

**DEUTSCHE WERFT
WERKZEITUNG**

2/59



Was die nächsten Wochen bringen sollen

Am 3. März 1959 wird der Stapellauf eines Motorschiffs (12 500 t) für die Horn-Linien stattfinden. Das neue Schiff, das unter der Bau-Nr. 743 geführt wird, wird ein Schwesterschiff der im Dezember 1958 übergebenen „Hornbelt“ sein.

Am 5. März 1959 wird der Stapellauf des Turbinentankers Bau-Nr. 734 für die Shell Tankers Limited — London stattfinden. Das 18 300 t große Schiff wird ein Schwesterschiff der „Pallium“.

Für die Zeit vom 23.—25. März ist die Probefahrt des 18 300 t großen Turbinentankers „Pallium“ für die Shell Tankers Limited — London vorgesehen.

Am 1. April 1959 soll der Stapellauf des Vorschiffes Bau-Nr. 739, eines 36 100 t großen Erzturbinentankers für die Transworld Carriers stattfinden.



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

19. Jahrgang • Nr. 2 • 26. Februar 1959

Das Reparaturgeschäft

In einer Zeit, in der sich in steigendem Maße die Werften in aller Welt Sorgen wegen der Anschlußaufträge für Neubauten machen müssen — die Gründe dafür sind hinlänglich bekannt und brauchen deshalb an dieser Stelle nicht noch einmal im einzelnen erörtert zu werden —, kommt auf lange Sicht hin dem Reparaturgeschäft eine besondere Bedeutung zu, denn auch bei einer weiteren Stagnation im Neubaugeschäft werden die Tausende von bereits vorhandenen Schiffen immer wieder zu Reparaturen an die Werften gehen müssen. Einige ganz einfache Gründe sprechen dafür: Das vom Reeder in seine Schiffe investierte Kapital soll arbeiten und sich verzinsen, und das ist nur möglich, wenn die volle Einsatzfähigkeit und damit der Wert der Schiffe erhalten bleiben. Dazu gehört die Einhaltung der Vorschriften der verschiedenen Klassifikationsgesellschaften, die in regelmäßigen Abständen Werftliegezeiten bedingen. (Ein Wort am Rande: Vor der Tendenz, in Zeiten einer angespannten Wirtschaftslage nur die notwendigsten Arbeiten, die sich manchmal lediglich auf die Behebung akuter Schäden beziehen, durchführen zu lassen, muß gewarnt werden, denn im Endeffekt führt dieses Verfahren nicht zur Einsparung von Instandhaltungskosten). Leider wird es auch nie möglich sein, Schiffsunfälle aus der Welt zu schaffen, so daß also immer wieder auch havarierte Schiffe die Werften aufsuchen müssen.

Die Tatsache, daß es stets Reparaturen geben wird, sagt aber keineswegs, daß die entsprechenden Reparaturaufträge der Reeder von selbst zu uns kommen. Im Gegenteil — der Konkurrenzkampf ist gerade jetzt auf diesem Sektor besonders hart entbrannt, weil — das kann man ohne weiteres sagen — alle Werften der Welt Aufträge brauchen, um ihren Betrieb aufrechterhalten und damit ihre unersetzlichen Fachkräfte weiter beschäftigen zu können. Dieser Kampf wird mit allen nur denkbaren Waffen geführt — er geht sogar schon so weit, daß ausländische Werften Angebote unter dem Selbstkostenpreis abgeben, nur um überhaupt Schiffe an ihre Kais oder in ihre Docks zu bekommen.

