9/56

WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

„WAPPEN VON HAMBURG"

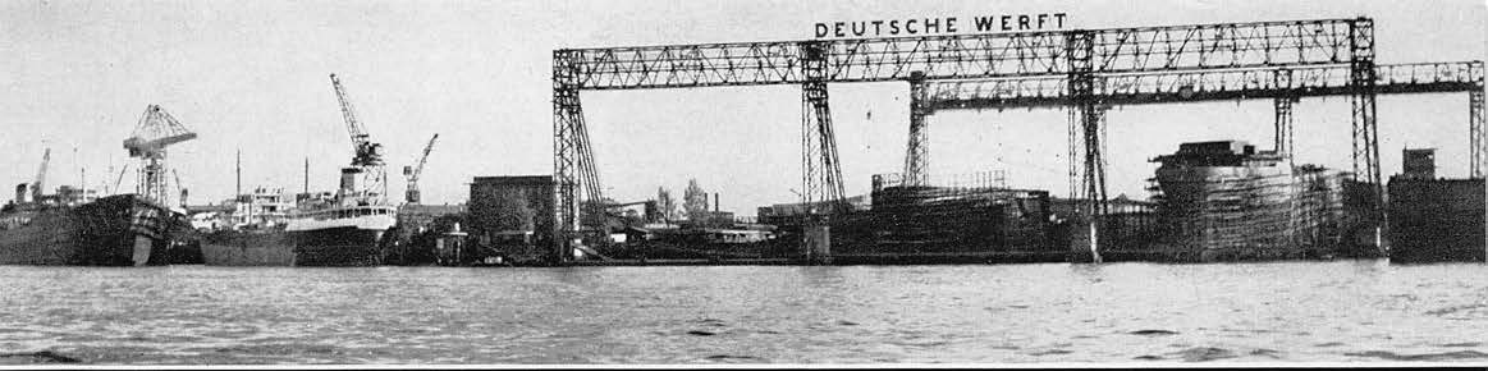
Von Wolfram Claviez

Den Namen „Wappen von Hamburg" kennt heute in Hamburg jedes Kind. Heißt so doch der Stolz der Hafen-Dampfschiffahrt A.-G., jenes schnelle Motorschiff, mit dem sich immer wieder mutige Badegäste bis Helgoland hinauswagen. Doch woher hat dieser Schnellbus St. Pauli—Helgoland eigentlich seinen Namen? Wenn wir das Buch der Geschichte um etwa 250 Jahre zurückblättern, entdecken wir diesen Namen in kurzen Abständen viermal. Es handelte sich damals um für die Freie und Hanse-Stadt Hamburg recht bedeutsame Schiffe. Von dem größten, der „Wappen von Hamburg III", existieren genaue Unterlagen, und es ist amüsant und lehrreich, sich einmal mit diesem Schiff zu beschäftigen. Wie es ausgesehen hat, davon vermittelt unser Titelbild eine Vorstellung. Ein weitaus besseres Bild kann man sich jedoch machen, wenn man sich einmal ins Museum für Hamburgische Geschichte begibt, um sich das herrliche, dort aufbewahrte Modell anzusehen. Es handelt sich um ein Werftmodell in unserem heutigen Sinne, d. h. es ist mit der gleichen Präzision ausgeführt, wie die Modelle, die wir heute von unseren Neubauten anfertigen lassen; der Maßstab ist nur ein anderer. Das im Museum aufgestellte Modell ist von ungewöhnlicher Größe. Es ist im Maßstab 1:16 ausgeführt und steht in einem etwa 4 m hohen Glaskasten. Eine derartige Modellgröße gestattet einen bis ins Letzte getreuen Nachbau des Originalschiffes, von der Art der Beplankung bis zur Einrichtung, von den Bug- und Heckverzierungen bis zum letzten Tampen des laufenden Guts. Ich will auf die Geschichte dieses Modells nicht eingehen, das erst vor wenigen Jahren aus mehr als hundertjährigem englischen Besitz nach Hamburg zurückgefunden hat. Uns soll jenes alte Schiff interessieren, von dem wir uns anhand dieses Modells und ausführlicher zeitgenössischer Dokumente ein recht anschauliches Bild machen können. Diese Berichte zu lesen, die in dem vom Museum für Hamburgische Geschichte herausgegebenen Büchlein „Das Hamburger Convoy-Schiff Wappen von Hamburg III" veröffentlicht worden sind, bereitet größtes Vergnügen. Es wäre zu wünschen, daß diese wertvolle kleine Schrift, die zur Zeit vergriffen ist, so bald wie möglich neu aufgelegt wird.

Versuchen wir, uns ein Bild von den Zuständen vor etwa drei Jahrhunderten zu machen. Es liegt etwas Komisches darin, festzustellen, daß sich innerhalb einer solchen Zeitspanne einiges in unserem Leben derart gewandelt hat, daß man meint, es mit Verhältnissen aus grauer Vorzeit zu tun zu haben, während andere Dinge sich eigentlich gar nicht geändert haben. Was war das für eine Zeit vor dreihundert Jahren? Der Dreißigjährige Krieg war zu Ende, Deutschland zerrissen und geschwächt. England und Holland waren große Seemächte, Deutschland konnte sich nicht mit ihnen messen. Eine UNO oder irgendeine Einrichtung verwandter Art gab es nicht, um notfalls für Ordnung zu sorgen, wenn irgend jemand sich nicht in die allgemeine Ordnung einfügen wollte, jeder führte seinen eigenen Krieg so gut er konnte. So gab es niemanden, der etwa einen braven Hamburger Kaufmann auf See vor Übergriffen türkischer Piraten schützte, wenn Hamburg nicht selbst dazu in der Lage war. Auf diese Weise entstanden die Convoy-Schiffe, d. h. die Freie Stadt Hamburg baute selbst Kriegsschiffe zum Schutz ihrer Handelsflotte; sind doch in den Jahren 1662 und 1667 nicht weniger als 16 Hamburger Kauffahrteifahrer den Piraten zum Opfer gefallen. Die beiden ersten Geleitschutz-Schiffe waren „Leopoldus Primus", benannt nach dem damaligen Kaiser Leopold, und die erste „Wappen von Hamburg". Dieses erste Schiff mit dem Namen „Wappen von Hamburg" ging 1683 vor Cadiz durch Brand verloren. Es wurde daraufhin ein neues Schiff gebaut, das bis 1719 Dienst tat. Unmittelbar darauf wurde dann in dreijähriger Bauzeit das dritte Schiff des gleichen Namens gebaut. Es war das größte seiner Art. Das große Problem beim Bau lag darin, daß es so groß und kampfkräftig wie möglich sein sollte, aber nur einen geringen Tiefgang haben durfte. Schiffe mit mehr als 10 Fuß Tiefgang konnten Hamburg wegen der geringen Fahrwassertiefe der Elbe nicht anlaufen. Der Convoyer „Wappen von Hamburg III" war wohl gerade an der Grenze. Es wird berichtet, daß man beim ersten Auslaufen auf Springflut warten mußte, um das Schiff hinauszubringen. Das Schiff war der Stolz der Stadt, und mit Recht; denn gewiß hat Hamburg bis dahin kein imposanteres Fahrzeug gesehen. Aber das Urteil der Sachverständigen war in seiner kühlen Lapidarität echt hamburgisch: „... nicht platterdings vor diesem Orte unbrauchbar, jedoch an sich vor unserem Fahrwasser in etwas unbequem". —

Der wechselhafte Einsatz dieses Schiffes, den wir aus den Kapitänsberichten kennen, demonstriert deutlich die wirtschaftliche Lage Hamburgs jener Zeit. Man dachte schon ziemlich bald an einen Verkauf des Schiffes an einen Privatreeder. Im Jahre 1724 schickte man es auf eine Reise nach Portugal, um zum Verkauf angeboten zu werden. Aber es war eine unglückliche Fahrt mit Orkan und schwerer Havarie, und so mußte das Schiff zurück zur Reparatur. Danach lag es untätig herum, bis man sich im Zuge einer neu aufblühenden Konjunktur 1727 seiner wieder erinnerte. In zwei Jahren wurden drei Convoy-Fahrten durchgeführt. Nicht lange danach wurde das Schiff dann doch an einen Hamburger Reeder verkauft und fuhr fortan als Handelsschiff. Es gab dann noch ein viertes Convoy-Schiff „Wappen von Hamburg", das etwas kleiner gewesen ist. Aber das Convoy-System hörte dann praktisch auf, weil man sich lieber dem Schutz der englischen oder holländischen Flagge anvertraute. Es ist nicht nur vom Schiffbaulichen, sondern auch vom Hafenbautechnischen her interessant, sich vor Augen zu führen, was für ein Schiff damals für Hamburg zu groß gewesen ist. Wie sieht es in unseren Tagen in dieser Hinsicht aus? Heute kann zwar die „CABIMAS" noch voll beladen die Elbe heraufkommen, aber die „TINA ONASSIS" schon nicht mehr. Damals war man bei einem Schiff von knapp 3 m Tiefgang an der Grenze angelangt. Die „Wappen von Hamburg III" war zwischen den Steven 151 hamburgische Fuß lang und 45 Fuß breit. Die „Holl in das Raum von festen Kiel bis an sein unterste Deck" betrug 17 Fuß, die Deckshöhe $7^{3}/_{4}$. (In unserem Maßsystem sind das: 43 m Länge, 12,90 m Breite und 2,20 m Deckshöhe.) Dieses für heutige Verhältnisse doch recht kleine Schiff beherbergte

Fortsetzung auf Seite 5



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

16. Jahrgang · Nr. 9 · 28. September 1956

Was die letzten Wochen brachten

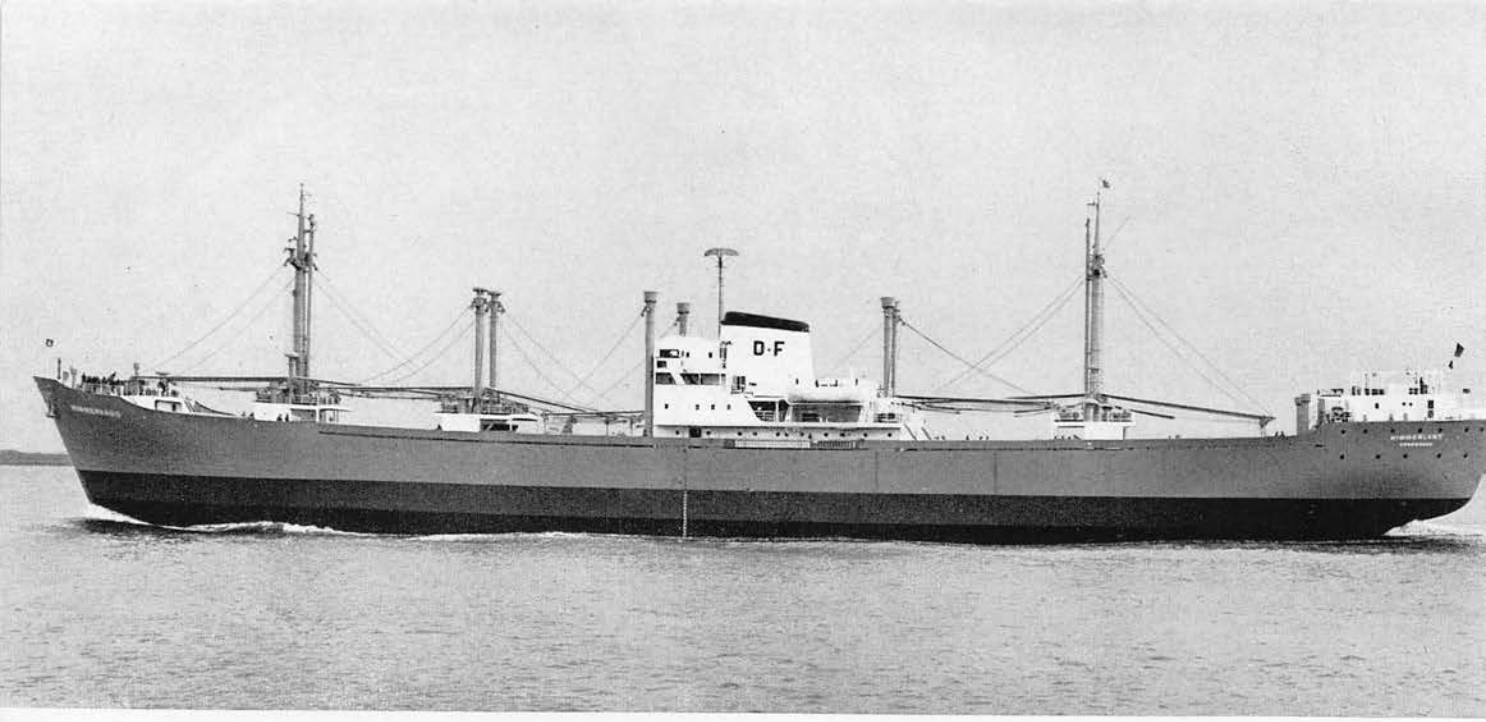
Der 31. August 1956 brachte uns den Stapellauf der „Gypsum Duchess", einer Schwester der „Gypsum Empress". Auch dieses Schiff wird eine Tragfähigkeit von 10 770 t haben.

Uber den Einsatz der „Gypsum Empress" berichteten wir in der Juli-Ausgabe unserer Werkzeitung ausführlich.

In den letzten Wochen fand ferner die Ablieferung des MS „Himmerland" an die A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskap, Kopenhagen, statt. Auch dieses Schiff

Bild oben:
Stapellauf der „Gypsum Duchess"

Bild links:
Blick auf die Taufkanzel



Probefahrt der „Himmerland"

gehört zu dem von der Deutsche Werft entwickelten Standard-Motorfrachtertyp, von dem 5 Schiffe bisher zur Ablieferung gebracht worden sind.

Am 14. September erlebten wir den Stapellauf eines schnellen Motorschiffs „Montan" von 8000 t Tragfähigkeit und 16,5 Knoten Geschwindigkeit für die Hamburger Reederei Ernst Komrowski & Co.

Am 18. September wurde die MS „Cresco" an E. B. AABY'S Rederi A/S — Oslo abgeliefert. Die „Cresco" gehört ebenfalls zu dem DW-Standardtyp großer Motorfrachtschiffe von 12 500 tdw und 15 Kn. Geschwindigkeit.

Was die nächsten Wochen bringen sollen:

Am 1. Oktober wird das erste, auf einer deutschen Werft nach dem Kriege gebaute, reine Passagierschiff, Bau-Nr. 697, für die Zim Israel Navigation Comp. vom Stapel laufen.

Das Schiff erhält Einrichtungen für 500 Fahrgäste, eine Geschwindigkeit von etwa 20 Knoten und wird für den Touristenverkehr im Mittelmeer eingestellt.

Stapellauf der „Montan"

„WAPPEN VON HAMBURG"

(Fortsetzung von Seite 2)

283 Mann! Uns ist eine komplette Musterrolle aus dem Jahre 1727 erhalten. Danach setzte sich die Besatzung wie folgt zusammen: 1 Kapitän, 1 Leutnant, 1 Unterleutnant, 1 Schiffer, 1 Obersteuermann, 1 zweiter Steuermann, 1 Convoy-Prediger, 3 Barbiere, 4 Zimmerleute, 2 Bootsleute, 2 Schreiber, 2 Konstapel, 2 Feuerwerker, 1 Koch, 1 Kochsmaat, 1 Verfarcher, 2 Segelmacher, 2 Buddeliers, 2 Schimanns, 2 Küper, 1 Pilot, 1 Mundkoch, 2 Schmiede, 1 Tischler, 1 Maler, 2 Bildhauer, 5 Trompeter, 1 Pauker, 1 Profoß, 2 Waldhornisten, 2 Voluntiers, 3 Quartermeister, 155 Matrosen, 2 Jungen, 1 Sergeant, 59 Soldaten. Sehr interessant ist, was wir über Leben, Sitten und Gebräuche aus der damaligen Zeit erfahren. Es war z. B. üblich, daß ein Convoy-Kapitän seine Stellung kaufen mußte. Die Summe war so hoch, daß sie dem regulären Verdienst des Kapitäns während einer Zeit von 25 Jahren entsprach. Man muß dabei aber bemerken, daß die inoffiziellen Verdienste die offiziellen um ein Vielfaches zu übertreffen pflegten. Sie setzten sich aus „der Beköstigung der Mannschaft", wie es heißt, aus Ehrengeschenken und aus zum Teil erlaubtem Eigenhandel zusammen. Ich glaube, es haben sich genug Wege finden lassen für einen tüchtigen Convoy-Kapitän, dem Hungertode zu entgehen. Ein erbauliches Bild von den Gepflogenheiten, Geld nutzbringend an den Mann zu bringen, gibt eine Abrechnung des damaligen Kapitäns der „Wappen von Hamburg III", der 1728 in Portsmouth wegen einer Kielreparatur ins Dock mußte. Neben einer präzisen Aufstellung des ausgegebenen Geldes für die verschiedensten Materialien, von der grünen Farbe bis zu „4 große eiserne Ratzenfallen" finden wir in einer endlosen Liste folgende Posten:

„vor Cap Wald. Obristen M. Intendeur in Portsmouth getractiret, weil es nöhtig mich mit ihm bekant zu machen umb kurtz expediret zu werden, vor Presenten an die Herren Officires am Dock gemacht, an Wein, Aquavit, Frantz Brantwein, Früchte, Confecturen und was nur zusamen bringen könte, umb in kurtzen geholffen zu seyn ... M. 160."

