

11/56

WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

# Volkstrauertag

Auch in diesem Jahre hat unser Volk am Volkstrauertag seiner Toten beider Weltkriege gedacht und in seine Gedanken alle die eingeschlossen, die für ihre Überzeugung gestorben sind. Viele, viele tausend deutsche Soldaten liegen in fremder Erde. Ihre Ruhestätten sind zum Teil noch ungepflegt, teils nach dem Ende des Krieges mutwillig zerstört worden. Überall soll aber Wandel eintreten. In Griechenland haben es jetzt junge Deutsche übernommen, unseren Toten würdige Friedhöfe zu schaffen. Hoffentlich kann unser Volk diesen Teil seiner Dankesschuld auch in den anderen Ländern recht bald abstaten.

Wir Lebenden müssen dem Opfer unserer Toten einen Sinn geben, indem wir für die Zukunft unseres Volkes arbeiten und zugleich die nochmalige Wiederholung eines Krieges verhindern. Dazu gehört aber auch, daß wir uns zu unseren toten Soldaten bekennen. Freuen wir uns über das Beispiel unserer Jungen in Griechenland.



*Kreuze beim Wehrmachtsfriedhof in Argos*



*Deutsche Jungen in Argos*

# WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

16. Jahrgang · Nr. 11 · 30. November 1956

## Was die letzten Wochen brachten

Als am 24. Oktober 1956 der Turbinentanker „Esso München“ nach erfolgreich erledigter technischer Probefahrt wieder an der Werft lag, verbreitete sich mit Windeseile die Nachricht über die ganze Werft, daß das Schiff am 26. Oktober im Freihafen an die Reederei, die Esso Tank-schiff-Reederei GmbH. in Hamburg, übergeben werden würde. Die gesamte Belegschaft unserer Werft, vom Vor-

stand bis zum jüngsten Lehrling, freute sich darüber, daß das Schiff, das uns wegen des Turbinengetriebes so viel Kummer gemacht hatte, nun endlich seiner Bestimmung übergeben werden konnte.

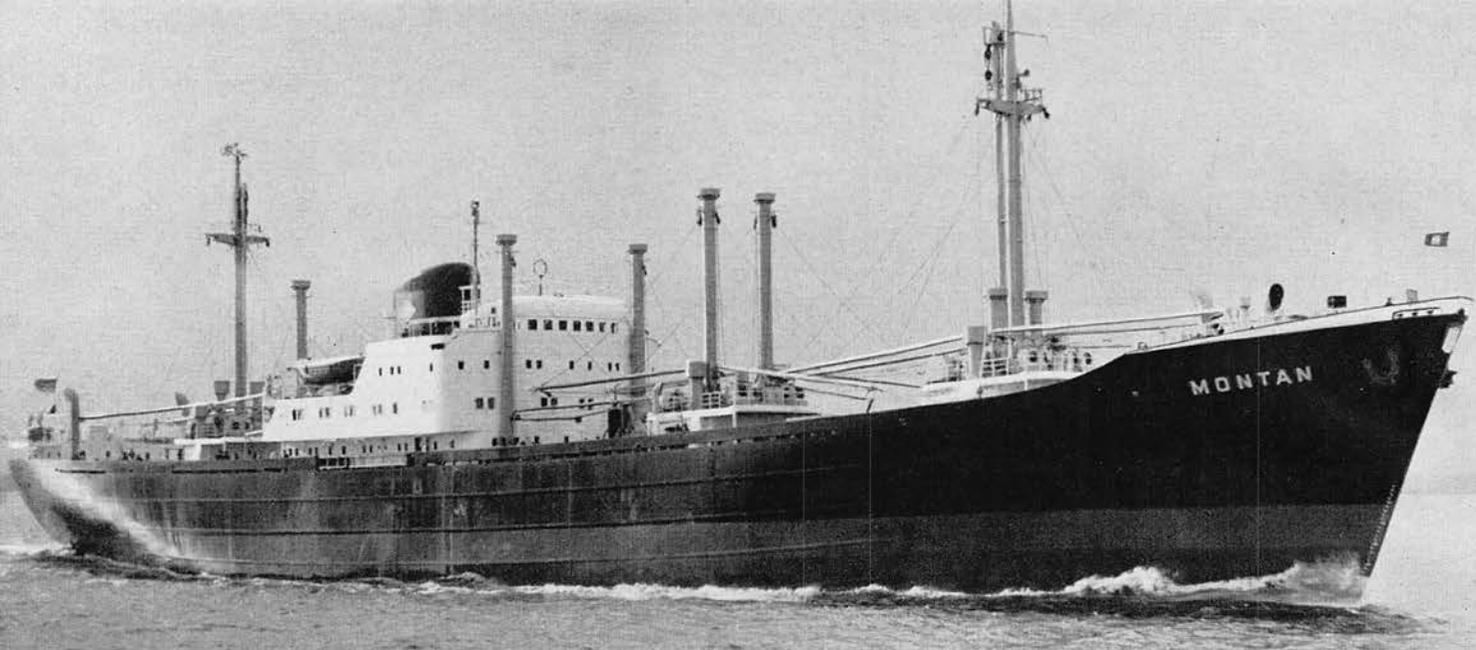
Während der letzten Maschinenproben vor der Probefahrt hatten einige humorvolle Betriebsangehörige im Maschinenraum eine Zeichnung angebracht, in der sie ihre Ahnung ausgedrückt hatten, daß die „Esso München“ wohl eines Tages zum Segler umgebaut werden müßte. Das hat sich vermeiden lassen. Das rund 27 000 t große Schiff ist auf seiner ersten Reise nach Sidon im Mittelmeer recht nahe an dem unruhigen Suezkanalgebiet vorbeigekommen. Inzwischen hat es seine jetzt besonders wertvolle Ladung bereits gelöscht.

Am 7. November 1956 fand die Probefahrt des Motorfrachtschiffes „Montan“ für die Reederei Ernst Komrowski statt. Sämtliche Erprobungen verliefen erwartungsgemäß, so daß das etwa 10 000 t große Schiff dem Reeder übergeben werden konnte. Die „Montan“ hat eine Zwischenreise nach Norwegen erfolgreich beendet und befindet sich jetzt im Liniendienst nach der Caribischen See.

Der 12. November 1956 brachte uns den Stapellauf des Motorfrachters „Har Carmel“, der für die Reederei „Cargo

*TT „Esso München“ auf der Unterelbe*





MS „Montan“ auf Probefahrt

Ships ‚El-Yam‘ Ltd.“, Tel Aviv, gebaut wird. Den Taufakt nahm Frau Recanati aus Tel Aviv vor.

Das 14 750 t große Frachtmotorschiff sieht z. Z. seiner Fertigstellung im Werfthafen entgegen.

Am 26. November 1956 fand der Stapellauf des Hinterschiffs Bau-Nr. 711 statt. Das Schiff wird nach seiner Fertigstellung das erste Schiff einer Reihe von zehn

34 500 t großen Erzschiffen für die Firma Transworld Carriers Inc., New York, sein.

Am 28. November 1956 fand die Probefahrt des Spezialschiffes statt, des Gipsfrachters „Gypsum Duchess“ (10 770 t) für die Panama Gypsum Company, Inc., New York. Auch dieses Schiff wurde von der Reederei noch während der Probefahrt außerhalb der Dreimeilen-Zone nach erfolgreichen Erprobungen übernommen.



Stapellauf der „Har Carmel“



Die Taufpatin, Frau Recanati mit Dr. Scholz. Im Hintergrund Gesandter Dr. Shinn

## Was die nächsten Wochen bringen sollen

Der für Ende November 1956 vorgesehen gewesene Stapellauf des Vorschiffs Bau-Nr. 692 (Reederei Rudolf August Oetker) ist auf den 10. 12. 56 verlegt worden. An diesem Tage werden unsere Rentner mit ihren Frauen unsere Gäste sein.

Es ist beabsichtigt, Ende Dezember 1956 die Probefahrt des Motorschiffs „Har Carmel“ (Stapellauf am 12. 11. 1956) stattfinden zu lassen.

# Das Nydam-Schiff | Von Wolfram Claviez

Das auf der Titelseite abgebildete Boot ist ein germanisches Ruderboot aus dem 4. Jahrhundert nach Christus, das um das Jahr 1860 in einem Torfmoor bei Nydam, etwa 30 km weit von Flensburg, zusammen mit anderen für die Erforschung der Frühgeschichte höchst bedeutsamen Funden ausgegraben worden ist. Wir werden auf Abmessungen und Bauweise dieses Schiffes im einzelnen noch zu sprechen kommen. Vorerst wollen wir versuchen zu begreifen, was es bedeutet, daß wir im Besitz eines mehr als eineinhalb Jahrtausende alten Bootes sind.

Dieses Fahrzeug, das in Schleswig aufbewahrt wird, ist das älteste, gut erhaltene Holzboot der Welt. Wir verdanken seine gute Erhaltung der konservierenden Wirkung des Moores. Es sind noch andere Schiffe in Mooren gefunden worden. z. B. in Hjortspring, Kvalsund, Leba, Danzig-Ohra, Baumgarth i. Westpr., Frauenburg am Frischen Haff und einigen anderen Plätzen. Zumeist waren solche Moore Opferstätten, an denen außer diesen Schiffen Waffen, Schmuckgegenstände und Gebrauchsgerät dargebracht wurden. In einigen Fällen läßt sich aus der Art der Funde schließen, daß diese Plätze durch mehrere Jahrhunderte hindurch kultische Stätten gewesen sein müssen.

Noch einem anderen alten Brauch verdanken wir die Erhaltung von frühgeschichtlichen Booten. Fürstliche Personen wurden oft in ihren Schiffen bestattet, und wie ja wohl überall in der Welt des Altertums, gab man ihnen kostbare Gegenstände mit auf die große Reise. Derartigen Grabfunden entstammen die schönen Schiffe von Tune, Gokstad und Oseberg.

Wir wollen heute versuchen, uns ein Bild von jener Zeit zu machen, in die uns diesmal der Moorfund von Nydam zufällig verschlagen hat. Wir wollen uns bemühen, Einzelheiten in große geschichtliche Zusammenhänge einzuordnen. Wir werden sehen, daß dieses 4. Jahrhundert, aus der das Boot stammt, offenbar die Zeit eines großen Umbruchs war, jene Zeit, in der sich die nordische Welt an die Erbe der Antike anzutreten. Daß es ein Wagnis ist, einen so bedeutungsvollen und langandauernden Prozeß auf eine kurze Formel zu bringen, versteht sich von selbst.

Wir müssen etwas weiter ausholen, um die Zusammenhänge zu verstehen. Man wird vielleicht fragen: Warum tun wir das? Was hat denn dieses Ruderboot mit den geschichtlichen Zusammenhängen zu tun? Die Antwort ergibt sich aus der Tatsache, daß kein noch so kleiner Fund aus den frühen Zeiten unwichtig ist für unsere Kenntnis der ersten Epochen unserer Kulturen. Das Bild, das wir uns von diesen Zeiten machen, ist gebaut aus 1000 Mosaiksteinen: Mündlichen Überlieferungen, alten Schriften, Runensteinen, bildlichen Darstellungen von primitiven Felsenzeichnungen bis zu kunstvollen Schnitzereien, sprachlichen Spurenresten in Ortsnamen, Funden von Waffen, Werkzeugen, Kunstgegenständen und so fort. Wir im Norden sind für die Kenntnis des Lebens unserer Vorfahren ganz besonders auf solche Funde angewiesen.

Über das Seewesen der Antike wissen wir ganz gut Bescheid. Aus Bildern, Reliefs und Beschreibungen haben wir eine ziemlich genaue Vorstellung von den Schiffen dieser Völker, aber erhalten geblieben ist uns nicht ein einziges. Bei uns im Norden ist es gerade umgekehrt. Wir kennen aus jener Zeit keine schriftliche oder bildliche Überlieferung, die uns mehr als ganz primitive Andeutungen vermitteln könnte. Dafür haben wir ein paar sehr schöne Originale, eben jene Bodenfunde, von denen wir sprachen.