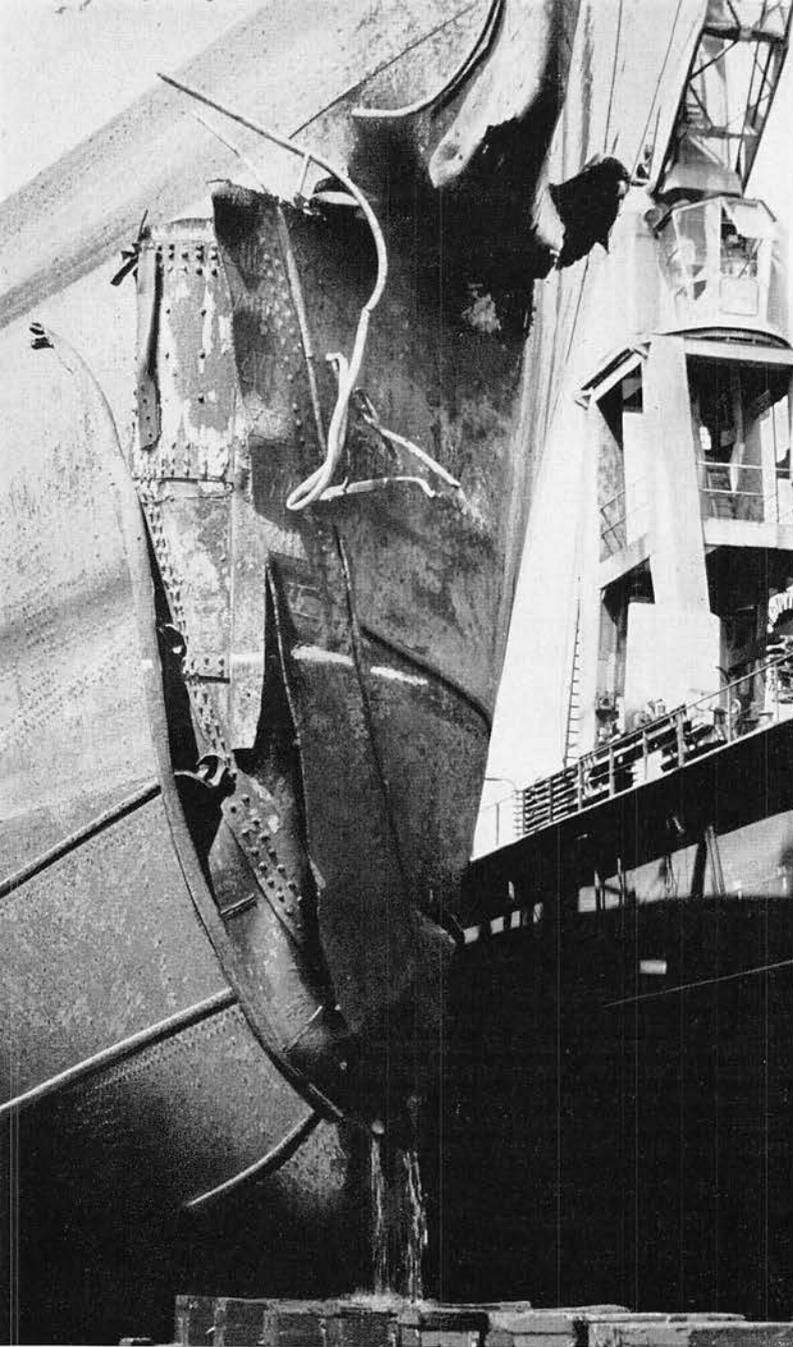
In einer derartigen Situation bedarf es mehr denn je einer verständnisvollen, reibungslosen Zusammenarbeit zwi-

schen allen bei der DW am Reparaturgeschäft Beteiligten, damit in unseren Reparaturbetrieben „der Schornstein ununterbrochen raucht“. Drei Forderungen unserer Kunden müssen wir erfüllen, wenn wir uns deren Treue erhalten wollen; sie sind das A und O unseres Erfolges: Wir müssen schnell, preisgünstig und gut arbeiten, und das bedeutet letzten Endes bei der augenblicklichen Lage

- noch schneller
- noch preisgünstiger
- noch besser als bisher.

Obenan steht die Schnelligkeit, denn jeder Tag, an dem ein Schiff festliegt, verursacht dem Eigner hohe Kosten. Ein welch großes Maß an Eile die Reedereien heute fordern, das ist schon zu spüren, wenn bestimmte Großrepa-





aturen ausgeschrieben und viele Werften (bis zu 30 bei einem Objekt, wie es kürzlich der Fall war) zur Abgabe ihrer Angebote aufgefordert werden. Dann gehen in unserem Reparaturbüro am Reiherstieg umfangreiche Spezifikationen mit Dutzenden von Einzelpositionen für schiffbauliche und maschinenbauliche Arbeiten ein, für deren jede in Übereinstimmung mit den Wünschen des Kunden