„an den Gouverneur von Portsmouth dem auch sehr benöhtigt, in specie da unsere Leute daselbst viel Unordnung veruhrsachten ... M. 160."

„an den Obristen vom Costum House M. 160."

„an dem ... vor 8 Tage so ich in seinem Hause logirt, weil keine Wirtz Häuser in oder vorm Dock, es aber sehr nöhtig vor mir, bey der Handt zu seyn, ... er auch viel Incommodität hatte, weil alles nach mir frug und er des Mittags seine Taffel besetzt hatte, machte ihm ein Present von Silber Geschirr ... £ 21,8."

„an seine Domestiquen so zahlreich ... £ 5,5."

„an die Wache von den Dock, da sie öfters des Nachts von unseren Leuthen funden, und sonst scharffe Ordre hatten, solche in Arrest zu nehmen, ... £ 3,3."

„an dem Officir von Ballast extra bezahlen müssen, weil ich mir nicht aufhalten wolte, sondern von den guten Nord Osten Wind profitiren ... £ 5,5."

Es findet sich jedenfalls in dieser trockenen Aufzählung Stoff genug für einen heiteren Roman.

Der Verkauf der „Wappen von Hamburg" im Jahre 1737 an die Firma Simon Tamm & Söhne ist das letzte, was wir von diesem Schiff wissen. Danach verlischt seine Spur im Dunkel der Vergangenheit wie das Kielwasser in der Weite des Meeres.

Auf ein Wort

Es ändert sich nichts,

wenn sich der Mensch nicht ändert.

Diese Feststellung haben alle Philosophen der Erde getroffen. Sie ist so eindeutig, daß sie jeder verstehen müßte. Trotzdem ändert sich nichts.

Da fragt einer: Wie können wir einen neuen Krieg verhindern? — Wenn einer immer noch mehr haben und werden will — und in diesem „Krieg" leben wir ja —, wie sollten wir dann mit diesen Anschauungen „den Krieg" überwinden? —

Die äußeren Zustände in der Welt sind doch der Ausdruck dessen, was in den Menschen innerlich vorgeht. Gesetze schaffen den Frieden unter den Menschen nicht, wenn er nicht durch den Menschen selbst geschaffen wird. „Wie steht es eigentlich mit der Wiedervereinigung?", fragt ein anderer.

Ja, ich weiß nicht, ob Herrn Neureich und Herrn Schaftlhuber, die nur noch in „Dreihundertern" oder in „7c-Villen", im Stil der Erfolgreichen denken, das Ganze noch interessiert? — Sie lieben ja den Erfolg um des Erfolges willen. Sie wissen nicht, daß sie Ärgernis erregen, daß sie die Masse weiter reizen. Sie können es auch nicht wissen, denn Herr Neureich und Herr Schaftlhuber sind im Grunde dumm. Sie bestimmen Gott sei Dank nicht unsern ganzen Lebensstil. Aber eine Frage: Wie sprechen wir überhaupt mit unserem Mitmenschen von „drüben" am Tage X? — Doch nur als Mensch zu Mensch, nicht als Lakaien des Erfolges! Vielleicht sollten wir die Bereitschaft zum Dienst an der Gemeinschaft nicht vergessen. Jeder von uns, nicht nur der andere.

Ein letztes Wort: 45-Stunden-Woche! Was tun wir eigentlich mit unserer Freizeit? — Da fallen mir Gedanken zu der Selbstbiographie eines 34jährigen Deutschen ein, der in Rußland aufwuchs und in die Opposition nach Jugoslawien ging:

> „Wir müssen zur Kenntnis nehmen, daß jenseits des Eisernen Vorhanges, und offenbar gerade bei der politisch aktiven Jugend, vielfach hinter der Maske der Linientreue und Parteidisziplin echter Idealismus und Begeisterung für die Ideen der Marx, Engels und Lenin lebten. Auf diese Jugendlichen, auch wenn sie Gelegenheit haben, unsere Zeitungen und Veröffentlichungen zu lesen, vermag der Westen keine nennenswerte Anziehungskraft auszuüben."

Das sollte uns zu denken geben! Denn wer wollte behaupten, daß die Ursache hierfür einzig und allein in der politischen Schulung der Stalinisten zu suchen sei und daß der freie Westen sich keinerlei „Trägheit des Geistes" vorzuwerfen hätte? —

Trägheit des Geistes! Das könnte sich jetzt ja ändern; wir hätten Zeit dazu. Alles kann sich ändern, wenn sich der Mensch ändert. Wie? — Bei sich selber anfangen, Beispiel geben! Handeln — nicht schimpfen!

Kato

Vom Einbaum zum Supertanker

Von Reimund Reich

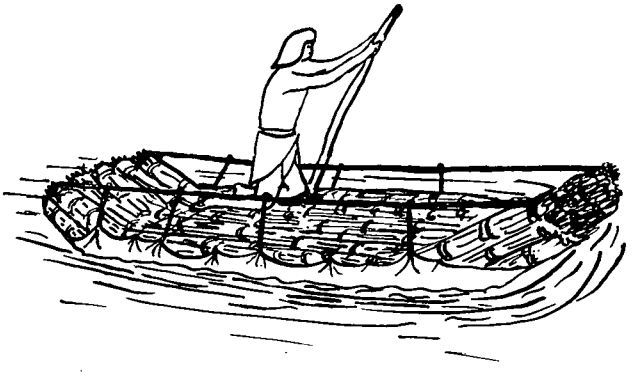
(3. Fortsetzung)

7. Das ägyptische Schilffloß

Wir hatten als das erste Schiff den Einbaum entdeckt, der noch heute in den Südseegewässern von den Eingeborenen benutzt wird. Damit glaubten wir die Geburtsstunde des Schiffes und den Urahnen unseres Supertankers gefunden zu haben. Im Einbaum, so hatten wir uns zu behaupten erkühnt, finden wir zum ersten Male die Urform des Schiffsrumpfes. Nun läßt sich aber keineswegs beweisen, daß der Einbaum das erste Schiff gewesen ist. Gewiß, man kann sein Vorkommen an Hand von Funden in fast allen Teilen der Erde weit zurückverfolgen, aber doch nicht mit Bestimmtheit soweit wie ein anderes Schiff, über das uns genauere Kunde vorliegt. Damit verhält es sich aber so:

Wir haben von den Flößen gehört, die die klugen Ägypter sich für die Nilfahrt aus dem Papyrosschilf hergestellt hatten. Ungefähr vor 10 000 Jahren — es kommt dabei auf 100 Jahre gar nicht an — verbesserten die Nilfahrer ihre Flöße nach und nach. Ihnen waren nämlich die mit der „Seefahrt" auf dem Nil verbundenen nassen Füße auf ihrer Schilfmatratze zuwider. Deshalb schützten sie ihr Floß gegen das Ein- und Durchsickern des Wassers, indem sie es von außen mit Tierhäuten bespannten. Damit war ihr Floß als erstes Wasserfahrzeug mit einer „Außenhaut" versehen.

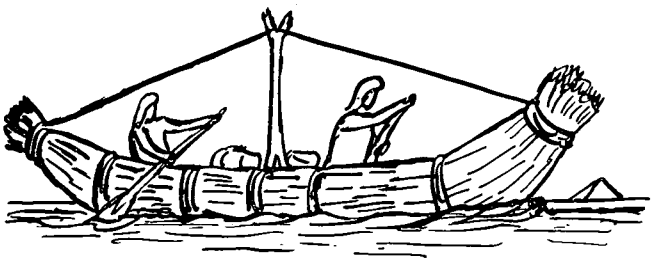
Nun konnte das Wasser zwar nicht mehr von unten durchdringen, aber schon bei geringfügigem Wellengang spülte die braune Lehmsauce des Nils an den Seiten und vor allem vorn und hinten über ihren schwimmenden Teppich. Da die Ägypter anscheinend nasse Füße nicht vertragen konnten — vielleicht waren sie sogar wasserscheu —, sannen sie auf Abhilfe. Da sie, wie gesagt, nicht



Seefahrt auf der Matratze

dumm waren, halfen sie sich bald dadurch, daß sie die beiden Enden ihrer Matratze erhöhten, indem vom „Bug" zum „Heck" Strecktaue gespannt wurden.

Sie hatten aber weiter ihren Ärger mit den Wellen, die von der Seite ihr Gefährt durchnäßten und jede „Seereise" zu einem feucht-fröhlichen Vergnügen machten. Und da hatten die alten Schiffbauer und Süßwassermatrosen vom Nil eine beinahe geniale Idee. Die Enden der Matratze wurden von beiden Seiten zur Mitte zusammengerollt und vorn und hinten zusammengeschnürt. Das bisherige Floß wurde ähnlich einem aufgerollten Teppich zu einer Art Riesenwurst. Wenn jetzt diese Wurst von zwei Werftarbeitern vorn und hinten angefaßt und hochgehoben wurde, so daß die Mitte durchhing, klaffte das ehemalige Floß in der Mitte auseinander wie eine der Länge nach geplatze oder aufgeschlitzte Wurstpelle. Damit war ein länglicher und oben offener Hohlkörper entstanden, der



Tramfahrt von Theben nach Gizeh vor 8000 Jahren

dem Einbaum entfernt ähnlich war. Das einstige Floß wies jetzt die typischen Merkmale eines Schiffsrumpfes auf, vorn und hinten zugespitzt und in der Mitte offen und hohl.

Damit nun nicht immer zwei Leute mitschwimmen mußten, um „Bug" und „Heck" hochzuhalten und das Zuklappen der Wurstpelle zu verhindern, brachten die Ägypter die schon früher mit Erfolg verwandten Strecktaue von vorn nach achtern an, wodurch das Schiff einen deftigen Sprung erhielt. Damit dieser Strecktampen den Matrosen und den menschlichen oder tierischen Fahrgästen nicht dauernd die schöne Aussicht auf die vorbeiziehende Landschaft versperrte, und damit sie sich nicht fortgesetzt ihre Nasen und andere wertvolle Körperteile daran stießen, wurde dieses Streckseil als sogenanntes Sprengtau über einen in der Mitte des Schiffes oder über zwei an Bug und Heck aufgestellte Masten mit einer Gabel geführt. Damit erhielt dieses Schilfboot durch die Spannung mittels eines Drehknüppels, mit dem das Sprengtau festgesetzt wurde, eine so große Stabilität, daß ihm auch der Seegang in den Küstengewässern nichts schadete. Zudem war die dem Wasser zugekehrte Außenfläche wieder mit Häuten überzogen, so daß das einsickernde Wasser abgehalten wurde. Diese Schilfboote haben den Ägyptern vorwiegend auf dem Nil — zur Hochseefahrt war das Schilfmaterial nicht haltbar genug — zu einem lebhaften Handel und zur Beförderung von Tieren und Waren gedient. Auch zum Passagierdienst oder zur Vergnügungsfahrt, sowie zur Jagd sind diese verhältnismäßig leichten und wendigen Schilfboote verwandt worden.

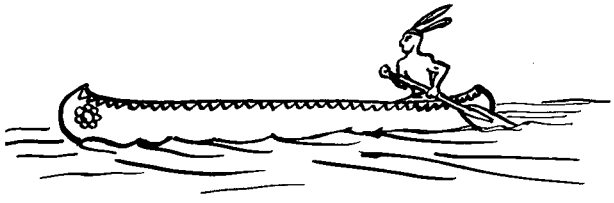
Die Herstellung dieser Boote war, das kann man sich unschwer vorstellen, nicht ganz einfach und erforderte viel

Geschick. Trotzdem sprechen die Ägypter nicht vom Schiffbauen. Auch gibt es bei ihnen keine Schiffbauer. Die Schiffe wurden ja auch nicht eigentlich durch Zusammenfügen von einzelnen Teilen „gebaut". Auf den Nilwerften hieß es „Schiffbinden", und die im „Schiffsbindegewerbe" Beschäftigten hießen folgerichtig „Schiffsbinder". Tatsächlich wurden die Schiffe aus Schilfbündeln zusammengebunden.

Wir haben gesehen, daß die Ägypter, ohne etwas vom Einbaum zu wissen, aus den ihnen von der Natur gegebenen Mitteln und getrieben von dem Bedürfnis, auf dem Wasser des Nils — die günstigste Verkehrsmöglichkeit — bequemer zu reisen und Handel zu treiben, ein Schiff aus dem Floß entwickelt haben. Vielleicht lange bevor an anderen Stellen der Erde der erste Einbaum ausgehöhlt wurde, vielleicht aber auch erst viel später. In Ägypten jedenfalls finden wir einen zweiten und unabhängigen Ursprung des Schiffes unter ganz anderen Voraussetzungen zwar, aber — und das ist das Erstaunliche daran — im wesentlichen mit der gleichen Urform, wie sie der Einbaum uns zeigte. Aus diesem doppelten Ursprung des Schiffes im Einbaum und im Schilfboot wird deutlich, wie entscheidend das Element und das Bedürfnis des Wasserverkehrs die auch für uns noch gültige Form des Schiffsrumpfes gestaltet haben. Und solange unsere Schiffe im Wasser schwimmen, wird sich daran wohl ebensowenig ändern wie in den vergangenen 8000 Jahren.

8. Andere Frühformen

Bevor wir uns auf die eigentliche Geschichte und Entwicklung des Schiffes einlassen, sind noch einige Schiffstypen zu erwähnen, die wir bei primitiven Völkern finden. Diese zum Teil recht merkwürdigen Formen haben weder bekannte Vorgänger noch Nachfahren. Sie zeigen, so wie sie noch heute gebraucht werden, schon eine im Vergleich

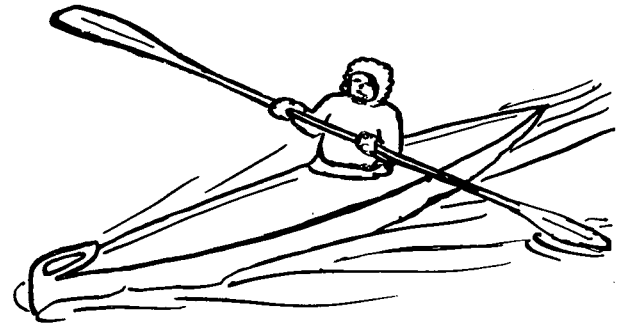


Roter Bruder Adlerauge auf Kriegspfad

zu den ersten Schiffen recht fortgeschrittene Bauweise, wie sie sonst erst in historischer Zeit auftreten.

Aus unseren Flegeljahren ist uns von Karl May und anderen Indianerschmökern das Indianer-Kanu recht gut bekannt. Hier haben wir es nicht mit einem Einbaum aus einem Stück zu tun, sondern mit einem aus vielen einzelnen Teilen zusammengebauten Fahrzeug. Die Indianer stellten auf ihren „Werften" zunächst ein Holzgerüst her. Dieses Gerippe wurde mit der lappigen Rinde der Birke benagelt und zur Abdichtung mit Erdpech oder Bitumen bestrichen. Mit welcher unglaublichen Geschicklichkeit die Indianer diese sehr leichten Boote, die vorwiegend mit dem Paddel betrieben wurden, auch durch die gefährlichsten Stromschnellen ihrer heimatlichen Gewässer zu steuern verstanden, ist uns ja bekannt. Bedeutsam ist, daß uns hier zum ersten Male ein Schiffsgerippe, also Spanten begegnen. Die Außenhaut fanden wir schon bei den Ägyptern. Ganz ähnlich sahen die Kanus der Wilden in Polynesien aus, wo solche allerdings mit Fellen bespannte Boote mit Auslegern auch Hochseefahrten unternahmen. Vielleicht ist dieses Kanu aus dem Einbaum entwickelt worden.

Im Grundsatz ebenso gebaut — nämlich ein mit Fellen überzogenes Gerippe — wird noch heute von den Eskimos als Kajak benutzt. Der Kajak ist aber nicht wie das Kanu der Indianer und Polynesier oben offen, sondern vollstän-



Handbetriebener Plünnenkreuzer

dig abgeschlossen und hat nur ein schmales Sitzloch für den Seehundjäger, der als Antrieb ein Doppelpaddel bedient. Wir kennen diese Boote von der Elbe, wo sie zwar nicht so seetüchtig, dafür aber aus Gummi sind, der Bequemlichkeit des heutigen Mitteleuropäers entsprechend mit einem stinkenden und knatternden Motor angetrieben werden und unter der Bezeichnung „Plünnenkreuzer" die Gegend unsicher machen. Da die Eskimokajaks ganz geschlossen sind, können sie ruhig einmal kentern, es dringt kein Wasser ein. Durch ein ruckartiges Hochstemmen mit dem Paddel richtet sich der Grönländer mitsamt seinem Boot wieder hoch, ohne ein einziges Lot Wasser im Boot zu haben.