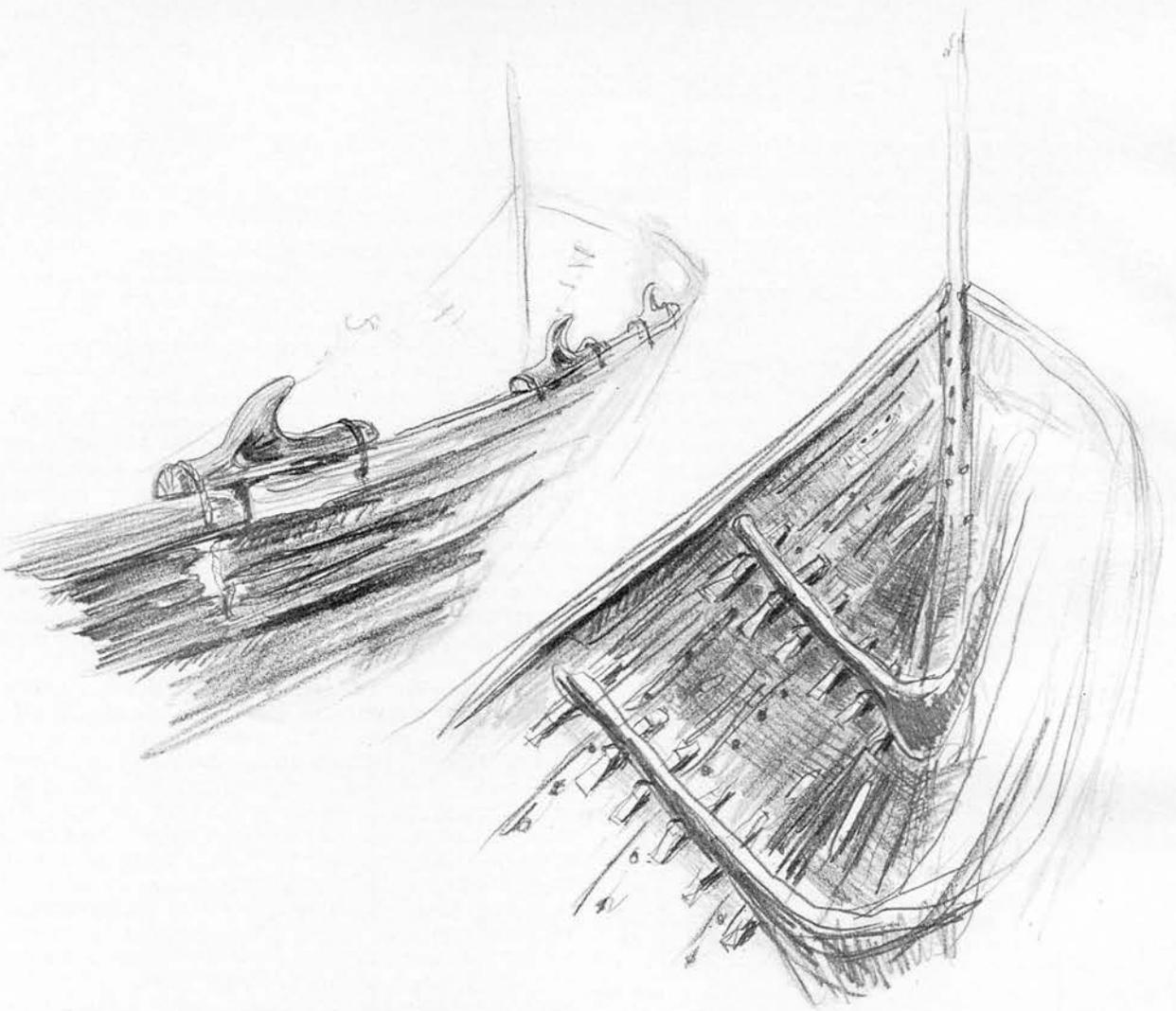
Richten wir unseren Blick einmal auf die Wikingerzeit, also auf das 8.—11. Jahrhundert, so finden wir in den Sagas, die uns mündlich überliefert sind, eine wertvolle Quelle für die Geschichtsforschung. Aus diesen zum Teil sehr nüchternen Berichten geht hervor, daß die Wikinger

schon in Amerika gewesen sind. Aber erst durch die Funde erhält das Sagenhafte historischen Charakter. Nachdem wir Schiffe der Wikingerzeit gefunden haben, wissen wir, daß solche Fahrten wirklich durchgeführt worden sind.

Das Nydam-Boot ist kein Wikingerfahrzeug. Wir werden bei der Beschäftigung mit diesem Schiff in eine Zeit zurückversetzt, die uns manches Rätsel aufgibt. Diese Zeit, ein halbes Jahrtausend vor Karl dem Großen, liegt weit vor dem Beginn einer eigentlichen deutschen Geschichte, die doch mit Karl — oder genauer: rund 100 Jahre später, mit der Teilung von Verdun im Jahre 843 — erst richtig beginnt. Was aber gemessen an der geschichtlichen Entwicklung des entstehenden deutschen Reiches noch graue Vorzeit war, ist für die Völker des Südens bereits Spätzeit gewesen. Ägyptens und Griechenlands große Zeiten waren längst vorbei, und das römische Weltreich stand vor dem Zusammenbruch. Diese Zeit um das 4. Jahrhundert nach Christus war die Epoche der größten Völkerbewegungen der Geschichte. Schon im 1. Jahrhundert vor Christi Geburt zogen die Kimbern und Teutonen aus ihrer germanischen Stammheimat, der jütländischen Halbinsel, südwärts. Sie leiteten die Völkerwanderung ein. Wären Sturmflut und Verheerung des Landes, wie man in Berichten antiker Schriftsteller lesen kann, die alleinige Ursache für ihre Abwanderung gewesen, dann wäre das noch kein Grund, daß auch andere Germanenstämme nach und nach aufbrachen. Vielleicht trat eine Klimaver schlechterung ein, oder man suchte fruchtbareres Land, vielleicht waren noch andere tiefgreifende Triebkräfte am Werke, — jedenfalls war bis zum 5. Jahrhundert ganz Europa in Bewegung. Heruler und Goten drangen bis zum Schwarzen Meer vor und von dort über den Balkan nach Italien und Spanien, die Vandalen machten sich aus ihrer Heimat zu beiden Seiten des Kattegats auf und zogen südwärts bis an die Alpen, dann westwärts bis in die Normandie und schließlich wieder nach dem Süden durch ganz Spanien bis nach Nordafrika. Burgunder, Sueben, Langobarden waren unterwegs nach dem Süden, und der Ausgangspunkt all dieser Bewegungen war der Ostseeraum. Mitten hinein in diese Völkerwanderung stießen um 400 die Horden der Hunnen; es war ein Einbruch von unbeschreiblicher Gewalt. Daß es den Germanen gelang, sie aufzuhalten und zurückzuschlagen, war entscheidend für den weiteren Verlauf der europäischen Geschichte.

Die Ausbreitung der Germanen über das ganze Festland zwischen Ostsee und Mittelmeer erfolgte nicht nur auf dem Landwege. Sie zogen von Meer zu Meer. In der Ostsee gab es schon im 3. Jahrhundert viele Seehandelswege und auch im Nordseegebiet muß es sie gegeben haben. Germanische Spuren in Britannien lassen darauf schließen. Es hat übrigens nicht weit von uns entfernt einen Wasserweg zwischen Nord- und Ostsee gegeben. Man fuhr die Eider hinauf bis zu deren Nebenfluß, der Treene, und dann dieses Fließchen weiter hinauf bis man nicht mehr vorwärts kam. Dort wurden die Boote etwa 20 km über Land gerollt und dann war man in der Schlei. Ausgrabungen und Überlieferung lassen an dieser Tatsache kaum einen Zweifel zu. Aber wann dieser Weg zuerst benutzt worden war, läßt sich nicht mit Bestimmtheit sagen. Vielleicht gab es ihn schon zur Zeit des Nydam-Bootes. Auf jeden Fall wurde er benutzt, als in den folgenden Jahrhunderten die Friesen, die nicht in den Strudel der Völkerwanderung mit hineingerissen worden sind, ihre Seehandelsbeziehungen ausbreiteten. Wir werden nicht fehlgehen in der Annahme, daß etwa die Vandalen und die Friesen ihre Fahrten in Schiffen unternommen haben, die dem hier besprochenen recht ähnlich waren.

Wann mag die germanische Seefahrt angefangen haben? Ich meine nicht die primitive Fortbewegung auf Flüssen und an Küsten, sondern die Eroberung der Hochsee. Der römische Schriftsteller Plinius spricht schon kurz vor der



Zeitwende von germanischen Flotten, von denen er jedoch nicht allzuviel hielt. Es werden nur Einbäume gewesen sein. Als die Germanen aber gelernt hatten, gute, aufgeplankte Schiffe zu bauen, wurden sie auch bald zur See eine starke Macht, denn gute Seeleute waren sie schon von Natur und Herkunft. Wir hören im 5. Jahrhundert schon von kriegerischen und Seeräuber-Unternehmungen gegen London und gegen Ansiedlungen an der französischen Küste. Solche Unternehmungen sind ohne vernünftige Schiffe überhaupt nicht denkbar. Wir wissen so gut wie gar nichts über diese Schiffe. Sicher sind es schon Segelschiffe gewesen, und sie werden mit den späteren Wikingerfahrzeugen große Ähnlichkeit gehabt haben. Zu der Frage, wie die Geschichtsforschung überhaupt diese frühen Seeunternehmungen beurteilt und ob Zusammenhänge mit der Wikingerzeit bestehen, zitiere ich eine Stelle von Zechlin: „... Freilich sollte man in solchen Seetaten, Seekämpfen und Raubzügen, die von den Römern als Akte des Piratentums betrachtet wurden, nicht ‚Wikingerbewegungen‘ und ‚Wikingerkriege‘ sehen und nicht von einer ‚westgermanischen Wikingerzeit‘ um 500 nach Christi sprechen. Statt so weit zurückliegende ‚Vorläufer‘ der Wikinger entdecken zu wollen, glauben wir vielmehr betonen zu müssen, daß der ‚Aufbruch des Nordens‘ ein Zeitalter charakterisiert, das durch besondere Ereignisse und Umstände bestimmt wird. Abgesehen von dem für jede historische Periodisierung geltenden Vorbehalt weiter zurückliegender Ursachenzusammenhänge wird man darunter jedoch eine verhältnismäßig begrenzte Epoche zu verstehen haben.“

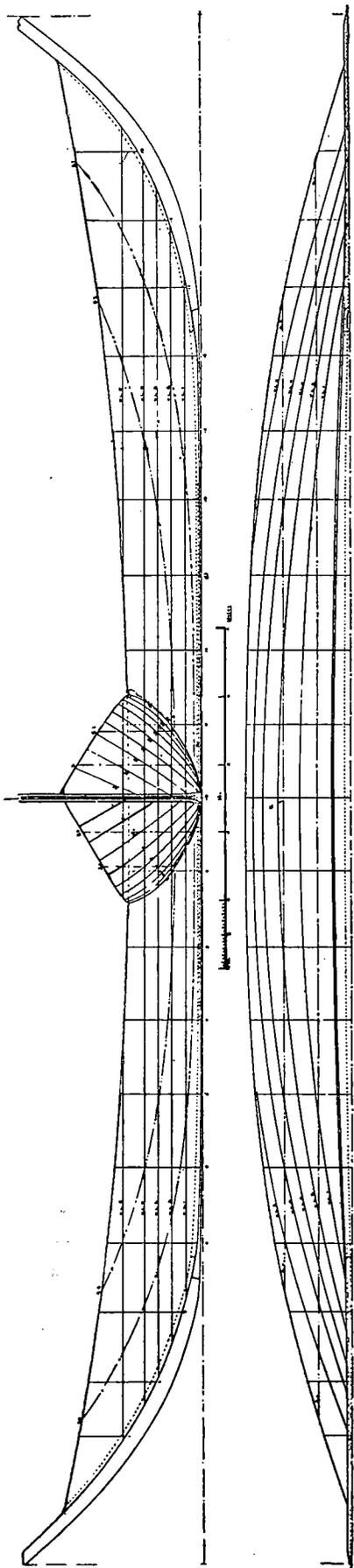
Haben wir bisher versucht, ein Bild von den Vorgängen in unserem Lebensraum zur Zeit vor etwa eineinhalbtausend Jahren zu entwerfen, so wollen wir jetzt kurz als Schiffbauer an das Boot herangehen, von dem wir aus-

gingen. Die Abmessungen sind bei dem Linienriß angegeben.

Wir wollen noch ein paar interessante Vergleichswerte hinzufügen. Die oben erwähnten Wikingerschiffe weichen in ihrer Länge vom Nydam-Boot kaum ab, aber sie sind breiter. Ich gebe ein paar L/B-Werte, die ich einer Veröffentlichung von La Baume entnehme. Das Verhältnis Länge zu Breite betrug bei den Schiffen aus

Gokstad . . . . .	4,66
Oseberg . . . . .	4,00
Tune . . . . .	4,60
Nydam . . . . .	6,50
Kvalsund . . . . .	6,37

Die größere Breite der Wikingerschiffe ist leicht zu verstehen. Ich sprach schon von den weiten Reisen, die sie machten, von ihren Kriegs- und Entdeckungszügen, auf denen sie ihre Familien und allerlei Viehzeug mitnahmen, und da kam es nicht nur auf Schnelligkeit, sondern vor allem auf Tragfähigkeit an. Da es Segelschiffe waren, auch auf Stabilität, die ja in der dritten Potenz der Breite wächst. Beim Nydam-Boot haben diese Faktoren nicht solche Rolle gespielt. Es war ein reines Ruderboot für eine etwa 45köpfige Besatzung, daher die schlankere Form. Einige Experten haben in sehr exakten Rechnungen nachzuweisen versucht, daß das Schiff überhaupt eine viel zu geringe Stabilität besaß und somit mit Ballast gefahren werden mußte. Als Beweis führen sie die Steine an, die bei der Ausgrabung im Boot gelegen haben. (Johannessen, Shetelig, Timmermann.) Mir ist immer nicht ganz wohl dabei, wenn man anfängt, bei Ruderbooten Stabilitätsrechnungen zu machen. Jeder Wassersportler weiß, daß bei Booten bis zu dieser Größe die Beweglichkeit der Besatzung das A und O ist, die statistische Stabilität dagegen eine untergeordnete Größe. Zumal bei solchen Tausendfüßlern mit 18 Riemen auf jeder Seite. Viel wich-



Nach H. Shetelig und Fr. Johannsen

Das Nydam Schiff Größte Länge 22,84 m. Länge über der Reling 21,38 m. Größte Breite 3,26 m. Tiefe von der Oberkante des Kiels 1,02 m

tiger sind Tragfähigkeit, Leichtigkeit und im Seegang der Freibord. All diese Faktoren werden durch den Ballast sehr verschlechtert. Ich persönlich kann mich daher der Ballasttheorie nicht ohne weiteres anschließen und möchte annehmen, daß man mit Hilfe der Steine lediglich das Boot im Moor versenkt hat. Daß es nämlich als Opferschiff im Moor versenkt wurde, darüber haben wir schon gesprochen. — Es waren 18 Ruderplätze auf jeder Seite vorhanden. Auf der Skizze 1 sind die sogenannten „Keipen“ zu sehen, die als „Dollen“ oder „Zepter“ benutzt wurden. Sie waren aus Astgabeln angefertigt und hatten eine Durchbohrung, in der man offensichtlich den Riemen festzurte, um das Verrutschen beim Rudern zu verhindern. Diese „Keipen“ sind 60—80 cm lang und auf dem Dollbord festgebunden. Das Steuerruder ist ein über drei Meter langer Riemen, der mit einem Tampen am Steven befestigt war.

