

"LEOPOLDUS PRIMUS"

In unserer letzten Nummer sprachen wir über die drei Hamburger Convoischiffe "Wappen von Hamburg". Auch die "Leopoldus Primus" haben wir erwähnt, und die bunte Titelfigur, die unsere heutige Ausgabe schmückt, stellt den Kaiser Leopold I. höchstpersönlich dar, wie er in Holz geschnitzt und schön bunt bemalt uns bis zum heutigen Tag erhalten geblieben ist. Diese Figur zierte einst das Heck jenes Convoischiffes, wie es auf unserem Titelblatt nach einem alten Stich unten rechts in der Ecke zu sehen ist. Die beiden auf dem Umschlag abgebildeten Schiffe sind nämlich die "Wappen von Hamburg I" und die "Leopoldus Primus", und zwar handelt es sich hier um einen Original-Kupferstich des Hamburger Malers Jochen Wichmann aus dem Jahre 1675. Dieses interessante Blatt hat uns das Museum für Hamburgische Geschichte freundlicherweise zu reproduzieren gestattet, und der liebenswürdige Holzkaiser, der dem Verfasser für eine Tempera-Skizze geduldig Modell gestanden hat, ist ebenfalls in diesem Museum zu finden. Es lohnt sich, ihn einmal genau anzusehen, wie auch andere aus jener Zeit erhaltenen Figuren, wie etwa "Der Admiral". Diese Figuren sind von solcher Unmittelbarkeit des Ausdrucks, daß man sie stundenlang ansehen kann. Ruft man sich dann ins Bewußtsein, daß sie wirklich stumme Zeugen sind aus einer Zeit, die fast drei Jahrhunderte zurückliegt, möchte man sie immer auffordern, einmal den Mund aufzutun und von "damals" zu erzählen.

Darauf müssen wir ja nun leider verzichten. Dreihundert Jahre nach uns wird man es leichter haben. Dann wird man gewiß noch etliche Tonbänder von heute besitzen, und in den Museen wird man Bilder der Größen unserer Zeit aufgestellt haben und mittels eines Groschenautomaten wird man sie dann sprechen lassen können, je nach Wunsch und Jahreszahl pro oder contra Stalin, pro oder contra deutsche Wiederaufrüstung, es wird sehr lustig sein.

Wir wollen heute einmal kurz beleuchten, woher das Hamburger Convoischiff "Leopoldus Primus" seinen Namen hat. — Das Schiff wurde gebaut, als der Kaiser Leopold I, auf dem Thron saß. Daß er aus dem Hause Habsburg stammt, braucht man eigentlich nach eingehender Betrachtung kaum zu erwähnen. Die Unterlippe sagt es. Außerdem wissen das die meisten von euch sowieso. Schwieriger wird es schon, diesen Herrscher ins Geschichtsbild einzuordnen. Wann hat er gelebt, was war damals los, bei uns, bei den anderen, wie sah es mit Krieg und Frieden aus, mit dem Geistesleben, der Kunst? Es gibt da ein einfaches Mittel, sich einen groben Überblick zu verschaffen. Wir fragen als erstes nach berühmten Zeitgenossen, mit deren Namen sich uns in unmittelbarer Weise ein Zeitbild verknüpft. Der Name Leopold allein sagt uns nicht viel. Aber hören wir gleichzeitig die Namen Ludwig XIV. und Der Große Kurfürst, so wissen wir, was für eine Zeit das war: jene nach dem dreißigjährigen Krieg, als Ludwig XIV. Europa unsicher machte

und nacheinander Raubkriege gegen Spanien, Holland und Deutschland führte. Die Zeit, wo Preußen erstarkte und zu einer bedeutenden Macht in Europa heranwuchs. Hören wir ferner die Namen Leibniz und Newton, so denken wir sofort daran, daß es jene Zeit war, in der zum letzten Male in der Geschichte ein großer Geist das gesamte Wissen seiner Zeit umfassen konnte, und daß der raketenhafte Auftrieb der Naturwissenschaften etwa hier seinen Anfang nahm. Mir selbst erstehen dann bei den Namen der zeitgenössischen Maler wie etwa Claude Lorrain und Watteau unmittelbar deren Bilder vor meinem geistigen Auge, und ich sehe, daß wir der großen Kunstepoche des Barock entgegengehen, und die verspielte Zeit des Rokoko sich anbahnt. Aber mit dem Namen Rokoko ist der Begriff "Aufklärung" fest verbunden, und so fällt uns ganz von selbst der weitere Verlauf der Geschichte zu, mit Voltaire, Friedrich dem Großen, Lessing, Kant usw. Wir wissen nun ein für allemal, wo wir Leopold unterzubringen haben. Mehr wollen wir zunächst nicht. Wer aber mehr wissen will, der kann getrost Einzelheiten studieren, und er wird sich nicht im Uferlosen verlieren, sondern alles wird sich einbauen wie kleine Steinchen in einem großen Mosaik, das wir Spätbarock nennen können. Als Leopold starb, war Johann Sebastian Bach zwanzig Jahre alt. Das war im Jahre 1705. Mit dieser Übersicht ausgerüstet, können wir noch kurz einige Schlaglichter auf das Leben dieses Habsburgers werfen. Wir wissen, daß das Herrscherhaus Habsburg unter der Regierung Karls V., jenes Kaisers, dessen Reich die ganze Welt umspannte, da Columbus kurz vorher Amerika entdeckt hatte, jenes Kaisers Karls, den Tizian gemalt und den Kopernikus noch erlebt hatte, sich kurz nach 1520 in zwei Linien teilte: die spanische und die deutsche. Während die spanische Linie drei Herrschergenerationen später erlischt, führt die deutsche bis ins späte 18. Jahrhundert und geht erst mit Maria Theresia zu Ende. Ziemlich genau in der Mitte dieses deutschen Herrscherzweiges liegt die Thronbesteigung Leopolds I. Er war nicht einer jener Männer, welche Weltgeschichte gemacht haben. Er wird uns als "lahme, durchschnittliche Persönlichkeit" geschildert, ohne Initiative und Einfälle, und man fragt sich, wie er nur so lange auf dem Thron bleiben konnte, nämlich ein halbes Jahrhundert. Er hatte das Glück, einen der bedeutendsten Feldherren der Geschichte in seinen Diensten zu haben: Prinz Eugen, den edlen Ritter, der in einem sehr kritischen Augenblick nach Osterreich kam, nämlich als die Türken bis Wien vorgedrungen waren. Mit seiner Hilfe wurden sie entscheidend zurückgeschlagen. In Leopolds Regierungszeit fiel dann noch der Ausbruch des spanischen Erbfolgekrieges, dessen Ende er aber nicht mehr erlebte.

Doch zurück zu unserer Holzfigur. Würde es sie nicht geben, wäre ich bis heute gewiß nicht auf den Gedanken gekommen, nachzuforschen, wer Leopoldus Primus gewesen ist.

Wolfram Claviez



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

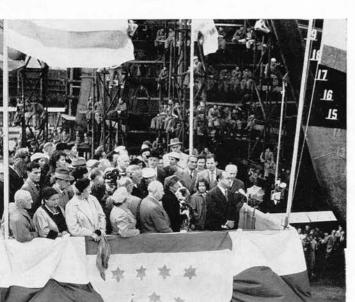
16. Jahrgang · Nr. 10 · 26. Oktober 1956

Was die letzten Wochen brachten

Am 1. Oktober 1956 erlebten wir ein ganz besonderes Ereignis, den ersten Stapellauf eines reinen Passagierschiffs nach dem Kriege.

Hören wir, was die Allgemeine Wochenzeitung der Juden in Deutschland am 12. Oktober 1956 darüber berichtet: "Die "Theodor Herzl", das erste Passagierschiff, das für die größte Reederei des Staates Israel, die ZIM, gebaut wird, lief, wie in der letzten Ausgabe der "Allgemeinen" kurz berichtet wurde, am 1. Oktober in der Deutschen Werft in Hamburg vom Stapel...

Drei Schiffe hat die Deutsche Werft bereits für Israel gebaut, die beiden "Kombis" (die kombinierten Frachtund Passagierschiffe "Israel" und "Zion", die allenthalben



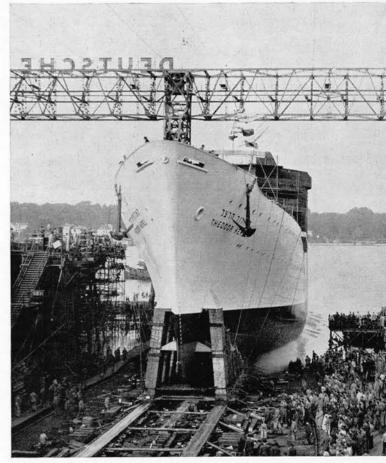


Bild oben:

Dle "Theodor Herzl" gleitet in ihr Element

Bild links:

Gesandter Shinnar spricht



Die Taufpatin Frau Alisa Shinnar

in Schiffahrtskreisen eine sehr gute Aufnahme fanden) und den Tanker "Haifa", der mit seinen 18 500 Tonnen das größte Schiff der jüdischen Handelsflotte ist. Die "Theodor Herzl", der 15. Jahresneubau der Deutschen Werft, ihr 100. Neubau nach dem Kriege, ist gleichzeitig der erste Neubau eines reinen Fahrgastschiffes auf der Werft — ihr Bau ist für die Deutsche Werft nicht minder als für Israel ein Ereignis...

Vom frühen Morgen an waren die Arbeiter beschäftigt, die letzten Hindernisse für den Stapellauf aus dem Wege zu räumen. Nur noch wenige Stützpfeiler, nur noch die Bremsvorrichtungen hielten den stählernen Koloß, der auf den Augenblick zu harren schien, da er dem Wasser anvertraut werden sollte, seinem eigentlichen Element. Peinlich genau wurde noch ein letztes Mal die dick aufgeschmierte Fettschicht untersucht — das leiseste Hindernis auf der Fettschicht kann zu fatalem Unglück führen; der minimalste Fremdkörper in der Schicht kann Schifft und Stapel gefährden; kein Sabotageakt kann so erfolgreich sein und so unnachweisbar bleiben wie die Schädigung der Fettschicht durch einen winzigen Fremdkörper — die letzten Stützblöcke werden entfernt...

Nachmittags kamen die Ehrengäste. Durch die gewaltige Menge von Menschen, die unzähligen Zuschauer, die von nah und fern gekommen waren, schritten die Taufpatin, Frau Alisa Shinnar, mit einem Strauß roter Blumen im Arm, geleitet vom Generaldirektor der Deutschen Werft, Dr. Scholz, dahinter Dr. F. E. Shinnar, die Direktoren der ZIM Zwi Yechieli und Dr. Wydra und viele andere auf die Stiegen zur Ehrentribüne. Außerdem waren erschienen: Regierungsdirektor Ebeling vom Bundesamt für gewerbliche Wirtschaft, Dr. Frowein vom Auswärtigen Amt, Professor F. Boehm und Frau Erich Lüth, die Herren Dagan, Sternberg, Dr. Blum und Krakauer von der Israel-Mission, Rabbiner Salomonowicz (Hamburg) und Rabbiner Asarjah (Köln), Vertreter der Jüdischen Gemeinde in Hamburg und viele andere.

Dr. Scholz ergriff als erster das Wort. Er würdigte den Bau des Schiffes und das Andenken des Mannes, dessen Namen es tragen wird, den Schöpfer der von ihm geschaffenen Bewegung und diese selbst, die von ihren Anfängen vor 60 Jahren zu dem heute blühenden Gemeinwesen in Israel geführt hat. "Möge dieses Schiff dem großen Führer Herzl ein Denkmal sein, seinem Volke ein gutes Omen. Möge dieser Neubau dazu beitragen, die schweren Schicksalsschläge des so heimgesuchten Volkes zu tilgen, möge Friede diesem Volke beschert sein!' schloß Dr. Scholz.

In seiner Ansprache würdigte der Leiter der Israel-Mission, Gesandter Dr. F. E. Shinnar, die Persönlichkeit des Mannes, dessen Name das neue Schiff der israelischen Flotte trägt. Unsere Generation, führte der Redner weiter aus, empfinde es als Vorrecht, für das man der Vorsehung dankbar sein müsse, an dem Aufbauwerk in Israel in seinem ersten und entscheidenden Abschnitt teilzunehmen. Wörtlich erklärte Dr. Shinnar sodann: "Ein Ereignis wie das heutige ist für uns ein dankbar und bewegt verzeichneter Abschnitt in dem großen Erlebnis der Schaffung der altneuen Heimat für unser Volk.' Mit einem Dank an Dr. Scholz und die Arbeiter der Deutschen Werft und dem Wunsch zur 'glücklichen Fahrt' für die "Theodor Herzl" klang die Rede Dr. Shinnars aus. Frau Alisa Shinnar gab — in Hebräisch und Deutsch dem Schiff seinen Namen, ergriff die vom Bug herabhängende Flasche Sekt aus Israel und schleuderte sie an die Bordwand, an der sie mit hellem Klang zersplitterte. Das Zeichen wurde gegeben, die Bremsvorrichtung gelöst und langsam, mit zunehmender Geschwindigkeit glitt das Schiff vom Stapel. Es tauchte ins Wasser, mit dem in die Fahrtrichtung gerichteten Heck, machte eine geschmeidige Bug-Verbeugung und schoß glanzvoll hinein in die Elbe, ließ die Anker fallen, gab Kabel und Taue den Schleppern der "Fair Play" - Fahrzeugen der Familie Borchard, der Pionierin jüdischer Seefahrt -, die das Schiff nach seinem neuen Liegeplatz an der Werft schleppten.

Ein prächtiger Stapellauf war zu Ende gegangen. "Es war herrlich", sagte ein Ehepaar, das aus Israel gekommen war, "ein unauslöschlicher Eindruck. Welch schönes Schiff wird das werden, unsere "Theodor Herzl"!"

Was die nächsten Wochen bringen sollen \mathbf{F} ür den 9. November ist die Probefahrt des Motorfrachters "Montan" (9700 t) für die Reederei Komrowski, Hamburg, vorgesehen.

Am 13.11.1956 wird der Stapellauf des Motorfrachters Bau-Nr. 707 stattfinden. Das 14 750 t große Schiff, das erste einer Serie von sieben gleichen Schiffen, wird für die Maritime Overseas Corporation, New York, gebaut.

Der 26.11.1956 wird uns den Stapellauf des Hinterschiffs Bau-Nr. 711 bringen. Bau-Nr. 711 ist das erste Schiff einer Reihe von zehn 34500 t großen Erzschiffen für die Reederei Transworld Carriers Inc., New York.

Ferner wird Ende des Monats November noch die Probefahrt der "Gypsum Duchess" (10 770 t) für die Panama Gypsum Co. stattfinden.

Und schließlich soll Ende November das Vorschiff Bau-Nr. 692 (Turbinentanker 32 500 t für die Reederei Rudolf August Oetker) zu Wasser gelassen werden.