Schließlich ist noch von einem kuriosen Boot zu berichten, das noch in unseren Tagen in Südengland anzutreffen ist, dem Korakel. Das ist buchstäblich eine „Nußschale". Das kreisrunde Einmannboot war aus Weidengeflecht hergestellt, das die alten Briten mit Häuten überzogen, die geteert wurden. Ganz einfach dürfte die Fortbewegung mit nur einem Paddel nicht gewesen sein. Als Karussell allerdings mag es ausgezeichnete Dienste geleistet haben. Erstaunlicherweise finden wir die gleichen Boote unter der Bezeichnung Kuffe noch auf dem Euphrat und Tigris in Persien.

Das schwimmende Karussell

PRAKTISCHES PROPAN-BRENNSCHNEIDEN

Vergleichende Betrachtung der beiden Heizgase Propan und Azetylen beim Brennschneiden

Von Betr.-Ass. Weiss

(2. Fortsetzung

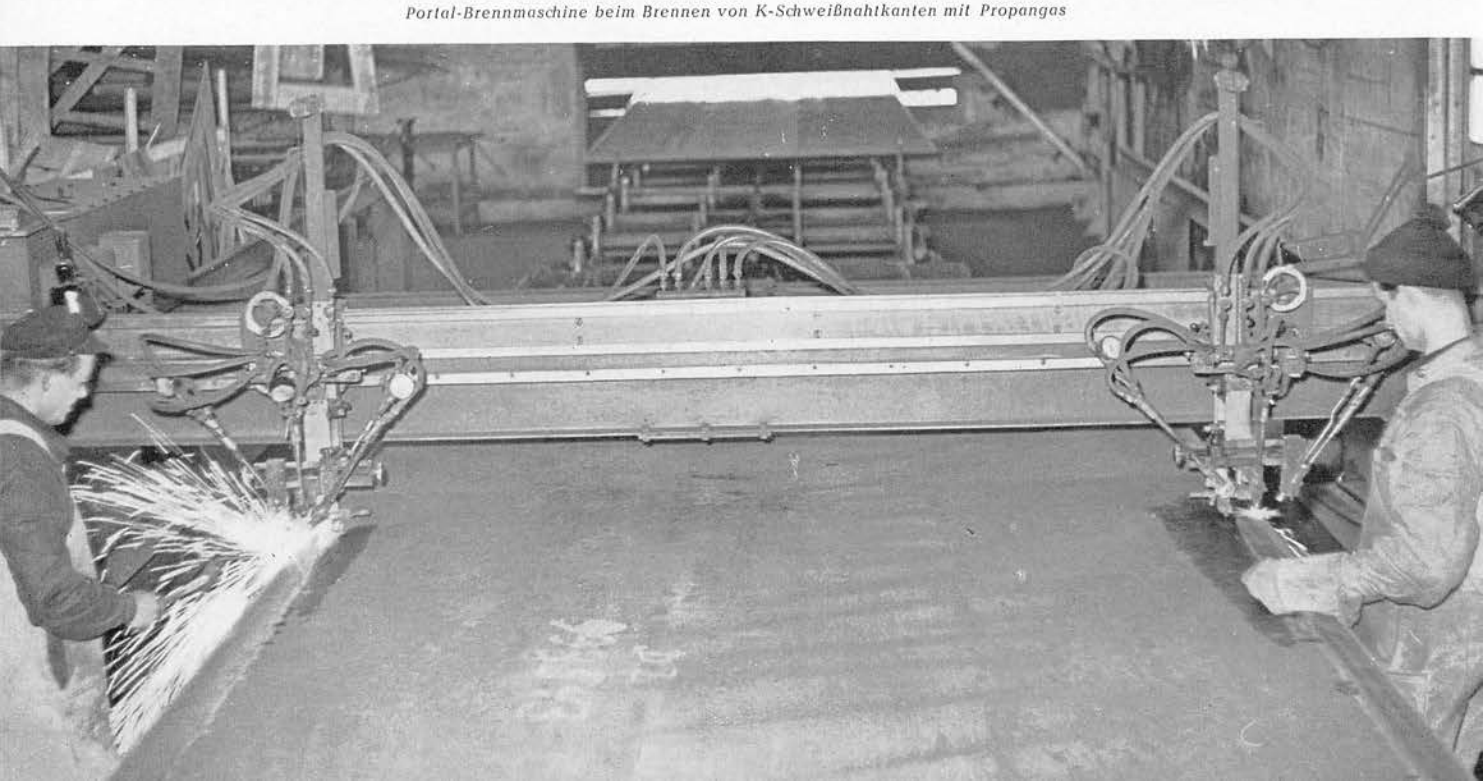
Ein besonders großer Vorteil ist das rückschlaglose Brennschneiden. Es ist auf die geringere Verbrennungsgeschwindigkeit des Propangases zurückzuführen. Versuche haben gezeigt, daß die Flamme des Brenners sogar beim Eintauchen in das Schmelzbad (z. B. beim Ausschmoren von Nieten) nicht abknallte. Auch bei außergewöhnlichen Umständen sind Rückschläge in den Brenner ausgeschlossen. Beim Brennen einer Schiffsplatte an einer Portal-Brennmaschine wurde die Maschine nach ca. 3 m Schnitt unbeaufsichtigt gefahren. Die Brennerdüse schleifte infolge nachlässiger Befestigung der Brennervorrichtung ca. 2 m auf der Platte entlang. Dabei schmorten die Brennerdüsen 4 mm ab. Trotzdem wurde der Schnitt ohne Unterbrechung zu Ende geführt. Wäre das mit Acetylen möglich? Nein! Rückschläge beim Propan-Brennen in die Schneidgeräte sind unmöglich. Der Fachmann kann sich vorstellen, welche erheblichen Instandsetzungskosten dadurch eingespart werden. Wasservorlagen und Rückschlagsicherungen, wie sie für das Brennen mit Acetylen benötigt werden, fallen bei Propan weg.

Beim Maschinenbrennen mit Propan wird eine fast gleichschnelle Schnittgeschwindigkeit erzielt. Beim Brennen in den vollen Werkstoff, d. h. beim sogenannten Einstechen, ergibt sich ohne Abknallen des Schneidbrenners nur eine kleine Schneidbohrung gegenüber einer wesentlich größeren und unsauberen Schneidbohrung beim Brennschneiden mit Azetylengas. Dünne Bleche — z. B. unter 3 mm — erhalten beim Brennen mit Azetylen immer einen starken Schlackenansatz, der nur schwierig mit erheblichem Arbeitsaufwand durch Meißeln oder Schleifen entfernt werden kann. Das ist beim Brennschneiden mit Propan grundsätzlich ausgeschlossen. Dieser Vorteil ist auf die oxydierend wirkende Propan-Sauerstoff-Flamme zurückzuführen. Verzinkte Eisenbleche lassen sich einwandfrei, ohne daß Unsauberkeiten entstehen, brennen. Beim Brennen mit Azetylen sind Unsauberkeiten nicht zu vermeiden.

Schweißnähte, die unter dem elektrischen Lichtbogen erzeugt wurden und sich bei der Prüfung als fehlerhaft erweisen, können mit dem Propan-Brenner ausgeschmolzen werden, ohne den Grundwerkstoff zu beschädigen. Mit der Azetylen-Sauerstoff-Flamme wird der Grundwerkstoff infolge der höheren Temperaturen mit angegriffen. Das gleiche gilt für das Ausschmoren von Nieten.

Weitere wesentliche Vorteile bietet das Propan-Maschinenschneidbrennen beim sogenannten „3 - Fasen - Brennschnitt" bzw. beim Brennen einer K-Schweißkante, d. h. mit 3 unter bestimmten Winkeln zueinandergerichteten Schneidbrennern. Beim Brennen mit Azetylen entwickeln sich dabei sehr hohe örtliche Erwärmungen mit Schmelzperlenbildung, die den Werkstoff mit dem Abfallstreifen teilweise wieder verschmelzen. Außerdem haften an dem zu bearbeitenden Werkstoff diese erwähnten Metallperlen und Schlackenreste, die unter den bereits vorstehend angesprochenen Umständen entfernt werden müssen. Bei der Verwendung von Propan fällt dieses Übel weg. Man erhält einen einwandfreien, glatten und sauberen Fasenschnitt, der bis zu einem Schneidwinkel von 45° durchgeführt werden kann. Größere Schneidwinkel von mehr als 45° und bis zu 85° müssen jedoch als Stirnschnitt gebrannt werden. Beim Maschinen-Mehrfasen-Brennen wirkt sich die unabhängige Schneid-Sauerstoff-Regulierung besonders vorteilhaft aus. Ein Beispiel hierzu zeigt deutlich die unterschiedlichen Schneidsauerstoff-Drücke der 3 Maschinenschneidbrenner auf: An einem 30 mm starken Schiffsblech wurden beim Brennen folgende Arbeitsdrücke verwendet: 1. Brenner ca. 5—6 atü Schneid-Sauerstoffdruck. 2. Brenner ca. 3—3,5 atü. 3. Brenner 1,5—2,0 atü. Die Schneidsauerstoffdrücke ändern sich selbstverständlich entsprechend der zu schneidenden

Portal-Brennmaschine beim Brennen von K-Schweißnahtkanten mit Propangas



Blechstärke. Diese Arbeitsdrücke lassen sich aber nur mit dem zusätzlich eingebauten Regulierventil und einem Druckmanometer einwandfrei einstellen. Erwähnenswert hierbei ist noch, daß beim Schrägschnitt eine härtere Flamme zu wählen ist, d. h. es muß der Schneidflamme mehr Sauerstoff zugeführt werden. Dabei braucht jedoch der Druck des Schneidsauerstoffes nicht erhöht zu werden. Der Arbeitsdruck des Propangases beträgt hingegen stets nur 0,2 atü.

Beim Brennschneiden von unebenen bzw. leicht welligen Blechen verändert sich der Düsenabstand bei feststehenden Maschinenschneidbrennern. Dadurch entstehen beim Schneidbrennen mit Azetylen runde und unsaubere Schneidkanten; bei kleiner werdendem Düsenabstand knallt der Schneidbrenner sogar ab. Derartige Bleche mit Propan zu schneiden macht keine Schwierigkeiten. Der Düsenabstand kann sich ruhig verändern, ohne daß die Schneideigenschaften darunter leiden. Die besten Schneideigenschaften, d. h. die größte Schnittgeschwindigkeit und den saubersten Brennschnitt erhält man, wenn der Flammkegel der Propan-Sauerstoff-Flamme ca. 3 mm über dem zu brennenden Werkstück eingestellt wird.

Man kann auch 2 oder mehrere Bleche übereinandergelegt — das sogenannte Paketbrennen — mit Propan brennen. Voraussetzung dafür ist, daß die Bleche gut aufliegen, da sonst nur unsaubere Schnitte erzielt werden.

Alte Praktiker wehrten sich anfangs entschieden, mit Flüssiggas zu brennen. Nach wenigen Versuchen jedoch konnten sie sich den Vorteilen des Propan-Brennschneidens nicht mehr verschließen und gewannen so viel Vertrauen zum Propan-Brennschneiden, daß sie es heute vorzugsweise anwenden.

Zusammenfassend ist zu sagen, daß es nicht darauf ankam, an Brenngasen einzusparen, sondern endlich die beschriebenen Brennschwierigkeiten zu beheben und die anfallenden Unkosten, die laufend durch Rückschlagschäden an Geräten, Armaturen, Schläuchen usw. entstanden, zu senken; weiter die ewig anfallenden Nacharbeiten — wie zusätzliches Richten infolge von Verspannungen der Werkstücke, Abmeißeln bzw. Abschleifen der mit dem Grundmaterial wieder verschmolzenen Schlacken und Abfallstreifen beim Mehrfasenschnitt zu beseitigen.

Schließlich sind es die jahrelangen Schwierigkeiten beim Brennschneiden gewesen, die dazu veranlaßten, Brennschneidversuche mit Flüssiggas durchzuführen und man kann sagen, daß die besten Erfolge erzielt wurden.

Bei unvoreingenommener Betrachtung reichen die aufgezeigten Vorteile des Propan-Brennschneidens gegenüber allen anderen heute bekannten Brennschneidverfahren allein schon aus, das Brennschneiden mit Propan als Heizgas jedem fortschrittlichen Praktiker zu empfehlen. Mit dem Propangas kann man allerdings nicht schweißen. Hier nimmt das Azetylengas nach wie vor die uneingeschränkte Spitzenstellung ein.

Brenndaten über 30° Schrägschnitte an verschiedenen Schiffsblechen mit Azetylen und Propan

Blechstärke mm	Gasart	Schnittgeschwindigkeit mm/min.	O_2 Verbr. l/m	Gasverbrauch l/m	Leistung m/h	O_2 Kosten Pf m	Gaskosten Pf/m
10	C_2H_2	465	114	31	27,9	5,7	10,7
	C_3H_8	455	166	14,3	27,3	8,3	1,62
15	C_2H_2	420	180	33	25,2	9	11,4
	C_3H_8	430	215	19	25,8	10,7	2,15
25	C_2H_2	407	255	35	24,4	12,7	12
	C_3H_8	402	250	19	24,1	12,5	2,15
30	C_2H_2	365	317	36	21,9	15,8	12,4
	C_3H_8	356	320	22	21,4	16	2,48
40	C_2H_2	328	420	39	19,7	21	13,5
	C_3H_8	311	390	29	18,7	19,5	3,3

C_2H_2 = Azetylen; C_3H_8 = Propan.

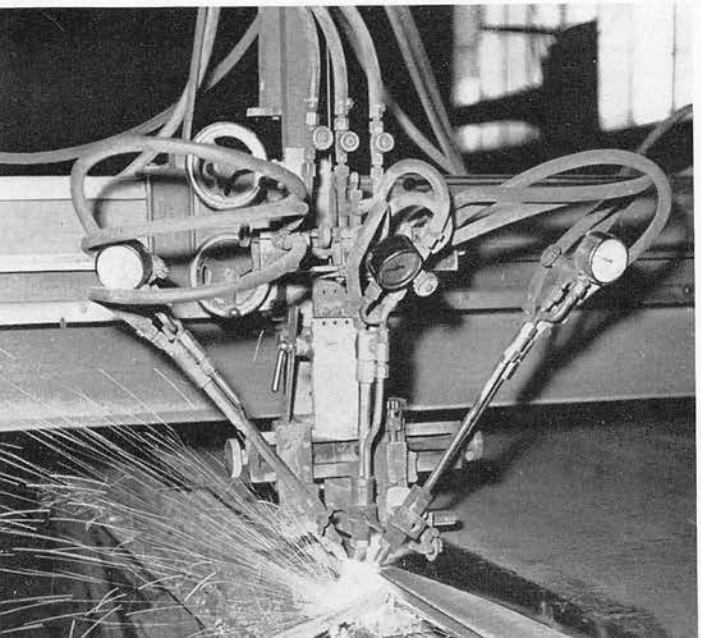
Die Gaskosten sind nach folgenden Handelspreisen ./. der handelsüblichen Rabatte errechnet.

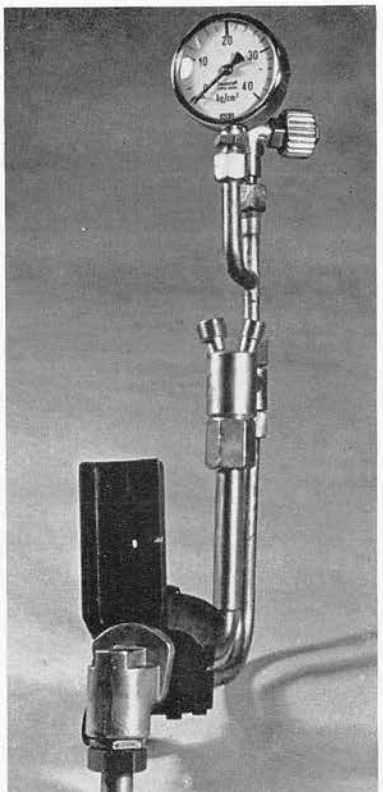
Sauerstoff —,50 DM/cbm, Azetylen —,45 DM/cbm, Propan 1,20 DM/cbm

Diese Tabelle enthält Daten über praktische Brennschnitte an normalen Schiffsblechen mit Azetylen und Flüssiggas Propan im Betrieb. Die Arbeitsdaten zeigen, daß das Propan-Brennschneiden gegenüber dem Brennschneiden mit anderen Gasen auf keinen Fall teurer ist. Zudem ist besonders erwähnenswert, daß die anfallenden Reparaturkosten infolge von Rückschlägen beim Azetylen-Brennschneiden bei der Verwendung von Flüssiggas fortfallen und Nacharbeiten am Brennschnitt nicht erforderlich sind.

Bei Firmen, die eine eigene Sauerstofferzeugungsanlage besitzen, gestalten sich die Sauerstoffkosten beim Propanbrennschneiden noch günstiger.