Die Spanten waren keine gebauten noch gebogene, sondern gewachsene. In den scharfen Schiffsenden waren es Astgabeln, wie die zweite Skizze es andeutet. In der Mitte sind es große krumme Äste, aus denen die Spanten hergestellt wurden. Gewiß hat auch das Vorhandensein geeigneter Bauelemente die Abmessungen der Schiffe entscheidend beeinflusst. Unsere größte Bewunderung verdient die Beplankung. Es scheint, daß die oberste Planke aus zwei Stücken zusammengesetzt gewesen ist. Alle anderen Planken sind jedoch aus einem Stück, laufen also durch von Steven bis Steven. Die Holzbohlen, aus denen die Planken herausgearbeitet worden sind, müssen mindestens 10 cm dick gewesen sein. Man erkennt auf Abbildung 2 die Art, wie man die Planken mit den Spanten verbunden hat. Auf den Planken stehen aufrechte Klötze von etwa 40 cm Länge und etwa der Dicke der fertig bearbeiteten Planke, an die die Spanten angebunden wurden. Diese sogenannten „Klampen“ sind aus dem vollen Material herausgehauen worden. Die Stärke der ausgearbeiteten Planken beträgt im Durchschnitt  $2\frac{1}{2}$  cm. Schade, daß wir die Werkzeuge der alten Bootsbauer nicht kennen, mit denen sie dem harten Eichenholz zu Leibe gingen. Es waren bestimmt eiserne Werkzeuge, aber Eisen verrotet schneller als Bronze und man hat nichts gefunden. Die Planken waren an den Spanten festgebunden, aber untereinander waren sie in Klinkerbauweise mit eisernen Nietten befestigt. Getränkte Wollstoffe sorgten für die Abdichtung. Durch diese kombinierte Bauweise, genietete Planken und eingebundene Spanten, entstand eine Elastizität des Bootsgefüges, die die Schiffe auch im Seegang sehr brauchbar machte. In ihrer Elastizität lag gerade die Stärke dieser Schiffe. Der Kiel ist ein Flachkiel, eine besonders starke Planke, auf die die Steven aufgesetzt sind. Die Materialverschwendung beim Bau dieser Boote war natürlich ungeheuer. Man denkt vielleicht: Holz gab es genug, und so viele Boote werden es nicht gewesen sein. Aber dessen bin ich nicht sicher. Als Geiserich Italien von See her angriff und die römische Flotte zerstörte, bzw. sie zum Abfall brachte, mußte der römische Kaiser ganze Wälder des Appenin abholzen, um eine neue zu bauen. Ähnlicher Raubbau wurde später in Spanien getrieben, um Schiffe auf die Reise nach der neuen Welt schicken zu können. Darunter hat das Land heute noch zu leiden. Ein Gedanke befällt mich von Zeit zu Zeit immer von neuem, wenn ich an die großen Leistungen denke, die die Pioniere der Weltentdeckung von Bjarni und Leif bis Columbus und Magellan und viele andere große Männer vor und nach ihnen vollbracht und welche Gefahren und Strapazen sie überstanden haben. Wie viele mag es gegeben haben, die ausgezogen und nirgends angekommen sind, die vielleicht kurz vor dem Ziel und wegen eines lächerlichen Zufalls scheiterten oder irgendwo an fremden Gestaden verhungert, verdurstet, erfroren oder von Kannibalen totgeschlagen worden sind. Ihrer wollen wir hier einmal gedenken. Es mögen Tausende gewesen sein, die so spurlos verschwunden sind wie die unzähligen Schiffe des Altertums, von denen wir nur eine Handvoll wiedergefunden haben.

# Sprechen wir uns aus?

**Einstweilen wird gelebt —**

**was später kommt, ist unwichtig.**

1945 haben wir gesagt: „Wenn doch bloß erst die Knallerei ein Ende hätte!“

Der Landser dachte: „Wenn du hier nur mit heilen Knochen wieder herauskommst!“

Zu Hause gab es nur einen Wunsch: „Nur endlich einmal wieder eine Nacht ruhig schlafen!“

Dann wurde nicht mehr geschossen und Vater und Mutter haben wohl gesagt: „Wir wollten gern wieder manche Nacht in den Keller gehen, wenn nur unser Junge wiederkäme . . .“

1947 haben wir gesagt: „Eine Scheibe Brot, fingerdick mit Butter belegt, das möchte ich wieder einmal essen!“ Da sagte ein anderer: „Ach, Brot und Butter verlange ich gar nicht, aber daß man sich noch nicht einmal einen richtigen Pott Pellkartoffeln leisten kann . . .!“

Später, als wir wieder satt waren, sagten wir wohl: „Da liegt man nun in seinen besten Jahren krank. Wie gerne wollte ich wieder hungern, wenn ich dadurch gesund würde!“

1949 haben wir gesagt: „Ich laufe wie ein Lump auf der Straße umher. Diesen Anzug kann ich nicht mehr sehen!“ Und die Frauen bemerkten: „Man muß sich schämen!“

Als wir dann wieder einigermaßen eingekleidet waren, hat mancher für sich gedacht: „Alles, was ich besitze, kann mir genommen werden, wenn ich nur meine Frau und meine Kinder behalte . . .!“

1951 haben wir geschimpft: „Das Geld reicht vorn und hinten nicht. Der Teppich zerfranst, die Couch muß gepolstert werden, die Tapete ist schlecht, das Radio eine Katastrophe. Alles geht zum Teufel. Was soll bloß werden?“ —

Dann schafften wir alles: einen neuen Teppich, ein neues Radio, eine neue Couch. — Plötzlich wurde in Korea aus dem kalten Krieg ein heißer. Da bekamen wir Angst. Wir merkten, daß wir wieder etwas zu verlieren hatten.

1953 wurden wir ungeduldig: „Hinz und Kunz fährt nach Italien; unsereins hockt hier in seinen vier Wänden und kann sich nicht einmal ein Motorrad leisten. Es ist zum K . . .!“

Da kam eines Tages, — wir waren gerade von einer Urlaubsreise zurückgekommen — ein Brief aus der Ostzone. Eine Frau schrieb, ihr Mann sei abgeholt worden. Sie bekäme mit ihren drei Kindern keinen Pfennig. Ob wir vielleicht etwas Fett auftreiben könnten — HO-Preise könnten sie nicht bezahlen.

1955 waren wir neidisch: „48 hatten wir alle mit 40,— DM angefangen. Heute fahren schon einige schwere Wagen und bauen sich klotzige Villen. Wir aber werden unser Lebtage nicht aus dem Schlamassel herauskommen!“

So war das doch in den letzten Jahren? . . . und heute? —

Wir sehen, daß sich unsere Wünsche ständig steigern.

**Als der Krieg zu Ende war,**

verlangten wir bessere Nahrung.

**Als wir satt waren,**

wollten wir gut gekleidet sein.

**Als wir neue Kleidung hatten,**

störten uns die alten Möbel.

**Als wir wieder gemütlich wohnten,**

wollten wir verreisen.

**Als wir uns eine Reise leisten konnten,**

lockten Fernsehapparat, Kühlschrank, Schmuck, Auto und Haus.

Manchmal schon zeigte uns das Schicksal die Faust, warf uns oder den Nächsten aufs Krankenlager, drohte mit Krieg und Verlust der Freiheit. — Plötzlich waren alle unsere materiellen Wünsche wie weggeblasen.

Sollten wir aus der Erfahrung nicht begreifen, daß Frieden und Gesundheit, Arbeit, Freiheit und Brot wesentlicher sind als manches, auf das wir noch verzichten müssen? — Wir sollten klug sein und uns alle mäßigen. Wir wollen uns doch die Freiheit in Staat und Wirtschaft erhalten, die Freiheit zu arbeiten, wo wir wollen, zu kaufen und zu produzieren, was wir wollen und investieren wieviel wir wollen. Nur so lassen sich wirtschaftliche Erfolge festigen und ausbauen.

**Jeder von uns sieht doch ein, daß . . .**

„ . . . wer die Konjunktur ohne Rücksicht auf das allgemeine Interessen ausnutzt, verantwortungslos handelt und einen falschen Weg geht;

. . . wer glaubt, Lohnerhöhungen gewähren zu können, und sie auf die Preise abwälzt;

. . . wer bei verkürzter Arbeitszeit die Produktion verringert, Kosten erhöht und sie abwälzt, daß der nicht sozial handelt, sondern gegen die Interessen der Allgemeinheit und auf die Dauer gegen sein eigenes Interesse; er verringert die Gütermenge und verteuert die Ware;

. . . wer über die Produktion hinaus Lohnforderungen stellt und sie erzwingt, höhere Nominallöhne für eine Gruppe erzielen mag, das Realeinkommen der anderen aber verringert;

. . . wer überhöhte Steuern und überhöhte Staatsausgaben fordert, die Kosten erhöht und die Preise steigert;

. . . wer die Bildung von Sparkapital verhindert, notwendige Investitionen bremst, die für den Fortbestand der Wirtschaft Voraussetzung sind.“

Geld und Gütermenge im Gleichgewicht halten, würde doch heißen, Stabilität der Währung und damit Sicherheit für Gegenwart und Zukunft schaffen.

Keiner von uns, ob Arbeitgeber oder Arbeitnehmer, ob auf den Helgen oder im Büro, kann aus dieser gemeinsamen Verantwortung entlassen werden. Auf jeden von uns kommt es an. Nur so lohnt es sich wirklich. Anders nicht.

Kato

# Hier spricht die Betriebskrankenkasse

Gesetz über Krankenversicherung der Rentner v. 12. 6. 56

In Nr. 3/1956 unserer Werkzeitung gaben wir unseren Mitgliedern einen kurzen Überblick über die Bestimmungen, Leistungen usw. der Krankenversicherung der Rentner vom 24. Juli 1941 bzw. 4. November 1941.

Zum Schluß unserer Mitteilungen brachten wir den Wunsch zum Ausdruck, baldmöglichst über das zu erwartende neue Gesetz berichten zu können, das den Betriebskrankenkassen die Möglichkeit gebe, auch unsere Rentner und Hinterbliebenen zu betreuen, die nicht mehr im Arbeitsprozeß stünden.

Nun können wir endlich berichten (durch die bereits angekauften Vorarbeiten sind viele Mitglieder unterrichtet), daß der Bundestag am 12. Juni 1956 das neue Gesetz über Krankenversicherung der Rentner verabschiedet hat. Hierdurch ist unser langgehegter Wunsch und unsere stete Forderung, auch die aus dem Arbeitsprozeß ausgeschiedenen Rentner und Hinterbliebenen weiter betreuen zu können, in Erfüllung gegangen.

Das neue Gesetz trat am 1. August 1956 in Kraft.

Neu ist hierbei, daß dieses Gesetz nicht mehr ein besonderes Gesetz für sich ist, sondern in die Reichsversicherungsordnung eingebaut wurde und daher mit der gesamten Krankenversicherung eine Einheit bildet.

Der § 165 Abs. I der Reichsversicherungsordnung erhielt in den Ziffern 1—4 und 6 eine neue Fassung, die allgemein die Pflichtversicherung, aber in den Ziffern 3 und 4 die Pflichtversicherung der Rentner besonders regelt. Die Ziffern 1—4 besagen, daß für den Fall der Krankheit versichert sind:

1. Arbeiter,
2. Angestellte, wenn ihr regelmäßiger Jahresarbeitsverdienst 6000,— DM nicht übersteigt,
3. Personen, die die Voraussetzungen für den Bezug einer Invalidenrente aus der Rentenversicherung der Arbeiter oder eines Ruhegeldes aus der Rentenversicherung der Angestellten erfüllen, diese Rente (Ruhegeld) beantragt haben und während der letzten fünf Jahre vor Stellung des Rentenanspruchs mindestens 52 Wochen bei einem Träger der gesetzlichen Krankenversicherung versichert waren;
4. Hinterbliebene der in den Nummern 1 bis 3 bezeichneten Personen, die die Voraussetzungen für den Bezug einer Hinterbliebenenrente aus der Rentenversicherung der Arbeiter oder der Rentenversicherung der Angestellten erfüllen und diese Rente beantragt haben; dies gilt auch für Hinterbliebene von solchen Angestellten, die während der letzten fünf Jahre vor dem Tode mindestens 52 Wochen bei einem Träger der gesetzlichen Krankenversicherung versichert waren.