ein Preis — ein günstiger selbstverständlich — kalkuliert werden muß. In bedauerlich vielen Fällen wird unsere Arbeit aber dadurch erschwert, daß diese eben erwähnten umfangreichen Spezifikationen äußerst mangelhaft sind, weil die erforderlichen Einzelheiten — vor allem entsprechende Zeichnungen — einfach fehlen. Die Zeit bis zur Abgabe der erforderlichen Offerten ist jedoch so kurz bemessen, daß es vollständig unmöglich ist, die fehlenden Unterlagen noch anzufordern, zumal man obendrein ohnehin alle Kräfte anspannen muß, um termingerecht mit der Kalkulation fertig zu werden. Erschwerend kommt weiter hinzu, daß wir ja nicht nur den Wünschen des Reeders nachkommen müssen, sondern daß wir diese Wünsche im einzelnen noch mit den Vorschriften der Klassifikationsgesellschaften und oft außerdem mit den Forderungen der Versicherungen in Einklang bringen müssen. Es gehört ein großes Wissen und viel Erfahrung (auch über die Arbeitsweise der Konkurrenz) dazu, in der erforderlichen kurzen Zeit Angebote auszuarbeiten, die preislich und lieferterminmäßig den Reeder zu überzeugen wissen, daß er bei der DW die erforderliche Reparatur zu den günstigsten Bedingungen ausgeführt erhält. Daß zu einer Zeit, da wir — frei nach einem Rundfunkzitat — nicht mehr auf den Wellen, sondern nur noch auf der Dünung des Wirtschaftswunders dahinschaukeln, nur ein Teil aller abgegebenen Offerten, und auch dann oft erst nach langen Verhandlungen, zum Auftrag führt, ist nur zu verständlich.

Um ein geringes günstiger liegen die Verhältnisse, wenn ein Schiff vor der Nennung eines Preises und einer Lieferzeit in Augenschein genommen werden kann. Diese Möglichkeit wird ausgenutzt, wenn ein Schiff etwa nach einer Havarie oder vor der Durchführung von Klassearbeiten in einem Hafen in den Beneluxstaaten, in England oder Skandinavien liegt und der voraussichtliche Umfang der Arbeiten eine Reise rechtfertigt. Im persönlichen Gespräch an Bord können dann alle wesentlichen Punkte geklärt werden, und die Ausarbeitung der Offerte wird erleichtert.

Überhaupt spielt die persönliche Begegnung, der jahrelange Kontakt mit unseren Geschäftsfreunden gerade im Reparaturgeschäft eine ganz große Rolle — aber auch diese guten Freunde müssen wir schnell, preisgünstig und gut bedienen, denn die Zeiten sind vorüber, in denen man damit rechnen konnte, daß die Schiffe zu uns kamen, ohne daß wir vorher gleichsam einen Finger krümmten.

Hat dann aber unsere Vorarbeit zum Erfolg geführt und wurde uns ein Auftrag erteilt, dann gilt es, die Arbeiten auch tatsächlich schnell und preisgünstig auszuführen, wie es der Kunde verlangte und in den vorangegangenen Verhandlungen auch zugesagt bekam. Jeder, der den Reparaturbetrieb kennt, weiß, was sich an Bord im Laufe der Reparaturarbeiten alles noch an „Gebrechen“ herausstellt, die das Schiff hat und von denen vorher keine Rede war. Wie leicht könnte sich durch solche unvorhergesehenen Arbeiten die Werftliegezeit eines Schiffes verlängern, und



wie leicht könnte der Kostenanschlag dadurch beträchtlich überschritten werden. Was aber könnte die Folge sein? Daß der Reeder — ob zu Recht oder zu Unrecht, sei dahingestellt — verärgert würde und in Zukunft zu einer anderen Werft ginge.