Brennschneiden einer K-Schweißnahtkante mit Propangas. An jedem Schneidbrenner sind zusätzlich ein Regulierventil und ein Kontrollmanometer angebaut.





Maschinenschneidbrenner für Propangas mit zusätzlich angebautem Regulierventil und Kontrollmanometer

Varrickt, vastehste, aber hibsch ...

Erinnerungen an den ersten Flieger, den Pommer Otto Lilienthal

Von Hugo Krause

Es war ein stockfinsterer Sommerabend, als der biedere Johann mit einer Laterne über den Hof ging und die Stalltüren verschloß. Da vernahm er plötzlich eine gewaltige Stimme, und sie kam wirklich von oben, vom Himmel her: „Wie heißt dieser Ort?" Johann war zu Tode erschrocken, nahm aber allen Mut zusammen und antwortete: „Klein-Bünzow"! Dann rannte er, was er konnte, in die Küche. „Nanu, Johann", sagte der Bauer, „wie siehst du aus, was ist denn los, ist etwas passiert?" — „Och nee", stammelte Johann, „ick hebb eben mit unsern Herrgott snackt!" — „So, wat seggt he denn?" — „Och, he frog mi bloß, wo he wär ..."

So lesen wir in einer vergilbten Zeitung, nicht etwa aus dem Mittelalter, sondern noch vor einigen Jahrzehnten. Und was war denn nun wirklich daran? Ein Luftballon hatte Klein-Bünzow überflogen, die Insassen hatten die Orientierung verloren und den braven Johann von oben mit dem Sprachrohr nach dem Namen des Ortes gefragt, über dem sie sich gerade befanden.

Ja, das Durch-die-Luft-Fahren ist noch ein junger Sport, wenn auch der Ballon schon in früheren Zeiten erfunden war. Das Flugzeug ist kaum fünfzig Jahre alt. Da taucht die Frage auf: „Wer war denn der erste Flieger überhaupt?"

In der kleinen vorpommerschen Stadt Anklam, an der Eisenbahnstrecke Berlin—Stralsund, war am Hause Peenstraße 8 auf einer schwarzen Tafel in leuchtenden Buchstaben zu lesen:

> „In diesem Hause wurde am 23. Mai 1848
> der Ingenieur Karl Wilhelm Otto Lilienthal,
> der Altmeister der Flugtechnik, geboren."

Lilienthals Geburtshaus in Anklam

Es wird erzählt: Seiner Mutter träumte einmal, ihr werde leicht und wohl zumute, daß sie anfange zu tanzen und sich immer höher in die Lüfte bewegte, bis sie auf ihr Haus und auf die höchsten Bäume herabblicken konnte. — Als sie ihr erstes Kind unter dem Herzen trug, stand sie oft an den Apfelbaum ihres Gartens gelehnt und ließ sich die Sonne in den weit geöffneten Mund scheinen, damit ihr Kind ein Sonnenkind werde ..."

Und der Mutter Wunsch ging in Erfüllung. Ihr Sohn Otto wurde ein rechtes Sonnenkind, hatte Freude an allem Guten und Schönen, erbte der Mutter musikalische Begabung, aber auch die Traumsehnsucht, „sich hinaufzuschwingen und frei wie der Vogel über lachende Gefilde, schattige Wälder und spiegelnde Seen dahinzugleiten", wie er später in seinem Buch vom Vogelflug schrieb.

Zusammen mit seinem jüngeren Bruder Gustav tummelte sich Otto auf den weiten Wiesen rund um Anklam. Hier beobachtete er den Flug der Störche, das Umherschwirren der Schmetterlinge und Insekten. Schon mit 13 Jahren ging er an den Bau seiner ersten Flügel. Sie waren aus dünnen buchenen Spannbrettchen, zwei Meter lang und einen Meter breit. Die erforderlichen Gelder — und sie waren so sauer verdient — gab ihm bereitwilligst die Mutter, die nach des Vaters frühem Tode die Familie durch Musikunterricht und Putzmachen erhalten mußte. Doch immer neue Versuche und Verbesserungen und immer wieder andere Flügel wurden nötig. Das zweite „Flugzeug" bestand aus Weidenholz, als Bezug diente wachsgetränkter Schirting. Bei einem dritten Flugzeug wurden Polisanderleisten verwendet, die Otto vom Besuch bei einer Tante in Potsdam mitbrachte. Gustav Lilienthal schreibt darüber wie folgt: „Die Fahnen zu diesen Federkielen stellten wir durch aneinandergereihte große Gänseschwungfedern her, die auf Zeugstreifen genäht waren. Wir hatten zu diesem Zweck alle in unserem Ort vorhandenen Federn aufgekauft, was in einer pommerschen Stadt schon etwas bedeutet ..."

Mutter Lilienthal gab immer wieder Geld für die Versuche, soviel sie nur konnte. Mochten die lieben Verwandten nörgeln und die Köpfe schütteln über die „gefährliche Spielerei", mochten sie orakeln: „Jungens, ji stött jug noch mal Gnick un Gnack af . . ." Sie kannte ihren Jungen, der würde schon einmal Erfolg haben mit seiner Fliegerei.

Unermüdlich lief Otto indessen den Kugelfang des ehemaligen Exerzierplatzes hinauf und ließ sich von seinen Flügeln durch die Luft tragen. Allerdings kam er kaum nennenswert in die Höhe und auch nur wenige Meter weit. Die Flugversuche fanden in hellen Sommernächten statt, von niemand beobachtet, um nicht dem Gespött der Schulkameraden ausgesetzt zu sein. Abend für Abend wurden die Flügel aus dem Versteck im Kornfeld hervorgeholt und immer wieder neue Versuche unternommen, die alles andere als eine Spielerei waren; denn die Flügel waren mehr als behelfsmäßig. Einen Sitz gab es in

all diesen Flugmaschinen nicht. Der kühne Pilot hielt sich dadurch fest, daß er im Gestell Polsterungen anbrachte, in die er beide Unterarme legen konnte. Der Körper hing frei in der Luft, mit den herabhängenden Beinen steuerte er und stellte das Gleichgewicht wieder her. Wenn er nach unten blickte, legte sich mit der Neigung des Kopfes auch das Flugzeug vornüber und drohte, in die Tiefe zu stürzen.

Was der Knabe begonnen, stetzte der Student in Lichterfelde auf dem freien Feld hinter dem ehemaligen Kadettenhause fort. Ihre Vollendung fanden die Flugversuche erst, als Lilienthal längst Fabrikbesitzer und Familienvater war.

Es ging fast über seine Verhältnisse, als er sich in der Nähe seines Wohnortes einen fünfzehn Meter hohen Berg aufschütten ließ. Sack um Sack mußte er schließlich den dazu erforderlichen Sand herbeischleppen. In der Kuppe dieses Fliegeberges befand sich ein Schuppen, in welchem die verschiedensten Flugmaschinen untergebracht waren. „Es war ein schöner Anblick, wenn der kühne Flieger aus diesem Schuppen trat und mit ausgebreiteten Schwingen weit ins Gelände hinausflog ..." schrieben damals die begeisterten Zeitungen. Die Berliner aber pilgerten Sonntags in Scharen zu dem Fliegeberg hinaus, hielten sich den ganzen Tag dort auf und ließen — damals — die Reste ihrer Mahlzeiten und das Stullenpapier auf den Lagerplätzen zurück. Ihr Urteil war „Varrickt, vastehste, aber hibsch ...!"

Lilienthals Freund Wilhelm Meyer-Förster, der Dichter von „Alt-Heidelberg", schildert uns anschaulich, wie so ein Flug vor sich ging: „An dem kleinen Bahnhof erwartete uns ein Wagen, wir nahmen in einem Gasthause unterwegs ein Frühstück und fuhren dann südwärts durch Wiesen und Heideland. Nur hatte sich jetzt ein Begleiter uns zugesellt, der auf dem Bock neben dem Kutscher saß, eine Zigarre rauchte, sich um keinen von uns zu kümmern schien und trotzdem eine Hauptperson war. Denn dieser ganz außerordentlich schweigsame Mensch war der, welcher die Oberaufsicht über den Flugapparat führte, ihn aus dem Schuppen holte, flickte, schleppte und zurechtbog, und der meiner Schätzung nach an dem angenehm warmen Herbsttage wohl zwanzigmal die Flugmaschine die Rhinower Berge hinauftrug. Notabene, ohne zu schwitzen; denn er war ausgezeichnet trainiert und trotz der schweren Last noch imstande, bergauf seine Zigarre nicht ausgehen zu lassen. Hatte er die Maschine auf dem Gipfel, so übergab er sie seinem Herrn und kümmerte sich einstweilen nicht mehr darum, setzte sich ins Heidekraut, betrachtete die schöne Aussicht und ... rauchte.

Er war nicht das, was man heute Chauffeur-Monteur nennt, diese für Automobile und Luftfahrzeuge gewissermaßen neu erfundene Spezies, eine Art Kreuzung von Kutscher und Maschinenschlosser, aber er war sozusagen eine Vorahnung alles dessen. Lilienthals Famulus hatte mehr die Aufgaben eines Korbflechters und Segelmachers als die eines Maschinenschlossers auszuführen.

„Mein größter Wunsch wäre es", so sagte Otto Lilienthal damals, als wir am Abend im Heidekraut lagen, „daß recht viele junge Leute — möglichst aber nur solche — sich mit meinem Apparat beschäftigen wollten. Aber ich habe noch nicht einen gefunden, der sich freiwillig dafür interessierte ..." — „Ja, viele sollten mir dabei helfen. Das Fliegen ist der schönste Sport, den ich kenne, und er müßte jungen Leuten immer von neuem Freude bereiten. Es wäre auch durchaus nicht kostspielig; denn mein ganzer Apparat, wie Sie ihn da vor sich sehen, ist für hundert Mark zu beschaffen. Stellen Sie sich aber vor, ich wollte einen solchen Verein junger Leute gründen, und es gelänge mir wirklich, eine Anzahl zusammenzutrommeln, was denken Sie, würde geschehen, wenn einer der jungen Leute dabei verunglückte? Die ganze Verantwortung würde mir in die Schuhe geschoben, und es gäbe einen ungeheuren Skandal. So fliege ich lieber allein und trage nur meine eigene Haut dabei zu Markte ..." —

Anklam, Siedlung Lilienthalhof

Neben der Leitung seiner Fabrik, neben seinen Flugversuchen, die immer vollkommener wurden, fand Otto Lilienthal noch Zeit zu mancherlei anderen Beschäftigungen. Eine Reihe von Erfindungen stammen von ihm: Der Schlangenrohrkessel, die schmiedeeisernen Riemenscheiben, Sirenen für den Signaldienst auf den Marinestationen, die Schrämm-Maschine, eine Einrichtung zur Erleichterung der Kohlengewinnung im Bergbau und viele andere. Auch der Anker-Steinbaukasten, den unsere Jungen sich auch heute noch oft zu Weihnachten wünschen, ist eine Lilienthalsche Idee.

Er hätte auch als Bildhauer etwas geleistet, aber als Sohn

Anklam, Lilienthal-Gymnasium

armer Eltern durfte er an einen Künstlerberuf nicht denken.

Als gegen Ende des vorigen Jahrhunderts eine größere soziale Bewegung einsetzte, da war Otto Lilienthal der erste, der seine Arbeiter am Fabrikgewinn beteiligte.

Auch Theaterdirektor war er eine Zeitlang. Sein Versuch, für einen erkrankten Schauspieler einzuspringen, indem er eine Rolle in der „Jungfrau von Orleans" übernahm, war allerdings weniger erfolgreich. Aber jede freie Minute gehörte seiner geliebten Fliegerei; denn „eine Flugmaschine zu erfinden bedeutet gar nichts, sie zu bauen nicht viel, sie zu erproben alles", wie in seinem Buch vom Vogelflug zu lesen. So kam der August 1896 heran. Nur einen Versuch wollte Lilienthal noch machen und dann die Fliegerei auf Bitten seiner Frau aufgeben.

Es sollte wirklich sein letzter Versuch sein. Am 9. August stürzte er in den Stöllener Bergen aus einer Höhe von fünfzehn Metern ab und erlag seinen schweren Verletzungen am folgenden Tage. Seine letzten Worte waren: „Opfer müssen gebracht werden."

Lilienthal wird in der Welt der Flieger ewig unvergeßlich bleiben. Sein großes Verdienst besteht darin, als erster den Gleitflug praktisch durchgeführt zu haben. Seine Entdeckung des schwachgewölbten, vogelartigen Flügels für die Kraftersparnis beim Flug ist noch heute grundlegend. Für wie wichtig seine Versuche in der technischen Welt galten, davon zeugen Äußerungen seiner Zeitgenossen. So schreibt der französische Hauptmann Ferber in seinem Buch „Die Kunst des Fliegens": „Den Tag, an dem Lilienthal 1891 seine ersten 15 Meter in der Luft durchmessen hat, fasse ich als den Augenblick auf, von dem ab die Menschen fliegen können. Auch die Gebrüder Wright haben oft erklärt, daß Lilienthal der Bahnbrecher auf dem Gebiet des Flugwesens gewesen ist.

Die stark zerstörte Stadt Anklam barg einst viele Erinnerungen an ihren großen Sohn, der seine Traumsehnsucht mit dem Leben bezahlte, der er in seinem Buch „Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst" mit den Worten Ausdruck gab:

> „O Mensch dort im Staube, wann fliegest auch du,
> wann löst sich dein Fuß von der Erde ...?"

Am Samstag gehört Vati mir!

Ihr besinnt Euch doch alle noch auf das Propagandaplakat mit dem strahlenden Kindergesicht, mit dem der Deutsche Gewerkschaftsbund für die 40-Stunden-Woche und ein verlängertes Wochenende warb.

Jetzt ist es soweit! Das heißt, zunächst geht man erst einmal auf die 45-Stunden-Woche zurück, um dann schrittweise die Arbeitszeit weiter abzubauen.

Dem Bremer Abkommen zwischen den Tarifpartnern, das die Grundlage für die Einführung der 45-Stunden-Woche ist, sind lange Auseinandersetzungen, die teilweise recht leidenschaftlich geführt wurden, vorausgegangen. Nicht nur diejenigen, die die Sache besonders angeht, nämlich Arbeitgeber und Arbeitnehmer mit ihren berufenen Vertretern haben sich an dem Streit der Meinungen beteiligt, sondern auch Vertreter der Kirchen, Politiker, Wissenschafter usw. Leider ist dadurch das Problem nicht immer ganz sachlich behandelt worden. Es wurde sehr viel mit Schlagworten gearbeitet. Ein evangelischer Bischof erklärte, daß mit der Vergötzung der Arbeit durch uns aufgehört werden müsse. Man konnte hören, daß wir Deutsche Arbeitsfanatiker seien.

Es wurde uns vorgerechnet, daß die deutsche Wirtschaft die Verteurung ihrer Produktion, die durch die Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohnausgleich vielleicht eintreten würde, tragen könne. Es würde genug verdient, und die Zeit, in der Investierungen notwendig gewesen seien, wäre vorbei.

Die Unternehmer erklärten, daß die Produktivität gesteigert werden müsse, weil sonst nur die Kosten bei gleichem oder voraussichtlich sogar geringerem Ergebnis der Arbeit stiegen. Das wieder würde bedeuten, daß die Lohnerhöhung, die in der Arbeitszeitverkürzung liegt, ein Vorgriff auf die Zukunft sei.

Die deutsche Wirtschaft ist durch Kredite erheblich belastet. Zins- und Rückzahlungen müssen geleistet werden. Daher sei Steigerung der Produktivität Voraussetzung für jede Lohnerhöhung. Es wird sich später herausstellen, wer recht gehabt hat. Hoffentlich wird dann niemand enttäuscht!

Vorläufig ist die Diskussion erst mal beendet. Der 1. Oktober 1956 ist für uns der Stichtag für den Beginn der Arbeitszeitverkürzung auf 45 Stunden in der Woche.

Aus Zweckmäßigkeitsgründen soll sich die Sache bei uns so abspielen, daß wir aus der 45-Stunden-Woche die 90-Stunden-Doppelwoche gemacht haben. Wir teilen uns die Arbeitszeitverkürzung also auf zwei Wochen auf und kommen damit in jeder 2. Woche zu einem freien Sonnabend.

Zunächst wird das einige Schwierigkeiten geben, weil ja die Planung von der 48-Stunden-Woche ausgegangen ist. Es ist durchaus möglich, daß sich nun Terminschwierigkeiten ergeben. Um es deutlich zu sagen, es ist ein Leistungsrückgang zu befürchten. Ein gewisser Ausgleich ist durch Überstunden sicher zu schaffen. Das würde aber eine teure Angelegenheit, so daß die Baukosten sich erhöhen müssen. Das kann aber nicht der Sinn der Sache sein; denn die Erhöhung der Kosten würde nicht auf unseren Wirtschaftszweig beschränkt bleiben. Die Gefahr, daß die Butter- und Eierpreise (und natürlich alle anderen auch) uns davonlaufen, ist jedenfalls drin. Damit sind wir wieder bei der Produktivität, die gesteigert werden muß, und zwar ohne neue kostenverursachende Investierungen. Wir müssen uns im Hinblick auf Organisation und Arbeitsauffassung noch etwas einfallen lassen.