Der Absatz VI besagt:

Voraussetzung der Versicherung für die in Absatz I Ziff. 3 und 4 bezeichneten Personen ist, daß sie nicht nach Absatz I Ziff. 1 und 2 oder nach anderen gesetzlichen Vorschriften versichert sind; für die in Absatz I Ziff. 4 bezeichneten Personen ferner, daß sie nicht nach Absatz I Ziff. 3 versichert sind.

## Zur Erläuterung folgendes:

Alle bei uns beschäftigten Rentner sind für die Dauer der Beschäftigung seit dem 1. August 1956 Pflichtmitglied der Kasse, genau wie alle anderen beschäftigten Arbeitskameraden, da sie gemäß Abs. VI unter Abs. I, Ziff. 1 fallen.

Die bisherige Befreiung von ihrem Beitragsanteil entfällt ab 1. 8. 1956. Sie erhalten nunmehr sämtliche Leistungen, wie alle anderen Mitglieder.

Beim Ausscheiden aus ihrer Tätigkeit verbleiben sie lt. Gesetz Mitglieder unserer Kasse, sofern die Voraus-

setzungen des § 165 Abs. I, Ziff. 3 gegeben sind.

Wichtig ist für die beschäftigten Rentner, daß sie in Zukunft auch das volle Sterbegeld für sich und die Frau erhalten. (Nach dem alten Gesetz betrug das Pflichtsterbegeld nur 75,— DM bzw. 40,— DM. Hierzu kam ein Zusatzsterbegeld, wenn diese Zusatzsterbegeldversicherung abgeschlossen war.)

Die am 1. August 1956 bestehenden Zusatzsterbegeldversicherungen werden weiter von uns durchgeführt. Alle anderen Zusatzversicherungen entfielen seit dem 1. August 1956.

Alle bisherigen Rentner und Hinterbliebenen, die nicht in Beschäftigung standen, gehörten bis zum 31. Juli 1956 der früheren Krankenversicherung der Rentner, die von der Allgemeinen Ortskrankenkasse durchgeführt wurde, an.

Wie eingangs erwähnt, wurde diese Rentnerkrankenversicherung mit Ende Juli 1956 aufgehoben.

Ab 1. August 1956 wurden mit dem neuen Gesetz vom 12. Juni 1956 diese Rentner in die ordentliche Krankenversicherung eingegliedert. Für diese Rentner und Hinterbliebenen besteht nun die freie Wahl, ob sie bei der Allgemeinen Ortskrankenkasse verbleiben oder zu ihrer früheren Kasse, der sie vor Stellung des Rentenanspruchs angehörten, zurückkehren wollen. Durch ein besonderes Formular, das bei der Rentenzahlung am 31. August 1956 ausgegeben wurde, konnten sie die Entscheidung treffen. Die Frist läuft bis zum 31. Dezember 1956.

Wer sich bis dahin nicht erklärt hat, verbleibt bei der Allgemeinen Ortskrankenkasse. Es besteht für die Rückkehr ebenfalls die gesetzliche Voraussetzung, daß

1. lt. § 165 Abs. I, Ziff. 3, vor Stellung des Rentenanspruchs der Rentner während der letzten 5 Jahre mindestens 52 Wochen bei einem Träger der gesetzlichen Krankenversicherung versichert war,
2. Hinterbliebene, die Voraussetzungen für den Bezug einer Hinterbliebenenrente aus der Rentenversicherung der Arbeiter oder der Rentenversicherung der Angestellten erfüllen.

Alle diese Rentner sind trotz ihrer Pflichtmitgliedschaft von einer Beitragsleistung befreit. Die Beiträge werden von dem Rentenversicherungsträger bezahlt. Die Berechnung erfolgt für das Land Hamburg nach einem Grundlohn von 9,09 DM.

Für diese Pflichtversicherung erhalten die Rentner und Hinterbliebenen alle Leistungen der Kasse mit Ausnahme von Kranken-, Haus- und Taschengeld.

Das Sterbegeld richtet sich ebenfalls nach dem besonders festgesetzten Grundlohn von 9,09 DM.

Diejenigen Rentner, die der früheren Krankenversicherung der Rentner angehörten, aber nach dem neuen Gesetz nicht Pflichtmitglied werden können, weil die Voraussetzungen nicht erfüllt sind, haben aber das Recht der freiwilligen Weiterversicherung bei der Allgemeinen Ortskrankenkasse ihres Wohnortes. In diesen Fällen richtet sich der Beitrag nach dem Einkommen des Rentners. Er erhält dann seitens seines Rentenversicherungsträgers den Beitrag erstattet, der bei der Pflichtversicherung zu zahlen wäre.

Auch die Rentner, die einer Privatkasse angehören, erhalten diesen Betrag erstattet.

Wir hoffen, in kurzen Zügen etwas Aufklärung gegeben zu haben und bitten darum, bei auftretenden Zweifeln sich vertrauensvoll an uns zu wenden.

Es wird uns ganz besonders angelegen sein, unsere Rentner und die wieder zu uns zurückkehrenden Rentner und Hinterbliebenen für ihr Vertrauen durch liebevolle Betreuung zu danken.

Rullmann





**FRUCHTSCHIFF „HORN BAY“ IM ÄRMELKANAL**

Das schlanke Schiff wurde am 6. September 1955 als jüngstes Schiff der schmucken Flotte der Reederei Horn-Linie, Hamburg, in Dienst gestellt. Sämtliche Schiffe der Reederei sind bei der DW erbaut worden.

# Vom Einbaum zum Supertanker

Von Reimund Reich

(5. Fortsetzung)

## 11. Die phönizischen Händler

Unter den Schülern der ägyptischen Schiffbauer war eines der seltsamsten Völker, das die Geschichte kennt. Aus dem Innern der arabischen Wüste tauchten etwa um 2000 v. Chr. semitische Nomaden auf, die sich in dem kargen Küstenstreifen zwischen dem Libanon-Gebirge und dem östlichen Mittelmeer, nördlich des Gebietes der Israeliten, niederließen und seßhaft wurden. Sie waren wie alle Semiten geschickte Kaufleute und Händler. Diese Tugend, verbunden mit einer rastlosen Abenteuerlust, sollte für die Entwicklung des Schiffes im Abendland und vor allem für die nordischen Völker von entscheidender Bedeutung sein.

Die Phönizier lernten die ägyptischen Schiffe, die Holz aus den Libanonwäldern holten, kennen. Ihr nomadischer Wandertrieb, dem das Meer auf der einen Seite, nachdrängende Wüstenstämme auf der anderen eine Grenze gesetzt hatten, ließ sie nicht eher ruhen, als bis sie den Schiffbau den Ägyptern abgesehen und die Grundregeln des Verkehrs auf dem Wasser gelernt hatten. So wurde ein Volk, das vermutlich Jahrtausende kein Wasser in der Wüste gesehen hatte, in kürzester Zeit ein, nein das Seefahrervolk der Antike. Für den Schiffbau waren außer diesem Nomadentrieb auch die äußeren Verhältnisse sehr günstig. Das waldreiche Gebirge des Libanon lag dicht am Meer und lieferte als Rohmaterial für den Bau seetüchtiger Schiffe die herrlichsten Zedern, aus denen sich die besten und längsten Schiffsplanken und Spanten fertigen ließen.

Dieses junge in die Geschichte der Schifffahrt eintretende Volk hat es niemals zu einer Seeherrschaft wie die Ägypter oder Römer gebracht. Und doch waren die Phönizier 1000 Jahre lang die am meisten in den Mittelmeergebietseen gesehene Seeleute. Sie fuhren sowohl in fremden Diensten für die Ägypter, Assyrer, Griechen und Römer, als auch für eigene Rechnung als freie Kaufleute und sorgten für einen regen und in der Folge fruchtbaren Austausch von Waren, Kunstfertigkeiten und Gedanken zwischen dem hochkultivierten Orient und dem erwachenden und lernbegierigen Abendland. Die Griechen und Römer hielten die Phönizier sogar für die Erfinder aller der Herrlichkeiten, die diese ihnen aus dem Morgenland brachten. Die Europäer glaubten ganz naiv, daß, wer ihnen solche Dinge bringe, müsse sie auch erfunden haben. So galten bis in die neueste Zeit die Phönizier für die Erfinder der Purpurgewinnung, der Glasherstellung und — was unsere Schulkinder weniger freuen wird — des Alphabets und der Buchstabenschrift. Diese kühnen Seefahrer — die ersten übrigens, die sich auf die offene See wagten — beschränkten sich nach dem Niedergang der ägyptischen Seeherrschaft nicht auf den bloßen Kramhandel mit den Mittelmeervölkern. Die Phönizier gründeten an vielen Orten an der Küste zunächst Niederlassungen, später Kolonien, in die ganze Volksteile auswanderten. Sie besiedelten die ganze nordafrikanische Mittelmeerküste und gründeten in der Nähe des heutigen Tunis die reiche und mächtige Stadt Karthago, die schließlich als eine der letzten phönizischen Siedlungen im dritten Jahrhundert

von den Römern dem Erdboden gleichgemacht worden ist. Auch die spanische Küste war von Phöniziern bewohnt. Daran erinnern noch heute Namen der Hafenstädte wie Cartagena, früher Carthago nova oder Neukarthago. Natürlich wurden die Inseln des westlichen Mittelmeeres, die Balearen, Korsika und Sardinien, Malta und der Westteil Siziliens Jahrhunderte hindurch von phönizischen Kaufleuten bewohnt und beherrscht.

Über diesen zwar nicht politischen aber doch wirtschaftlichen Herrschaftsraum hinaus wagten sich diese unerschrockenen „Überseekaufleute“ auch auf den Atlantischen Ozean. Sie gelangten auf dem Seeweg an der spanischen Westküste entlang durch die stürmische Biskaya zu den sogenannten Zinn-Inseln Britanniens und Irlands, durch die Nordsee nach Skandinavien und vermutlich sogar in die Ostsee. Sie brachten Zinn und andere im Mittelmeergebiet sehr gefragte Rohstoffe zurück. Nach Süden vorstoßend erreichten sie durch das Rote Meer die Küsten Ostafrikas, umschifften das Kap der Guten Hoffnung, segelten an der Westküste entlang gen Norden bis sie durch die „Säulen des Herkules“, Gibraltar, wieder ins Mittelmeer und zu ihren Ausgangshäfen zurückkehrten. Und das alles ohne Seekarten und Kompaß, 2000 Jahre, bevor Vasco da Gama für seine Umsegelung des schwarzen Erdteils berühmt wurde.

Später fuhren die Phönizier im Dienste der Ägypter, Assyrer und Juden, beteiligten sich an den Kriegen der Perser gegen Griechenland und schließlich an den Kämpfen der Ägypter gegen die Römer. Und dann sind sie plötzlich aus der Geschichte verschwunden. In ihrem Stammland am Libanon wurden sie von den Assyrern und Persern unterjocht und von nachdrängenden Semiten aus der arabischen Wüste aufgesogen, soweit sie nicht ausgewandert waren. Ihre Kolonien im westlichen Mittelmeer sind den zur Weltherrschaft strebenden Römern zum Opfer gefallen, die die phönizischen Niederlassungen so gründlich zerstörten, daß sie nicht wieder aufzufinden sind. Die phönizische Bevölkerung ging in den neu einwandernden Völkern auf, wenn sie nicht von den Römern ausgerottet worden war. So sind uns von den Phöniziern keine Kulturdenkmäler erhalten. Wir wissen von diesem seefahrenden Volk, das weniger kulturschöpferisch als kulturvermittelnd in die Geschichte eingehen sollte, nur aus griechischen und römischen Schriften, sowie aus Abbildungen, die man bei der Ausgrabung assyrischer Palastruinen im Vorderen Orient entdeckte. Diese Reliefs geben uns auch ein Bild von den Schiffen der Phönizier aus dem achten Jahrhundert v. Chr.