Der Kunde ist König — heute mehr denn je! Das müssen wir uns immer wieder vor Augen halten und unsere Arbeit im Reparaturgeschäft entsprechend planen und durchführen. Für Arbeiten, bei denen eine längere Vorbereitungszeit zur Verfügung steht, gilt das genauso wie für Stoßarbeiten. Wir müssen noch mehr als bisher gedanklich mitarbeiten und darauf bedacht sein, daß neben der Güte und Schnelligkeit der DW-Arbeit stets die Preisgünstigkeit tritt. (An dieser Stelle sei nochmal daran erinnert, wie wichtig aus dem Betrieb kommende Verbesserungsvorschläge sind). Daß der Erfolg nur dann verbürgt ist, wenn die Arbeit im Geiste gegenseitigen Vertrauens geschieht, braucht eigentlich gar nicht erst erwähnt zu werden.

Die Voraussetzungen, im Reparaturgeschäft in Zukunft den Umsatz stetig zu steigern, sind bei der DW in jeder Hinsicht gegeben. Wir haben zur schnellen und preisgünstigen Abwicklung von Groß- und Kleinreparaturen nicht

nur einen großen Stamm von erfahrenen Ingenieuren, Meistern, Arbeitern und Kaufleuten, sondern verfügen auch über alle erforderlichen neuzeitlichen technischen Anlagen: Da sind die 6 Schwimmdocks am Reiherstieg und in Finkenwerder, deren Kapazität seit der Inbetriebnahme von Dock 5 beträchtlich gestiegen ist, so daß wir praktisch alle Dockwünsche unserer Kunden erfüllen können; da sind unsere Kaianlagen mit den Kränen; da sind unsere Prüfeinrichtungen, und da sind unsere leistungsfähigen Werkstätten in beiden Betrieben. Ein kurzer statistischer Überblick über das Reparaturjahr 1958 vermittelt wohl am eindrucksvollsten ein Bild von unseren Möglichkeiten:

Die DW nahm insgesamt 638 Reparaturaufträge mit einer Gesamttonnage von etwa 4 Millionen BRT herein. Von diesen Schiffen wurden 333 eingedockt und 270 im Hafen repariert. Gegenüber 1957 wurden über 100 Aufträge mehr gebucht.

Das ist ein durchaus erfreuliches Bild, das aber am Ende des Jahres 1959 noch besser aussehen kann und soll. Der Erreichung dieses Zieles gilt die Arbeit all derer, die auf der DW mit dem Reparaturgeschäft zu tun haben.

R. Dreßler, R. Rep.

Überfahrt zum Reiherstieg

Es wird kühl. Die Elbe wälzt sich stromabwärts wie flüssiges Blei. Ein Lufthauch hebt für einen Augenblick die dicken Nebelschwaden. Schemenhaft ragen Umrisse eines Frachters empor. Er liegt vor Anker. Die Brücke, der Schornstein verschwinden im Dunst. Es wird wohl einer der Hapag-Flotte sein, schwarz-weiß-roter Schornstein-Ring.

Die Kälte steigt allmählich durch die Ledersohlen in die Hosenbeine. Auch an den Waden spürt man's. Die Nase tropft und leuchtet im weißen Gesicht fröhlich rot wie Punsch.

Wir warten auf das Fährboot zum Reiherstieg. Die Infrarotstrahler am Pier sind ausgefallen, sagt man mir. Das Schiff ist schon 10 Minuten überfällig. Ihm wird doch nichts zugestoßen sein? Eisberge gibt es noch nicht, aber neulich habe ich beim Fernsehen gehört, daß kein Schiff unsinkbar sei.

Da, es kommt, majestätisch teilt der Bug die Wellen. Ganz ruhig kommt es näher . . . und fährt vorbei. Nur ein Schnelldampfer, weg.

Die nächsten 10 Minuten verticken. Verflucht! Herr Ober, einen Steifen, einen Doppelstöckigen, bitte! Aber hier gibts keinen Ober. Frau Elbe serviert kühl. Sie atmet eisigen Nebel, und die Nase tropft.

Aber nun! Was geistert dort hinten im Nebel? . . . Nichts; doch, jetzt ist es wieder zu sehen, zwischen nassen Schleimern. Jetzt wird es ganz deutlich sichtbar . . . ein Schiff schon, aber kein „Schlachtschiff“. Es ist ein Hochseeschlepper, der wahrscheinlich einem wandermüden „großen Pott“ die letzten Seemeilen erleichtern will. Langsam schiebt er sich näher, zieht geräuschlos vorbei in Richtung Blankenese. Ich blicke ihm nach, wie er im dämmerigen Grau verschwindet. Nebelschwaden wogen, verwischen den Horizont, rücken das Nichts greifbar nahe. Vom Strom her tönen Signale. Dazwischen läutet in bestimmten Zeitabständen die Nebelglocke des Frachters, der groß und tot im Strom liegt.