Mitarbeit heißt Mitverantwortung

Es sei zuerst festgestellt, daß es hier nicht um das Verspritzen einer innerbetrieblichen Moral geht. Dazu besteht keine Veranlassung. Es geht um ein offenes, klares Wort unter Mitarbeitern. Träger und Mittler aller Meinungen, Sprachrohr und Bindeglied unter uns, die wir im selben Schiff sitzen und das gleiche Schiff bauen, soll ja unsere Werkzeitung sein. Meinungen, die in ihr zu Wort kommen, dienen dem Wohle der Betriebsgemeinschaft; denn Mitarbeiter sprechen Meinungen aus, weil es ihnen um die Sache geht. Agenten lancieren Gerüchte, um unter Gegensätzen und betrieblichen Unruhen im trüben zu fischen. Mitarbeiter, um die es hier geht, und Agenten sind zweierlei.

Jeder von uns hält es innerhalb der Betriebsgemeinschaft für selbstverständlich, daß er als Mensch und Mitarbeiter an der gleichen Aufgabe anerkannt wird. Er hält es auch für selbstverständlich, daß er in größtmöglicher Freiheit in seiner Mannschaft arbeitet und am Wochenende den gleichmäßigen, wenn möglich durch Akkord-Leistungen immer wieder gesteigerten Lohn erhält. Wer würde die 45-Stunden-Woche als gerechte Forderung jedes arbeitenden Menschen nicht bejahen? — Das ist alles klar, selbstverständlich!

"Liegt da noch mehr drin", würde zu fragen sein. Jawohl! Es gibt noch eine andere Seite der Angelegenheit, die weniger klar ist. Wir sollten auch in dieser Frage alle Karten auf den Tisch legen; denn nur so kommen wir weiter. Und schon ein altes Wort sagt: "Eenes Rede ist keenes Rede, man soll sie hören alle beede!"

Keiner von uns würde im eigenen Unternehmen einen Menschen, der nur fordert, auf die Dauer als Mitarbeiter ansehen können. Mit-Arbeit erfordert von jedem auch Mit-Verantwortung für das Ganze. Was heißt hier Mitverantwortung? Sie ist die ungesehene andere Hälfte, die beim Anblick der Lohntüte am Wochenende nicht in Er-

scheinung tritt, aber trotzdem ihr eigenes Gesicht hat und jeden ansieht. Nur sie wird seltener erwähnt oder man hört nicht gern etwas davon, wenn man nachdenklich und mit Inbrunst gerade damit beschäftigt ist, den Lohn in einigermaßen Harmonie mit den Lebensnotwendigkeiten zu bringen. Gewiß ist das ein denkbar ungeeigneter Augenblick, um über Verantwortung ins Gespräch zu kommen. Aber da ist sie. Sie wird auch von jedem gespürt; denn sie ist es, die jedem von uns hinten über die Schulter sieht, wenn man sich dabei entdeckt, daß die Frühstücks- und Mittagspause mal etwas zu lang geworden ist, weil "Morgenpost" oder "Bild" zu interessant berichteten, weil Otto noch dies und das zu erzählen hatte, obgleich es längst nicht Feierabend war; sie ist es auch, die in der Person des Meisters so völlig unerwartet um die Ecke kommt, wenn wirklich kein Grund zu einer ausgedehnten "Foftein" bestand.

Mit-Verantwortung beginnt dort, wo jeder durch Einsicht, durch freiwillige Einordnung in die Mannschaft des Betriebes und durch seine Leistung die Sache — und das kann hier nur der Betrieb sein — fördert und fördern will, weil er weiß, daß der Betrieb auch seine eigene Sache ist. Verantwortung ist stets mit in Lohn und Gehalt eingeschlossen. Jeder kennt sie und jeder bejaht sie auch; denn was sollte ein Leben ohne Verantwortung in einer Betriebsgemeinschaft wirklich lebenswert machen? -Der Lohn allein? — Auch er ist ein Teil der Verantwortung, die jeder freiwillig tragen will, und der Mitverantwortungsfreudigkeit, die jede Arbeitsleistung bedingt. Mitverantwortung wächst aus dem Geist der Bereitschaft zum Dienst am Gemeinwohl; sie ist eine der vornehmsten Eigenschaften, die echte Mitarbeiter in der Betriebsgemeinschaft und im Staat kennzeichnet. Der Betrieb kann sich glücklich schätzen, der von der Mitverantwortung seiner Mitarbeiter getragen wird.

Kato

Lohnt sich das eigentlich?

Was soll sich lohnen? Das Arbeiten? Na ja, warum arbeite ich überhaupt? Es muß auch was dabei herauskommen! Sonst hat das Ganze keinen Zweck! Der Lebensstandard soll noch mehr gehoben werden. Daran muß ich auch teilhaben! Also! Die — das ist die Betriebsleitung — müssen mir eben das an Lohn geben, was ich brauche! —

Das ist ganz schön. Aber, Lohn und Leistung stehen immer in einem bestimmten Verhältnis zueinander. Wer mehr leistet, kann auch mehr beanspruchen. Die höhere Leistung ist nun nicht nur dadurch zu erreichen, daß mengenmäßig mehr gearbeitet wird. Da gibt es auch die Möglichkeit, sich weiterzubilden und dann in höhere Stellen aufzurücken. Die Stufenleiter ist jedem bekannt. Fast sämtliche Meister sind so in ihre verantwortungsvollen Amter gekommen. Auch ein großer Teil unserer Ingenieure hat sich durch zähen Fleiß die Stellung erworben. Wer

kennt nicht noch unseren "Boxer", den Oberingenieur Lorenz, der in fleißigem Selbststudium die Grundlagen für seinen Aufstieg gelegt hat?

Im Juli hat einer unserer Abteilungsleiter sein Jubiläum gefeiert. Auch er hat Abendkurse der technischen Lehranstalt und ein Refa-Seminar besucht, um dazuzulernen. So kam er voran.

Ich weiß, daß auch jetzt einige dabei sind, sich in Abendkursen auf die Meisterprüfung vorzubereiten. Andere
schaffen die Grundlagen für den Besuch der Ingenieurschule. Natürlich ist das alles nicht einfach! Da heißt es
schon auf manches verzichten. Es fällt einem im Leben
nun einmal nichts zu. Der Erfolg muß erarbeitet sein!
Aber es lohnt sich doch! Allein das Bewußtsein, etwas
geschafft zu haben, lohnt den Einsatz. Und außerdem
wachsen die Chancen, voranzukommen.

Der Weg zur Atomenergie

Von Gerhard Adler

 ${f A}$ ls 1859 in Heidelberg der Physiker Gustav Robert Kirchhoff mit dem Chemiker Robert Bunsen die Spektralanalyse auf die Untersuchung der Sonne und anderer Gestirne anzuwenden begann, nahmen die Ingenieure noch wenig Notiz von dieser neuen Forschungsarbeit. Sie konnten auch nicht ahnen, daß diese Erkenntnis ein knappes Jahrhundert später, zusammen mit vielen anderen wissenschaftlichen Errungenschaften, in eine tiefgreifende technische Entwicklung einmünden würde.

Kirchhoff erkannte aus den "Frauenhoferschen Linien" im Sonnenlicht die chemische Zusammensetzung ihrer Gashülle und entdeckte dabei ein neues Element, das er, dem Sonnengott Helios zu Ehren, "Helium" nannte. Auch in anderen Sternen wurde das gleiche Element gefunden.

Viel später erst zeigte sich, daß das Helium auf der Sonne durch ständige explosionsartige Prozesse entsteht und dabei unvorstellbare Energien frei werden, die der Gasball "Sonne" fortwährend in den Weltraum strahlt, und damit auch unsere Erde erwärmt. (Wärmestrahlung)

Erst jetzt gelang es, den Sonnenprozeß nachzuahmen wie er sich aus der Verschmelzung von Wasserstoff zu Helium-Atomkernen in der "Wasserstoffbombe" darstellen läßt. Heute sind große Forschungszentren in mehreren Ländern der Welt unabhängig voneinander bemüht, diese Kernverschmelzungsreaktionen zu steuern, damit sie technisch beherrschbar werden.

Mit dem Gelingen der Steuerung dieses Vorgangs wäre das Energieversorgungsproblem für die Menschheit für alle Zeiten gelöst.

Damit ist das Atomzeitalter eingeleitet. Die sogenannte "Kern-Energie"1) ist als realer Faktor in die Wirtschaft eingetreten. Die "Reaktorentechnik" ist ein neues Ingenieurfach geworden und mit spaltbarem Material wird gehandelt. Für radioaktive Stoffe entdeckt man laufend neue Anwendungsmöglichkeiten in der Industrie, Landwirtschaft, Medizin usw. und Forschungen auf allen Ge-

Vor hundert Jahren hat man vom "Atom" noch sehr wenig gewußt; man glaubte an seine "Unteilbarkeit", so daß ihm die alten Griechen den Namen "Atom" = unteilbarer Urstoff gaben.

Man wußte nichts von seinem Aufbau aus "Kern" und "Hülle" und der sogenannten Bindungsenergie, aus der die riesigen Kräfte gewonnen werden können. Allmählich kommt aber Licht in die Zusammenhänge des kleinsten Bausteines der Materie, an dessen Enträtselung sich nunmehr Tausende aus allen Nationen beteiligen. Auch Deutschland wird sich in Zukunft um die Weiterentwicklung bemühen.

1869 ordnen fast gleichzeitig, aber voneinander unabhängig, der Russe Dimitrij Mendeleieff und der Deutsche Lothar Meyer die chemischen Grundstoffe oder Elemente nach steigenden Atomgewichten, wobei sich zeigt, daß mit den Atomgewichten die spezifischen Eigenschaften der einzelnen Stoffe, wie Schmelzpunkt, chemische Wertigkeit, elektrochemisches Verhalten, Atomvolumen usw. in einer Beziehung stehen, und daß bei der genannten Ordnung gleiche oder ähnliche Eigenschaften periodisch wiederkehren. Aus dem so entstandenen "Periodischen System" der Elemente²), bereits einmal in unserer Werkzeitung als Elementenspirale dargestellt, sagte Mendelejeff an Hand der vorerst freigebliebenen Stellen die Existenz noch nicht entdeckter Elemente und ihre zu erwartenden Eigenschaften voraus.

Allgemeine Anerkennung findet diese Ordnung, als die ersten Voraussagen mit der Entdeckung des Calliums 1874, des Skandiums 1897 und des Germaniums 1886 bestätigt wurden.

Erstmals unterscheidet 1883 der Schwede Svante Arrhemius zwischen "aktiven" und "inaktiven" Molekülen und aus seiner vier Jahre später veröffentlichten "Theorie" der elektrolytischen "Dissoziation" (Zerfall) erhebt sich die Frage nach dem Wesen der "lonen". (Ionen sind Atomreste, die durch Abspaltung eines oder mehrerer Elektronen aus der Atomhülle entstehen³), wobei aus dem elektrisch ungeladenen Atom ein positiv geladener Atomrest wird.)

Aus dieser Tatsache trat die sehr wichtige Frage auf, ob die durch irgendwelche Substanzwegnahme oder Substanzzufügung aus dem "elektrischen Gleichgewicht" entneutralisierten Atome vielleicht doch nicht unveränderlich, also doch teilbar sind.

10 Jahre später, also 1893, beginnt der deutsche Physiker Philipp Lenard die in einem weitgehend luftleeren Rohr unter Wirkung einer elektrischen Spannung entstehenden Kathodenstrahlen zu untersuchen, die er als einen Hagel kleinster Teilchen, als "Korpuskeln oder Elektronen", erkennt (Abb. 1). Beim Experimentieren mit einem solchen

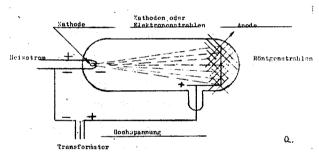


Abb. 1 Versuch von Lenard 1893. Bei Erwärmung der Kathode, die z.B. wie ein Glühfaden in einer Taschenlampe ausgebildet ist, werden Elektronen frei. Diese um-geben den Glühfaden zunächst wie eine Wolke. Beim Einschalten der Hochspannung werden die Elektronen (-), entsprechend der Höhe der angelegten Spannung mehr oder weniger beschleunigt und prallen auf die Anode (+), wobei gleichzeitig Röntgenstrahlen entstehen, die aber unabhängig von diesem Versuch erst 1895 in Würzburg von Conrad Wilhelm Röntgen entdeckt wurden.

Rohr entdeckt 1895 in Würzburg Conrad Wilhelm Röntgen ein neues, rätselhaftes Strahlenphänomen, die "X-Strahlen"4). Diese Strahlen durchdringen feste Körper und entstehen dadurch, daß man die von Lenard erzeugten Teilchen (Elektronen), die eine negative Ladung aufweisen, auf eine positiv geladene Platte (Anode) treffen läßt. Lenard hatte die Folgeerscheinung seiner so erzeugten Elektronen nicht bemerkt bzw. erkannt.

Ein Jahr später, 1896, dem Geburtsjahr der Kernphysik, stellte der in Paris tätige Physiker Henri Becquerel zuerst fest, daß uranhaltige Substanzen ohne jede äußere Beeinflussung unsichtbare Strahlen aussenden, die ebenso

Werkzeitung Deutsche Werft, 15. Jahrgang, 26. August 1955, Nr. 8, Seite 12: "Kernenergie Hamburg", von Gerhard Adler.

²⁾ Werkzeitung Deutsche Werft, 15. Jahrgang, 1955, Nr. 12, Seite 10: "Das Atom und das Element", von Gerhard Adler.

Werkzeitung Deutsche Werft, 14. Jahrgang, 1954, Nr. 2, Seite 6: "Urbausteine der Materie", von Raudenkolb.
 Werkzeitung Deutsche Werft, 13. Jahrgang, 4. April 1953, Nr. 4, Seite 5: "Entstehung und Eigenschaften der Röntgenstrahlen", von Gerhard Adler.

wie Röntgens "X-Strahlen" feste Stoffe durchdringen und die photographische Platte schwärzen. Becquerel nennt diese Eigenschaft "Radioaktivität".

In seinem Institut untersucht nun das Ehepaar Pierre und Marie Curie auch andere Stoffe auf solche Strahlen. Es zeigte sich, daß die Pechblende, ein uranhaltiges Mine-

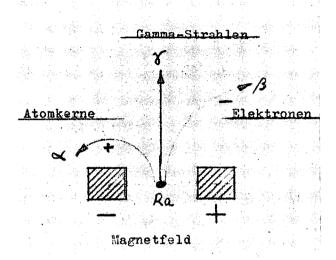


Abb. 2 Versuch von Ernest Rutherford 1909.

Zur Korpuskularstrahlung gehören auch die Alphateilchen. Es sind beschleunigte Heliumkerne mit nur zwei Protonen (+). Die Reichweite beträgt in Luft etwa 40 mm.