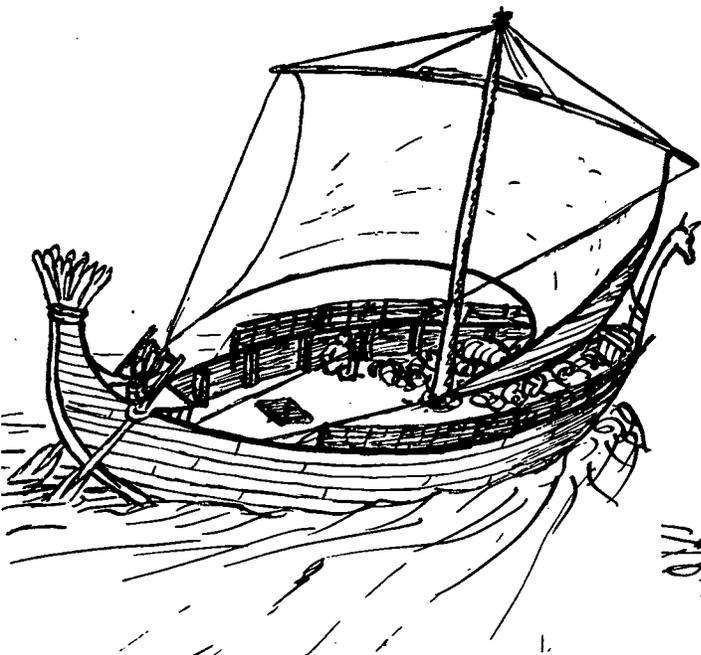
Diese Bilder zeigen uns etwas ganz Neues in der Geschichte des Schiffes. Bisher unterschieden sich die Schiffe nur in ihrer Größe, sie dienten aber alle dem gleichen Zweck: der Überwindung eines wässerigen Hindernisses oder der Ausnutzung des Wasserweges für den Personen- und Güterverkehr. Die Phönizier führten einen ganz neuen Schiffstyp ein, der nicht diesen Zwecken diente, die sich unmittelbar aus den natürlichen Wasserverhältnissen und dem Verkehrsbedürfnis des Menschen ergeben. Eigentlich hatten diese neuartigen Fahrzeuge gar keinen richtigen Zweck; denn mit ihnen sollte nicht verkehrt wer-

den. Sie führten keine Handelsware mit sich, dafür aber viele besonders gedillte und ausgerüstete Menschen, die allerdings nirgendwohin zu befördern waren, sondern die nur so auf dem und für das Schiff da waren. Auch waren diese neuen Fahrzeuge sehr schnell, wendig und unabhängig vom Wind. Kurz, es handelt sich um die ersten Kriegsschiffe, die ausschließlich für den Kampf bestimmt waren. Damit wird die Geschichte des Schiffes hochpolitisch. Das Bedürfnis für solche Vehikel stammt aus den Machtkämpfen um die Vorherrschaft im östlichen Mittelmeer und aus der Bedrohung durch große und kleine Piraten. Die Möglichkeit zur Konstruktion bot sich durch die günstigen Naturverhältnisse.

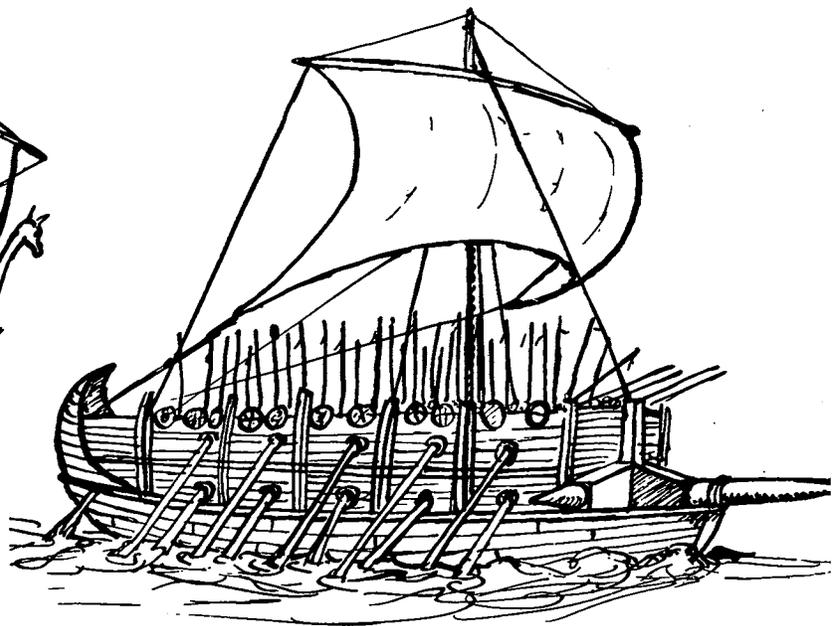
Die Phönizier verfügten über das beste Schiffbaumaterial für ihre Werften, das sich denken läßt. Die Libanonzeder

Schanzkleid aus Flechtwerk angebracht. Der Vordersteven trug einen Pferdekopf — vielleicht eine Erinnerung an frühere Landfahrzeuge — der Achtersteven lief in einen Fischschwanz aus, so daß das Schiff eine Art See-Pferd darstellte.

Ganz anders waren die Kriegsschiffe konstruiert, die man auch „Langschiffe“ nannte, weil sie wegen der Schnelligkeit lang und schmal gebaut waren. Am Vordersteven stieß ein beängstigend spitzer Rammsporn statt des Pferdekopfes vor, der jedes Schiff zu Treibholz werden ließ, das damit in Berührung kam. Der Rumpf war höher und durch zwei Decks in drei Etagen eingeteilt. Auf zwei Decks wurde gerudert; denn diese Langschiffe wurden als Zweiruderer oder „Biremen“ mit Menschenkraft angetrieben, führten aber auch ein Rahsegel mit. Auf dem unbe-



Rund um Afrika ohne Kompaß und Seekarte



Phönizisches Schlachtschiff auf Kriegspfad

ist ein bis zu 40 m hoher Nadelbaum, dessen Holz sehr zäh und elastisch ist. Daraus konnte man lange Planken und Spanten schneiden, die dem Schiff eine größere Stabilität verliehen als die Schergangseile und Strecktaue der ägyptischen Ziegelboote. Wir begegnen hier zum ersten Male in der Geschichte des Schiffes der auch uns noch geläufigen Bauweise. Das Rückgrat ist von nun an der massive und möglichst durchgehende Holzkielbalken, an den wie Rippen die Spanten angesetzt werden. Die Enden des Kiels setzen sich in den hochgezogenen Steven fort. An diesem Gerüst werden außen die langen Planken befestigt, die durch ihre Spannung dem Rumpf weitere Stabilität verleihen. Das Innere des Schiffes wurde durch ein Deck in zwei Etagen eingeteilt, wodurch erstmalig ein Schiffsinnes entstand. Die Handelsschiffe waren etwa 30 m lang und 10 m breit und wurden deshalb „Rundschiffe“ genannt. Diese bauchige Schiffsförm werden wir in den Hansekoggen und den Fahrzeugen der großen Entdeckerreisen wiederfinden. Sie wurden mit einem Rahsegel an einem Pfahlmast angetrieben und durch ein festes Steuer an jeder Seite regiert. Bei Flaute ließ sich die Mannschaft wohl auch zum Rudern herbei. Zum Schutz der Ladung vor überkommender See war an der Reeling ein

dachten Oberdeck stand die Kriegsmannschaft, schwerbewaffnet, wie das bei solchen Leuten üblich ist. Dieser Schiffstyp hat sich über die Galeere, das Wikingerschiff bis zu den Klippern des 19. Jahrhunderts und den heutigen Kriegsschiffen erhalten, leider, muß man wohl sagen.

Auch die Navigation hatten die Phönizier von anderen Völkern gelernt. Die Ägypter hatten sich nach dem Großen Bären gerichtet, die Assyrer orientierten sich am Polarstern und fuhren damit sicherer. Mit Hilfe dieser nautischen Kenntnisse konnten sich diese waghalsigen Abenteurer wohl auf die hohe See wagen und sogar bis in die Ostsee gelangen zu einer Zeit, als wir noch rittlings auf einem Baumstamm über die Elbe schipperten und Baumwurzeln nagten. Wahrscheinlich schien damals die Sonne häufiger und es regnete selten.

Aber abgesehen davon, daß die Phönizier mit der Spantbauweise den zweckbestimmten Schiffstyp und durch die Vermittlung des Schiffbaus an die europäischen Völker die Entwicklung des Wasserfahrzeuges ein gutes Stück vorangetrieben haben, dürfen wir in ihnen ein Volk bewundern, das, wie im Mittelmeerraum kein anderes, dem Meer und der Seefahrt mit Leib und Seele verfallen war.

## Mit der Kamera im Nebel

Daß man nicht nur „sonnige“ Bilder mit der Kamera machen kann, dürfte bekannt sein. Aber, daß die dunstige graue Stimmung des Nebels reizvolle Hintergründe für ein Motiv gibt, ist sicherlich weniger bekannt.

Nebel im Hafen! Das ist zwar bei unseren seefahrenden Mitmenschen ein nicht gerne gehörtes Wort, doch der Amateur sollte einige gute und reizvolle Motive entdecken können.

Nebelaufnahmen sind nicht schwieriger als andere Aufnahmen, nur müssen wir besonders auf den Vordergrund achten und die anderen Umstände, die zu einem guten Nebelbild führen, nicht außer acht lassen.

Zunächst: Was ist Nebel? Nebel ist ein Gemisch von Wasser und Luft, einfach ausgedrückt. Mit seinem grauen Mantel deckt er große Flächen und unwesentliche Details zu, so daß wir schon nahe an das Motiv heran müssen, um einen ausdrucksvollen Vordergrund zu erhalten.

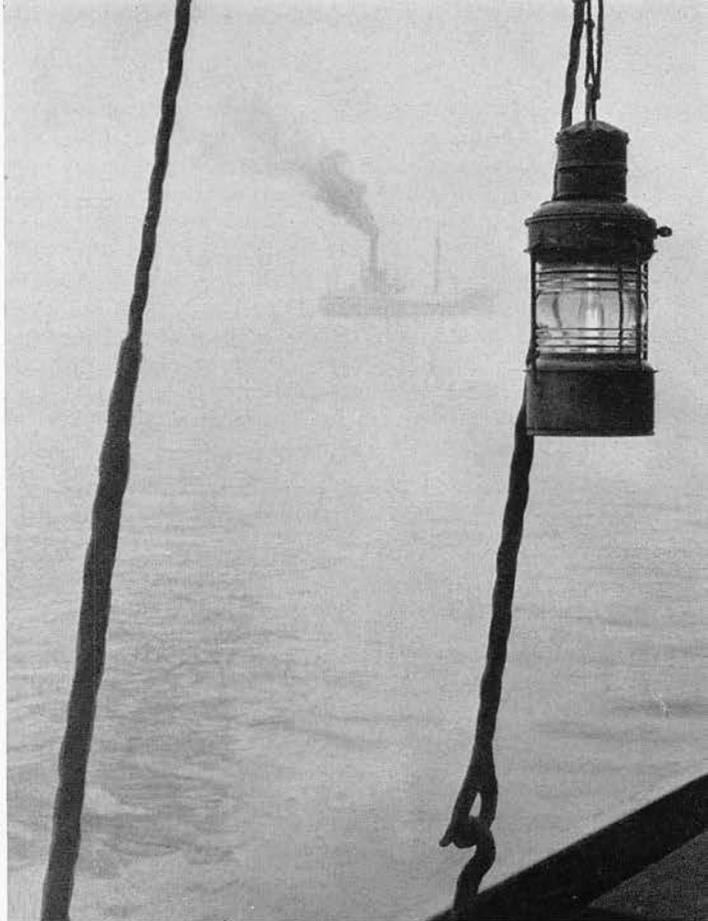
Der Vordergrund muß das Bild tragen!

Das geeignete Filmmaterial ist unser Standard-Film von mittlerer Empfindlichkeit (17/10 Din), der von Haus aus diese Aufnahmebedingungen gut bewältigt. Noch besser sind bei richtiger (genauer) Belichtung und ausgleichender Entwicklung die niedrigempfindlichen Filme, z. B. Adox Kb 14 Belichtungsmesser auf 20/10 DIN einstellen, also 6/10 Din Unterbelichtung. Die Unterbelichtung gleicht sich durch die längere Entwicklungszeit von 14 Minuten bei 20 ° C in Neofin blau aus. Die Temperatur ist möglichst konstant und die Zeit genau einzuhalten.

Hochempfindliche Filme, die sog. „Schlechtwetter-Filme“ von 2 t — 23/10 Din Empfindlichkeit, eignen sich nicht für Nebelaufnahmen, da sie an und für sich die kontrastarme Nebelstimmung infolge ihrer flachen Gradationen noch weiter verflachen würden, so daß die Positive kraftlos und ohne Brillanz wirken.

Filter können wir ruhig zu Hause lassen, da das oben angesprochene Negativmaterial so sensibilisiert ist, daß wir ohne Filter die natürlichsten Graustufen erhalten.

Vor langen Brennweiten sei gewarnt. 80, 90 und 135 mm Brennweiten zeigen dieselben Eigenschaften wie ein Fernglas, da bei Verwendung eines solchen Teleobjektivs



eine gewisse Entfernungsraffung eintritt, die die zarten Tonabstufungen verschluckt und das Positiv in ein kontrastloses graues Bild verwandelt. Ein sonst diesiges unansehnliches Panorama kann dank des großen „Zauberers Nebel“ sehr gute Aufnahmen bringen, wenn man diese Kleinigkeiten beachtet.

Gut Licht!

Ein ernsthafter Amateur.

Siegfried Günther

## Achtgeben — länger leben!

Ein Unfall ist immer eine bedauerliche Sache, er bringt dem Betroffenen Schmerz und Verlust, auch kostet er die Berufsgenossenschaft Geld, viel Geld. Diese Summe wird der deutschen Wirtschaft entzogen, weil ja die Unternehmen die Beiträge aufbringen müssen. Mein ihr nicht auch, daß dieses Geld zweckmäßiger, z. B. für Arbeiterleichterungen verwendet werden könnte?

Tatsächlich ist der Verlust noch größer: Der Sachschaden, die Arbeitsunterbrechung und der Arbeitsausfall des Verletzten verursachen ebenfalls Kosten, die nach sorgfältigen Berechnungen viermal so hoch sind wie der ursächliche Körperschaden. Das wären dann rund 3 Milliarden D-Mark, die der Allgemeinheit in der Bundesrepublik verlorengegangen sind.