Da tippt mir jemand auf die Schulter: Mein Herr, Sie wollen doch auch zum Reiherstieg?! Die Barkasse ist da, das „Schlachtschiff“, ein Barkässchen! . . . Heftig rollt es auf den selbst gezeugten Wellen. Das Schraubenwasser sprudelt munter unter dem Heck hervor und mischt sich mit dem trägen Ebbstrom. Der Schiffer steht breitbeinig im Ruderhaus. Ob er wohl weiß, daß ich sein „Schlachtschiff“ gar nicht bemerkte? Ich springe an Bord. Da neigt sich das Barkässchen wie ein Schlachtschiff nach einem Torpe-

dotreffer. Doch es beruhigt sich wieder! Gottseidank. Der Kapitän gibt die Befehle, (mit der linken Hand über das Gestänge zum Motor) und der Motor läßt das Schiff erzittern. Mit großer Kraft reißt er das Barkässchen vorwärts. Behende springt der Kapitän von der Brücke und wirft die Leinen los! Nun kommt das Schifflein rasch in Fahrt. Der Fahrtwind streicht durch die Haare und beißt in die Ohren. Es ist doch verdammt kalt. — Aber es gibt da die Möglichkeit, in der Kajüte Schutz zu suchen. Aus dem kleinen Raum ragt, wärmende Gefühle weckend, ein verrostetes Rohr über Deck: und es qualmt. Doch ist es gar nicht so einfach, in die von Wellen unspülte Kammer einzudringen. Ihre Sitze sind mit Leinen belegt (wenn man sich grob ausdrücken will: mit Säcken), aber schön mollig ist es. Der Kanonenofen strahlt wohlthuende Wärme aus. Er ist ein Veteran, ein Teil der Barkasse. Ein Kanonenofen, der immer seine Dienste tut, der schon so lange diente, aber immer noch nicht ausgedient hat. Es scheint alles so alt. Das Einzige, was an die Jetztzeit erinnert, ist ein kleines technisches Merkmal: an der gußeisernen Klappe, die den Schlund des Ofens schließt, wurde ein Stück Bandstahl befestigt. Das ist nun bestimmt kein Patent, aber daß man es anschweißte . . ., das konnte man zur Blütezeit der gußeisernen Kanonenöfen noch nicht.

Da legt sich das Schifflein auf die Seite. Ein Blick aus der Tür: der Himmel hängt schief. Ein Blick durch die Bullaugen: wir spielen beinahe Unterseeboot! Ein paar Blasen zeichnen sich ab, während das Barkässchen unheimlich rollt. — Dann wird es langsam heller. Eine hohe Wand zeichnet sich ab. Aha, ein Puddingtanker: Richard Kaselowski. Aber der war's nicht, ein Schlepper hat sich den Spaß gemacht, uns so durchzuschaukeln. Jetzt ist es wieder weg, und ein paar Schauerleute winken uns vergnügt nach.

Ich setze mich wieder auf die leinenbelegte Bank. Dann nehme ich Kugelschreiber und Notizbuch zur Hand und schreibe über die kleine Barkasse. Sie hat den ganzen Krieg überdauert. In unermüdlichem Einsatz war sie Tag für Tag unterwegs. Der alte Veteran hat mehr als eine Schlacht geschlagen, ist immer irgendwo siegreich daraus hervorgegangen. Gewiß, sein Bug ist schon arg zerschunden und das Heck hat viele Beulen. Doch er schafft es immer wieder! Auch diesmal hat er die Strecke bezwungen! Reiherstieg: leise treibt das Barkässchen an den Ponton und der Nebel braut über dem Strom.