Die Betateilchen sind beschleunigte Elektronen (—) aus Atomkernen. Die Reichweite in Luft beträgt etwa 400 mm.

Die Gammastrahlung dagegen ist eine reine elektromagnetische Strahlung, wie auch die Röntgenstrahlen mit großer Durchdringungskraft. Diese sogenannte "Radioaktivität" entsteht beim Zerfall instabiler Atomkerne (Ra), wobei der instabile Stoff in einen stabilen übergeht. Mit dieser Versuchsanordnung wurde auch das "Neutron" entdeckt, indem man die Alphateilchen auf "Beryllium" leitet, wodurch sich die neutralen "Neutronen" vom Kern lösen und ebenso wie die Gammastrahlung keine Ablenkung im elektrischen Feld erfahren. Die Strahlung wurde in der Nebelkammer sichtbar gemacht.

ral, viel stärker strahlt als das Uranmetall selbst. Auch hier ist wieder zu erkennen, daß aus der Folgeerscheinung der von Becquerel entdeckten "Radioaktivität" sich wieder neue Wege öffnen.

Unter großen Mühen gelingt es Madame Curie im Jahre 1898 daraus zwei neue radioaktive Elemente zu isolieren; das eine nennt sie "Polonium" (nach ihrer polnischen Heimat) und das andere "Radium" (das Strahlende).

Von diesem Zeitpunkt ab beschäftigt sich in London Ernest Rutherford mit der physikalischen Natur dieser Strahlen. Er findet 1909 drei Arten, die er Alpha-, Betaund Gammastrahlen nennt. Die beiden ersten erkennt er, da sie sich ablenken lassen, als elektrisch geladene Teilchen. Die Entdeckung war für die folgenden Arbeiten von großer Bedeutung (Abb. 2).

Rutherford ist zu einer weitgehenden Deutung der drei Strahlensorten gelangt, welche vom Radium ausgehen. Die "Betastrahlen" sind als Elektronenstrahlen entlarvt und die Gammastrahlen als den Röntgenstrahlen ähnlich erkannt, nur von noch geringerer Wellenlänge, daher noch "durchdringender".

Man kann nun wohl sagen, daß Rutherford bestimmt einer der ersten war, dem es seinerzeit gelang, etwas tiefer in das Geheimnis des Atoms zu dringen. Eine überraschende Klärung der inneren Atomstruktur bringen die Alphastrahlen des Radiums. Aus der zu ihrer Ablenkung erforderlichen Kraft errechnet sich die Masse des Helium-Atoms. Diese Arbeiten führten 1911 zur Aufstellung des Rutherfordschen Atommodells und damit zur Entdeckung des Atomkerns.

Das Entstehen von Helium bei radioaktivem Zerfall des Radiums hat 1913 der Engländer Frederic Soddy einwandfrei nachgewiesen.

Rutherford läßt, aus Radium ausgestoßene, sehr dünne Strahlenbündel von Alphateilchen auf dünne Goldplättchen wirken und stellt messend fest, daß die weitaus meisten dieser Teilchen fast ungehindert die Folie durchdringen, während die übrigen unter verschiedensten Winkeln abgelenkt oder sogar zurückgeworfen werden. (Alphateilchen bestehen nur aus 2 positiv geladenen Kernteilchen. Die für das elektrische Gleichgewicht notwendigen Elektronen fehlen.)

Das statische Gesamtbild der gradlinig hindurch gelassenen und der mehr oder weniger abgelenkten Alphateilchen führt unter Berücksichtigung der jeweiligen Ablenk- oder Streuwinkel zu exakten Aussagen über Lenard's sensationellen Gedanken über einen innerlich nahezu "leeren" Atom, dessen Masse ausschließlich aus einem "Kern" konzentrisch bestehen soll (Abb. 3).

Rutherfords Vorstellung vom "Atom" entspricht einem "Sonnen-System", in dem die Elektronen wie "Planeten" als negative Teilchen bzw. Ladungsträger im Abstand von einem 10millionstel Millimeter, die positiv geladenen Kern-"Sonne" von nur einigen billionstel Millimeter umkreisen.

Der prinzipielle Unterschied besteht allein darin, daß der Zusammenhalt beim Sonnensystem durch die mechanischen Kräfte der Massenanziehung, beim atomaren System dagegen durch die elektrischen Kräfte der Anziehung entgegengesetzter Ladung bewirkt wird.

Nach mühevollen, über Jahre dauernden Arbeiten und des Herantastens, aufbauend auf die Erkenntnisse der Vorgänger, überrascht 1913 der Däne Niels Bohr die gesamte wissenschaftliche Welt mit seinem Atommodell, indem er die Ergebnisse der Spektroskopie, der Quantentheorie Max Plancks und der Lenard-Rutherfordschen Arbeiten zu einer glänzenden Synthese bringt.

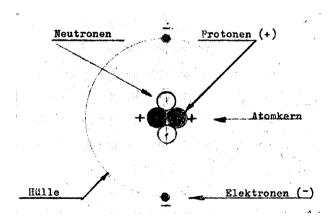


Abb. 3 Darstellung eines Heliumatoms

Helium mit der chem. Bezeichnung He und der Ordnungszahl 2 verfügt auch entsprechend der Zahl über zwei "Protonen" und in diesem Falle über zwei elektrisch neutrale "Neutronen". Entsprechend der Protonen sind für das elektrische Gleichgewicht auch 2 Elektronen vorhanden. Protonen und Neutron ergeben die Massenzahl oder das Atomgewicht. In diesem Falle beträgt es 2+2=4.

Eisen (Fe) verfügt über 26 Protonen und 30 Neutronen gleich einem Atomgewicht von 56. Gemäß der Anzahl der Protonen steht es an der 26. Stelle (Ordnungszahl 26). Die 26 Elektronen für das elektrische Gleichgewicht sind hier in verschiedenen Schalen um den Kern angeordnet.

Dieses Modell enthält die erste Theorie der Elektronenhülle, die mit ihrem weiteren Ausbau vor allem durch Alfred Sommerfeld, Wolfgang Pauli, Erwin Schräding, Lois de Broglie und Werner Heisenberg zur Klärung vieler Erscheinungen im atomaren Bereich führt, insbesondere auch zur Deutung des aus der Ordnung empirischer

Befunde entstandenen Periodischen Systems der chemischen Elemente.

Beim Studium des radioaktiven Zerfalls findet Soddy jedoch chemisch gleiche Substanzen von verschiedener Lebensdauer. Er sieht darin Atomvarianten ein und desselben Elementes, die somit im periodischen System auch "an gleicher Stelle" stehen müssen und von ihm daher "Isotope" genannt werden (iso = gleich, topos = Platz).

Weitere Untersuchungen von James Chadivick 1932 an Alphateilchen ergaben, daß elektrisch neutrale Kernteile frei werden, die er "Neutronen" nannte, wenn man die Alphateilchen auf Beryllium wirken läßt. Damit wurde erstmals nachgewiesen, daß neben den positiv geladenen Protonen sich auch noch Neutronen befinden. Der Nachweis wurde im starken elektrischen Feld durchgeführt. Da die Protonen über eine positive Ladung verfügen, lassen sie sich auch in diesem ablenken, während die neutralen Neutronen sich nicht ablenken lassen. Damit wurde wieder ein neuer Kernbaustein nachgewiesen, dessen Existenz Rutherford bereits seit seiner ersten Atomwandlung im Jahre 1919 vermutete. Er beschießt Stickstoffgas mit Alphastrahlen aus Radium und erhält Sauerstoff und Wasserstoff. Wenn nämlich ein Alphateilchen, das sich, wie bereits erwähnt, als ein von Elektronen entblößtes Helium-Atom, also ein Helium-Atomkern, mit zwei positiven Ladungen, erwiesen hat, den Kern eines Stickstoff-Atoms trifft, bleibt das Alphateilchen im Stickstoff stecken. Zugleich wird eine positive Einheitsladung ausgestoßen. Der betreffende Kern ist also durch den Zusatz jeweils von zwei Ladungen und gleichzeitigem Verlust einer Ladung, zu einem Sauerstoffkern geworden, während die eine ausgestoßene Kernladung zu einem Wasserstoffkern wird. Im Periodischen System mit der Ladungszahl 1 und 8.

Die so entstandenen neuen Sauerstoff- und Wasserstoffkerne reißen sogleich Elektronen an sich, so daß vollständige Sauerstoff- und Wasserstoff- Atome entstehen. Eine der größten Erkenntnisse der modernen Physik überhaupt, bringt das Jahr 1933, als Irène Curie (Tochter von Pierre und Marie Curie) und deren Ehemann Jean-Frederic Joliot-Curie feststellen, daß sich extrem energiereiche, also kurzwellige Gammastrahlung, wie sie die kosmischen Ultrastrahlen begleitet, in ein gleichzeitig auftretendes "Elektron" und "Positron" verwandeln kann. (Das "Positron" wurde 1932 von dem Physiker Carl Anderson in der Nebelkammer bei einfallender kosmischer Ultrastrahlung entdeckt, das er als positives Gegenstück zum "Elektron" erkennt.)

Dies ist "Materialisation" von Strahlungsenergie, ein Umwandlungsprozeß, der, wie kurz darauf ebenfalls nachgewiesen wird, auch in umgekehrter Richtung ablaufen kann, indem sich bei Zusammenstoß eines Elektrons und eines Positrons beider Massen zu "nichts" vereinigen und dafür von der betreffenden Stelle zwei Gammastrahlen (Quanten) ausgehen.

Albert Einsteins Theorie über den Zusammenhang von Energie und Masse, ausgedrückt durch die berühmte Formel $E=m\times C^2$ (C = Lichtgeschwindigkeit), ist damit experimentell bestätigt worden.

Masse ist nur eine Erscheinungsform dichtest konzentrierter Energie. Sie kann "zerstrahlen", so, daß Strahlungsenergie auch als "verdünnte Masse" angesehen werden darf

1934 gelang es dem Ehepaar Joliot-Curie erstmals nachweislich, einen von Natur aus stabilen Stoff, nämlich Aluminium, unter dem Einfluß von Alphastrahlen, künstlich instabil, also radioaktiv zu machen.

Etwa zugleich beginnt der italienische Physiker Enrico Fermi, Atomkerne zahlreicher Stoffe mit freigesetzten "Neutronen" zu beschießen. Er erkennt, daß sich mit diesen elektrisch neutralen "Geschossen" weit leichter Treffer erzielen lassen, als mit den positiv geladenen Alphateilchen, die von den ebenfalls positiven Kernladungen aller Atome, wie auch Rutherford mit dem Goldplättchen feststellte, abgestoßen werden. Fermi stellt auch fest, daß gerade bei geringerer Geschwindigkeit den Neutronen mehr Gelegenheit, d. h Zeit, zu einer Wechselwirkung mit den Kernen gegeben wird. Er zeigt 1935 experimentell, daß sich Neutronen sehr wirksam abbremsen lassen, wenn man sie durch Paraffin oder andere Substanzen, die leichte Elemente, besonders Wasserstoff, enthalten, hindurchleitet. Nun kommt der entscheidende Einfall von Fermi, diese Wirkung, auch in Amerika, unter Schutz zu stellen.

Die Entdeckung von James Chadivick 1932, der zuerst mit Hilfe von Beryllium (Metall) schnelle "Neutronen" freimacht, und die entscheidende Methode von Fermi die so erzeugten schnellen Neutronen z. B. in Paraffin, wirksamer in langsamere abzubremsen, brachte den Chemiker Otto Hahn 1938 auf den Gedanken, in dem von ihm geleiteten "Kaiser-Wilhelm-Institut für Chemie", in Berlin-Dahlem, zusammen mit Fritz Strassmann, Neutronen auf Uran zu schießen, das in einem Paraffinklotz verpackt ist.

Als sogenannte "Neutronenkanone" dient hierbei pulverförmiges Beryllium, das seinerseits mit Alphateilchen aus Radium beschossen wird und dabei freie, schnelle Neutronen aussendet, welche dann im Paraffin abgebremst werden. Durch den Beschuß des Stickstoffes mit Alphateilchen (Protonen), erreichte Rutherford gewissermaßen eine Kernverschmelzung. Die chemischen Untersuchungen des von Hahn mit langsamen Neutronen beschossenen Urans deuteten jedoch auf eine Kernspaltung hin.

Bei jeder dieser Spaltungen sind aus dem schweren, mit 92 Protonen (Ladungszahl 92) enthaltenen Urankern, also Bruchstücke, zwei mittelschwere Kerne, entstanden. Barium 56 und Krypton 36 (36+56=92). (Abb. 4.)

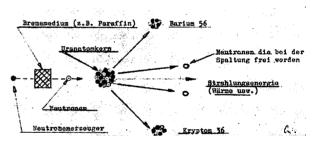


Abb. 4 Versuchsanordnung zur Atomspaltung von Prof. O. Hahn 1938 in Berlin-Dahlem.

Die Spaltung wird z.B. über einen Neutronenerzeuger mit Alphastrahlen auf Beryllium eingeleitet. Diese Art der Neutronenerzeugung wird auch heute noch angewandt.

Die freiwerdenden schnellen Neutronen werden dann wirksam in einem Bremsmedium (Paraffin usw.) in der Geschwindigkeit abgeschwächt und treffen dann z. B. auf einen Uran-Atomkern $\frac{92}{235}$, wobei dieser gespalten wird. Bei der Kernspaltung werden einige weitere schnelle "Neutronen" frei, die dann, abermals entsprechend abgebremst, wieder andere Kerne treffen usw.

Es entsteht eine Kettenreaktion, die über Absorberstäbe entsprechend gesteuert werden kann. Bei der Spaltung werden große Energien in Form von Wärme und anderer Strahlungen frei. Derartige Prozesse finden in einem Atomofen oder sogenannten Kernreaktor statt. Die abgeführte Wärme wird dann zum Antrieb von Maschinen usw. verwendet, z. B. für die Erzeugung von Elektrizität oder den Antrieb von Schiffen und dergleichen.

Prof. Lise Meitner, langjährige Mitarbeiterin von Prof. O. Hahn, die ein halbes Jahr vor diesem epochemachenden Experiment aus Deutschland emigrierte, errechnet anschließend die durch derartige Uranspaltungen freigesetzten, ungeheueren Energiemengen und deutet zugleich die im einzelnen sich abspielenden Vorgänge.

Auch Joliot stellte Überlegungen an, daß bei jeder dieser Kernspaltung immer einige Neutronen frei werden müßten, die ihrerseits weitere "sekundäre" Kernspaltungen auslösen können. Diese und andere Vorstellungen führten zur Annahme der "Kettenreaktionen". 1939 wurden die

Erkenntnisse in verschiedenen Forschungsanstalten außerhalb Deutschlands experimentell verwirklicht.

Seit Beginn des zweiten Weltkrieges verläuft die Atomforschung für lange Zeit unter Ausschluß der wissenschaftlichen Offentlichkeit.