Aus diesem Grunde ist ein wirksamer Unfallschutz von elementarer Bedeutung. Die Berufsgenossenschaft hat in ihren Unfallverhütungsvorschriften Richtlinien erarbeitet, durch die ein gewisser Schutz erzwungen werden kann. Aber sie allein nutzen wenig, wenn der Mensch nicht bereit ist, danach zu handeln. Ein Exemplar der Vorschriften

liegt in jeder Werkstatt aus, aber ich habe kaum jemanden gesehen, der sich Rat und Unterstützung aus diesem Buche geholt hat. Ein Betrieb kann noch so unfallsicher eingerichtet sein, es werden sich auch hier Unfälle ereignen. Die Ursachen der weitaus meisten Unfälle liegen im Wesen des Menschen selbst. Man sagt dann: Menschliches Versagen. Die Gründe sind: Unachtsamkeit, Gleichgültigkeit, Leichtsinns und Unkenntnis der Gefahr.

Wir unterscheiden zwei Arten von Unfällen:

1. Den echten Unfall, der durch höhere Gewalt oder unabwendbare Betriebsgefahr entsteht, er ist meistens erster Natur, aber Gott sei Dank selten.
2. Die vielen kleineren Unfälle, hervorgerufen durch menschliches Versagen, die eigentlich gar nicht zu sein brauchen, uns aber scheinbar nachlaufen, weil wir z. T. so nachlässig und gedankenlos sind.

Die kleineren Unfälle stehen heute zur Diskussion. Wir wollen nicht sagen, daß sich Peter Müller mit Absicht einen Spannkloben auf den Fuß wirft. Nein, so etwas

macht er nicht. Aber mit etwas mehr Umsicht wäre sein Fuß heil geblieben.

Weil die menschliche Gleichgültigkeit scheinbar nicht auszurotten ist, hat ein Gremium aller interessierten Stellen den Sicherheitsschuh entwickelt. Den sollte sich jeder DW-Mann im Betrieb anschaffen. Aber was hat er meistens an den Füßen? Den schlechtesten Schuh, den er sonntags und abends nicht mehr tragen mag, nach der Melodie: die Arbeit muß etwas einbringen, darf aber nichts kosten. So geht es nicht. Die Statistik weist aus, daß die meisten Fußverletzungen, hervorgerufen durch fallende Teile, durch Stahlkappen in den Schuhen vermieden werden können. Also: Tragt Sicherheitsschuhe!

Eine andere Art von Unfällen, der wir ebenfalls energisch zu Leibe rücken können, sind die Kopfverletzungen.

Wann hat es sich endlich herumgesprochen, daß das einzige wirksame Mittel der Schutzhelm ist? Wir wissen alle, daß im Zuge der Arbeit doch mal Schrauben, Muttern und Schweißstäbe, statt in den vorgeschriebenen Kästen, lose herumliegen und mit den Füßen heruntergestoßen werden. Darum sollte jeder — nein, muß jeder — der unten arbeitet, einen Schutzhelm tragen. Leider ist diese „Hutmode“ noch nicht durchgedrungen, besonders auf dem Reihstiege nicht; hier liegen die Helme schön ausgerichtet in den Regalen der Werkzeugausgabe, aber nur wenige befinden sich auf den Köpfen der Männer. Hier ist es Pflicht der Unfallvertrauensmänner und der Meister, immer wieder auf ihre Leute einzuwirken:

Benutzt den Schutzhelm!  
Mißachtet nicht euer Leben!

An einer Schlagschere hatte sich ein Schlosser beim Schneiden von Blechen die vorderen Glieder von zwei Fingern abgequetscht. Eine sofortige Untersuchung des Vorganges ergab, daß die Sicherungsvorrichtung abgenommen worden war, um eventuell besser arbeiten zu können. Um diese Fahrlässigkeit auszuschalten, wurde ein stärkerer Schutz angefertigt und fest mit der Maschine verbunden. Zwei Tage später war dieser Schutz verbogen und z. T. abgebrochen. Es hatte jemand dickes Feuerholz an dieser Blechschere geschnitten.

Man muß sich wundern, daß es so viel Gleichgültigkeit gibt, die an Dummheit grenzt. Oder glaubt der Mensch, durch Geschicklichkeit dauernd der Gefahr ausweichen zu können, um auf Schutzmaßnahmen verzichten zu können? Häufig sind auch Unfälle, bei denen das zu bohrende Werkstück am laufenden Bohrer hakt und herumschleudert, nur, weil es in der Hand festgehalten wird. Die Gegenmaßnahmen sollten doch langsam bekannt sein. Das Ei des Columbus ist nicht etwa die Benutzung der Zange zum Halten des Werkstückes, sondern nur die Verwendung von Maschinenschraubstöcken. Wann wird man das endlich mal begriffen haben?

Durch den Fortschritt der Technik sind neue Arbeitsmethoden und moderne Betriebseinrichtungen entstanden, z. T. ist es etwas komplizierter geworden. Wir kommen ohne einen wirksamen Schutz nirgends mehr aus. Wer keinen Unfall „bauen“ will, muß die Gefahr erkennen. Er erkennt sie, wenn er sich mit ihrer Abwehr beschäftigt. Unfallverhütung ist heute wie ein gelerntes Handwerk.

Deshalb ist es geboten, noch mehr als bisher in den Lehrplan der Lehrlinge Unfallschutz als Lehrstoff aufzunehmen. Ich habe hiermit nur einige Punkte der so wichtigen Unfallverhütung bei unserer täglichen Arbeit berührt und möchte, daß sich jeder zu seinem Teil angesprochen fühlt und bei seiner Arbeit immer die nötige Sicherheit beachtet, zu seinem eigenen und unser aller Nutzen.

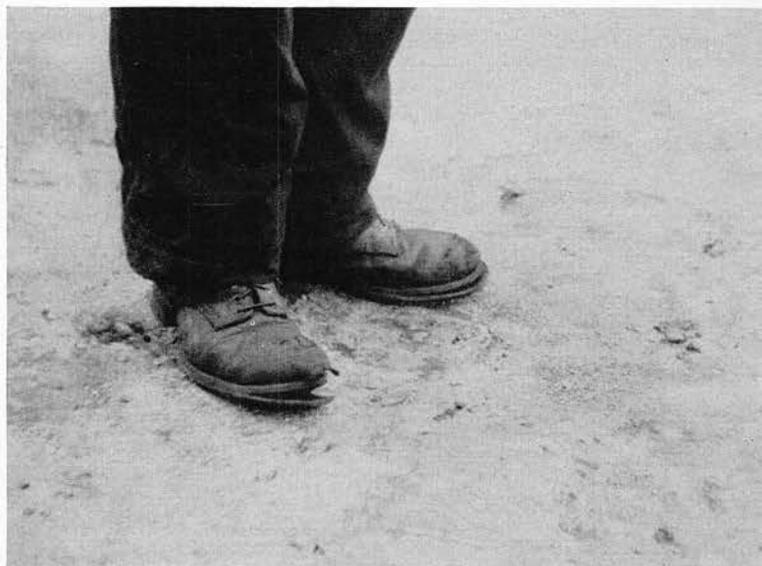
Lübbers, RH



Unvernunft



Leichtsinn



So darf es nicht sein!

# Jean Paul Sartre, Moskau und das Urlaubsgeld

Das Blutbad von Budapest und der Freiheitskampf der Ungarn haben Herrn Sartre in Paris die Augen geöffnet. Er hat sich von Moskau losgesagt. Das konnte man in den letzten Tagen in den Zeitungen lesen. Da waren vorher der Zarenmord von 1917, das Abschlagen von Tausenden während der Oktoberrevolution, die Schauprozesse der 30er Jahre, der Überfall auf Finnland, die Vergewaltigung der baltischen Staaten, die Konferenz von Jalta, auf der Stalin, Roosevelt und Churchill die Welt so verteilten, daß Osteuropa einschließlich Ost- und Mitteldeutschland und Ungarn „russisch“ wurden, die Vertreibung von Millionen Deutscher und vieles mehr. Das alles hat der Idealist Sartre geschluckt. Schlimm, daß erst das neue Unglück der Ungarn ihn bekehrte. Und dabei ist er, wie man uns sagt, einer der führenden Geister Europas. Na ja, das ist Auffassungssache. Wir sind es gewöhnt, daß Intellektuelle sich als Salonbolschewisten geben, solange sie nicht die Träger ihres Ideals bei sich im Hause haben. Dann sieht die Sache plötzlich anders aus.

Aber auch viele andere, die nicht den Ehrgeiz haben, „große Männer“ zu sein, werden erkannt haben, daß die „Abkehr vom Stalinismus“ uns der Möglichkeit einer Koexistenz noch keinen Schritt näher gebracht hat.

Die Ungarn haben gekämpft, um ihre Freiheit zurückzugewinnen. Sie haben der Welt gezeigt, daß es immer noch Männer und Frauen gibt, die bereit sind, alles für ihre Ideale einzusetzen. Sie haben bewiesen, daß es auch noch eine andere Freiheit gibt als die, zwischen Kühlschrank und Fernsehgerät wählen zu können. Das Idol „Lebensstandard“ hat einen heftigen Stoß bekommen. Tun wir das Unsere dazu, daß der Kampf der Ungarn nicht sinnlos gewesen ist!

Ein Unglück für die Menschheit ist es, daß das Krachen der britischen und französischen Bomben in Ägypten zeitweise den Ruf der Freiheit in Ungarn übertönte. Mögen England und Frankreich ihre „Polizeiaktion“ jetzt auch als Rettung der westlichen Welt vor dem Bolschewismus tarnen, ein Überfall bleibt ihr Tun doch, ein Überfall, der unverzeihlich ist, weil er den Glauben vieler Menschen an das Recht zerstört hat. Es scheint fast so, als wenn Kolonialbesitz europäisches Empfinden unmöglich machte. Ob man in London und Paris wohl auch mal an Nürnberg gedacht hat? Jedenfalls ist die Welt infolge des Nahost-Konflikts immer noch sehr weit davon entfernt, in Frieden leben zu können. Die Ereignisse in Ungarn, die ja nur im Zusammenhang mit der Suez-Krise gesehen werden können, und die russischen Truppenbewegungen auf dem Balkan sind Beweis dafür. Niemand kann heute sagen, was die nächste Zukunft bringt. Sicher scheint nur zu sein, daß die Sache sich etwas anders entwickeln wird, als man es sich in London und Paris gedacht hat. Hoffentlich bleiben wir in Deutschland von den Auswirkungen der Krise im wesentlichen unberührt.

Jedenfalls sollten wir uns in dieser unklaren Zeit darum bemühen, im Inneren Frieden und Ordnung zu halten, da wir auch nicht die geringste Erschütterung vertragen können. Trotzdem haben wir im Augenblick Krieg im Lande; denn der schleswig-holsteinische Streik ist ja Kampf, also im gewissen Sinne Krieg.

Wie ist es dazu gekommen?

In Schleswig-Holstein wurden Verhandlungen über einen neuen Rahmentarif geführt. Die Gewerkschaft hat dann eines Tages aus einer Vielzahl von Forderungen drei herausgegriffen, nämlich die Forderung nach verlängertem Urlaub, einem Urlaubsgeld neben dem ohnehin zu zahlenden Lohn und Fortzahlung des Lohnes im Krankheitsfall. Man wollte diese Forderungen unbedingt durchsetzen und hat daraufhin eine Urabstimmung über die Frage des Streiks durchgeführt.

Eine Urabstimmung sieht so aus, daß nur die organisierten Arbeiter abstimmen dürfen. So ist es auch in Schleswig-Holstein geschehen. Man sagt uns, daß über 80 % der Organisierten für den Streik gewesen seien. Leider sind keine absoluten Zahlen genannt worden, dann wäre wahrscheinlich herausgekommen, daß nur eine Minderheit organisiert ist. So ist es ja bei uns auch. Auf das Politische übertragen, hieße das, daß nur Mitglieder von Parteien Abgeordnete in die Parlamente wählen dürften.

Ein Betrieb in Schleswig-Holstein, der auch bestreikt werden sollte, hat der gewerkschaftlichen Abstimmung noch eine zweite folgen lassen, bei der alle Betriebsangehörigen, also auch die nichtorganisierten Arbeitnehmer, abstimmen konnten. Bei diesem Werk — es handelt sich um die Carlshütte in Rendsburg — stellte sich dann heraus, daß bei einer 85 %igen Wahlbeteiligung nur 18 % der Abstimmungsteilnehmer für den Streik und 77,8 % gegen den Streik waren. Bei diesem Werk, das eine Belegschaft von rund 1800 Mann hat, wird gearbeitet.

Bedauerlich ist, daß der Streik unerfreuliche Nebenfolgen zeitigt. So sind beispielsweise die Nichtorganisierten in einer üblen wirtschaftlichen Lage; denn sie bekommen von keiner Seite Geld, da ja die Streikgelder nur an Organisierte gezahlt werden. Außerdem wirkt es unangenehm, daß taktische Gründe die Gewerkschaft bewogen haben, willkürlich einzelne Betriebe in den Streik miteinzubeziehen und andere draußen zu lassen.

Da die Gewerkschaft auch für die Unterhaltung der Streikenden sorgt, wie man dem „Hamburger Abendblatt“ vom 14. November entnehmen konnte, indem Streik-Revuen in verschiedenen Lokalen veranstaltet werden und auch Filmvorführungen stattfinden, deren Besuch für die Streikenden unentgeltlich ist, wird leider der Eindruck erweckt, als wenn der Streik beinahe wie ein Volksfest angesehen wird.