Wenn wir besser und bequemer leben wollen, müssen wir auch etwas dafür tun. Jeder von uns weiß, daß die Arbeitszeit durchaus noch besser ausgenutzt werden kann. Niemand kann ununterbrochen 9 Stunden lang arbeiten, auch nicht unter Berücksichtigung der Mittagspause. Es wird also immer mal einen Augenblick für „Fofftein" geben. Aber, könnten nicht die Pausen besser eingehalten werden? Und der Arbeitsschluß! Da sind täglich schon noch so etwa 10 Minuten drin, in denen noch was getan werden könnte! Oder meint Ihr nicht? Der Akkord hindert doch nicht daran, zu arbeiten! Es ist schon so, daß jeder etwas Geld auf der „Bank" haben will. Deswegen können aber doch höhere Akkorde abgegeben werden, wenn man eher fertig ist.

Es ist aber müßig, sich allzusehr in Vermutungen zu ergehen. Warten wir erst mal ab, wie sich die Sache anlassen wird.

Manche Schwierigkeit kann sich übrigens für den einzelnen daraus ergeben, daß man sich erst an die Freizeit gewöhnen muß. Benutzt sie gut und richtig, zur Entspannung und zur Erhöhung der Lebensfreude. Ich kann mir denken, daß mancher jetzt gern zu einem guten Buch greifen wird, für das er bisher keine Zeit oder keine Neigung hatte, weil er abgespannt war.

Vielleicht wird sich der eine oder andere auch mal in ein Museum hineinwagen. Und dann ist da vor allen Dingen ja die Familie; denn ihr sollte ja Vati am Sonnabend gehören.

Allers

Was ist das nun wieder?

Wirklich, wir leben im Zeitalter der Super-Tanker, Super-Radios, der Superformen, der — Superklugen, der — Superlative. Wie Pilze schießen mit den technischen Neuerungen von heute neue Wortformen in unsere Gedankenwelt, die wir alle Tage lesen, wieder vergessen, ohne immer überlegen zu können, was sie eigentlich bedeuten. Wer sollte das auch bei den „Super-Terminen", um die unser Alltag kreist. Noch dazu es überall nur so wimmelt von Fremdwörtern. Sehen Sie bitte einmal in eine Fachzeitschrift. Man weiß gar nicht wie schnell wir zu „Camping" und „Teenager" gekommen sind, die doch recht und schlecht auf gut Deutsch nichts anderes bedeuten als unser „Zelten" und „Backfisch". Aber Camping ist eben modern! und wer wollte kein moderner Mensch sein? —

Ja, und „Super" — ist doch nichts anderes als „Höchstform", die erreichbar ist. Eigentlich ein wenig übereilig, könnte man meinen, denn keiner von uns weiß, wie wir später noch weiter entwickelte Formen bezeichnen wollen. Da wird so viel gesprochen von

Koordinierung der Lohn- und Sozialpolitik mit der Konjunkturpolitik; dabei fällt häufig das Wort: Preisindex. Das klingt im Zeitalter der Automation ganz nach Kooperation entsprechender Verbände. — Halt! Halt! — Was ist denn das nun wieder? —

Ist das wirklich noch Deutsch? — Nein! Also gut, was soll das alles? — Ja, die Fachwelt spricht so, und wir müssen versuchen sie zu verstehen.

K o o r d i n i e r u n g bedeutet wohl Zuordnung oder in Übereinstimmung bringen mit etwas.

P r e i s i n d e x ist die Meßziffer (Standzahl) für zeitliche Preisveränderung.

A u t o m a t i o n klingt ähnlich wie Automat, autogenes Schweißen und heißt soviel wie Selbsttätigkeit durch Maschinen.

K o o p e r a t i o n ist das Gegenteil von dem, was sich in der Suezfrage zwischen den Weltmächten und dem A u t o k r a t e n (Entschuldigung: dem Selbstherrscher) am Nil zeigt, nämlich Z u s a m m e n a r b e i t.

Eine Frage der verwunderten Laien: „Meine Herren, diese Fremdwörter! Leidet darunter nicht die Völkerverständigung? — Könnt Ihr nicht besser deutsch reden? —

Eine Urlaubsreise in den Bayerischen Wald

Ein Bericht zweier „Schönberger" / *Von Jan Hofmann und Joachim Orth*

Leider konnten wir die Fortsetzung des Berichts wegen Raummangels nicht, wie vorgesehen, in der August-Nummer bringen. Daher soll als „Erinnerungsstütze" noch einmal gesagt werden, daß unsere Urlauber uns in ihrem Bericht zunächst die Omnibusfahrt nach Schönberg miterleben ließen, um uns dann zu einem Ausflug auf den Klebstein zu entführen. Da wollten sie ja eigentlich gar nicht hin. Sie hatten sich verlaufen. Jetzt sind sie aber da und stärken sich in einer Schänke.
Lassen wir sie weiter berichten.

(Fortsetzung)

Von außen sah es gerade nicht sehr einladend aus, aber innen sehr nett und sauber. Derbe bayrische Stühle und die Tische waren tadellos gescheuert. Wir setzten uns in eine Ecke, um die Leute in einer lebhaften Unterhaltung nicht zu stören. Wir verstanden leider kein Wort, bis es dem größten unter den vier Männern nicht nach seiner Nase ging. Er holte tief Luft, haute kräftig auf den Tisch, begleitet mit einem echten bayrischen Fluch, der ins Unendliche ging. Darauf konnte meine Frau ihr unterdrücktes Lachen nicht mehr halten; denn sie mußte laut lachen. Von dem Augenblick an war der Bann gebrochen. Wir mußten zu ihnen an den Tisch kommen. Es wurden uns vorgestellt, Max der Viehhändler (besitzt einen Wagen und eignet sich gut als Fremdenführer, er hat auch uns später oft ausgefahren), der Großbauer Gigl oder Schorschl, besitzt einen großen Hof und eine gastfreundliche Frau, dann der Seppl, Fleischbeschauer und Gemeindediener, konnte sehr viel Stimmung machen, wenn er merkte, daß wir mitmachten. Er stellte dem vierten im Bunde eine Flasche mit einer brennenden Kerze heimlich unter den Stuhl. Dieser hatte schon sechs Maß Bier intus und kam auch aus sich heraus. Plötzlich wurde es ihm von unten aber reichlich heiß, und er sprang in die Höh'. O je, wir haben gelacht wie selten. Als wir kurz vor Mitternacht aufbrechen wollten, war das Stübchen voll, und wir gingen auch nicht gerade auf den Beinen. Der Max mußte uns noch unbedingt zum Gigl-Bauern mitnehmen. Wir wären natürlich gern nach Hause gegangen, aber es wurde nicht locker gelassen. Meine Frau hatte Bedenken, zu solch später Stunde noch die Hausfrau zu stören, aber wir hatten Glück, sie war noch am Brotbacken. Sehr freundlich kam sie uns entgegen und machte den Spaß mit zu Ende. Erstmal mußten wir tüchtig essen und dann ging es zurück nach Schönberg. Unsere Sorge war jetzt, ob wir wohl noch reinkommen? Aber wir hatten Glück. Es klappte alles wunderbar.

Am nächsten Tag machten wir die Bekanntschaft des Trachtenvereins. Bei uns im Lokal hatten sie ihren Heimatabend, außerdem noch eine Probe für den bunten Abend, der am 1. Pfingsttag zugunsten der Feriengäste starten sollte. Der Xaver, der Vorstand, mit seiner Frau Gretel hatten uns wohl gleich ins Herz geschlossen. Wir saßen erst abseits, wir hatten unser Abendbrot verzehrt. Es dauerte nicht lange, da wurden die Tische zusammengeschoben, und wir mußten mit dazwischen. Es ging bald alles per Du. Xaver konnte meinen Namen nicht behalten und meinte, bei uns in Bayern heißt man Hansl. Na, und ich hieß da eben Hansl. In bunter Folge wurde musiziert. Zu dritt sangen sie uns ihre hübschen Heimatlieder vor, und die Volkstänze wurden noch durchprobiert. Ich machte so lange mit, bis ich es auch konnte und meinte im Spaß, na, wenn ihr morgen Abend einen Mann zuwenig habt, kann ich aushelfen. Tatsächlich kam es dann auch so. Jochen mit seiner Frau und meine Frau und ich saßen oben auf der Bühne, weil der Saal überfüllt war und schauten zu, wie der Trachtenverein seine Volkstänze zum besten gab. Plötzlich kamen vier junge Damen im besten Alter auf unseren Tisch zu, zwei für Jochen, zwei für mich. Der arme Jochen wußte im ersten Moment gar nicht, wie ihm geschah. Ich dachte mir schon mein Teil, außerdem konnte ja nichts schiefgehen, wenn wir gleich mit zwei Madeln tanzen konnten. Diesen Tanz tanzen nämlich zwei Damen und ein Herr. Nach dem Beifall, den wir bekamen, muß es also doch ganz gut geklappt haben. Auch unsere Tour nach Passau war ein Erlebnis. Die Stadt liegt etwa 40 km von Schönberg entfernt. Bei der Burg Oberhaus machten wir unsere erste Rast. Von hier hatten wir einen herrlichen Blick auf den Burghof, die Burg Niederhaus und die Drei-Flüsse-Stadt Passau. Deutlich sahen wir, wie die einzelnen Flüsse (Donau, Inn und Ilz) sich mit ihren drei verschiedenen Farben vereinen.

Die Stadt hat einen wunderbaren alten Dom mit der größten Orgel der Welt, mit 16 000 Pfeifen. Wir hatten Gelegenheit, uns das Orgelkonzert anzuhören, es war großartig. Danach machten wir eine Mittagspause. Jochen mit seiner Frau und meine Frau und ich gingen etwas früher zur Spitze, um einige Aufnahmen zu machen. Als wir nach kurzer Zeit zurückkamen, war unser Bus samt unseren Landsleuten fort. Keiner wußte wohin. Einige Stunden suchten wir, aber ohne Erfolg. Mit unserem unverwüstlichen Humor machten wir uns noch ein paar schöne Stunden in Passau. Per Anhalter ging es in drei Etappen heimwärts. Erst in einem Kastenwagen zwischen alten

Nähmaschinen, die nächsten Kilometer in einem Volkswagen und die letzte und längste Strecke in einem Goggomobil. Es war ja ein bißchen unbequem mit fünf Personen, aber besser als 25 km laufen. Wir waren heil in Schönberg angekommen, und wie, war uns egal.

Außerdem machten wir noch eine zweitägige Autofahrt mit einem Volkswagen durch Österreich, zum Königssee, zum Ramsautal über Berchtesgaden, Bad Reichenhall zurück nach Schönberg.

Wie alles einmal ein Ende hat, so auch unsere wunderbare Urlaubsreise. Wer sich hier nicht erholt hat oder nicht satt geworden ist, ist selber daran schuld gewesen. Mit Tränen auf beiden Seiten wurde Abschied genommen von Schönberg und seinen netten Menschen. Am liebsten hätten wir den Urlaub verlängert, aber der Geldbeutel war leicht geworden. Was uns geblieben ist, sind die schönen Erinnerungen, die wir in vielen Aufnahmen auch festgehalten haben, und ein Maßkrug aus Schönberg, den meine Frau als Erinnerung geschenkt bekam, da sie ihn so oft hat leeren müssen.

Blick auf Schönberg

Unsere Lehrlinge sind vielseitig

Da haben wir es mal wieder! Diese Militaristen haben sich doch jetzt still und leise auf die DW geschlichen und bilden morgens die DW-Lehrlinge vormilitärisch aus! Und noch dazu in der Arbeitszeit! Die armen Lehrlinge müssen stramm stehen und sich schleifen lassen. Sie werden in allen „Gangarten" des Infanteristen ausgebildet. — Ihr wißt doch noch? Kriechen, robben, gleiten! —

So etwa konnte man es jedenfalls in der Zuschrift eines aufgeregten Bundesbürgers an eine sozialdemokratische Hamburger Tageszeitung lesen. Hoffentlich wird das Blatt nicht in Pankow oder Moskau gelesen! Dann können wir uns ja auf etwas gefaßt machen!

Im übrigen können die Eltern unserer Lehrlinge ganz beruhigt sein. Bisher ist noch keiner unserer Stifte „geschliffen" worden. Bei uns werden nach wie vor Schiffe gebaut, und die Lehrlinge erhalten ihre anerkannt gute Fachausbildung. Dafür sorgt schon unser Lehrlingsvater Müller I. Kein Mensch hat hier vor- oder sonstige militärische Ambitionen. Die Leserzuschrift ist ausgemachter Kohl, für den sein Erzeuger die Verantwortung tragen mag. Wir wollen nur hoffen, daß die Leserzuschriften, denen man neuerdings so häufig in unseren Zeitungen begegnet, sonst wenigstens von einem wahren Sachverhalt ausgehen.

Aber etwas anderes hat sich mit unseren Lehrlingen ereignet! Als sie neulich morgens auf dem Wege zum Sportplatz Finkenwerder waren, um zu ihrer üblichen Sportstunde zu kommen, raste plötzlich ein VW die Straße entlang. Er geriet in der Gegend des Kanals in ein Hindernis aus Mauerresten und Löchern und blieb stehen. Die beiden Insassen, zwei junge Burschen, stiegen aus und entfernten sich. Unseren Lehrlingen kam das spanisch vor. Sie riefen die Burschen an, die sich darauf in Trab setzten.

Unsere Lehrlinge benahmen sich nun unter Anleitung ihrer Lehrgesellen wie angehende Detektive. Einige verfolgten die Burschen, andere verständigten die Polizei und zwei liefen in weiser Voraussicht zum Dampferanleger, um die Flucht der Autohelden hier unmöglich zu machen. Bald war die Polizei zur Stelle. Ein Peterwagen mit einem DW-Lehrling an Bord sauste durch Finkenwerder.

Schließlich wurden die beiden Autofahrer mit Hilfe unserer Lehrlinge auf dem Dampfer, der nach Hamburg fahren sollte, gefaßt.

Es handelte sich um zwei junge Burschen, die den Wagen gestohlen hatten. Der Verdacht unserer Lehrlinge hatte sich also als berechtigt erwiesen.

Vergnügt und stolz kamen unsere Jungen zur Werft zurück.

Und wir alle freuen uns, daß unsere Lehrlinge so hellwach sind, wie sich aus ihrem klugen und zielsicheren Verhalten ergibt.

A.

Lohnabrechnung und Arbeitszeitverkürzung

Es hat sich sicher schon herumgesprochen, daß wir unser Lohnabrechnungsverfahren ändern wollen. Wir wissen, daß alles, was mit dem Lohn zusammenhängt, eine wichtige Rolle spielt; denn jeder will ja genau wissen, wie der Betrag, den er in der Lohntüte vorfindet, errechnet worden ist. Daher wollen wir einige wenige Erläuterungen zu dieser Frage geben:

Die 45stündige Arbeitszeit betrifft auch das Lohnbüro. Die Mitarbeiter in den Lohnbüros müssen jetzt also trotz der verkürzten Arbeitszeit in jeder Woche rechtzeitig wie bisher mit der Abrechnung fertig werden. Wir mußten uns also etwas einfallen lassen, um die Arbeit zu schaffen. So sind wir zu dem Ergebnis gekommen, das bisherige Abrechnungsverfahren auf eine vierwöchige Gesamtabrechnung umzustellen. Die bisherige wöchentliche Bruttoabrechnung wird beibehalten. Es wird nicht mehr wie bisher in jeder Woche der Nettolohn in der spezifizierten Form abgerechnet. Wir werden vielmehr in Zukunft einen auf DM abgerundeten Betrag auszahlen, wobei Pfennigbeträge ab 50 Pfennig nach oben, unter 50 Pfennig nach unten abgerundet werden. Alle vier Wochen erfolgt dann eine zusammengefaßte Brutto- und Nettoabrechnung.

Dann wird mancher mit den Fragen kommen, wie es nun mit den Abzügen von Steuern, Vorschüssen, Pfändungen usw. wird. Diese Fragen sind sehr berechtigt. Es sei jedem gesagt, daß sich die Abzüge nicht erhöhen werden. Bei unregelmäßigen Wochenverdiensten ergibt sich steuerlich sogar ein günstigeres Ergebnis, also eine Art „kleiner Jahresausgleich". Im übrigen haben wir uns alles genau überlegt, so daß jeder zu seinem Recht kommt.

Die Geschichte hat keinen Haken. Davon wird jeder sehr bald überzeugt sein. Wir sind unsererseits davon überzeugt, daß die Neuregelung allgemein auf Verständnis stoßen wird. Positive Einstellungen zu den Änderungen würden uns sehr freuen. Sollte jemand irgendwie etwas unklar finden, kann er selbstverständlich zu uns kommen.

Wir geben immer die gewünschte Aufklärung.

Bollmann

Kuddl, haste 'ne eigene Meinung?