Wesentlich werden nun Verfahren zur "Isotopentrennung" vor allem bei Uran, das in seinem natürlichen Vorkommen nur zu 0,7% aus spaltbaren Atomen, dem Isotopen U. 235 und zu 99,3% aus dem nicht spaltbaren Isotop U. 238 besteht. Es werden nun auch Verfahren gefunden, die das U. 238 umwandeln in spaltbare Kerne mit höherer Ladungs-, also Protonenzahl, nämlich in Neptunium mit 93., woraus dann wieder Plutonium mit 94 Protonen wird, wobei das letztere in der Natur nicht mehr vorkommt, aber spaltbar ist. Man nennt solche künstlichen Kerne "Transurane".

Das Ergebnis von Fermis Grundlagenforschung über die Verlangsamung schneller Neutronen ist inzwischen in die Kernreaktorentechnik eingegangen und seine Verwertungen in Gestalt des "Moderators" lizenzgebührenpflichtig geworden. Dieser Moderator z.B. in Form von Graphit oder schwerem Wasser, ist ja nichts anderes als das Bremsmedium, das die bei den Kernspaltungen zunächst sehr

schnellen Neutronen verlangsamt, vor allem aber diese vollzählig durch jenen gefährlichen Geschwindigkeitsbereich bringt, in dem sie so leicht von U. 238 verschluckt werden

Der erste technische "Atomofen" oder "Atommeiler" wie der Kernreaktor auch heißt, wird unter Fermi 1942 in Betrieb genommen. Die Entwicklung seines Steuer- und Regelmechanismus ist das erste große Ingenieurproblem der beginnenden Reaktorentechnik.

Die Kernspaltungswärme eines Kilogramms U. 235 gilt als technisch realisierter Gegenwert der Verbrennungswärme von 2500 t Kohle.

Das Atomkraftwerk kann die Menschheit von dem Alpdruck der Erschöpfung der Energie aus den herkömmlichen Brennstoffen befreien. Es fallen die hohen Transportkosten für die üblichen Brennstoffe fort und es wird die entscheidende Voraussetzung geschaffen, auch weit entlegene, bisher ungenutzte Gebiete zu kultivieren, zu besiedeln und zu industrialisieren, so daß die leeren Stellen der Erdkarte auch durch die immer mehr in der Anzahl größer werdende Menschheit kleiner werden. Mit der Heranziehung der Atomenergie zum Betrieb von Schiffen wird z. Z. experimentiert.

Aus "Lehrlingen" wurden "Jung-Gesellen"

Nicht nur das Ergebnis der Facharbeiterprüfung Herbst 1956 unserer Jung-Gesellen, die in den beiden Monaten August und September ihre Prüfung ablegten, sondern auch die Lehrabschlußfeier bei Kaffee, Kuchen und Wein in der kleinen Kantine war ein prächtiger Erfolg. In diesem Herbst haben

34 Maschinenschlosser

3 Schiffszimmerer

8 Starkstromelektriker

2 Werkzeugmacher

6 Kupferschmiede

1 Modelltischler

die Facharbeiterprüfung mit der Querschnittsnote 2,6 in der praktischen und mit 2,3 in der theoretischen Prüfung bestanden. Unser Ausbildungsleiter, Betr.-Ing. Müller I, gab mit großer Freude dieses hervorragende Ergebnis bekannt. Er sprach diesem Jahrgang ein besonderes Lob



Betriebs-Ing. Müller I bei seiner Ansprache

aus. Daß die Note der theoretischen Prüfung nicht zuletzt ein Erfolg der guten Berichtsheftführung ist, möchte ich besonders hervorheben. Viele Lehrlinge sehen das Berichtsheft als ein notwendiges Übel oder gar als eine Zwangsarbeit an. Sie erkennen den Wert des Berichtsheftes erst bei der Beurteilung durch den Prüfungsausschuß der Handelskammer während der Facharbeiterprüfung. Der Lehrling bildet sich nicht nur durch die regelmäßige Berichtsheftführung, sondern die Hefte werden bei einwandfreier Führung bei der Facharbeiterprüfung mit 10 Punkten bewertet, die die Gesamtbewertung oftmals wesentlich beeinflussen können.

Ein Teil der Jung-Gesellen verläßt im Anschluß an die Gesellenprüfung die Werft. Einige fahren zur See, andere besuchen weiter die Schulen, um später ihr Ingenieur-Examen abzulegen. Betr.-Ing. Müller I legte besonders diesen jungen Menschen ans Herz, doch auf ihrem späteren Lebensweg ihre Lehrstelle und ihre Lehrmeister



Obering. Heeckt übergibt eine Prämie

bzw. Ausbilder und Schullehrer nicht ganz zu vergessen oder gar achtlos an ihnen vorüberzugehen; denn schließlich haben sie dem Jung-Gesellen das Rüstzeug zur erfolgreich bestandenen Facharbeiterprüfung gegeben und ihm den Weg zu weiteren Erfolgen geebnet. Vor allem aber forderte er die jungen Facharbeiter auf, ihren Eltern besonders zu danken, die es ihnen ermöglichten, ein Handwerk zu erlernen und sie während der Lehrzeit unterstützten.

Oberingenieur Heeckt erwähnte in seiner herzlich gehaltenen Ansprache: Die Lehrzeit sei mit dem Bau eines Schiffes zu vergleichen, bei dem die Kiellegung der Beginn der Lehre bedeute und sich im ersten Lehrjahr Schott an Schott reihe, bis das Schiff (der Lehrling) nach dem Stapellauf dann immer mehr ausgerüstet und vervollständigt werde. Die Lehrabschlußprüfung könne als Probefahrt mit der anschließenden großen Reise hinaus auf das weite Meer angesehen werden, bei der es herrliche, sonnige Tage gäbe, aber auch Sturm und Unwetter zu überstehen seien. Dann aber muß das Schiff festgefügt und stark sein, damit es den Stürmen widerstehen und wieder heil im heimatlichen Hafen einlaufen kann. Mit erhobenem Glas und einem "Glück auf" wünschte er den Jung-Gesellen weiterhin gute Erfolge.

Herr Kuchta als Vertreter des Betriebsrates richtete ebenso herzliche Worte an die jungen Gesellen und führte u.a. aus, daß sie nun nach bestandener Prüfung in der Lage wären, den großen materiellen Aufwand der Eltern, der von diesen während der Lehrzeit zu tragen war, aus Dankbarkeit wieder etwas auszugleichen, dabei aber großzügig zu sein und nicht etwa mit Mutti zu feilschen.

Zwischen den Ansprachen füllte unsere Lehrlingskapelle unter der Leitung ihres bewährten Dirigenten Pfeiffer mit gut einstudierten musikalischen Einlagen die in überaus herzlicher Form durchgeführte Lehrabschlußfeier aus. Für die ausgezeichneten musikalischen Darbietungen der Kapelle und für die Solo-Gesänge "Anker auf" und "In Milano", gesungen vom Praktikanten Hartmut Schulz, der von zwei Akkordeons begleitet wurde, sowie für das Akkordeon-Duo Ouvertüre zu "Orpheus in der Unterwelt", die in entzückender Weise vorgetragen waren, spendeten die begeisterten Anwesenden herzlichen Beifall. Ein Jung-Geselle bedankte sich im Namen aller jungen Facharbeiter bei den Herren der Direktion und bei den Ausbildern für alle Mühe und Sorgfalt während ihrer Lehrzeit, wobei er die unermüdliche Arbeit des Lehrlingsvaters besonders lobte.

Am Schluß der Veranstaltung wurde ein netter, humorvoller Reim von dem Jung-Gesellen Christian Bergmann vorgetragen, der alle Teilnehmer angenehm überraschte. Noch einmal zog ein Teil der Lehrzeit in originelle Worte gekleidet an allen vorüber, und ein Schmunzeln lag auf den Lippen der Zuhörer.

Ein flotter Marsch beendete dann die schöne Feier, die in jedem noch lange nachklingen wird. Weiss

Es war einmal

Es war einmal. So beginnen alle guten Erinnerungen, und man denkt zurück an die vielen Stunden voller Spannung, Erwartung, des Ausgelassenseins und der Gemeinsamkeit in Kameradschaft. Man überfliegt den zurückliegenden Lebensabschnitt und sieht wie einen Film die Erlebnisse noch einmal an sich vorüberziehen. Wie war es doch am ersten Tag? Vor den Toren der Werft wartet eine große Herde junger Lämmer, etwas störrisch und stockbeinig noch und sieht voller Spannung dem entgegen, was sie bis zur Eignungsprüfung nach $3^{1/2}$ Jahren so alles erwarten soll. Aber schon innerhalb des neuen Korrals wird die Herde geteilt. Eine jede Gruppe erhält ihre Ecke in der Lehrwerkstatt, da sie je nach Bestimmung auf die Aufgaben vorbereitet werden

soll: entweder für die Maschine, auf das Holz, den Kessel, Starkstrom usw. Über jedes Stück wird fein säuberlich von der Lehrlingsmama Buch geführt, und ein jedes besitzt eine eigene Nummer. Die Krippe steht auf Ellenbogenlänge vom Kinn entfernt, so daß für eine gute Haltung gesorgt ist als Vorbedingung dafür, daß die in der Krippe liegenden Stücke so schnell wie möglich "verdaut" werden. — Steht einmal jedes Lamm fromm auf seinem Platz und erregt so wenig Aufmerksamkeit wie möglich, schaut bestimmt jemand mit Argusaugen in die Runde. Es ist der Fürst, breitschultrig untersetzt mit silbrigem Haar: der "Fürst von Ochsenzoll" — unser verehrter Ausbildungsleiter — Herr Ing. Müller I.

So mit der Zeit aber wuchsen den niedlichen Lämmern Hörner (manche besaßen sie schon, als sie zur Werft kamen), und diese sind zum Zwecke der Selbstverteidigung oder des Angriffs geschaffen. Daher gab es auch untereinander und natürlich auch mit den Vorgesetzten manchmal Reibereien.

Man kann das Verhältnis zwischen Lehrling und Vorgesetzten auch mit der Welle und dem Lager vergleichen. Das Lager bildet die tragende Stütze, den ruhenden Pol. Es gibt der Welle Halt und trägt sie in der Haltung, wie es selbst im Rahmen des Betriebes eingebaut wurde. Die Welle dreht sich mit der vorgeschriebenen Tourenzahl. Läuft sie zu langsam, wird die Leistung geringer; läuft sie zu schnell und dreht durch, wird das Lager warm. Es ist klar, daß eine grobe, vierkantige Welle nicht laufen kann und diejenigen, die das falsche Maß besitzen, von Anfang



Zum letztenmal saßen sie beieinander an nicht eingesetzt werden. — Kommt nun aus irgendeinem Grunde ein Sandkorn, der Stein des Anstoßes, zwischen Lager und Welle, oder bleibt die gleitende und kühlende Schmierung fort, wird das Lager heiß und läuft schließlich aus. — Es gibt dann nur noch eine Möglichkeit: das Lager kommt nach FMW! Es kann dort in der schnellsten überhaupt möglichen Zeit wiederhergestellt und dann wieder eingesetzt werden. — Die Welle dagegen bringt man in die LW, wo sie nachbearbeitet wird und nach ein paar Proben wahrscheinlich nochmals im Betrieb eingesetzt werden kann.

Eine recht unerfreuliche Angelegenheit war immer die Zwischenprüfung, und einen kleinen Überblick darüber geben in jenen Tagen aufgezeichnete Katastrophen:

Wer schuftet dort zu später Stunde?
Alles wühlt in weiter Runde.
Man fiedelt auf den Rundungen,
Schruppt mit Elan die Passungen,
Bis manch aufgeregter Mann
Die ganze Werft durchschmeißen kann.
Zitternd hält er dann den Winkel,
Vergessen sind die Standesdünkel.
Man kämpft um Punkte gegen Zeit
— In einer Stunde ist's soweit —.

Flöhe kratzt man aus der Feile, Alles hetzt in höchster Eile. Keiner rastet eine Weile, Und man spürt von Schillers Zeile:

"Von der Stirne heiß Rinnen muß der Schweiß, Soll das Werk den Meister loben; Doch der Segen kommt von oben!"

Ja, von oben kommt der Segen, Wenn spärlich floß der Punkteregen.

— Weiterschruppen, Weiterschlichten, Bohren ist noch zu verrichten. Senken und Gewindeschneiden, Grat wegnehmen an den Seiten.



Federwickeln, welche Qual,
Dicke, dünne je nach Wahl,
Jedoch nicht eine hat das Maß,
Das schlägt den Boden aus dem Faß!
Schief und krumm sind diese Dinger!
Hau ruck, und das ging, wie immer,
wenn man eilig ist, mal wieder auf den Finger?!

Die Blase wird nun dick und prall Und der Nerv ist nicht aus Stahl! In dem Bauch sitzt iest die Wut, Hoffentlich wird alles gut! — —

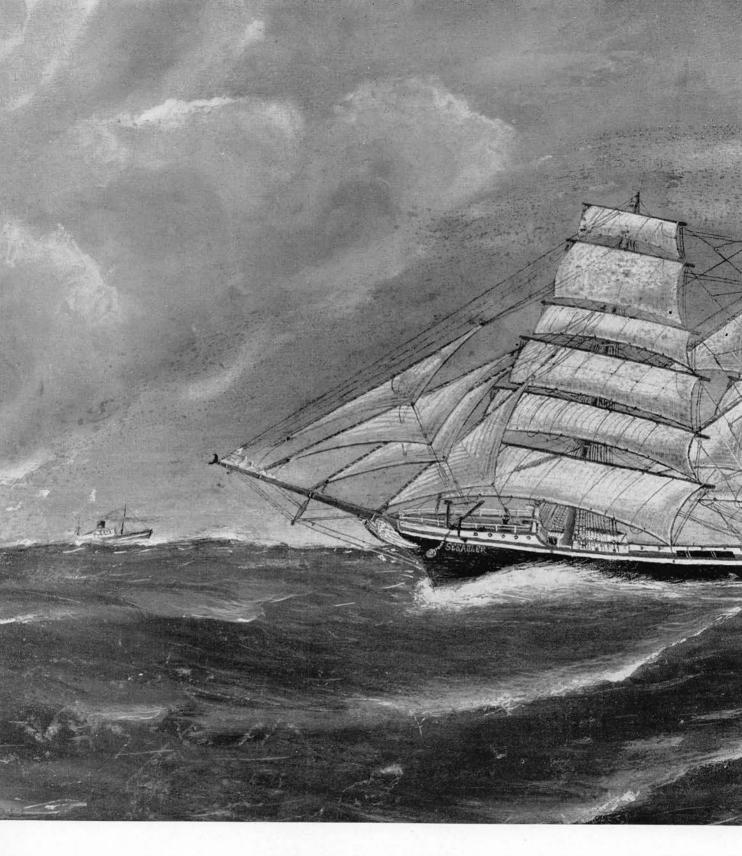
Der Meister naht wie ein Gericht,
Finster blicket sein Gesicht:
"Abzugeben ist jetzt Pflicht!"
Da hört man zitternd leise Stimmen,
Eifrig sieht man Stifte rennen,
"Ol herbei, sonst sitzt dies nicht,
Sonst wird die Passung hier nicht dicht!"