Am 1. Oktober ist in Schleswig-Holstein genau so wie bei uns die 45-Stunden-Woche, die auf Grund des Bremer Abkommens eingeführt wurde, in die Tat umgesetzt worden. Kein Mensch kann heute voraussehen, wie die wirtschaftlichen Auswirkungen für die einzelnen Betriebe sein werden. Das hätte man besser abgewartet, bevor man einen Streik, noch dazu um Weihnachten herum, in die Welt setzte.

Außerdem kann die Gewerkschaft nicht im Ernst erwarten, daß die Unternehmer ausgerechnet in Schleswig-Holstein eines Tages für ganz Deutschland verbindliche Verpflichtungen übernehmen, zumal die Frage der Lohnzahlung im Krankheitsfall nur gesetzlich geregelt werden kann. Entsprechende Ausschußberatungen des Bundestages sind bereits im Gange. Auch die Verlängerung des Urlaubs dürfte eine Sache sein, die nur für alle Teile der Bundesrepublik gleichmäßig geregelt werden kann. Das gleiche gilt für das Urlaubsgeld. Wir haben uns also auf einen harten Kampf gefaßt zu machen, dessen Auswirkungen ebenfalls nicht abzusehen sind. Auf jeden Fall hat die Wirtschaft erhebliche Rückschläge zu erwarten. Das gleiche gilt aber auch für die Arbeitnehmer.

Man kann natürlich sagen, daß die Unternehmer ja nur nachzugeben brauchen, dann ist ja alles in bester Ordnung. So geht das aber nicht. Die Gründe dafür, habe ich oben angedeutet. Was im übrigen beispielsweise die Lohnzahlung im Krankheitsfall bedeuten kann, ist jedem klar. Die Zahl der Kranken würde wahrscheinlich sofort um ein Vielfaches ansteigen.

Fachleute haben ausgerechnet, daß die Bewilligung der Forderung der Gewerkschaft praktisch, was die Belastung der Betriebe anbelangt, einer etwa 30 %igen Lohnerhöhung gleichkommt. Die Folge davon kann sich jeder

selbst ausrechnen. Was würde also ein Erfolg in Schleswig-Holstein nützen, wenn zwingend notwendig alle Preise ansteigen würden. Man sollte sich also hinsetzen und zunächst einmal überlegen, wo das Geld herkommen soll, mit dem die Wünsche der Gewerkschaft finanziert werden müßten.

Im übrigen haben wir in Deutschland ganz andere Sorgen. Unsere Hauptsorge muß die Frage der Wiedervereinigung

sein. Es muß uns gelingen, wenigstens insoweit Egoismus und Materialismus zu überwinden.

Die Tragödie von Ungarn darf sich in Deutschland nicht wiederholen. So groß können Auffassungsunterschiede zwischen uns Deutschen gar nicht sein, daß wir uns nicht doch verständigen könnten. Das sollte die Lehre der Ereignisse der letzten Zeit sein.

Allers

## Bücher für die Freizeit

Die Freizeitindustrie spekuliert richtig: man will sich heute nicht mehr unterhalten, sondern unterhalten lassen. Daß mit der 40-Stunden-Woche nicht alles getan ist, wissen wir längst; aber wo ist der Ausweg? — Die Antwort auf die Frage, die wahrscheinlich über den menschlichen Fortschritt entscheidet, steht noch aus. — Wie sollen wir uns entscheiden? — Es hat doch sowieso keiner mehr Zeit!

So gehen doch unsere Gespräche: „Haben Sie schon das . . . Buch gelesen?“ — „Nein, leider keine Zeit!“ — „Machen Sie einen kleinen Spaziergang mit?“ — „Wo denken Sie hin, keine Zeit!“ — „Was halten Sie von der politischen Lage?“ — „Politik — ausgeschlossen, dafür habe ich keine Zeit!“ —

Das ist doch so. Ein merkwürdiges Kuriosum entsteht da mit uns: unsere Arbeitszeit wird verkürzt, wir erhalten mehr Freizeit; aber wir haben keine Zeit, um Mensch zu sein. —

Für Bücherliebhaber und Leseratten, die das Wochenende gern mit einem Buch verbringen und vielleicht schon für Weihnachten Wünsche hegen, sei hier auf einige Bücher hingewiesen:

Barbier, E.: Verschlossenes Paradies. Ein guter Gesellschaftsroman. Ln. 14,80 DM. — Bertelsmann-Bildungsbuch. Mit über 1400 Abb. im Text und auf 32 farb. und 32 einfarb. Tafeln, 1887 Seiten. Ln. ca. 37,— DM.

Chesser, E.: An der Schwelle des Lebens, Wegweiser für junge Menschen und Erzieher, Günther Verlag, 309 Seiten. Ln. 13,80 DM.

Ekert-Rotholz: Reis aus Silberschalen. Roman einer deutschen Familie in Ostasien, Hoffmann & Campe, 506 Seiten. Ln. 13,80 DM.

Helfgen, H.: Ich radle um die Welt, Band I und II. Eine Reise von Düsseldorf bis Burma, Bertelsmann, 54 Photos, 301 Seiten. Ln. 6,85 DM.

Hörner, H. v.: Die Kutscherin des Zaren. Eine heitere Novelle aus dem alten Kurland, Engelhorn Verlag, 64 Seiten. Pp. 2,95 DM.

Kennicott, M.: Die Geschichte der Tilman Söhne. Der Roman eines deutschen Geschlechts, das, in alle Welt verschlagen, seinen Weg durch die Zeiten geht, Rainer Wunderlich, 384 Seiten. Ln. 6,80 DM.

Lederer, J.: Ein einfaches Herz. Ein sympathischer Roman aus Böhmen und dem kaiserlichen Wien, Desch Verlag, 332 Seiten. Ln. 4,20 DM.

Quindt, W.: Die Straße der Elefanten. Freunde des spannenden Tierromans werden diese Neuauflage lebhaft begrüßen, Paul Neff Verlag, 308 Seiten. Ln. 10,80 DM.

Swanenburg: Der Kunstführer. Von der Antike bis heute, Paul List Verlag, viele Abb., 437 Seiten Ln. 19,80 DM.

Thiel, R.: Der Himmel voller Geigen. Das Leben der großen Symphoniker, Paul Neff Verlag, 791 Seiten. Ln. 23,— DM.

Venatier, H.: Der Major und die Stiere. Ein Roman von der Entwurzelung zur Neuverwurzelung in ewigen Werten, Muth Verlag, 378 Seiten. Ln. 12,80 DM.

Welk, E.: Die Heiden von Kummerow. Ein ewig junges Buch, das eine Auflage von 800 000 erreicht hat, Droste-Verlag, 346 Seiten. Ln. 9,80 DM.

Welk, E.: Die Lebensuhr des Gottlieb Grambauer. Ein umfassendes Spiegelbild deutschen Lebens und Wesens, Droste-Verlag, 475 Seiten. Ln. 11,80 DM.

Und davon ahnten wir nichts — daß während des zweiten Weltkrieges ein Volk im Nahen Osten auf die Befreiung von der englischen Besetzung rechnete und bereit war, mit uns zusammen das fremde Joch abzuschütteln: die Perser.

B. Schulze-Holthus schildert in seinem Buch „Frührot in Iran“, Abenteuer im deutschen Geheimdienst, seine Erlebnisse als Berater Nasr Khans, des Fürsten der Kaschgais. Es vermittelt nicht nur wesentliche Eindrücke in das politische Spannungsfeld des Nahen Ostens während des Krieges, in die englische Politik, den Freiheitskampf der Perser, sondern auch in dem unheilvollen Gegensatz der deutschen Dienststellen untereinander. Menschen in ihrer Größe und Erbärmlichkeit erstehen vor dem Leser; peinliche Vergleiche zwischen unserer europäischen Kultur, auf die wir ja so stolz sind, und den rauen Sitten der Nomaden und der Kameradschaft mit den Boirachmadis (Reitervölkern), von deren Gesinnung und Sitten das Abendland lernen müßte, wenn es seine Geltung in der Welt behalten will, werden sichtbar. Dazu erlebt man den Rausch der persischen Landschaft mit ihren schroffen Gegensätzen, die Größe und Weite der Wüste, der Gebirge und die verschwenderische Fülle der fruchtstrotzenden Kulturlandschaft. Es bedarf keiner Frage, warum uns das Buch anspricht. Hier spricht ein Mensch, einer wie wir alle, der die ganze Tragik des Krieges und der hinter uns liegenden Jahre durchlebt und durchsteht, dessen Haltung in der Jugendbewegung wurzelt und der trotz eigener seelischer Bedrängnis den anderen Menschen, den wir immer gern den Gegner nennen, in seinen Beweggründen zu verstehen sucht und achtet.

Kato

## Wer macht mit?

Die langen Winterabende sind so besonders für eine besinnliche Betätigung zu Hause geeignet. Im Garten ist nichts mehr los. Und auch sonst kann man draußen nicht so recht etwas anfangen. Es ist daher immer schon so gewesen, daß der Winter die große Zeit der Bastler, der Sammler von Briefmarken, Münzen und anderen Dingen, die Freude machen, und der Leseratten ist.

Wie wäre es, wenn wir mal einen Wettbewerb veranstalteten, in dem unsere Bastler zeigen, was sie können? Was liegt bei uns auf der Werft näher als das Schaffen von Schiffmodellen? Der Baustoff könnte Papier sein. Pläne und Material würde die Werft liefern. Der Schiffbau muß allerdings zu Hause stattfinden!

Ja, und die Preisverteilung könnte so zu Beginn der nächsten Urlaubsperiode sein, damit manche Reisekasse aufgefüllt wird. Wer Lust hat, schreibe mir doch mal. Bei genügender Beteiligung werde ich in der Dezember-Ausgabe Näheres sagen.

Herzlichst Euer Klabauteermann

## Aus dem Betriebssport

Gewiß herrscht schon wegen des verschobenen Beginns des Hallentrainings eine gewisse Spannung unter den Sportfreunden. Es kann aber mitgeteilt werden, daß die beiden Übungsabende unserer BSG — und zwar Montag und Mittwoch jeder Woche — festliegen und der erste Übungsabend wahrscheinlich der 26. 11. sein wird.

Allen Jungarbeitern und Lehrlingen gibt die BSG damit die Möglichkeit zur Teilnahme an den Hallenspielen (Korbball). Und wer hätte von euch die Entspannung als Ausgleich zur täglichen Arbeit durch das Spiel nicht nötig? — Ihr seid doch Kerle genug, um euren eigenen Weg zu gehen und die schlechte Haltung, die man euch nachsagt, zu bessern. Das Umherstehen in Kneipen an arbeitsfreien Sonnabenden ist aber gewiß nicht eure Welt. Wir hoffen, daß die Gewerke bald Mannschaften gegeneinander spielen lassen können.

Der Erfolg — für jeden persönlich und auch äußerlich — bleibt nicht aus. Es wird euch interessieren, daß die DW bei der Meisterschaftsfeier d. J., die am 10. 11. in den Tretorn-Werken stattfand, mit 5 Meistern im Fußball und 1 Meister im Handball die erfolgreichste Betriebssportgemeinschaft des Verbandes war. Solche Tatsachen sprechen für sich selbst; denn Mannschaftsgeist, der hier in der Freizeit zum sportlichen Siege führte, kann nur aus dem persönlichen Leistungsstreben, als einem fundamentalen Grundsatz des Sportes, erwachsen. Dieses persönliche Streben, ohne daß es — wie der Schweizer Kulturhistoriker Huizinga erklärt hat — überhaupt keine Kultur gäbe, ist die Brücke zwischen Sport und Betrieb. Der sportliche Leistungswille ist auch der betriebliche; denn Sport bleibt für uns Ergänzung zum Beruf und nur Teil eines ganzen Lebens.