Christian Bergmann

Probleme

Grundsätzlich gibt es für uns Deutsche zur Zeit nur ein Problem. Das ist die Frage der Wiederherstellung unseres Staates. Damit ist natürlich unlöslich verbunden die Frage des Fortbestandes unseres Volkes. Ein Blick auf die Karte belehrt uns darüber, daß der Lebensraum unseres Volkes immer kleiner geworden ist. Von vielen Städten und Dörfern, die uns so im Laufe der Zeit abhanden gekommen sind, weiß die jüngere Generation schon gar nichts mehr. Die Vorstellung selbst von den uns in jüngster Zeit genommenen Gebieten ist bei den Zwanzigjährigen mehr als verschwommen. Der normale Bundesbürger denkt bei der Erwähnung von Namen deutscher Städte im Osten wie Königsberg, Danzig, Gumbinnen, Marienburg oder Allenstein wahrscheinlich kaum noch an mehr, als daß ihm von irgendeinem mal erzählt worden ist, daß es da oben sehr kalt gewesen ist. Daß in diesem Lande eines Tages wegen ihres Glaubens verfolgte Salzburger angesiedelt wurden, ist den wenigsten bekannt. Vielleicht hat mancher gehört, daß der Philosoph Kant in Königsberg lebte und wirkte. Von den Leistungen des Deutschen Ritterordens, der schon im 13. Jahrhundert in das Land kam, hört man bestenfalls noch in dem Zusammenhang, daß diese Ritter angeblich als Eroberer ins Land kamen. Wer denkt schon noch daran, daß Danzig einmal ein stolzes Mitglied der Deutschen Hanse gewesen ist?

Etwas Ähnliches läßt sich übrigens von allen anderen Provinzen im Osten ebenso sagen. Jüngere Leute geraten oft in Verlegenheit, wenn sie nach der Schneekoppe befragt werden oder wenn man von ihnen wissen will, ob sie eine Vorstellung von Kolberg oder Stettin haben.

Ja, schon Berlin ist für viele etwas sehr Fernliegendes. Es mag sogar Menschen geben, die durch die augenblicklich schwebende Berlin-Diskussion sich sehr unangenehm angesprochen fühlen, weil alle diese Fragen, die mit der Zukunft Berlins und damit Deutschlands zusammenhängen, etwas vom Wirtschaftswunder wegführen können.

Aber, über all das wollte ich eigentlich gar nicht reden. Ich wollte viel kleinere Probleme erörtern, die zwar, gemessen an den oben besprochenen Problemen, wirklich von untergeordneter Bedeutung sind, die aber doch auch jeden berühren.

Jeder weiß z. B., daß wir seit dem 1. Januar 1959 die 44-Stunden-Woche haben. Es gibt sicher wenige, die sich nicht über die freien Sonntage freuen. Vielleicht gibt es sogar eine ganze Menge, die mit der gewonnenen Freizeit viel anfangen können. Ganz sicher hat sich aber noch niemand über die Konsequenzen den Kopf zerbrochen, die die neue Arbeitszeit hier auf der DW mit sich bringt. Da sind z. B. die so wichtigen Kräne, Seilbahnen und sonstigen Einrichtungen zum Transport von Schwergut, ohne die wir gar nicht existieren können. Früher waren diese Geräte voll ausgenutzt. Jeder von uns kann sich daran erinnern, daß vor Einführung der 45-Stunden-Woche jeder Kran 6×24 Stunden je Woche in Betrieb war. Nach Einführung der 45-Stunden-Woche lief so ein Kran innerhalb von zwei Wochen 11×24 Stunden, das heißt jede Woche 5½×24 Stunden. Jetzt haben wir die 44-Stunden-Woche. Die einzige bisher mögliche Lösung hinsichtlich der Einteilung der Arbeitszeit hatte es mit sich gebracht, daß die Kräne nur noch 5×17 Stunden und 40 Minuten in der Woche in Betrieb sein könnten. Was das bedeutete, kann sich jeder selbst ausrechnen. Wir waren nicht in der Lage, die vorausgeplanten Termine einzuhalten. Wir mußten uns also etwas einfallen lassen, die Kräne, Seilbahnen usw. vernünftig auszulasten. Das Problem ist gelöst worden. Es wurde eine Zusatzschicht (Nachtschicht) eingelegt mit 37,5 Stunden je Woche. Die fehlenden 6,5 Stunden werden alle 3 Wochen sonntags mit 12,5% Zuschlag nachgeholt.