Jeder sucht noch Zeit zu finden,
Ein paar Punkte 'rauszuschinden,
Alles in dem Rest Sekunden.
Dann ist das Schlimmste überwunden.
Wirr zu Berge stehn die Haare,
Zeit ist wirklich Mangelware. — —

Jedoch nicht immer haben wir so geschuftet, wie in den letzten Zeilen angegeben wurde. Im großen und ganzen hat jeder während der Lehrzeit eine einigermaßen ruhige Kugel geschoben. Wir haben unsere Lehre zwar jetzt beendet, aber für unser Leben noch nicht genug gelernt. Es gibt daher jetzt keinen Grund, als Geselle zu glauben, ein Mensch zu sein, der die Ausbildung abgeschlossen hat. Wir müssen uns neue Kenntnisse erwerben, uns weiter bilden, um uns als Geselle einen Namen zu verdienen. Es

gilt, jetzt auch weiter Kamerad zu sein zu denen, die mit uns arbeiten und denen, deren Ausbildung wir jetzt mit übernehmen. Wir dürfen uns aber freuen, wenn wir z. B. einem älteren Gesellen zugeteilt werden, und er, wenn er erfährt, daß wir auch unseren Facharbeiterbrief in der Tasche haben, uns freundschaftlich auf die Schulter schlägt und sagt: "Mansch, Du bist ja nu Jeselle, dann brauchst nich mehr Sie zu mich sagen, ich heiß Kad'l."

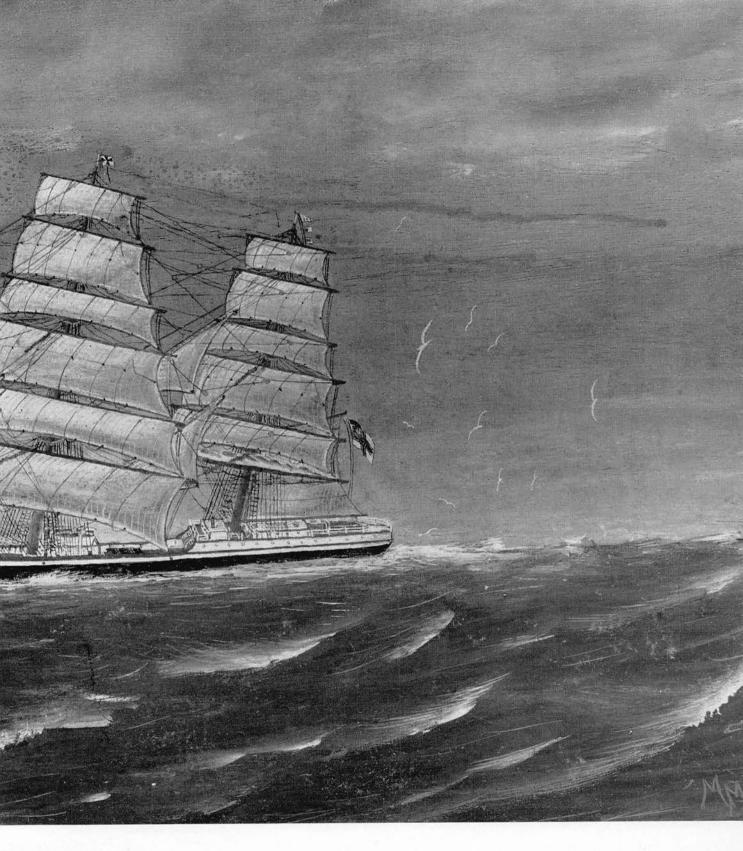
Christian Bergmann



DER

Jedes Kind kennt den "Seeadler" aus Graf Luckners Buch "Seeteufel". Wer dieses aufregende Buch aber

Jedes kind kennt den "Seedater aus Grat Luckners buch "Seeteutet. Wer dieses duriegende buch aber in seiner Jugend versäumt haben sollte, dem sei so viel gesagt: Anfang des ersten Weltkrieges wurde ein Segelschiff ausgerüstet, das angeblich ohne Motor und auch sonst ganz harmlos die Weltmeere beschippern sollte. Unter Käpten Felix Graf Luckner und seinem Navigations- und Artillerie-Offizier Kircheiß ist es oben um England ganz legal durch die Blockade gelangt. Navigations- und Artillerie-Offizier Kircheiß ist es oben um England ganz legal durch die Blockade gelangt. Als Norweger getarnt, haben sie die Tommies hinters Licht geführt, ohne daß der Schwindel aufgedeckt wurde. Mit zwei alten Kanonen, die im Laderaum verstaut waren, haben die Deutschen dann so etwas wie eine Kontinentalsperre errichtet. Alle feindlichen Frachtschiffe auf dem Weg nach und von Europa, die ihnen vor den Bug schlitterten, wurden rücksichtslos versenkt. Die Crews der aufgebrachten Schiffe wurden auch im Laderaum verstaut, natürlich nicht bei den Kanonen. Die Kapitäne der versenkten Pötte hatten sogar einen besonderen Salon, so vornehm war damals noch die Kriegsführung. Da der Laderaum nur eine beschränkte Anzahl von internierten Besatzungen faßte und das Geschäft ungewöhnlich gut blühte, beschloß Graf Luckner, seine Menschenfracht aller Schattierungen auf einem gekaperten Schiff nach Amerika zurückzuschicken. Er selbst nahm Kurs auf die Südsee, da man ihn auf dem Atlantik bald suchen würde. Dort im Pazifik zerschellte schließlich der harmlossgefährliche Seendler" Pazifik zerschellte schließlich der harmlos-gefährliche "Seeadler".



ADLER"

Segel brauchen wir auf der DW ja nun nicht mehr, höchstens noch Sonnensegel, und die meisten Spleißarbeiten erledigt die Spleißpresse. So bleiben unserm Segelmacherkollegen Martin Masuhr nur noch die
Stroppenspleiße. In der Nöhe des großen Hammerkrans ist sein Arbeitsplatz. Doch nach Feierabend trifft
man ihn im Teufelsbrücker Hafen. Dort hilft er den Jungen, flickt die Segel und zeigt ihnen Geschicklichkeitsknoten. Besucht man den guten Segelmacher Martin im Winter, um das Bootspersenning reparieren zu
lassen, so trifft man ihn wohl beim Malen oder er baut eine Modelljacht. So ist er mit seinen Gedanken
immer qut dem Wasser.

lassen, so trittt man inn wohl beim Malen oder er bauf eine Modenjaan. So ist et mit senten et aus immer auf dem Wasser.

Was hat nun der Seilmoker Masuhr mit dem "Seeadler" zu tun, werdet ihr fragen. Das war so. Als Luckners Kaperschiff in Bremerhaven ausgerüstet wurde, suchte man auch eine handfeste Crew. In aller Stille, versteht sich, wegen der Spionage. Und da stand auch ein gewisser Martin Masuhr auf der Liste, ein junger, seebefahrener Seemann. Leider konnte er kein Norwegisch, denn das war ja für einen norwegischen Segler Voraussetzung. So mußte er in der Heimat bleiben. Er hat dann mit einer Träne im Auge der schönen alten Zeit der Windjammer gedacht.

Ach so, das Wichtigste hätte ich ja nun bald ganz vergessen. Das Bild vom "Seeadler" hat Martin Masuhr natürlich gemalt, sich zum Trost und uns zur Freude.

Was ist eigentlich in Oberhausen los?

 ${
m I}$ ch hatte immer schon einmal sehen wollen, wo all das Eisen herkommt, das bei uns so jahrein jahraus in rauhen Mengen und in jeder Form verarbeitet wird. Ich hatte so etwas von Oberhausen und Gutehoffnungshütte gehört. Aus dem Urlaub zurückkommend, der mich an Rhein und Mosel geführt hatte, nahm ich die Gelegenheit wahr, mir jene Stätte näher zu betrachten, die man Oberhausen und Gutehoffnungshütte nennt. Schon die Fahrt von Duisburg nach Oberhausen verfehlte nicht ihren Eindruck. Ein unvorstellbares Durcheinander von Fördertürmen, Schornsteinen, Schutthalden, Hochofenanlagen, dazwischen zischende Überdruckventile und alles durchzogen mit einer von dickem, gelb und feuerrot gefärbtem Qualm geschwängerten Luft. Bei der herrschenden Windstille und Schwüle war Oberhausen in graubraunen Dunst gehüllt, durch den der anderswo so herrliche Sonnenschein beim besten Willen nicht durchzudringen vermochte. Man konnte glauben, hier habe schon eine sonnenlose und unmenschliche Zukunft begonnen. Die von der Straße aus sichtbaren Werke arbeiteten zwar, und wie es schien mit Hochdruck, waren aber wie ausgestorben, keine Menschenseele zu sehen. Die Roboter schienen hier ihren Einzug gehalten zu haben. Diese Eindrücke aber waren um so krasser, als ich kurz zuvor die Unberührtheit einer freundlichen Natur und ihre zufriedenen Menschen an Rhein und Mosel erlebt hatte. Ich bedauerte schon, den Abstecher gemacht zu haben. Und die Essener Straße, für Industrielle wahrscheinlich ein Begriff, war ja nur ein Vorgeschmack dessen, was kommen sollte. Aber für ein Zurück war es nun zu spät.

Im Verwaltungsgebäude der Gutehoffnungshütte wurde ich vom Pförtner zu einem der leitenden Herren gebracht, der schon eine Empfehlung für mich von der DW erhalten hatte. Dieser freundliche Herr Dr. Frank machte mir klar, daß die GHH nach der von den Besatzungsmächten befohlenen Entflechtung kein eisenschaffendes Werk mehr besitze. Nur in Sterkrade in der Nähe Oberhausens hätten sie noch ein Eisenweiterverarbeitungswerk und einige Zechen. Das fehlt auch noch, dachte ich. Jetzt kann ich gleich nach Hause fahren und in Hamburg erzählen, Spantprofile kämen von Übersee, die walzt man bei der GHH an der Ruhr nicht mehr.

Doch mein Gönner schickte mich keineswegs nach Hause, er wußte besseren Rat. Mit Hilfe eines ganz gewöhnlichen Telefons gelang es ihm, mir eine Führung durch ein früher angeschlossenes, jetzt aber als Hüttenwerk Oberhausen AG selbständiges Stahl- und Walzwerk zu ermöglichen und dafür, weil eine offizielle Besichtigung an dem Tag nicht mehr stattfand, einen versierten Führer loszueisen. Ja, am folgenden Tag sollte ich sogar noch eine stillgelegte Zeche der GHH sehen.

Es ist hier Zeit und Ort, den so überaus entgegenkommenden Herren aus Oberhausen für ihre Mühe zu danken, die sie sich um einen Hamburger Schiffbauer gemacht haben.

Am frühen Nachmittag traf ich mich mit Herrn Dr. Morawe am Tor VI der HOAG. Dr. Morawe, der das Werk seit Jahrzehnten kennt, übernahm die Führung und erklärte alles Wissenwerte, soweit der ungeheuerliche Lärm menschliches Wort nicht schon im Keim erstickte.

Unser erstes Ziel war eine Hochofenanlage, in der das Rohmaterial für unsern Schiffbaustahl aus Erz geschmolzen wird. In Reih und Glied stehen mehrere Hochöfen, sog. Winderhitzer und Gaswaschtürme, etwa 30 Meter in den Himmel, das heißt, die Ofen selbst sind in dem Gerüst, das sie umgibt, kaum zu erkennen. Davor verläuft eine Gleisanlage, von der schräge ein Aufzug zum oberen Ofenloch führt. Eisenbahnwaggons fahren den Ofeninhalt vor. In Eisenbehältern, die wie übergroße Aschtonnen aussehen, wird grober Koks gebracht. Das Erz, ein graubraunes Gestein, das an Eisenbahnschotter erinnert, und Kalksteine kommen in Waggons. Alles wird über den Aufzug nach oben geschafft und der Ofen damit in einem bestimmten Mischungsverhältnis "beschickt". Von unten wird erhitzter Gebläsewind in den Ofen gepreßt. Bei einer Hitze von 1600° C, so erinnerte ich mich aus der Schule, schmilzt das Eisen aus dem Gestein und wird im Verbrennungsprozeß gleichzeitig von dem für die Weiterverarbeitung lästigen Sauerstoff befreit. Das flüssige Roheisen, das sich unten im Ofen sammelt, wird siebenmal täglich . "abgestochen".

Das, was einmal ein Schiff werden soll, kommt als weiße, einigermaßen heiße Flüssigkeit aus dem Ofen und fließt durch eine Sandrinne entweder in einen großen Transportkübel, um der Weiterverarbeitung sofort zugeführt zu werden, oder es erstarrt in Gußformen zu sogenannten "Masseln", die mannsgroß sind und ca. 3 t wiegen. Diese Klötze werden später wieder geschmolzen. Auf der anderen Seite des Ofens wird die flüssige Gesteinsschlacke abgestochen, die nach dem Erkalten beim Wegebau und in der Bauindustrie verwandt wird. Außerdem gibt der Ofen nach oben noch sogenanntes Gichtgas ab, das zur Heizung des Gebläsewindes und zur Stromerzeugung dient.

Nebenbei erfuhr ich, daß zur Beschickung eines Hochofens täglich etwa 1000 t Rohstoffe (Erz, Koks und Kalk) benötigt werden. Das aus Schweden kommende Erz enthält ca. 53%, das deutsche aus Salzgitter nur 30% Roheisen. Der Ofen schluckt am Tage 3500 cbm Wasser zur Kühlung und 1 000 000 cbm Luft. Dafür spuckt er in der gleichen Zeit 300 t Roheisen aus. Diese Mitteilungen meines Begleiters waren wegen des Getöses aus dem Innern des Ofens, wegen des Rauschens und Zischens der Gebläse und Abgase sowie wegen des Lärms der unaufhörlich ab- und zufahrenden Transportzüge kaum zu verstehen. Zudem mußten wir häufig unsern Standort wechseln, um nicht mit den Transportkübeln mit dem glühenden Inhalt unliebsame Bekanntschaft zu machen.