Nachstehend die Spielergebnisse aus den Monaten Oktober und November:

Fußball:	
DW 1. — Rapid 2.	11:2
DW 1. — Hansa Motoren 1.	2:0
DW 2. — BAT 1.	2:1
DW 2. — Vereinigte 1.	5:6
DW 3. — Allianz 2.	4:4
DW 3. — Affinerie 2.	3:0
DW 4. — Meyer's Sohn 1.	6:0
DW 4. — Böttcher & Gröning 1.	4:5
DW Jugend — Nordbank Jugend	5:2
DW Jugend — Bau u. Montage Jugend	4:0

Hallen-Handball:	
DW 1. — Albingia 1.	10:6
DW 1. — Kreditbank 1.	7:7
DW 1. — Norddeutsche Affinerie 1.	8:6
DW 1. — Schwarz-Weiß 1.	8:3
DW 2. — Esso Harburg 1.	8:6
DW 2. — Zoll 1.	2:6
DW 2. — Norddeutsche Affinerie 2.	3:7
DW 2. — Vereinigte 1.	8:2

Tischtennis:	
DW 1. — Rapid 1.	2:9
DW 2. — Commerzbank 2.	9:4
DW 2. — Neuspa 1.	8:8
DW 2. — Valvo 1.	5:9
DW 3. — Valvo Lokstedt 3.	9:0
DW 3. — Kreditbank 3.	9:0
DW 3. — Finanzbehörde 3.	9:2



## WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25 jähriges Dienstjubiläum



**Johannes Kahl**  
Schiffszimmermann  
5. Oktober 1956



**Ewald Stübs**  
Vorhalter  
16. Oktober 1956



**Heino Martens**  
Vorarbeiter  
17. Oktober 1956



**Adolf Zsilikonits**  
Archivar  
31. Oktober 1956



**Heinrich Buck**  
Maschinenwärter  
1. November 1956



**Max Büttgenbach**  
kfm. Angestellter  
2. November 1956



**Heinrich Steffen**  
Schlosser  
3. November 1956

# FAMILIENNACHRICHTEN

## Eheschließungen:

- Schlosser Eugen Wutke mit Frl. Christine Beyer  
am 29. 9. 1956
- Schiffbauhelfer Claus Möller mit Frl. Hildegard Jendry  
am 6. 10. 1956
- Maschinenbauer Armin Roggatz mit Frl. Edith Traxler  
am 6. 10. 1956
- Schiffbauhelfer Paul Tzyschakoff mit Frl. Ruth Gabriel  
am 6. 10. 1956
- Schiffbauhelfer Martin Karkowski mit Frl. Adoline Friedrich  
am 12. 10. 1956
- E'Schweißer Erich Jenzen mit Frau Käthe Sienicki  
am 13. 10. 1956
- E'Schweißer-Anlerner Günther Froh mit Frl. Ruth-Magdalena Mittelstaedt am 20. 10. 1956
- Maschinenbauhelfer Gerhard Kraushaar mit Frl. Hedwig Wagner am 20. 10. 1956
- E'Schweißer Stanislav Mavric mit Frl. Dorothea Wineberger am 20. 10. 1956
- Vorschreiber Horst Graupmann mit Frl. Vera Kolbe  
am 20. 10. 1956
- E'Schweißer Helmut Kraft mit Frl. Hannelore Johannsen  
am 20. 10. 1956
- Hauer Helmut Tautorat mit Frau Lieselotte Schindler  
am 20. 10. 1956
- Maschinenarbeiter Gerhard Klatt mit Frl. Johanne Paasch  
am 20. 10. 1956
- Schlosser-Helfer Ludwig Johannsen mit Frl. Margarete Hopp am 20. 10. 1956
- Schiffbauer Hugo Kramer mit Frl. Gerda Bandilla  
am 26. 10. 1956
- Tischler Gerd Baumann mit Frl. Magret Freese  
am 26. 10. 1956
- Stellagenbauer Günther Karge mit Frl. Margarethe Schmöhl am 27. 10. 1956
- Brenneranlerner Rolf Junge mit Frl. Gundela Ermeling  
am 27. 10. 1956
- E'Schweißer Günther Ohje mit Frl. Elfriede Mohr  
am 27. 10. 1956
- Matrose Richard Barowsky mit Frl. Edith Mitsching  
am 27. 10. 1956
- Schiffbauer Herbert Dodegge mit Frl. Traute Beckmann  
am 3. 11. 1956
- Maler Gerd Dölling mit Frl. Helga Becker  
am 3. 11. 1956
- Matrose Helmut Steltzner mit Frl. Karin Quase  
am 3. 11. 1956
- Brenner Hardo Bockholt mit Frau Erika Pedersen  
am 3. 11. 1956
- E'Schweißer Bruno Schröter mit Frl. Adelheid Basner  
am 10. 11. 1956
- Schiffbauer Adolf Kapahnke mit Frl. Lucie Gertz  
am 10. 11. 1956
- Brenner Gerhard Drückhammer mit Frl. Franziska Wetzel  
am 10. 11. 1956

## Geburten:

### S o h n:

- Kranfahrer Otto Pasenow am 4. 10. 1956
- Maschinenbauer Arnold Sönksen am 6. 10. 1956
- Schiffbauer Günter Toebe am 6. 10. 1956
- Reiniger Lothar Zaulich am 9. 10. 1956
- Schiffbauer Klaus Hollender am 9. 10. 1956
- Dreher Heinz Zimmermann am 10. 10. 1956
- Stellagenbauer Ernst Kudenholdt am 15. 10. 1956
- Stellagenbauer Alfred Eggerstedt am 18. 10. 1956
- Techn. Zeichner Kurt Reissner am 19. 10. 1956
- S'zimmerer Alfred Holstein am 20. 10. 1956
- Fahrer Arnold Fülster am 24. 10. 1956
- Lagerarbeiter Werner Lobe am 27. 10. 1956
- Hauer Gerhard Koppenhöhl am 29. 10. 1956
- Schiffbauhelfer Karl-Heinz Martens am 30. 10. 1956
- Schiffbauhelfer Adolf Schankin am 2. 11. 1956
- Schlosserhelfer Gerhard Ziehlke am 2. 11. 1956
- E'Schweißer-Anlerner Hubert Hanikel am 3. 11. 1956
- E'Schweißer Christian Böger am 4. 11. 1956

### T o c h t e r:

- Maschinenbauer Erwin Rusch am 7. 10. 1956
- Vorarbeiter Hermann Köhlmann am 8. 10. 1956
- Reiniger Fritz Zissler am 9. 10. 1956

- Matrose Horst Elschner am 11. 10. 1956
- Kesselschmied Bodo Siebert am 13. 10. 1956
- Anstreicher Josef Smolka am 16. 10. 1956
- Maschinenbauhelfer Claus Jens am 17. 10. 1956
- Kupferschmied Erwin Staack am 24. 10. 1956
- Kupferschmiedhelfer Fritz Bartmann am 28. 10. 1956
- Schiffbauer Friedhelm Diel am 29. 10. 1956
- Feuerwehrmann Dietrich Fensch am 31. 10. 1956
- Behauer Franz Nordmann am 5. 11. 1956
- E'Schweißer-Anlerner Hermann Nickels am 7. 11. 1956
- Kupferschmied-Helfer Heinz Fischer am 11. 11. 1956

## Wir gratulieren!

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich allen meinen herzlichen Dank.  
Ewald Stübs

Für die erwiesene Aufmerksamkeit anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung sowie allen meinen Kollegen meinen herzlichen Dank.  
Paul Glienke

Für die mir zu meinem 25jährigen Dienstjubiläum erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten danke ich recht herzlich.  
Max Büttgenbach

Für die mir erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.  
Heinrich Buck

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie meinen Arbeitskameraden meinen herzlichsten Dank.  
Heino Martens

Für die innige Teilnahme beim Heimgehe meines lieben Mannes Paul Sukowski, für die reichen Blumenspenden sowie für die finanzielle Beihilfe sagen wir der Betriebsleitung, dem Betriebsrat sowie der Belegschaft der Deutsche Werft A.G. unseren herzlichsten Dank.  
Frau E. Sukowski und Kinder

Für die herzliche Anteilnahme beim Heimgehe unseres lieben Entschlafenen Ernst Krause danken wir allen recht herzlich.  
Im Namen aller Angehörigen: Rudolf Krause

Für die Beweise herzlicher Anteilnahme und die zahlreichen Kranzspenden beim Heimgehe unseres lieben Verstorbenen sagen wir hiermit unseren innigsten Dank.  
Anna Keinert, geb. Köhnke  
August Röber und Frau Lina  
Kurt Röber und Frau Gretchen

Für die liebevolle Teilnahme anlässlich des uns betroffenen schweren Verlustes sagen wir unseren herzlichsten Dank.  
Anna Schloh

Für Ihre herzliche Anteilnahme beim Heimgehe meines geliebten Mannes möchte ich meinen innigsten Dank aussprechen.  
Alma Klimmet

## Wir gedenken unserer Toten

Richard Splitter  
Rentner  
gest. 30. 7. 1956

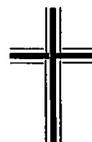
Otto Könedker  
Rentner  
gest. 13. 10. 1956

Ernst Krause  
Schlosser  
gest. 17. 10. 1956

Johannes Schloh  
Rentner  
gest. 18. 10. 1956

Jochen Mohr  
Transportarbeiter  
gest. 20. 10. 1956

Hans Klimmet  
techn. Angest.  
gest. 24. 10. 1956



Edwin Keinert  
Rentner  
gest. 25. 10. 1956

Jonni Meewes  
Ausgeber  
gest. 30. 10. 1956

Anton Rosam  
angel. Maschinenbauer  
gest. 31. 10. 1956

Ernst Scheid  
Schiffbauhelfer  
gest. 7. 11. 1956

Erich Schmidt  
Dreher  
gest. 10. 11. 1956

Johannes Bilet  
Vorarbeiter  
gest. 14. 11. 1956



**W**ir leben schon in einer unruhigen Zeit!  
Kaum ist ein Weltkrieg zu Ende, da droht schon der nächste!

Einige greifbare „Erfolge“ hat die Krise der letzten Wochen bereits gehabt: Benzin, Dieseldieselkraftstoff und Heizöl sind teurer geworden. Und auch sonst dürfte mancher entdeckt haben, daß alles von heute auf morgen ganz anders aussehen kann.

Hoffentlich ist der Friedens-Nobel-Preis noch rechtzeitig verteilt worden.

Daß es in den letzten Wochen mal wieder wegen der Kriegsgefahr sogenannte Angstkäufe in großer Zahl gegeben hat, sei nur nebenbei vermerkt. Viele Kaufleute konnten die verlangten Konserven, den Reis, den Zucker usw. kaum noch heranschaffen, damit die Neu-Hamsterer zufriedengestellt wurden. Ganz schlimm soll es ja in der Schweiz und in Schweden gewesen sein. Na ja, von uns wird sich niemand an dem Unfug beteiligt haben. Schließlich bereiten wir uns ja auf das Weihnachtsfest vor, das es in diesem Jahr ganz besonders gut mit uns meint. Der Kalender hat es so gewollt, daß wir gleich vier freie Tage haben. Eine feine Sache! In der nächsten Woche gibt es das Weihnachtsgeld, mit dem auf jeden Fall dieser oder jener Wunsch erfüllt werden kann, wenn auch mancher vielleicht mit mehr gerechnet hat. Aber, Ihr wißt ja: nur ein Lump gibt mehr als er hat. Die Belastungen, die an unsere DW herangetreten sind und noch heran treten werden, müssen erst mal verarbeitet sein! Und schließlich sind die in letzter Zeit bewilligten Fahrpreissenkungen und die Fahrgeldzuschüsse auch zu erwähnen. Das müßt Ihr Euch alles mal zusammenzählen!

Alles in allem können wir uns freuen und befriedigt den Feiertagen entgegensehen.

Wir wollen unseren Rentnern auch in diesem Jahre eine kleine Weihnachtsfreude machen. Aus diesem Grunde haben wir sie zu einem Treffen eingeladen, um ein paar

frohe Stunden mit ihnen gemeinsam zu verbringen. Hoffentlich wird es wieder so gemütlich wie im vergangenen Jahre.

Auch an die Kinder unserer Betriebsangehörigen ist wieder gedacht. Sie werden wie in jedem Jahr zu einer Weihnachtsmärchenvorführung geführt. Außerdem hat sich der DW-Weihnachtsmann darauf eingerichtet, jedem Kind ein „süßes“ Päckchen zu überreichen.

Inzwischen haben wir mit der Verwertung der freien Sonnabende schon einige Erfahrungen gesammelt, und mancher, der zunächst einmal dastand und nicht wußte, was er mit sich anfangen sollte, wird das jetzt wissen. Die Zeit, in der die Gastwirte die Hauptnutznießer der Freizeit waren, ist hoffentlich überwunden. Es wird immer Menschen geben, die glauben, sie müßten am Zahntag auf die Pauke hauen und ihrer Lebensfreude auf einem Zug durch St. Pauli Ausdruck verleihen. Das ist aber wirklich die Minderheit. Mit viel Vergnügen habe ich mir jedenfalls erzählen lassen, daß an den Sonnabenden, an denen die DW geschlossen hat, z. B. der Markt von Finkenwerder gut besucht ist von Männern, die entweder ihre Frauen beim Einkauf mit Rat und Tat unterstützen oder ganz fachkundig selbst einkaufen. Es wird also manche Freude auf diese Weise in die Familien unserer DWer gekommen sein und noch kommen. Das ist ja auch der Sinn der verlängerten Freizeit!

Das wäre es mal wieder für heute!

Eine Bitte habe ich noch! Die DW wird auch in diesem Jahr wieder Einbanddecken für die Wertzeitung zum Preise von 0,30 DM herausgeben. Das Geld ist für die Deutsche Hilfsgemeinschaft bestimmt. Wer eine Einbanddecke haben will, melde sich bei seinem Werkstattschreiber oder seinem Abteilungsleiter. Von dort gehen die Bestellungen geschlossen an die Abt. Sz.

Und noch etwas.

Die Werft gibt in Zukunft allen denen, die neu in unsere Gemeinschaft eintreten, ein Einführungsheft in die Hand, aus dem sich alles Wissenswerte über die DW und ihre Einrichtungen in Stichworten ergibt. Damit soll den „Neuen“ das Sicheinleben erleichtert werden.

Wer von den „Alten“ dieses kleine Heftchen gern haben möchte, kann sich auch beim Werkstattschreiber oder seinem Abteilungsleiter melden. Die Bestellungen sind dann ebenfalls geschlossen an Sz. zu leiten. Übrigens, für den Betrieb Reihertstieg ist das Heft noch nicht ganz fertig. Die Reihertstieger müssen also noch etwas Geduld haben.

Auf Wiedersehen im Dezember.

Er grüßt Euch herzlichst

Euer Klabaubermann

**Und wieder ein Brief, der ankam**

Abteilung

S. Z.