Natürlich, was denn sonst?" — Was soll denn diese ewige Fragerei? — Der hinter dem Tisch lächelte. Weißt du, er lachte nicht, er lächelte das mitleidige Lächeln eines Erwachsenen über ein Kind. Ich mußte meine gekränkte Seele streicheln, um nicht dem Verlangen nachzugeben, ihn als Selbstbildnis aus demselben Rahmen eines Bildes rechts an der Wand gucken zu sehen, das jetzt ein Schiff zierte.

Gerade als ich Gedanken für meine Ansicht äußern wollte — ich wollte kämpfen für die eigene Meinung in der freien Welt —, fing mein Gegenüber an, das zu sagen, was ich nicht hören wollte.

„Ja, ich zweifle nicht daran, daß es noch Menschen mit eigener Meinung gibt. An etwas anderem zweifle ich: Ist eine eigene Meinung überhaupt erwünscht?" — Moment, Moment, gewiß, die Frage mißfällt dir noch mehr. Aber laß dir folgende Begebenheit aus dem Alltag erzählen: Ein Mitarbeiter kommt zu seinem Vorgesetzten, um mit ihm eine Angelegenheit zu besprechen und beginnt: „Nach meiner Meinung — — —" Der Vorgesetzte unterbricht ihn nicht unhöflich, aber bestimmt: „Ihre Meinung, Herr X, ist hier völlig uninteressant. Die Werft ist viel zu groß, um auf persönliche Meinungen Rücksicht nehmen zu können!" — Der andere: „Ja, ich dachte — — —". „Das Denken überlassen Sie nur uns!" —

Sieh mal, Kuddl, diese Tatsache war es, die mich daran zweifeln ließ, daß die Meinung des einzelnen erwünscht ist, wie es oft scheint. —

Dann wieder das Lächeln auf dem Gesicht mir gegenüber. Nur jetzt löste es keine Zerstörungswut mehr aus. Was kann man tun? — Vielleicht sollte man besser fragen: Bist du so mutig, eine eigene Meinung zu haben? — Kuddl, sei nicht böse, wenn ich dich jetzt frage: „Bist du so mutig?" —

An die Fluginteressenten!

Unser Arbeitskamerad Becker war überrascht über das große Interesse, das mein kurzer Hinweis hervorgerufen hat. Es ist daher leider notwendig, die Sache etwas zu ordnen. Also, geflogen werden kann nur in der Freizeit unseres Kameraden Becker, also sonnabends und sonntags. Da er mehr fliegen muß, als er sonst fliegen würde, entstehen Unkosten, die umgelegt werden müssen. Die Flugstunde kostet pro Sitzplatz für unseren Becker zwischen 15,— und 20,— DM. Die Gastflüge können mit jedem beliebigen Ziel ausgeführt werden.

Wer Interesse hat, schreibe mir, wie lange und wohin er fliegen will. Alles weitere regele ich. — Übrigens, jeder ist natürlich versichert!

Herzlichst

Euer K l a b a u t e r m a n n

Unsere Frauen und Mütter

Will man, schon leidenschaftslos geworden, an die Ereignisse von 1945 zurückdenken, dann erscheint die Gestalt der deutschen Frau und Mutter als etwas so umfassend Großes, daß man nicht fehlgeht, anzunehmen, sie werde kommenden Geschichtsforschern und Poeten ungeahnten Stoff zur Darstellung und Gestaltung geben.
Da ersteht zuerst vor uns das Bild der Mutter in Bombennächten, inmitten berstender Trümmer, brennender Phosphorschwaden, umschlungen vom zuckenden Ärmchen ihrer Kleinen, angelehnt an die letzte noch aufrechte Mauer. Kinderstillend, tröstend, zerraufte Blondschöpfe streichelnd, inmitten eines Infernos von Haß. Schattenspendend, wenn Scheinwerfer aufleuchteten, Licht sendend, wenn alles versank in Finsternis, und Wärme schenkend, wenn eine böse und kalte Welt sich schüttelte. Um dann, wenn es in den Mauern zu knistern begann, der Boden sich hob, eine Staublawine berstend in Sekundenschnelle alles verschlang, unterzugehen, still, demutsvoll und doch: ein letzter, allerletzter, vergeblicher Versuch, das ganze Grauen auf sich zu lenken und allein zu fallen. Sagten es doch fronterfahrene Landser ungezählte Male: das Grauen dieser Bombennächte war schlimmer als das der Front. Dieses Grauen sank auf Millionen Mütter und Frauen, auf alte und junge, auf werdende und stillende. In diesem Grauen starben Hunderttausende und Millionen ertrugen es.
Millionen Deutsche verloren die Heimat. Wer kann dies Bild loswerden: Mütter auf der Flucht. Wie sie die Kinder trägt und zieht, ein Gepäckstück nach dem andern fortwirft, nur erfüllt von dem Gedanken, sie in Sicherheit zu bringen.
Was die Frauen und Mütter in dem wehrlos gewordenen Osten erduldeten, was sich an Scheußlichkeiten über sie ergoß, war Ausgeburt einer Hölle, die viele, viele verschlang. Es gibt keinen Ort im weiten Osten, wo nicht von Schande bemakelt das Leben einer deutschen Frau endete, die Hand an sich legend ein Leben überwand, das ihr bereits genommen war. Erinnert Euch, wie es viele Jahre lang war: die Männer gefallen oder vermißt, eingesperrt oder irgendwo weit in Arbeit. Daheim in engster Enge die vertriebene Frau. Ihr Wirken und Werken, erst vom Mißtrauen begleitet, schlug sehr bald Brücken zur bodenständigen Umgebung. Mißtrauen und Kühle wandelten sich, nach und nach wurden sie eins: die Neuen und die Alten, die Fremden und die Einheimischen. Die große Zerreißprobe, das soziale Spannungsfeld, waren überwunden, weil es Mütter gab, die diesen Namen verdienten.

Oftmals ging sie neben ihrer häuslichen Arbeit noch ungewohnten Berufspflichten nach. Nicht um ihretwillen, sondern wegen der Kinder, die blaß und scheu wie verängstigte Vögel beisammen hockten. An ihnen erfüllte sich damals Großes. Millionenfach, aber unerkannt. Kinder von Städtern in kleinsten Dörfern. Kinder in Orten, deren Mundart ihnen unverständlich war, wo sie anfangs das Fremde und Ablehnende anwehte.

Schon nach Monaten wurde es anders. Sie fuhren in die Kreisstädte, sie wurden nicht ortsfremdes Landproletariat, sie bestanden brav ihre Aufnahmeprüfungen auf den Schulen und stiegen auf, von Jahr zu Jahr, von Klasse zu Klasse, in den Beruf. Kein Vater, der sie lehrte und anfeuerte, nur die Mütter, die zu allem anderen auch noch als Lehrmeisterin ihrer Kinder — und das oft spätabends und in den Nächten — den Weg für den kommenden Aufstieg der Kinder ebneten. Was sich da abspielte, war ein Wunder in Selbstverleugnung, von dem man heute schon nicht mehr spricht.

Als der Krieg zu Ende war, das Reich zerfiel, und Millionen Menschen scheinbar ziellos aneinander vorbeihasteten, als Elendstransporte die Kunde des Zusammenbruchs auch in behütete und unzerstörte Gegenden trugen, und Wartesäle, Bahnsteige und halbverfallene Bunker ein Bild unbeschreiblichen Elends und Zerfalls boten, war wieder die Frau und Mutter letzter Halt, letzte Hoffnung, letztes Ziel. Denn: wohin eilten alle diese grauen, hungrigen, scheublickenden Männer aller Altersgruppen? Was zog sie an sich?

Das Reich? Es war zerfallen! Die Heimat? Jeder dritte Deutsche hatte keine mehr! Der Beruf? Wer dachte damals an Beruf und Verdienst? Aber an eines dachten alle!

Irgendwo muß sie doch sein, und wenn es nur ein armseliges, kleines Dachkämmerlein ist, irgendwo wird sie mit den Kindern neu angefangen haben. Und dieser Gedanke hielt die Millionenmasse geschlagener Männer und Söhne aufrecht und trieb sie einem Ziele zu, das mancher erst nach Jahren finden sollte.

So war die Frau und Mutter, als alles in und um uns zerbrach, das letzte Lebende, die tiefste Hoffnung. So sind wir damals nicht ganz zugrunde gegangen, als alles zerbrach. So haben Mütter und Frauen erneut das Fundament für etwas gelegt, was man früher Deutschland nannte und wieder Deutschland werden wird.

Wetegrove

De Gorn

In Bloomgorn blöt nu de Harvstbloom. Gladiolen und Astern. De Crysantemen fangt ok all an to blön, und dat is den ok so temlich dat letzte, wat wie an Bloom in Gorn hept. Wer Azaleen von voriges Johr het, mut jem nu snellsten mit frische Eer versorgen. Am besten is Laub- und Nadelerde mit Torfmull gemischt. De Azaleen, de to de Alpenrosengewächse gehört, ut de Familie de Rododendron, will ganz lockeren Boden heben, un nich to warm stohn. So behandelt, blöt se den ganzen Winter.
In Gemüsegorn is dat Ernten de Hauptarbeit. Wenn ook dorch den veelen Regen de Tomaten und Gurken nich besonders wussen sind, Wüttel und Rosenkohl hept dat good überstohn und stoht good. Mit de Boohn geid dat nu ook op'n Rest. Nachts ward dat nu all to kohlt, dat köhnt de Bohnen nich aff. Mit Rot- und Wittkohl het dat noch'n beten Tied, de kann dat verdregen.
Stachelbeern und Johannisbeern könnt nu all sneden warn, sowie alles Steinobst (Kirschen usw).

Veel Vergneugen in Gorn

Jan Suppengreun

Betriebssport - warum?

Die älteren Betriebsmitglieder in Hallen, Büros und auf den Hellingen mögen oft genug die Köpfe schütteln, wenn die jüngeren nach oder gar vor der Arbeitszeit Sport treiben. „Das können doch nur Verrückte sein. Acht Stunden Arbeit sind wirklich „Sport" genug. Ich will meine Ruhe haben!"

Die Meinung in allen Ehren; aber für den anderen klingt sie nach „Gartenlaube". — Meinung hin, Meinung her. Hat der Betriebssport eigentlich Sinn? — Warum treiben wir überhaupt Sport?

Diese Frage ist heute noch notwendig; denn

1. ist man trotz aller Bemühungen des Deutschen Sportbundes und der Fachleute vom Wert des Sportes für den einzelnen und für die Gesamtheit des Volkes nicht immer überzeugt.
2. ist unsere Zeit in Irrwege des Sportes verrannt; denn aus Sport ist oft Arbeit geworden (Training aller Profis!).

Die Frage nach dem „Warum" des Sportes ist nicht neu, und die Antworten „weil es Spaß macht", „weil der Mensch die Bewegung nötig hat", „weil der Sport Ausgleich und Entspannung bringt", sind heute ebenso geläufig wie ehedem.

Bei genauerer Betrachtung wird ersichtlich, daß dem Sport ein inneres Bedürfnis zugrunde liegt: der Spieltrieb. Sport ist zweckfreies Spiel. Sobald ihm das Spielerische verlorengeht, wird er zur Arbeit. Prof. C. Diem hat einmal gesagt: „Wir wählen uns einen Sport nach unserer Wesensart; in ihm wollen wir erfüllen, was uns an uns selber schön erscheint. Daraus erwachsen uns Pflichten, die wir lieben, weil wir sie uns selbst befehlen (Goethe). Darum — so nebenbei — gibt es keinen echten Sport in einer Zwangsgemeinschaft politischer Kommandogewalt. Sport ist Drang nach Wiederherstellung einer harmonischen Lebensordnung. Wo der Mensch nach Gewinn giert, wo der Mensch bei solchem Tun nicht mehr innerlich jubilieren kann, sondern sich überschreit, sich übernimmt, da hört der Sport auf, Sport zu sein, da bleibt es bei der Disharmonie unseres Daseins . . ."

Ein weiteres Wort erübrigt sich. Auch für den Betriebssport haben diese Gedanken Geltung. Oder weshalb spielen unsere Jungen, Männer und Frauen Fuß- oder Handball, Tischtennis, Kegeln und treiben Leichtathletik? — Aus einem inneren Bedürfnis heraus, aus Freude am Sport, an der Bewegung, aus dem Empfinden heraus, daß sie sich durch den Sport wohler, gesunder fühlen. Das allein schon würde für jeden einzelnen irgendeine sportliche Betätigung innerhalb der Betriebsgemeinschaft rechtfertigen. Wenn man dazu bedenkt, daß der Sport — über Abwechslung und Ausgleich gegen einseitige körperliche Belastung, die durch die Mechanisierung der Arbeit stets größer wird — alle körperlichen und seelischen Kräfte des Erwachsenen, die das tägliche Leben von ihm fordert, übt und vervollkommnet, so wird Sport zu einer betrieblichen Notwendigkeit. Welcher Betrieb würde gerade bei wachsender Automation nicht Wert legen auf die Auswirkung sportlicher Haltung und Fairneß, Energie und Ausdauer, Geschicklichkeit, Mut und Selbstbeherrschung in seiner Betriebsgemeinschaft?

Wie steht es mit der Bedeutung des Sportes für die Gesundheit?

Das katastrophale Gesundheitsbild der Schuljugend ist jedem bekannt. Bei Untersuchungen von 1027 Kindern in Heidelberg hatten 389 Haltungsfehler, in Kassel von 600 Kindern jedes vierte, in Hamburg haben 45 % aller Schulkinder Haltungsfehler. Eine Blankeneser Schule mit eigenem Schwimmbad hatte Kinder ohne Haltungsfehler. Amtliche Statistiken sind gewöhnlich keine besonders aufregende Lektüre; aber die Untersuchungen der Schulanfänger von 1954, die 1947/48 geboren sind, sind erschütternd. Von 95 % der 95 000 Schulanfänger in Niedersachsen waren nur 28,1 % in gutem, 57,6 % in mittelmäßigem und 14,3 % in schlechtem Gesundheitszustand. Kaum glaublich erscheint, daß bereits bei den Sechsjährigen Herzstörungen und Herzkrankheiten, neurovegetative Störungen und Wirbelsäulenverkrümmungen festgestellt werden mußten.

Und wie sieht es bei den Berufsschülern, d. h. bei unseren Lehrlingen als der nachwachsenden Facharbeitergeneration aus? — Unter 84 985 Berufsschülern befanden sich nur 38 663, bei denen keine krankhaften Störungen vorlagen. Das Bild hat sich gegenüber den Schulanfängern bedeutend verschlechtert. Es ist beängstigend, wenn von den untersuchten Jugendlichen allein rund 1700 an Herzstörungen und Herzkrankheiten leiden. Also, Anzeichen der Frühinvalidität schon bei der Jugend!

Das ist nur ein Beispiel. Über die Berufsschüler bestehen viel zu wenig exakte Zahlenangaben. Wie soll aber z. B. im Bundestag und Bundesrat verantwortlich über ein neues Jugendarbeiterschutzgesetz beraten werden, wenn weiten Kreisen der Abgeordneten die sozialen und medizinischen Notstände der 14- bis 18jährigen unbekannt sind? — Der Staat hat hier zweifellos seine Verpflichtungen gegenüber der Jugend vernachlässigt. Und trotz aller Debatten, die geführt werden, hätten wir gewiß kein sogenanntes „Halbstarkenproblem", wenn wir alle — und das ist ja der Staat — seit 1945 an die Stelle eines echten staatsbürgerlichen und sportlichen Grundsatzes — nämlich die Bereitschaft zum Dienst an der Gemeinschaft — nicht den platten Individualismus gesetzt hätten.

Was hat das alles mit Betriebssport zu tun? — Alle, die in der Jugend durch ein eigenes sportliches Erlebnis begeistert worden sind, werden das empfinden; denn für sie ist Sport — aktiv oder auch nur als Zuschauer beim Spiel — zum Lebensinhalt geworden.

Sport im Betrieb ist

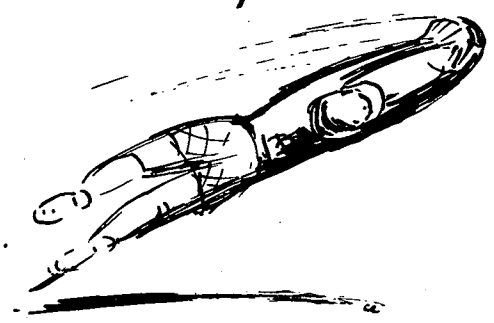
1. kein mechanisierter Sport als Ergebnis des Drills, der Ärzte, der elektrischen Zeituhren, der Zielfotografie, der Blutdruckmesser, Herzmeßgeräte, der produzierten Rekorde, aus dem es kein Zurück mehr geben wird, sondern ist organischer Sport. Reine Leistungssportler werden im Verein ihr Spezialtraining finden. Das heißt wiederum nicht, daß dem Betriebssport echter Leistungsehrgeiz, der jede neue sportliche Übung und planvolles Training bedingt, fehlt.
2. Sport ist kein Geschäft, sondern die Wiederherstellung einer freien, ausgeglichenen Lebensordnung durch Übung in freundlich bescheidener Sicherheit im Umgang mit anderen Mitmenschen.
3. Der Betrieb ist keine Pflanzstätte für olympische Sieger. Die individuelle Leistung steht hinter der Forderung der Gemeinschaft (Mannschaft) zurück.
4. Sport ist zuletzt nicht Selbstzweck, sondern Mittel einer betrieblichen Lebensform für Berufstätige.