Wir folgten dem flüssigen Roheisen, das in einem großen Mischer mit anderen Abstichen zum Ausgleich ihrer verschiedenen Zusammensetzung gemischt wird. Von dem bei uns auf der DW gebrauchten Stahl waren wir aber noch weit entfernt. Das immer noch flüssige Roheisen enthält viel Kohlenstoff, Schwefel und Phosphor, wodurch es für die Bearbeitung zu brüchig wäre. Um den künftigen Stahl von diesen lästigen Begleitern zu befreien, wird das gemischte Roheisen wiederum in Transportkübel gefüllt, die oben drauf schwimmende Schlacke abgeschöpft und das Ganze dann in sogenannte Siemens-Martin-Ofen gefüllt. In einer großen Halle sind zahlreiche kastenförmige Ofen mit einer Klappe aufgereiht. Vor

diesen Öfen, die eine höllische Hitze ausstrahlen, bewegt sich auf einer Bühne ein sogenannter Beschickungskran, der mit einem langen Arm das Roheisen in die Siemens-Martin-Öfen füllt. In diesen Apparaten wird bei einer molligen Wärme von etwa 2000° C und unter Zusätzen von Ferro-Mangan, Ferro-Silizium und Spiegeleisen ein leckerer Siemens-Martin-Stahl gargekocht, wie wir ihn gerade im Schiffbau wegen seiner besseren Qualität und seines geringen Phosphor- und Kohlenstoffgehaltes nach Lloyds Vorschrift brauchen.

Nicht ganz so edlen Stahl gewinnt man mit dem sogenannten Thomasverfahren. Das flüssige Roheisen wird in eine kippbare Thomasbirne gegossen, die in ihrem Boden ungefähr 250 Düsen hat, durch die Luft mit 2 atü geblasen wird. Der Sauerstoff der zugesetzten Luft brennt den lästigen Schwefel und Kohlenstoff heraus. Der ganze Vorgang ist ungeheuer eindrucksvoll für den Zuschauer, weil mit einem gewaltigen Brausen und Getöse der Offnung der Birne ein wahrer Funkenregen entweicht. Die dem Roheisen entzogenen Stoffe bleiben als Thomasschlacke zurück und liefern der Landwirtschaft ein wertvolles Düngemittel.

Man erklärte mir, daß es schließlich noch ein drittes Verfahren zur Veredelung des aus dem Hochofen kommenden Roheisens gibt, das sogenannte Bessemerverfahren. Da es sich nur für phosphorarmes Roheisen eignet, wird es in Deutschland kaum angewandt.

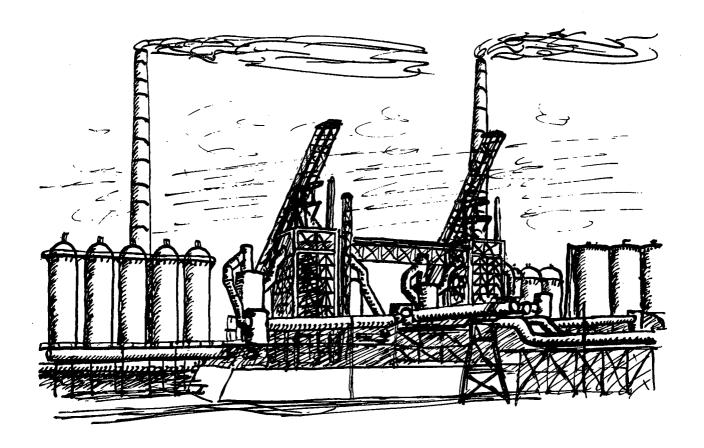
Der aus den Veredelungsstätten kommende flüssige Stahl wird mittels Gießpfannen in Formen gegossen, die man dort "Kokillen" nennt. Nach dem Erkalten wird der Stahl in "Brammen", die den oben beschriebenen "Masseln" ähnlich sind, dem Walzwerk zur Weiterverarbeitung zugeführt.

Von der Hochofen- über die Veredelungsanlage kommt man dem Materialfluß folgend zum Walzwerk. In einer kaum abzusehenden Halle, in der es zwar ungewöhnlich. heiß, aber nicht so laut wie in den vorhergehenden Betrieben ist, stehen an der einen Seite die Tieföfen, in denen die "Brammen" wieder in Weißglut gebracht werden. Von dort gelangen sie auf die Walzstraße, einer langen Anlage mit unzähligen Rollen und Walzen, die sich geheimnisvoll nach unerforschlichem Ratschluß bewegen. Hier wurde der glühende Klotz hin- und hergewalzt und dabei immer länger und dünner, bis zum Schluß ein Profil von der Straße kam, das zwar kein Spantprofil war, aber doch gewisse Ähnlichkeiten aufwies. Das Werkstück hatte noch etwa 500°C und mußte nach der Tortur erstmal im Freien abkühlen. Überrascht war ich von der Geschwindigkeit, mit der Draht gewalzt wurde. Ich hörte, daß der Draht mit 36 std/km aus der Maschine schießt.

Ich nahm noch Kenntnis davon, daß in demselben Betrieb auch Zement — nebenbei versteht sich — aus Thomasmehl gewonnen wird. Auch die mir mit einem gewissen Stolz gezeigten Wohlfahrtsräume des Betriebes konnte ich bewundern. Ich sah große helle Waschräume, die mehr an eine Badeanstalt als an ein Hüttenwerk erinnern. Die große Unfallstation scheint überflüssig zu sein, da infolge eines interessanten Verfahrens zur Unfallverhütung kaum Betriebsunfälle vorkommen.

Gegen Abend waren wir durch das Werk, und ich konnte endlich tief Luft holen nach all den neuen Eindrücken.

Reimund Reich



Vom Einbaum zum Supertanker

Von Reimund Reich

(4. Fortsetzung)

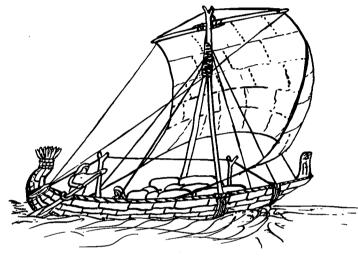
9. Zwischenbilanz. Das Schiff in geschichtlicher Zeit.

Wir hatten uns in der bisherigen Betrachtung mit dem Ursprung des Verkehrs auf dem Wasser, den ersten Schiffen und ihren verschiedenen Formen, kurz mit der Vorgeschichte des Schiffes beschäftigt. Dabei waren wir schon auf den in unserem Thema angesprochenen Ausgangspunkt der Entwicklung zum Supertanker gestoßen: den Einbaum. Wir erinnern uns, daß das Schiff beim Eintritt in die eigentliche Menschheitsgeschichte schon einige der wichtigsten Merkmale aufweist, die auch noch der Supertanker zeigt. Die zuletzt betrachteten Schiffe, Einbaum, Schilfboot, Kanu und Kajak sind länglich, vorn und hinten laufen sie spitz zu und sie sind hohl. Auch zwei wichtige Antriebsarten für das Wasserfahrzeug - wenn man die Strömung einmal ausnimmt - hatten wir schon bei den vorgeschichtlichen Schiffen gefunden: Einsatz der Menschenkraft durch Staakstange, Paddel, Ruder oder Riemen und Ausnutzung der Windkraft durch das Segel. Diese Merkmale sollten fast 5000 Jahre die unveränderliche Grundlage allen Schiffbaus bleiben und sind sie zum Teil ja noch heute. Erst innerhalb der letzten 200 Jahre haben sie eine wesentliche Erweiterung durch den mechanischen Antrieb, durch die Stahlbauweise und im Zusammenhang damit die Möglichkeit, erheblich größere Fahrzeuge zu bauen, erfahren. Die Elemente des vorgeschichtlichen Einbaums sind zwar bis ins 18. Jahrhundert auf die mannigfaltigste Art und Weise abgewandelt und variiert worden, sind sich aber im Prinzip gleichgeblieben. Erst die Erfindung mechanischen Antriebs mit Dampfmaschine, Turbine und Motor und die Stahlbauweise haben, wie gesagt, dem Schiffbau ganz neuartige und, wie es scheint, unbegrenzte Entwicklungsmöglichkeiten geschaffen.

Bevor wir uns diesem bedeutenden Einschnitt im Werden des Schiffes zuwenden, sollen die Wandlungen der schon aus der Vorgeschichte bekannten Merkmale in der fast 5000 jährigen Geschichte verfolgt werden.

10. Die ägyptische Seeherrschaft

Von den vorgeschichtlichen Wasserfahrzeugen auf dem Nil, dem Schilffloß und dem Schilfboot war bereits die Rede. Die sehr alte Kultur der Ägypter erlaubte uns, das Schiff anhand von Abbildungen, die sich bei Ausgrabungen alter Kulturstätten fanden, weit zurückzuverfolgen. Mit dem Beginn des dritten Jahrtausends vor der Zeitwende tritt die Menschheit nach der herrschenden Auffassung gelehrter Leute in die Geschichte ein. Aus dieser Zeit sind die ersten schriftlichen Zeugnisse erhalten. In Agypten, das für den Schiffbau des nahen Ostens und Europas bahnbrechend war, finden wir zur selben Zeit schon Seeschiffe. Sie glichen zwar äußerlich noch den Schilfbooten, waren aber schon aus einem neuen Material und in noch nicht dagewesener Art zusammengesetzt. Das Schilf hatte sich offenbar trotz der Bespannung mit einer Außen-"Haut" als zu feucht und wahrscheinlich als zu wenig haltbar für die Seefahrt erwiesen. Auf der Suche nach einem neuen Material fanden die alten Ägypter, lange bevor sie aus dem Libanon an der Ostküste des Mittelmeeres lange Zedernplanken einführten, nur ihre knorrigen aber zähen Akazien und Sykomoren. Diese kleinen und unregelmäßig gewachsenen Bäume, die zur Herstellung langer Bretter und Planken vollkommen ungeeignet waren, ergaben bestenfalls kleine Brettchen, kaum länger als einen halben Meter. Doch das bedeutete für die findigen Nilbewohner um so weniger ein Hindernis, als sie wegen der nassen Füße in ihren Schilfkähnen wahrscheinlich alle schon Rheuma hatten. Und dann lockte die Ferne, mit all ihren Reichtümern, die zu Fuß durch die Wüste so schwer zu erlangen waren. Sie hefteten also die kleinen Brettchen mit Holznägeln oder Dübeln aneinander, "wie die Ziegel eines Hauses", so berichtet der griechische Geschichtsschreiber Herodot zwei Jahrtausende später darüber. Im Prinzip also ähnlich den Außenhäuten unserer heutigen Stahlschiffe, aber mit einem entscheidenden Unterschied. Die Stahlplatten unserer Schiffe werden auf die vom Kiel gestützten Spanten geheftet. Die ägyptischen Seeschiffe hatten aber weder Kiel noch Spanten. Die Außenhaut aus zusammengenagelten Brettchen wurde am Schergang, wie wir sagen, durch ein starkes

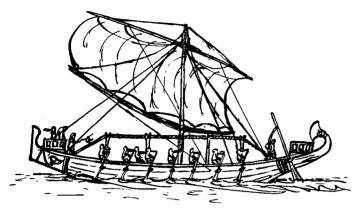


Levantelahrt in Ziegelbauweise und mit Bockmast vor 5000 Jahren

Seil zusammengehalten und erhielt ihre Stabilität durch ein Sprengtau, wie wir es schon bei den Schilfbooten kennengelernt hatten.

Nach einer Abbildung aus der Blütezeit ägyptischer Seeherrschaft um 1500 v. Chr. waren die Seeschiffe schätzungsweise 30 m lang und mit einer Besatzung von 40 Leuten vor allem zum Rudern bemannt. Angetrieben wurden diese ersten geschichtlichen Fahrzeuge aus Holzplanken wohl zunächst mit Paddeln, dann aber auch mit Riemen, die ähnlich wie bei unseren Ruderbooten an der Außenseite befestigt waren. Der Wind wurde durch ein rechteckiges Segel ausgenutzt, das früher nur an der oberen Kante mit einer Rah versehen war, die an einem zweibeinigen Bockmast befestigt wurde. Zur Vereinfachung der Segeleinstellung wurde schließlich auch an der unteren Kante eine Spiere angebracht, so daß das Rahsegel immer ausgebreitet war. Wir erkennen hierin unschwer den Vorgänger des Lateiner- und schließlich des Gaffelsegels, das noch heute vor allem auf Jollen als sehr brauchbare Takelage gefahren wird. Abgesehen davon war das rechteckige Ragsegel bei den Wikingerund Hanseschiffen und noch bis in unser Jahrhundert hinein auf den großen und kleinen Windjammern das gebräuchlichste Mittel zur Ausnutzung der Windkraft. Da mit dem zweibeinigen Bockmast nur achterlicher Wind gebraucht werden konnte, die Ägypter aber auf ihren weiten Seereisen in alle Himmelsrichtungen auch häufig seitlichem Wind ausgesetzt waren, sannen sie auf Abhilfe; denn der Wind war damals schon billiger als die Menschenkraft. Das Ergebnis war der einbeinige Pfahlmast, der durch zahlreiche Seile, Stage und Pardunen genannt, abgestützt wurde, und ein Anbrassen, eine seitliche Einstellung des Segels ermöglichte wie beim Kreuzen der Segelboote noch heutigen Tags auf der Elbe.

Die ägyptischen Seeschiffe wurden zuerst mit einem Paddel gesteuert. Später übernahmen die Steuerung, die von Anfang an im Heck des Schiffes lag, drei besonders lange an der Außenhaut befestigte Riemen, die sogar



20 to, 14 MS/40m², Balance-Ruder, Aussichtskanzel, absolut sicherer Kollisionsschutz durch magisches Auge, um 1500 v. Chr.

schon mit einer Art Ruderpinne bedient wurden. Erwähnenswert an den Schiffen ist noch je eine Plattform am Bug und Heck für die Schiffsführung mit einer richtigen Reling. Man kann in diesen Plattformen Back und Schanz erkennen, wie sie dann besonders bei den Koggen auffallen, aber auch bei den Seglern bis ins 18. Jahrhundert und noch heute vielen unserer Frachtschiffe eigentümlich

sind. Was unseren Schiffen allerdings in der damaligen Bedeutung fehlt, ist das am Bug angemalte Auge, das dafür zu sorgen hatte, daß das Schiff weder kollidierte noch auf Schiet lief. Die Aufgaben von Steuerleuten, Kanal- und anderen Lotsen sollten damals von dem Schiff selbst mit Hilfe dieses magischen Radarersatzes übernommen werden. Vermutlich funktionierte dieses Hilfsmittel schon damals nicht immer. Daß die Alten ebenso wie alle anderen Dinge auch ihre Schiffe für belebt hielten, scheint neben dem Auge auch die Form des Hecks zu zeigen, das einem Fischschwanz ähnlich war. Sie sahen ihre Wasserfahrzeuge offenbar als beseelte Fischwesen an und gestalteten sie äußerlich danach.

Werfen wir schließlich einen Blick darauf, was die Ägypter mit ihren Schiffen geleistet haben. Es ist bekannt, daß Agypten seit dem Beginn des dritten Jahrtausend v. Chr. die Länder um das östliche Mittelmeer beherrschte. Das geschah, da der Landweg sehr lang und wegen der Wüste nicht immer der bequemste war, auch mit Schiffen, mit einer bedeutenden Kriegs- und Handelsflotte. Diese hatte die Aufgabe, Waren aus den beherrschten Gebieten und aus anderen fernen Ländern eingehandelte Güter nach dem Nilland zu schaffen. So führten sie aus dem Libanon Holz vor allem für den Schiffbau ein. Von den beiden großen Inseln im östlichen Mittelmeer Zypern und Kreta holten sie Schmuck, Gold, Silber, Kupfer und Waffen. In ihrer Blütezeit gelangten sie sogar durch das Rote Meer bis an die Ostküste Afrikas, wo sie Weihrauch, Gold. Elfenbein und andere tropische Erzeugnisse gegen Getreide, Glaswaren und Schmuck eintauschten. Auf diese Weise lernten andere aufstrebende Völker wie die Kreter, Griechen und vor allen die Phönizier den Schiffbau kennen und konnten, als die ägyptische Herrschaft zu Beginn des ersten Jahrtausends zusammenbrach, die Seeherrschaft über das Mittelmeer übernehmen.

Soldaten wollen keinen Krieg

f Alle Reden, Zeitungsartikel und Flugblätter, die raffiniert aufgemacht gegen die Wiederbewaffnung losgelassen werden, enthalten immer wieder das Argument: Das führt zum dritten Weltkrieg! In schauerlichen Visionen werden der Schrecken und das Inferno kommender Atomschlachten heraufbeschworen und am Schluß die Folgerung gezogen: die deutsche Wiederbewaffnung führt haargenau in den Atomkrieg. Ich will davon absehen, daß diese Schockpropaganda auch von Menschen gemacht wird, die dem Grauen des zweiten Weltkrieges in Arosa und Florida ausweichen konnten und sich Aufenthalte unter Palmen und Zypressen unter der südlichen Sonne verschrieben. Wir mußten unterdessen in Morast, in schneidender Kälte oder in der Hölle der Bombenteppiche unsere Zeit durchstehen. Die "Heimkehrer" aus Arosa und Florida sind kaum die geeigneten Propheten für oder gegen eine Wiederbewaffnung. Nur der kann gültig über etwas aussagen, der es selbst erlebt und erlitten hat.

Aber das spielt doch schon keine Rolle mehr. Es wird und wurde ja so viel geredet und geschrieben, bedenkenlos und hemmungslos "enthüllt", aufgeklärt und "Wahrheiten" kolportiert, die sich im Laufe der Zeit so schnell verbrauchten, daß am Ende keiner mehr weiß, wo eigentlich oben und unten ist. Aber so kommt es, daß in Aufwärmung ältester 1918-Kamellen schließlich die Wiederbewaffnungskampagne zu einer Hetze gegen die ehemaligen Soldaten schlechthin wurde. Einem Teil der deutschen Jugend erscheint ja bereits der Obergefreite als Vertreter des blutigen Militarismus und die Offiziere allesamt als kriegstreiberische Burschen, die nichts anderes mehr im Kopf haben, als nur sich hellaufjauchzend in die Massenschlacht zu stürzen oder noch besser, andere hineinzujagen. Angesichts so viel boshaft mensch-

licher Dummheit möchte man beinahe an der Bibel zweifeln. Denn diesen Armen im Geiste wird kein Himmelreich! Soldaten haben noch nie Kriege entfacht. Sie sitzen nicht an den grünen Konferenztischen, an denen Schicksal gespielt wird. Soldaten rufen auch nicht zum Krieg, sondern sie werden gerufen. Dann allerdings fahren, reiten oder fliegen sie in den Tod und sind auch bereit zu sterben, weil sie glauben, der Heimat und den Ihren das Grauen zu ersparen, durch das zu gehen sie vom Schicksal gezwungen wurden.

Alle befehlen den Soldaten die Treue und die Tapferkeit. Der Kaiser hat sie befohlen, die Republik befahl sie. Die Diktatur bestand darauf. Und siehe da, wer will es leugnen, daß die Demokratie auf die Tapferkeit und die Pflichterfüllung genau so großen Wert legen muß wie alle vorhergehenden. Die Last der Verantwortung der in die Enge geratenen Politik und Diplomatie wird dann von heute auf morgen auf die Schultern der Offiziere und Generale geschoben, die zusehen müssen, wie sie mit der Katastrophe fertig werden. Geht es gut, dann hat die politische Staatsführung gesiegt. Geht es schief, dann sind es die Soldaten, die im Handumdrehen zu "Kriegsverbrechern" werden. Die menschliche und politische Gemeinheit erweist sich dann als grenzenlos.

Vielleicht ist es notwendig, gerade deshalb in diesen Tagen klipp und kar auszusprechen: der irrt, der glaubt, daß die ehemaligen Soldaten einen Krieg haben wollen! Ganz im Gegenteil! Unser Bedarf ist hinreichend gedeckt. Unter diesem Gesichtswinkel sollte man die Wiederaufrüstung betrachten.

Und noch eins: sollen wir nicht wie jeder andere Staat das Recht haben, uns notfalls zu verteidigen?

Wetegrove

Freiheit mit 904 Kilohertz

U ber den Begriff "Freiheit" ist so viel geschrieben worden, daß es für viele schon lästig ist. Das merkwürdigste daran ist, daß fast jeder etwas anderes darunter versteht. Sicher ist nur so viel, daß eigentlich nur die jeweiligen Regierungen etwas Authentisches darüber zu sagen wissen. Und auffällig ist, daß viele Menschen mit ihrer Freiheit so wenig anzufangen wissen, daß sie sie wie lästiges Gepäck an der Aufbewahrung abgeben. Sie schließen sich irgendeiner Organisation an, die dann alles für sie regelt, einschließlich des Denkens. Das besorgt die betreffende Organisation. Der Einzelne braucht nur noch das nachzuplappern, was ihm andere vorreden, und das zu tun, was andere ihm auftragen. Schön bequem ist das, nicht wahr? Noch bequemer ist es jetzt! Neuerdings kommt nämlich die Freiheit mit 904 Kilohertz aus Magdeburg. Dort steht ein Sender, der alles Notwendige regelt. Da kann man erfahren, wie schrecklich es in der Bundesrepublik ist und wie schön frei man drüben in der DDR leben kann. Außerdem erfährt man, daß die Bevölkerung bei uns sehr empört war über das KPD-Verbot. Auch unsere DW ist schon mehrfach erwähnt worden.

Erstaunlich, daß man drüben wagt, uns etwas von Freiheit zu erzählen, während man gerade dabei ist, "umzusortieren". Jetzt werden doch gerade die aus den Gefängnissen entlassen, die irgendwie das Mißfallen des "großen Führers der Völker Stalin" erregt hatten. Dafür werden ersatzweise diejenigen "eingebunkert", die damals die anderen auf Veranlassung von "Väterchen Stalin" im Namen von Frieden und Freiheit hinter Schloß und Riegel gebracht hatten. Wenn jemand versehentlich hingerichtet worden sein sollte, wird er rehabilitiert und erhält nachträglich ein Staatsbegräbnis. Eine seltsame Freiheit!

Wie wir übrigens in der letzten Ausgabe unserer Werkzeitung schon befürchteten, hat es sich in Pankow herumgesprochen, daß bei uns die Stifte militärisch geschliffen werden sollen. Es ist zwar Unsinn, Das wissen die Leute drüben auch. Aber, man kann damit so schön Propaganda machen und seine eigene "Volksarmee" und sonstige Einrichtungen rechtfertigen. Der Schweriner Volkszeitung haben wir die nachstehende Zeichnung entnommen.

Mit militärischen Kommandos, Hinlegeübungen und Kriechen auf allen vieren geht morgens der "Frühsport" der 15- und 16-jährigen Lehrlinge aus der Lehrwerkstatt der Hamburger Deutschen Werft vor sich. Oft müssen die Lehrlinge 15mal den 400 Meter langen Sportplatz durchmessen. Das wird in einer Leserzuschrift im "Hamburger Echo" mitgeteilt.



"Was? Du kannst nicht mehr? Das ist offene Meuterel. Noch dreimal über den Platz, damit du dich daran gewöhnst."

Die armen, armen Lehrlinge bei uns!

Aber nur keine Sorge! Wenn auch nur ein Körnchen Wahrheit an der Geschichte wäre, hätten schon beherzte Bundesbürger für eine Anfrage im Bundestag gesorgt, damit etwa wieder aufkommender "Militarismus" im Keime erstickt wird. Wie ernst man hier den Kampf gegen den Militarismus nimmt, geht schon daraus hervor, daß besonders eifrige Bezieher der Freiheit mit 904 Kilohertz in größeren Rudeln einzelne Bundeswehrsoldaten zusammengeschlagen haben, weil der Anblick der Soldaten für sie eine Provokation sei, wie sie sagten. Das nenne ich Freiheit!

Ja, und wie sieht es in der DDR aus? — Sollen die Bilder sprechen!



Brust raus, Genossen! Vorbeimarsch der Führer von Kampfgruppen in Schwerin im Tempo 114.



Hier marschiert die Betriebskampfgruppe des S. M. Kirow-Werkes durch Leipzig. Die Maschinenpistolen sind - wie sollte es anders sein - russisch.

Man kann über die politische Zweckmäßigkeit der Aufrüstung denken wie man will, die Achtung vor dem Menschen in der Bundeswehruniform muß von jedem verlangt werden. Es ist bedauerlich, daß der Streit der Meinungen sich auf dem Rücken der Soldaten austobt. Für den heutigen Soldaten ist es ohnehin nicht leicht, seinen Dienst zu tun, nachdem der deutsche Soldat des letzten Krieges alle nur erdenklichen Diffamierungen über sich ergehen lassen durfte, die ja auch heute noch nicht vollständig beseitigt sind.

Wollen wir hoffen, daß die Wiedervereinigung bald kommt! Damit wir nie Gefahr laufen, daß Deutsche auf Deutsche schießen!

Soll die Werft Jugendarbeit leisten?

Die Werft zählt eine nicht geringe Anzahl von Jugendlichen zu ihren Mitarbeitern, die, wie jeder andere, in der täglichen Arbeit ihren Mann stehen. Sie sind oft schwer in der Menge der Älteren zu erkennen, weil ihre Gesichter im Overall älter erscheinen, als sie in Wirklichkeit sind

Soll und kann sich die Werft bei der Fülle an Art und Aufgaben um diese Jugendlichen kümmern oder nicht? — Eine Frage, die die einen gewiß mit Nein beantworten; denn wo kämen wir denn da hin? — Wir haben Schiffe zu bauen und sind weder ein Jugendbund noch eine Fürsorge- und Wohlfahrtseinrichtung. Das ist alles Privatsache, auch Jungsein! Schließlich haben wir kein Recht, uns in die Privatsachen jedes einzelnen zu drängen oder ihm sogar seine persönlichen freiheitlichen Rechte zu begrenzen. Soweit die eine Ansicht.

Auf der anderen Seite sind bei uns Jugendfragen, die jede Zeit hatte und immer haben wird, zum "Halbstarkenproblem" gemacht worden,' weil der Staat (das sind wir alle) und die Älteren den Kontakt zur jungen Generation verloren haben, diese Jugend nicht ernstnehmen, ihr keine Aufgaben, Ziele oder Leitbilder setzten, weil ihre Auffassung von der Demokratie selbst so lückenhaft und traditionslos ist, daß wir Freiheit mit Bindungslosigkeit verwechselten, ohne zu begreifen, daß freiwilliger Dienst an und in einer Gemeinschaft vornehmste Pflicht jedes einzelnen sein müßte.

Eine Zeit, die selbst um ihr Gesicht ringt, die ohne Ideale ist, kann auch keine andere Jugend haben; denn das Generationsproblem läßt sich nur mit den Generationen, nicht gegeneinander lösen. Und die Jungen selbst? — Wie

sehen sie aus? — Was liegt hinter ihnen? — Da spricht man von Frühreife, von Geltungsbedürfnis als Folgeerscheinungen einer Zeit, die ohne Autorität lebt. Sie sind körperlich fertige Menschen, geistig häufig noch Kinder. Die Fachleute sprechen von überhöhtem Längenwachstum und zurückgebliebenem Nervensystem. Ihr Gesundheitszustand ist — entgegen allen Pressemeldungen - nicht konstant. Es sind Kriegskinder, die ohne geordnetes Elternhaus herangewachsen sind und heute oft ohne Eltern — allein auf sich gestellt — oder bei Verwandten leben. Ihre Schulbildung ist durch die Kriegsjahre mehr als lückenhaft geblieben. Jetzt stehen sie unter uns und arbeiten, um zu leben, oft noch aus der Ostzone geflohen, weil sie die Unfreiheit und Doktrin des Kommunismus nicht ertragen. Ihre Eltern blieben drüben, sterben dort vielleicht, ohne sie wiedergesehen zu haben. Sollte man in dieser gegenwärtigen schwierigen Lage, die wirklich kaum eine geschichtliche Parallele hat, nicht alle geeignet erscheinenden Möglichkeiten zur Hilfe und Weiterbildung der Jugendlichen auf der Werft ausschöpfen? - Denn die Jungarbeiter von heute sind unsere Mitarbeiter von morgen. Freilich bemühen wir uns nach Kräften um unsere Jugendlichen: Meister, Ingenieure, Arzt, Sozialabteilung, Betriebsleitung und Betriebsrat.

Die Fragen um unsere Jugendlichen sind nicht zuerst eine Geldfrage, sondern vielmehr eine Frage der Koordinierung der bestehenden Einrichtungen und der Zusammenarbeit aller Verantwortlichen. Die Jungarbeiter der Werft sollten aber zu ihren Fragen selbst einmal Meinungen äußern; denn ein Meinungsaustausch miteinander kann nur förderlich sein.

Aus dem Betriebssport



Während des Winterhalbjahres wird der Sportgemeinschaft und allen denen, die Freude an sportlicher Bewegung und Gemeinschaft haben, eine Halle in Werftnähe zur Verfügung stehen. Das bedeutet, daß sich alle Spieler und Leichtathleten über Winter durch Konditionstraining in der Halle für die kommenden Spiele und Kämpfe in Form halten können. Gedacht ist an jede Form der Körperschule, des Boden- und Hindernisturnens, der Ballarbeit und der Hallenspiele. Vielleicht kommen sogar ein paar unentwegte Geräteturner zusammen? —

Zunächst ist je ein Abend in der Woche für Männer und männliche Jugendliche (Dienstag) und für Frauen und Mädchen der Werft (Donnerstag) vorgesehen.

Es gibt für Frauen und Mädchen der Werft kaum eine bessere Art der Gesunderhaltung und des Ausgleichs gegen jahrelange einseitige Belastung des Körpers durch die berufliche gleichförmige Arbeit (man denke nur an die ständige Sitzarbeit im Büro) als eine frische, völlig zwanglose auflockernde Körperschule, als Schwimmen oder das Spiel. Das wissen nur nicht alle und sind nicht immer ganz davon überzeugt. Weil man sich stets einen kleinen Ruck geben müßte, um es durchzuhalten. Aber alle Schlankheitskuren mit Pillen und Tee sind letztlich Geschäft mit dem Körper und der Gesundheit anderer. "Es würde manches besser gehen, wenn man mehr ginge", setzt ein altes Sprichwort dagegen. Darum sollten unsere Frauen und Mädchen von der Möglichkeit der natürlichen Bewegung Gebrauch machen, noch dazu die Halle eine Anlage für Korbballspiel (wir brauchen gar nicht "Basketball" zu sagen) enthält und damit eine ideale Möglichkeit für Mannschaftsspiele gegeben ist. Der freie Sonnabend alle 14 Tage könnte manchen der Betriebsgemeinschaft auf den Gedanken bringen, zum Schwimmen zu gehen, vielleicht auch Schwimmen zu erlernen. Bei genügender Beteiligung würde die Betriebssportgenieinschaft Organisation und Durchführung dieser Schwimmstunde übernehmen.