5. Sport ist keine Sache des Nationalismus. Das Schicksal eines Volkes ist noch nie auf dem Sportplatz entschieden worden.
6. Sport ist Sache jedes einzelnen und seines Talentes.
7. Sport erfordert Einsatz, Schwung und Idealismus, die er bei Förderung durch den Betrieb an diesen mittelbar vielfältig zurückgibt.
8. Sinn des Sportes erschöpft sich für die Betriebssportgemeinschaft nicht in der Erziehung zum Maßhalten in Sieg und Niederlage, sondern im Wecken des Verständnisses für das Gleichmaß mitmenschlicher Beziehungen, d. h. aller menschlichen Lebenskräfte.

Mögen alle „Zatopeks" so mechanisch sein wie der Lauf der Uhr und ebenso fanatisch und rücksichtslos, es bleiben die Gewißheit um das Notwendige und damit Recht und Pflicht, dem organischen Sport die frische Luft zu erhalten und seine Ausdehnung, um der Gesundheit der Jugend und aller Sporttreibenden willen, immer wieder zu fordern.

K.

Aus dem Betriebssport



Als vor über 4 Jahren unsere Betriebssportgemeinschaft wieder ins Leben gerufen wurde, stand sie vielen Schwierigkeiten gegenüber. Es mußte völlig neu begonnen werden. Mit Hilfe von Kameraden, die ihre Erfahrung aus der alten Betriebssportgemeinschaft selbstlos zur Verfügung stellten, wurden die organisatorischen Grundlagen geschaffen. Das gänzliche Fehlen von Sportgeräten wurde durch das großzügige Eingreifen der Betriebsleitung sehr schnell behoben. Sehr viel schwieriger war es, im Betrieb Vertrauen zu gewinnen. Da gab es Leute, die in der Sportgemeinschaft eine Gefahr für den Betriebsfrieden sehen wollten, weil sie eine „Sondergruppe" werden könnte, die für sich Extrawürste fordern würde. Mancher glaubte auch, befürchten zu sollen, daß sich aus dieser Gruppe eine Art Konkurrenz zur Gewerkschaft entwickeln könnte. Und endlich fehlten auch die Stimmen nicht, die verkündeten, daß die Arbeitsleistung der Sportler absinken müßte, weil die Männer überanstrengt würden.

Inzwischen gehören die Bedenken im allgemeinen der Vergangenheit an. Die Sportgemeinschaft verfügt über 12 Fußballmannschaften, 3 Handballmannschaften, 3 Tischtennismannschaften, 7 Kegelgruppen, eine Schachgruppe und seit kurzem auch über eine Leichtathletikabteilung. Das sind Hunderte von aktiven Sportlern.

Die Sportgemeinschaft hat sich durch ihre Leistungen an allen Sportkampfstätten Achtung erworben. Natürlich mußten unsere Mannschaften sich damals beim Neuanfang hinten anstellen. Heute hat sich die 1. Fußballmannschaft in die oberste Spielklasse hinaufgespielt. Alle anderen Fußballmannschaften sind in ihren Klassen ebenfalls Meister, wobei zu sagen ist, daß die 3. und 4. Mannschaft, die in einer Klasse spielen, hier den 1. und 2. Platz halten. Auch die Mannschaften vom Reiherstieg haben gute Plätze in den Tabellen.

Unsere Handballer sind überall als spielstark bekannt. Das gleiche gilt von den Tischtennisspielern und den Keglern, die auch zu Meisterehren kamen. Unsere Schachspieler hatten sich auch ganz nach oben gekämpft. Jetzt müssen sie, weil die Wettkampfmannschaften neuerdings 25 Spieler stark sein müssen, zurücktreten, weil die Zahl der Spieler nicht ausreicht. Wegen unseres Schichtbetriebes müssen nämlich alle Mannschaften doppelt und dreifach besetzt sein, weil immer irgend jemand wegen der Schicht fehlen wird. Das ist beim Schach leider noch nicht gelungen.

Das Erfreulichste an der Sportgemeinschaft ist aber, daß hier eine gute Kameradschaft herrscht, die letzten Endes auch dem Betrieb zugute kommt. Auch die anständige sportliche Gesinnung unserer Mannschaften und Einzelsportler hat auf den Sportfeldern allgemein Anerkennung gefunden.

Alles in allem kann man mit dem Ergebnis der Rückschau, die anläßlich des Aufstiegs der 1. Fußballmannschaft in die Sonderklasse vorgenommen wurde, sehr zufrieden sein.

Am Rande sei vermerkt, daß unsere Sportgemeinschaft auch regelmäßig Wettkämpfe mit den Schiffsmannschaften der Schiffe, die zur Reparatur bei uns liegen, durchführt. Auch einzelne Abteilungen der Werft treten gegeneinander an. Die Fußballspiele „Kaufleute gegen Techniker" sind schon Tradition geworden. Das letzte Spiel im August gewannen übrigens die Kaufleute sicher 5:1.

Gewisse äußere Schwierigkeiten müssen noch überwunden werden. Es fehlen noch ein eigener Sportplatz und eine ausreichende Turnhalle für das Wintertraining, das in Zukunft sehr ernst genommen wird, da wir jetzt einen richtigen Diplomsportlehrer bei uns haben. Auch das wird eines Tages kommen.

Bleibt nur noch zu sagen, daß die Angehörigen der Sportgemeinschaft als anständige Kerle selbstverständlich auch bestrebt sind, an ihrem Arbeitsplatz ordentliche Arbeit zu leisten.

*

Nachstehend die Spielergebnisse aus den Monaten August und September 1956.

Fußball:

DW 1. — Reemtsma 1.	4:3
DW 1. — Finanzamt Blankenese 1.	3:1
DW 1. — Jung 1.	1:2
DW Reserve — AEG Schiffbau Reserve	6:0
DW 2. — Allianz Reserve	3:1
DW 2. — LVA Reserve	2:0
DW 2. — Blau Gelb Reserve	2:2
DW 3. — BWV 2.	5:0
DW 3. — Nordbank 2.	6:1
DW 3. — Rapid 4.	8:0
DW 3. — GEG 2.	10:1
DW 4. — Rapid 4.	5:0
DW 4. — Hugo Basedow, Lauenburg	5:3
DW 4. — GEG 2.	6:0
DW 5. — Hamburg-Süd	0:0
DW 5. — Böttcher & Gessner	3:1
DW Reiherstieg Reserve — Hapag Reserve	2:2
DW 1. Jugend — Noleiko Jugend	4:1
DW 1. Jugend — Nordbank Jugend	9:1
DW 1. Jugend — Hamburger Kreditbank Jugend	0:2
DW 1. Jugend — Menck & Hambrook Jugend	2:2
DW 1. Jugend — Schlüter Jugend	3:1
DW 2. Jugend — Hitzler Jugend	0:1
DW 2. Jugend — Philips 1. Jugend	2:7

Handball (Ausscheidungsspiel):

DW 3. — Zoll 2.	7:7

Tischtennis (Pokal-Spiel):

DW — AEG Schiffbau	9:3

WERFTKOMÖDIANTEN

Liebes Publikum!

Sicher hat Ihnen die letzte Aufführung „Op Düvels Schuvkoor" auch wieder gefallen. Leider sind uns hierbei einige Pannen passiert, wie einige von Ihnen vielleicht gemerkt haben. Wir Werftkomödianten haben es jedenfalls. Wir bemühen uns, unsere schärfsten Kritiker zu sein. Wahrscheinlich haben wir uns mit der Zeit zwischen den einzelnen Spielen etwas übernommen, aber so oft wie möglich sollten Sie in den Genuß unserer Aufführungen kommen. Immer wieder sagte man uns: „Wann spielt ihr endlich wieder? Es dauert so lange bis zum nächsten Stück usw." Diese Ansichten unseres Publikums sind ein großes Lob für uns, aber denken Sie bitte daran, daß wir alles in unserer Freizeit einüben. Mit den zwei Übungsabenden in der Woche ist es nicht getan, wir müssen dann noch zu Hause die Rollen auswendig lernen, und mancher von uns hat oftmals ganz schön zu pauken. Wir haben aber auch alle unseren Beruf auszufüllen und unsere persönlichen Nöte und Sorgen. In Zukunft werden wir also die Pausen zwischen den Spielzeiten etwas ausdehnen, denn wir streben danach, etwas Gutes zu leisten.

Schon das nächste Stück erfordert viel Arbeit, weil es zwei Bühnenbilder hat und wir auch den Umbau proben müssen, damit alles wie am Schnürchen klappt. Von unseren Mitgliedern befinden sich noch einige in Urlaub und die Proben gehen erst richtig los, wenn diese Spieler wieder hier sind. Leider können wir das nächste Stück in Neuenfelde nicht spielen, da wir dort für den Umbau zu

wenig Platz haben, aber keine Angst, wir kommen wieder.

Unsere Kollegen vom Reiherstieg beschweren sich, daß sie zu wenig Karten bekommen, auch sollen zu wenig Plakate aushängen. Der Betriebsrat vom Reiherstieg bekommt die Eintrittskarten für alle Vorstellungen und wird dafür sorgen, daß die Plakate mit unseren Ankündigungen sichtbar angebracht werden.

*

Als nächstes spielen wir „De Deern is richtig"

Sonnabend,	17. November	Finkenwerder
Sonntag,	18. November	
Sonnabend,	24. November	
Sonntag,	25. November	
Donnerstag,	29. November	Haus der Jugend
Freitag,	30. November	
Sonnabend,	8. Dezember	Finkenwerder

November und Dezember hört sich noch sehr lange an, aber für uns sind es statt bisher 6 Wochen Probezeit 8 Wochen geworden, und die brauchen wir unbedingt. Das wär's für heute.

Freundliche Grüße! Toi! Toi! Toi!

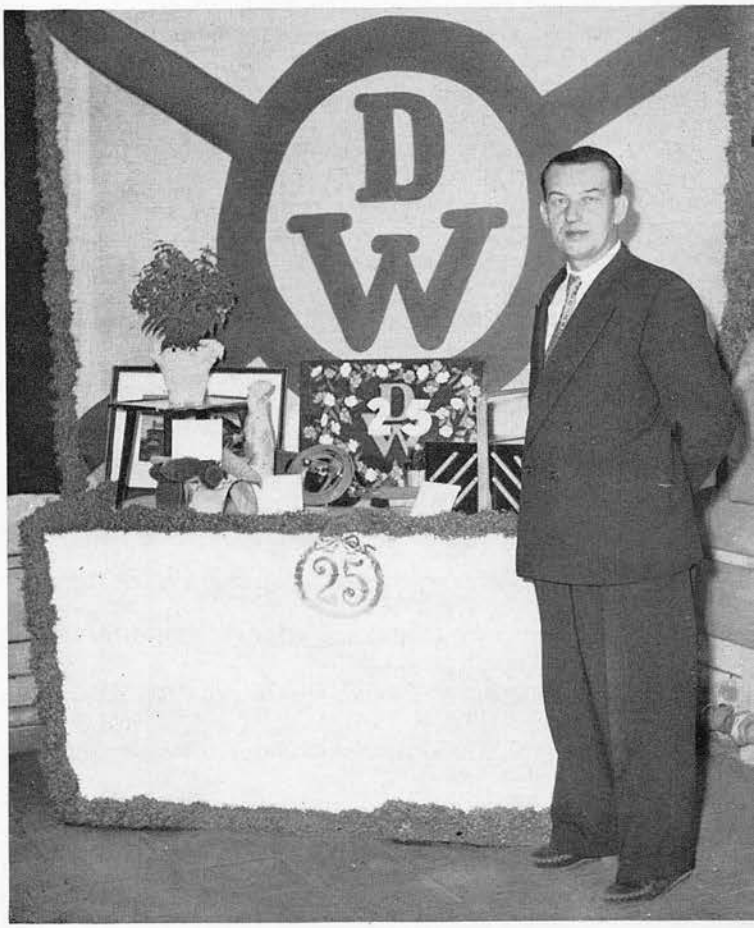
Irmgard Laddey

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25jähriges Dienstjubiläum

Abteilungsleiter Gerhard Nielsen

Am 16. 7. 1956 feierte Abteilungsleiter Gerhard Nielsen sein 25jähriges Dienstjubiläum. Dr. Scholz würdigte in seiner Ansprache die Leistungen unseres „Jubilars". Nach seiner Lehrzeit in Flensburg vervollständigte er als Schiffbauer seine Kenntnisse bei den verschiedensten Werften. Seine Wanderjahre haben ihn nach Dresden und an den Bodensee geführt, bis er über einige norddeutsche Werften zur DW auf den Schnürboden kam. Im Abwrackbetrieb war er als Vorarbeiter tätig. 1940 wurde er zum Kalkulator ernannt. 1949 wurde er auf Grund seiner besonderen Fachkenntnisse und seiner Übersicht mit der wichtigen Stellung des Abteilungsleiters der gesamten Arbeitsvorbereitungs- und Kalkulationsbüros unserer Werke Finkenwerder und Reiherstieg betraut.
Wir wünschen ihm, daß er seine verantwortungsvolle Tätigkeit noch lange bei uns ausüben kann.



Meister Rudolf Neils

Meister Neils erlernte von April 1931 bis April 1935 das Schiffbau-Handwerk auf der DW und war anschließend bis Juli 1943 als Schiffbauer im Innen- und Außenbetrieb tätig.
Am 1. 8. 1943 wurde er als Meister nach einem Stützpunkt in Griechenland versetzt. Später kam er als Meister nach Norwegen, wo er bis 1947 in Gefangenschaft war. In der Gefangenschaft bahnte sich sein jetziges Eheglück an.
Nach dem verlorenen Kriege fing Meister Neils 1948 wieder als Schiffbauer an. 1949 wurde er ins Rep.-Büro geholt. Vom 1. 3. 1950 war Meister Neils Vorarbeiter in der Schiffbauhalle und anschließend im Kolli-Bau. Am 1. 7. 1953 wurde er wieder zum Meister im Schiffbau, und zwar auf dem Reiherstieg, ernannt. Wir alle wünschen Meister Neils, daß er noch weitere Jubiläen in Gesundheit und Schaffenskraft bei der DW begehen möge.