(Meldungen zur Teilnahme am Hallensport und Schwimmen im Sportgeschäftszimmer oder für Damen bei Frau Larssen, Tel. 527, erbeten.)

Im übrigen sind wir ganz gut vorangekommen. Es stehen uns jetzt drei Sportkameraden zur Verfügung, die die Berechtigung haben, die Ubungen für die Sportabzeichen abzunehmen. Über 20 Bewerber sind zur Zeit dabei, ihre Prüfungen für die Sportabzeichen abzulegen.

Nachstehend, wie üblich, die Spielergebnisse:

Fußball:

DW 1. — Allianz 1.	3:1
DW 1. — AEG Schiffbau 1.	1:2
DW 1. — NDR 1.	3:1
DW 2. — Hochhaus Res.	1:2
DW 2. — Nordbank 1.	1:5
DW 2. — Philips 2.	3:1
DW 3 DW 4.	2:2
DW 3. — OE 2.	4:5
DW Jugend — P & C Jugend	2:2

Handball:

DW 1. — Lufthansa 1.	10:5
Tischtennis:	
DW 1. — Thörl 1.	9:0
DW 1. — Commerzbank 1.	2:9
DW 1 Nordbank 1.	4:9
DW 1. — Sozialbehörde 1.	3:9
DW 2. — Pleuger 1.	9:6
DW 2. — Graph. Kunst 1.	9:1
DW 2 HEW 2.	6:5
DW 3. — Flügger 2.	9:3
DW 3 Wendton 1.	9:5
DW 3. — Sozialbehörde 4.	9:1
DW 3. — Haspa 2.	5:9
Kegeln:	
DW 1. — Philips Röntgenm. 1.	2298:2237
DW 1 DW 2.	2244:2211
DW 2. — Albingia 2.	2169:2176
DW 3. — Stockmann 2.	2138:2166
DW 3. — Philips Röntgenm. 3.	2077:2092
DW 4. — Albingia 3.	2140:2173
DW Rhst. 1. — Nordbank Harbg. 1.	2215:2197
DW Rhst. 2. — Südbank 2.	2057:2120

De Goarn

In Bloomgoarn ward dat nu langsom leer. De Roosen möt unbedingt kott sneden warn, sonst gifft dat in Freujohr kohle Stellen. De Dahlien hebbt bi den letzten Nachtfrost al'n ornligen Knacks afkregen, so dat dat mit dat Blöen vorbi is. Dat Krut kann nu afsneden un de Knollen utbuddelt warn. Wichtig is for'n gode Oberwinterung, dat de Knollen god afdrögt sind, eh se in den Keller leggt ward. De Roosen möt nu bi lütten anhüpt warn, dormit de Veredelung nich verfreert. Hochstammroosen ward ook am besten dohlleggt und ingroft. Trotzdem sünd dor Frostschäden nich immer ganz to vermeiden. Herbstastern un Chrysanthemen hebbt den Frost noch eben verdrägen kunnt. In Farf und Form sind de Chrysanthemen recht veelsiedig. In unsere Bloomgoarns hebbt wi meist de lüttblomigen Sorten.

De grootblomigen Chrysanthemen, de de Blomengeschäfte hebbt, ward von Garner dordorch trocken, dat blos een Oog ton Bleun kummt, alle annern Oogen ward utknepen. De grootblomigen Chrysanthemen möt tum Bleun Glasschutz hebben, weil de grooten Bloom Wind und Regen nich verdrägen dot. Eenige Züchter hebbt dorch Krüzungen de Form so verännert, dat de Bloom as Chrysantheme meist nich mehr to kennen is.

Düsse Sorten hebbt mehr Ähnlichkeit mit Anemonen oder Margareten, blots dat se veel grötter ward. 12—16 cm Dörchmesser is bi düsse Bloom keene Seltenheit. Ook de Farben sünd in alle möglichen Mischungen to hebben. Im Oogenblick gifft dat öber 6000 verschiedene Chrysanthemen.

De Obstbeum möt nu Liemringe hebben. Wo de Stamm uneben is, ward dat am besten mit Lehm egolisiert. De Liemringe möt unbedingt fast an den Stamm liggen. Ook de Boompöhl und Spaliere möt Ringe hebben, sonst is de ganze Arbeit zwecklos.

Steenobst und Beerenstrücker köhnt noch sneden warn. Mit Kernobst hett dat Snieden noch gode dree Monat Tied.

Veel Vergneugen in Goarn

Jan Suppengreun



WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25 jähriges Dienstjubiläum



Am 26. 9. 1956 feierte unser Meister Karl Kröger sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Die große Zahl der Gratulanten, die "Kuddl Blitz", wie unser Jubilar allgemein heißt, in seinem Büro aufsuchten, zeugt von seiner Beliebtheit. Im Juli 1929 ist er als Zimmermann zu uns gekommen. Sein Können, sein Fleiß und seine Gewandtheit hatten Karl Kröger sehr bald bekannt werden lassen. So kam er im November 1938 ins Baubüro, wo ihm die Aufsicht über die Arbeiten bei der Verlängerung der Kaimauern übertragen wurde.

Im Kriege wurden Meister Kröger weitere Aufgaben anvertraut. Sein Arbeitsgebiet war jetzt so umfangreich, daß er schnell arbeiten mußte, um alles zu schaffen. Er mußte blitzartig tätig sein. Aus dieser Zeit stammt sein zweiter Name: Kuddl Blitz.

1942 wurde er Meister im Baubetrieb. Später wurde er außerdem mit der Aufsicht über den Bau der Schnellbauhäuser betraut.

Und endlich übernahm er auch noch die Leitung des Landtransports.

Alles bewältigt er mit der Geschwindigkeit, die sein Spitzname ankündigt. Und immer ist er freundlich und gleichmäßig. Er ist ein Meister wie er sein soll.

Wir alle wünschen ihm, daß er noch viele Jahre in unserer Gemeinschaft tätig sein möge.



Paul Glienke E.-Schweißer 25. September 1953



Willi Hüttel Barkassenführer 10. Juli 1956



Willy Muffel Zimmermann 12. August 1956



John Corbelien Maschinist 7. September 1956



Johannes Staschen Schlosser 15. September 1956



Otto Krips Brenner 29. September 1956



Erich Kammann Schlosser 29. September 1956

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Brenner Günter Röhl mit Frl. Edith Weis am 25. 8. 1956 Tischler Ernst Alpert mit Frau Johanna von Schrag am 12. 9. 1956

Schlosser Hans-Peter Judeich mit Frl. Gretchen Schmidt am 15. 9. 1956

E'Schweißer-Anlerner Hubert Hanikel mit Frl. Ingrid Ternette am 17, 9, 1956

Helfer Albert Kazmierczak mit Frau Mariechen Geist am 22. 9. 1956

E'Schweißer-Anlerner Edmund Meinhardt mit Frau Helene Brodersen am 22. 9. 1956

Schiffbauhelfer Georg Ruchelka mit Frl. Gitta Czeplin am 22. 9. 56

S'zimmerer Georg Paukstadt mit Frl. Lieselotte Uhde am 29. 9. 1956

Brenneranlerner Egon Driesner mit Frl. Ursula Saggau am 29. 9. 1956

S'zimmerer Walter Michelsen mit Frl. Irmgard Rönnau am 29. 9. 1956

Kupferschmiedhelfer Lothar Völker mit Frl. Hertha Neumann am 29. 9. 1956

Kaufm. Angestellte Ilse von Eitzen mit Herrn Gerhard Riebesell am 10. 8, 1956

Brenneranlerner Herbert Krüger mit Frl. Hermine Krohn am 22. 9. 1956

Kaufm. Angestellter Georg Budach mit Frl. Wera Glaser am 29, 9, 1956

Kaufm. Angestellte Lisa Meylan mit Herrn Rolf Möllenberg am 2, 10, 1956

Kaufm. Angestellter Max Büttgenbach mit Frl. Luise Godan am 13. 10. 1956

Geburten:

Sohn:

Brenner Karl Decker am 4. 9. 1956
Maschinenbauer Siegfried Teichert am 10. 9. 1956
Kupferschmied Lothar Weller am 11. 9. 1956
E'Schweißer Werner Schütze am 14. 9. 1956
Schlosser Paul Meier am 14. 9. 1956
Haueranlerner Helmut Syperrek am 15. 9. 1956
Maler Heinz Ackermann am 17. 9. 1956
Nieter Alfons Jung am 20. 9. 1956
Tischler Gerhard Elias am 22. 9. 1956
Kupferschmiedhelfer Max Preller am 23. 9. 1956
Stemmer Oswald Mentzel am 24. 9. 1956
Transportarbeiter Werner Stoltze am 26. 9. 1956
Brenner Karl-Heinz Möller am 6. 10. 1956
Brenner Karl Ludwig am 8. 10. 1956
Tischler Werner Dalke am 8. 10. 1956

Bohrerhelfer Helmuth Engelbrecht am 8. 10. 1956

Tochter:

Schiffbauer Werner Prill am 8. 9. 1956
Kupferschmied Günter Bachmann am 10. 9. 1956
Schiffbauer Robert Tychsen am 13. 9. 1956
Hauer Wilhelm Strangalies am 13. 9. 1956
Maschinenschlosser Kurt Moser am 13. 9. 1956
Kranfahrer Ernst Ulm am 15. 9. 1956
Maschinenbauer Hinrich Barghusen am 20. 9. 1956
Anschläger Willi Versich am 23. 9. 1956
Schlosser Herbert Freese am 23. 9. 1956
Transportarbeiter Karl Steinmetz am 25. 9. 1956
E'Schweißer Götz Struck am 27. 9. 1956
Maschinenschlosser Hermann Schrieber am 3. 10. 1956
Kaufm. Angestellter Heinz Nowacki am 14. 9. 1956

Wir gratulieren!

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich der Betriebsleitung, den Meistern und allen Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank. Karl Kröger

Anläßlich meines Jubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.

John Corbelien

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

Erich Kammann

Das treue Gedenken, die Beweise der Liebe und Anteilnahme beim Heimgang unseres lieben Entschlafenen Hermann Hofmann sind uns ein Trost gewesen. Wir danken von ganzem Herzen.

Martha Hofmann, geb. Habekost Gert Hofmann

Für die mir erwiesene Anteilnahme beim Ableben meines Mannes danke ich der Betriebsleitung und den Kollegen herzlich. Elli Hoffmann



Zu meiner größten Freude haben sich weitere Belegschafter gefunden, die Bilder, die sie zu ihrer eigenen Freude malten, zur Veröffentlichung hergegeben haben. Heute haben wir den "Seeadler" unseres Taklers Masuhr, der früher als Matrose auf Segelschiffen die Weltmeere befahren hat, gebracht. Mit diesem Bild wird zugleich die Erinnerung an die Leistungen der Männer des "Seeadler" im ersten Weltkriege wieder wach.

Hoffentlich melden sich noch recht viele aus der Belegschaft, die eigene Bilder zeigen oder sonstwie über ihre Freizeitgestaltung berichten. Sicher ist da manche Anregung auch für andere zu finden.

Das erste verlängerte Wochenende haben wir hinter uns. Alle diejenigen, die ein Steckenpferd ihr eigen nennen, werden die neugewonnene Freizeit besonders dankbar begrüßt haben. Die freie Zeit kann sehr segensreich sein! Wir können wieder zu uns selbst finden, wenn wir sie richtig nutzen. Sonst ist die Gefahr groß, daß die Einteilung des vorhandenen Wochenlohns oder des Gehalts endgültig zusammenbricht. Ihr wißt ja alle, daß mit Hilfe der Abzahlungskäufe die allgemeine Verschuldung erheblich zugenommen hat. Wir haben damit nahezi amerikanische Verhältnisse erreicht. Es ist ja auch zu verlockend, sich kaum noch einen Wunsch versagen zu müssen. Man kann ja alles haben. Oft sogar ohne Anzahlung mit den sogenannten "bequemen" Raten, die einen nachher auffressen.

Damit soll übrigens nichts gegen wirklich notwendige Käufe gesagt sein. Es gibt Dinge, die einfach nicht zu schaffen sind, aber da sein müssen. Aber, Hand aufs Herz! Wer hat nicht schon etwas gekauft, was er sich durchaus verkniffen hätte, wenn Barzahlung gefordert würde? Da sind die Uhren und Ringe usw., die freitags von "hilfreichen" Händen angeboten werden. Und anderes mehr. Es wird ja alles so leicht gemacht! Na ja, Ihr kennt das ja alles selbst.

Inzwischen sind die Anfangsschwierigkeiten, die die Arbeitszeitverkürzung mit sich brachte, im großen und ganzen beseitigt. Auch die zweite Schicht braucht nicht mehr mit Grauen an das Ende der Schicht zu denken, weil der Abtransport im allgemeinen gesichert ist.

Nachdem die Fahrpreisregelung für den Süderelbeverkehr schon vorher erfolgt war, ist die Geschichte jetzt auch für das übrige Gebiet klar. Einzelheiten können im Lohnbüro und beim Betriebsrat erfragt werden. Bleibt noch zu hoffen, daß der gute Wille anerkannt wird,

Das wäre eigentlich alles. Vielleicht interessiert es Euch, daß unsere Kantinenverwaltung im Laufe der Zeit eine ganz nette kleine Sammlung seltenster Münzen zusammengebracht hat. Da sind türkisches Geld, finnische Münzen, französische Franken, Hartgeld aus der DDR usw. Mit all diesem Zeug wurde versucht, unsere Zigarettenautomaten zu überlisten. Neuerdings ist man daran gegangen, mit Hilfe von Draht zu Zigaretten zu kommen. Erstaunlich, wieviel Geist zuweilen darauf verwendet wird, kleine Vorteile zu erlangen. Und dann noch in der Arbeitszeit! Ubrigens, das Ganze ist natürlich strafbar! Es wäre doch schade, wenn sich daraus für die Betreffenden Konsequenzen ergeben sollten.

Und schließlich noch etwas für die, die es angeht! Laßt doch den Blödsinn mit der Verteilung verbotener Flugblätter sein! Das führt doch zu nichts. Wir wollen doch Gesetze, Verordnungen und Gerichtsurteile achten. Selbst dann, wenn jemand nicht damit einverstanden sein sollte.

Und nun wieder Schluß für heute!

Es grüßt Euch herzlichst

Euer Klabautermann