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

S'zimmerer Kurt Michler mit Frau Hildegard Thiele am 21. 7. 1956
Dreher Walter Drosten mit Frl. Eva Soelter am 21. 7. 1956
Schiffbauer Hans Krohn mit Frau Ingeborg Schäfer am 21. 7. 1956
Schiffbauer Klaus Welle mit Frl. Vera Albrecht am 28. 7. 1956
Elektriker Arthur-Felix Freyer mit Frl. Gisela Hencke am 28. 7. 1956
Dreher Manfred Held mit Frl. Helga Wallich am 28. 7. 1956
Behaueranlerner Günter Gesell mit Frl. Elli Siemund am 3. 8. 1956
S'zimmerer Karl-Heinz Wiese mit Frl. Elna Wedde am 3. 8. 1956
Werkzeugmacher Erwin Santjohanser mit Frl. Renate Harden am 4. 8. 1956
Matrose Paul Fock mit Frau Ida Kluth am 4. 8. 1956
E'Schweißer Reinhard Schulz mit Frl. Edith Kutnik am 4. 8. 1956
Schlosser Rudolf Elsen mit Frl. Lieselotte Merkel am 4. 8. 1956
E'Schweißer Günter Heuer mit Frl. Edith Schlüns am 4. 8. 1956
Kupferschmiedhelfer Rolf Herrling mit Frl. Erika Knaack am 4. 8. 1956
Schmied Hinrich Ahlfeldt mit Frl. Gisela Heitmann am 4. 8. 1956
Schlosser-Helfer Günter Kirstein mit Frl. Erika Schulz am 8. 8. 1956
Matrose Hans Rathke mit Frl. Edith Falk am 8. 8. 1956
Stellagenbauer Heinz Ritter mit Frl. Irmgard Menge am 9. 8. 1956
E'Schweißer Roman Hartel mit Frl. Ursel Klein am 10. 8. 1956
Seilbahnfahrer Waldemar Ockelmann mit Frl. Irmgard Melingkat am 11. 8. 1956
E'Schweißer Günter Bartels mit Frl. Christa Giese am 11. 8. 1956
Schlosser-Helfer Konrad Wölke mit Frl. Gisa Wiksch am 11. 8. 1956
Stemmer-Helfer Hermann Lüthje mit Frl. Lore Drews am 11. 8. 1956
Tischler Ludwig Grath mit Frl. Eva Hoffmann am 11. 8. 1956
Kupferschmied Gert Grunwald mit Frl. Ursula Athner am 11. 8. 1956
Schlosser Wolfgang Wassmann mit Frl. Hildegard Müller am 11. 8. 1956
Schiffbauer Hans Marquardt mit Frl. Luise Albertsen am 11. 8. 1956
Maschinenschlosser Hermann Schrieber mit Frl. Hella Maas am 11. 8. 1956
Poliererin Giesela Abraham mit Herrn Karl-Heinz Kuckling am 11. 8. 1956
Magazinausgeber Heinz Oelkers mit Frl. Maria Hüsch am 17. 8. 1956
Tischler Georg Fahsbender mit Frl. Marlit Hamacher am 18. 8. 1956
E'Schweißer-Anlerner Harry Lemke mit Frl. Gitta Schimpe am 18. 8. 1956
Bohrerhelfer Helmuth Engelbrecht mit Frl. Gertrud Okun am 18. 8. 1956
Maschinenschlosser Wilhelm Griemsmann mit Frl. Helga Reinboth am 18. 8. 1956
Brenner Heinrich Müller mit Frl. Rita Neumann am 18. 8. 1956
Stellagenbauer Alfred Tews mit Frl. Irma Marschall am 18. 8. 1956
E'Schweißer-Anlerner Hans-Jürgen Bothmann mit Frl. Gerda Sahs am 18. 8. 1956
Matrose Friedrich Poeck mit Frl. Marianne Gläser am 18. 8. 1956
Schiffbau-Helfer Werner Kapischke mit Frl. Gisela Lehmann am 18. 8. 1956
Maschinenbrenner Bruno Stender mit Frau Frieda Reich am 23. 8. 1956
Kupferschmiedehelfer Heinz Baltronat mit Frl. Ursula Seidel am 24. 8. 1956
Dreher Hans-Uwe Künne mit Frl. Helga Görler am 24. 8. 1956
Schiffbau-Helfer Albert Förster mit Frl. Rita Behrends am 24. 8. 1956
Schiffbau-Helfer Helmut Brandt mit Frl. Anna Böde am 24. 8. 1956
Bohrer Gerhard Andreschefski mit Frl. Anneluise von Holten am 24. 8. 1956
E'Schweißer Karl-Heinz Wehlen mit Frl. Edith Hüttersen am 24. 8. 1956
E'Schweißer-Anlerner Edgar Tank mit Frl. Lilli Hase am 25. 8. 1956
Anschläger Erwin Kientopf mit Frl. Helene Görsch am 25. 8. 1956
Schiffbau-Helfer Carlo Pennati mit Frau Else Henning am 25. 8. 1956
Kantinenhilfe Anita Arnold mit Herrn Kurt Schacht am 25. 8. 1956
Probierer Reinhard Schulz mit Frl. Irmgard Baumann am 25. 8. 1956
Fahrer Werner Kraft mit Frl. Gerda Obluda am 25. 8. 1956
E'Schweißer Karl-Heinz Kolwes mit Frl. Edith Bartels am 25. 8. 1956
Angel. Rohrschlosser Albert Graf mit Frl. Annita Heinisch am 25. 8. 1956
Automa.-Schweißer Alfred Treptow mit Frl. Elfriede Michaelis am 25. 8. 1956
Fräser Ernst Frobel mit Frau Ingrid Evers am 25. 8. 1956
Tischler Ewald Stoeckert mit Frl. Erna Schumacher am 25. 8. 1956
Nieter Hermann Martens mit Frl. Louise Lindenblatt am 25. 8. 1956
E'Schweißer Gerhard Haak mit Frl. Marianne Ahrens am 25. 8. 1956
Brenneranlerner Horst Loll mit Frl. Elly Elsen am 25. 8. 1956
Tischler Jürgen Schnur mit Frl. Charlotte Voigt am 25. 8. 1956
Brenner Hermann Panzer mit Frl. Erika Altenburg am 25. 8. 1956
Schlosser Werner Mahr mit Frl. Ursula Gollnast am 27. 8. 1956
Techn. Zeichner Alwin Koscheda mit Frau Erna Reichl am 29. 8. 1956
Brenner Werner Friedrich mit Frl. Margarethe Förthmann am 31. 8. 1956
Ausrichter Ernst Hasch mit Frl. Ingrid Dammahs am 31. 8. 1956
E'Schweißer Rolf Drosse mit Frl. Heidje Dorendorf am 31. 8. 1956

E'Schweißer Otto Greber mit Frau Grete Eggers am 31. 8. 1956
E'Schweißer Rudi Bermann mit Frl. Saima Huotari am 31. 8. 1956
Brenner Franz Venus mit Frl. Grete Scharff am 31. 8. 1956
Schlosser Ludwig Trzanowski mit Frl. Edith Ahrens am 31. 8. 1956
Maschinenbauhelfer Reinhard Onken mit Frl. Sylvia von Appen am 31. 8. 1956
Schiffbauhelfer Karl-Heinz Martens mit Frl. Irmgard Stuhr am 31. 8. 1956
Schlosser Günter Ehrenholz mit Frl. Elfriede Treichel am 31. 8. 1956
Stellagenbauer Karl-Heinz Wilken mit Frl. Ursula Storbeck am 31. 8. 1956
Schmied Walter Bober mit Frl. Hannelore Ratz am 1. 9. 1956
E'Schweißer Siegmund Zachris mit Frl. Helene Mense am 8. 9. 1956
Raumwärter Robert Ponik mit Frl. Betty Hopp am 8. 9. 1956

Geburten:

Sohn:

E'Schweißer-Anlerner Armin Duwe am 13. 7. 1956
E'Schweißer Heinrich Stelter am 6. 8. 1956
S'zimmerer Gerhard Lupczyk am 7. 8. 1956
Anstreicher Harald Görss am 8. 8. 1956
Hauer Ernst Salzmann am 14. 8. 1956
Maschinenbauer Friedrich Fleck am 16. 8. 1956
Schiffbauhelfer Wilhelm Scharnowski am 17. 8. 1956
Bohrer Max Schamborski am 19. 8. 1956
Schlosser Gerhard Henning am 20. 8. 1956
Maschinenbauer Wilhelm Ehlbeck am 21. 8. 1956
E'Schweißer-Anlerner Johannes Albrecht am 24. 8. 1956
Schlosser Horst Klotz am 26. 8. 1956
Schiffbauhelfer Rudi Reinhold am 27. 8. 1956
Schlosser Günther Kulisch am 28. 8. 1956
Hauer Kurt Kaddatz am 30. 8. 1956
Maschinenschlosser Willy Schacht am 3. 9. 1956
Brenneranlerner Herbert Scherlinger am 7. 9. 1956
Probierer Alfred Hübner am 8. 9. 1956

Tochter:

Maschinenbauer Alfred Benecke am 3. 8. 1956
Reiniger Ulrich Vohs am 6. 8. 1956
Matrose Horst Radig am 6. 8. 1956
S'zimmerer Günter Jordan am 9. 8. 1956
Schiffbauhelfer Edgar Hennig am 11. 8. 1956
Kranfahrer Heinrich Aldag am 11. 8. 1956
Brenneranlerner Heinz Ficker am 12. 8. 1956
E'Schweißer Fritz Köhler am 12. 8. 1956
Schiffbauhelfer Rudolf Hartmann am 17. 8. 1956
Zimmerer Carl-Heinz Loose am 17. 8. 1956
Anschläger Alfred Brettner am 19. 8. 1956
Dreher Karl-Heinz Feddersen am 20. 8. 1956
Transportarbeiter Hans Andresen am 20. 8. 1956
Schlosser Herbert Schulz am 21. 8. 1956
Anstreicher Günther Seegler am 21. 8. 1956
Schlosser Wilhelm Kamphausen am 23. 8. 1956
E'Schweißer Waldemar Poniwahs am 25. 8. 1956
Schiffbauhelfer Rudi Reinhold am 27. 8. 1956
Schlosser Wilhelm Grabbert am 27. 8. 1956
Feuerwehrmann Helmut Wiede am 30. 8. 1956
E'Schweißer-Anlerner Klaus Steinmann am 2. 9. 1956

Wir gratulieren!

GOLDENE HOCHZEIT

Das Fest der goldenen Hochzeit feierten unser Rentner Amandus Eydeler und seine Ehefrau.

Für die mir erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten anläßlich meines 25jährigen Jubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie allen Kollegen der Zimmerei meinen herzlichsten Dank. Willi Mussel

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und meinen Arbeitskollegen der Schlosserei I und II meinen herzlichsten Dank.
Hans Marschalck

Für die mir zu meinem 25jährigen Dienstjubiläum erwiesene Aufmerksamkeit danke ich recht herzlich.
Paul Kaehler

Für die erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten anläßlich unserer goldenen Hochzeit sagen wir der Betriebsleitung und der Belegschaft der Deutschen Werft unseren herzlichsten Dank. Amandus Eydeler und Frau

Für die liebevollen Beweise der Anteilnahme an dem schmerzlichen Verlust, der uns betroffen hat, sagen wir hierdurch unseren herzlichsten Dank. Helga Eschert

Für die uns in so reichem Maße erwiesenen Beweise herzlicher Teilnahme an dem Heimgang unseres lieben Entschlafenen sprechen wir hiermit unseren tiefempfundenen Dank aus. Käthe Seckelmann

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme. Im Namen der Hinterbliebenen Frau Christine Koch

Für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes sage ich meinen herzlichsten Dank.
Frau Hermine Richert

Wir gedenken unserer Toten

Willi Koch
Kupferschmied
gest. 13. 8. 1956

Frau Hilda Pohl
Reinmachefrau
gest. 17. 8. 1956

Otto Seckelmann
Maschinenarbeiter
gest. 15. 8. 1956

Hermann Hofmann
Ausgeber
gest. 6. 9. 1956

Paul Richert
Transportarbeiter
gest. 6. 9. 1956

Herausgeber Deutsche Werft, Hamburg-Finkenwerder · Druck: Krögers Buchdruckerei, Hamburg-Blankenese

Aus ist 's mit dem Sommer. Seit dem 23. 9. leben wir laut Kalender im Herbst. Man kann fast sagen, daß der ganze Sommer nur aus Herbst bestanden habe, abgesehen von ein paar Sonnentagen.

Mit dem Sommer sind auch die letzten DW-Urlaubsreisen zu Ende gegangen. Ich habe eigentlich nur fröhliche und zufriedene Berichte von unseren Reisenden gehört. Sicher hat es auch allen gefallen, und jeder ist frisch und gestärkt zurückgekehrt. Besonders beeindruckt waren offensichtlich alle Belegschafter, die in den Bayrischen Wald gefahren waren. Die Aufnahme unserer DWer muß auch ausgesucht herzlich gewesen sein.

Inzwischen hat sich hier bei uns einiges getan. Die 45-Stunden-Woche ist eingeführt worden, und die Umstellung wird in den nächsten Tagen vor sich gehen. Nun müssen wir abwarten, wie sich die Sache einläuft. Mit etwas gutem Willen wird es schon klappen. Die 45-Stunden-Woche betrifft nämlich nicht nur den Betrieb, sondern auch die Büros. Und zu den Büros gehört auch das Lohnbüro. Die Lohnabrechner sollen jetzt in 45 Stunden das Arbeitspensum bewältigen, das sie vorher in 48 Stunden schon kaum schaffen konnten. Ihr wollt ja, mit Recht übrigens, Euer Geld in Zukunft genau so pünktlich haben wie bisher. Es werden also im Abrechnungswesen einige Änderungen notwendig. Auch sonst werden einige Überlegungen erforderlich sein; denn wir haben ja Termine einzuhalten.

Besondere Absprachen wegen der Beförderung unserer Betriebsangehörigen sollen zwischen den großen Verkehrsgesellschaften (Hamburger Hochbahn und Hadag) und den Werften sowie einigen weiteren größeren Betrieben im Hafen folgen, um möglichst das Zusammentreffen von Belegschaftern vieler größerer Betriebe z. B. bei den Landungsbrücken zu vermeiden.

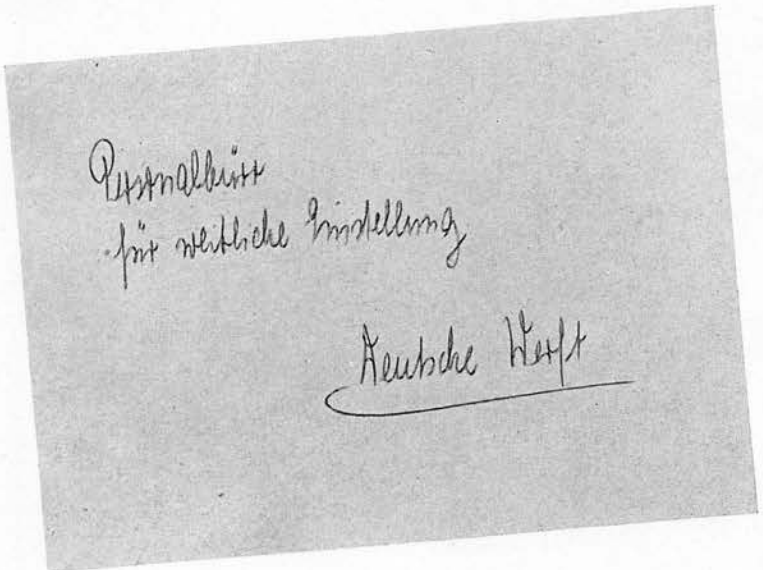
Da wir gerade bei den Verkehrsgesellschaften sind, sollen auch einige Worte über die Harburger Kraftverkehrsgesellschaft gesagt werden. Immer wieder kommen Klagen über mangelnde Pünktlichkeit. Wenn man die Klagen so hört, könnte man auf den Gedanken kommen, daß da überhaupt nichts klappt. So ist es ja nun wirklich nicht. Im großen und ganzen sind die Omnibusse immer pünktlich gewesen, selbst im Winter bei Schneetreiben, Glatteis oder Nebel. Störungen infolge von Straßensperren, Umleitungen oder gebrochenen Kraftstoffleitungen, vielleicht sogar in diesem oder jenem Fall infolge von menschlichem Versagen, können immer mal vorkommen. Auf jeden Fall sind sie kein Grund für maßloses Geschimpfe, selbst dann nicht, wenn z. B. eine Verspätung bei der sonnabendlichen Heimfahrt besonders schmerzlich ist. Besonders unschön ist es, wenn jemand in seinem Zorn über das Wartenmüssen gemeine Verdächtigungen ausspricht, in denen es heißt, daß Angehörige der Geschäftsleitung sich bestechen lassen und dann beide Augen zudrücken. Es ist sinnlos, darüber überhaupt nur ein Wort zu verlieren. Die Werft gibt sich alle Mühe, Verkehrsverbindungen im Süderelbegebiet einzurichten und zu unterhalten. Dieses Unternehmen kostet einen Haufen Geld. Ohne diese Verbindungen könnten Hunderte überhaupt nicht bei uns arbeiten. Viele von ihnen hätten sicher auch woanders keine Arbeit gefunden, weil sie überhaupt keine Möglichkeit haben, von ihrem Wohnort aus einen Industriebetrieb zu erreichen. Und schließlich: der Fahrpreis ist durchaus bescheiden! Die Werft hat sich trotzdem auch wegen des Fahrpreises nochmals eingeschaltet, um eine möglichst weitgehende Angleichung der Fahrpreise im Süderelbeverkehr an die Preise der Hamburger Hochbahn zu erreichen. Ab 1. Oktober wird nun die Wochenkarte auf der Strecke Harburg—Finkenwerder 3,20 DM kosten. Die übrigen Wochenkarten werden im Preise ebenfalls herabgesetzt.

Vielleicht kommt nun doch mal jemand auf den Gedanken, auszusprechen, daß diese Regelung großzügig ist. Es ist zwar so, daß die meisten Menschen sich nur bemerkbar machen, wenn sie glauben, einen Grund zu irgendeiner Beschwerde zu haben. Vielleicht wandelt sich diese Sitte bei uns. Unsere Urlaubsreisenden haben ja schon den Anfang damit gemacht. Sie haben geschrieben, obgleich es ihnen gefallen hat! Und nun noch eine Bitte! Monat für Monat erleben wir eine oder zwei Probefahrten. Jedesmal wird unsere geschätzte DW 22 für die Beförderung des Reeders und seiner Gäste eingesetzt. An diesen Tagen steht die Barkasse also um 7.15 Uhr morgens für den allgemeinen Verkehr nicht zur Verfügung. Wir können ja dem Reeder nicht zumuten, sich in eine besetzte Barkasse so gewissermaßen zusätzlich hineinzudrängeln. Der Reeder ist Kunde und hat schon aus diesem Grunde Anspruch auf aufmerksame Behandlung. Er ist aber auch unser Gast! Und das verpflichtet besonders! Dr. Scholz würde sich freuen, wenn dieser Hinweis allgemein richtig verstanden würde, so daß über dieses Thema nicht mehr gesprochen zu werden braucht.

So, und nun Schluß für heute!

Auf Wiedersehen im Oktober.

Es grüßt Euch herzlichst

Euer Klabautermann

Auch dieser Brief
kam an.
Und dabei haben
wir so eine Abteilung
gar nicht.