Ein anderes Problem, das uns alle betrifft, ist die Frage der Zukunft der Sozialversicherung. Da gibt es gleich drei Punkte, die erwähnt werden müssen. Einmal ist man dabei, die Krankenversicherung zu verändern, um sie wieder

lebensfähig zu machen. Da gibt es entgegengesetzte Vorschläge. Der eine will dem Arbeitgeber die gesamten Krankengeldlasten für 6 Wochen auferlegen in der gleichen Art, wie es jetzt schon für Angestellte Gesetz ist. Auf der anderen Seite will man eine gewisse Selbstbeteiligung des Kranken an den Kosten durchsetzen. Auch diese Frage ist von einer ungeheuren Wichtigkeit, nicht nur für den einzelnen, der der Krankenkasse angehört, sondern auch für die Unternehmen, deren Gemeinkosten bei Einführung der Zahlungspflicht des Unternehmens für 6 Wochen ein erhebliches Stück nach oben klettern würden.

Wie erinnerlich, hat ja diese Frage schon ernste Auseinandersetzungen gekostet. Denken wir nur an den Streik in Schleswig-Holstein und das sich daraus ergebende sogenannte Kasseler Urteil, in dem festgestellt wurde, daß die IG Metall zur Schadenersatzleistung verpflichtet ist. Dieses Urteil ist nun wiederum Gegenstand erheblicher Diskussionen, wobei die eine Seite sagt, daß durch dieses Urteil das Grundgesetz verletzt sei. Das Urteil sei im übrigen ein politisches, womit man den Richtern den Vorwurf macht, nicht Richter, sondern Politiker zu sein. Auf der anderen Seite sagt man, das Urteil ist völlig richtig; denn es stellt fest, daß Verträge eingehalten werden müssen. Ein solcher Vertrag, der auch dann, wenn es einem Partner nicht ganz angenehm ist, gehalten werden müsse, sei die Schlichtungsvereinbarung zwischen den Arbeitgeberverbänden und der Gewerkschaft gewesen.

Man sieht, daß es offensichtlich zu gelingen droht, aus einer Rechtsfrage eine Frage der Weltanschauung zu machen. Auch ein Problem.

Aber nun zurück zur Sozialversicherung. Da ist eine Novelle, die sich mit der Unfallversicherung beschäftigt, in Vorbereitung. Da die Kosten der Unfallversicherung ausschließlich vom Arbeitgeber getragen werden, bleibt abzuwarten, was für Belastungen dabei herauskommen.

Über die Erhöhung des Kindergeldes von DM 30,— auf DM 40,— wird sich jeder freuen, der den Nutzen daraus zieht. Es wird in der Öffentlichkeit aber nicht darüber gesprochen, daß dieses Kindergeld nicht etwa aus Steuermitteln oder sonstigen öffentlichen Geldern gezahlt wird, sondern ebenfalls vom Arbeitgeber aufzubringen ist.

Man sieht also, daß eine vernünftige Kalkulation, die auch sonst überall auf Schwierigkeiten stößt, weil es nichts Feststehendes gibt, schon mit Rücksicht auf die ungewisse Lage auf dem Gebiet des Sozialrechts unmöglich ist.

Inzwischen ist vorgeschlagen worden, das Sozialrecht innerhalb der europäischen Wirtschaftsgemeinschaft gleichmäßig zu gestalten. Wenn diese Tendenzen sich durchsetzen sollten, gibt das neue Probleme. Und endlich ist darauf hinzuweisen, daß sich neuerdings die Gewerkschaft in ihren Forderungen für 1959 damit beschäftigt, jedem den Jahreslohn zu garantieren. Diese Forderung ist aus Amerika übernommen worden, wo es eine geordnete Arbeitslosenversicherung in unserem Sinne nicht gibt. Diese Forderung ist in Amerika praktisch die Forderung nach einer Arbeitslosenversicherung. Wir haben diese Versicherung, die teilweise in ihrer Auswirkung zu nicht immer vernünftigen Ergebnissen führt, weil sie für alle diejenigen, die hohe Unterstützungssätze erhalten, mindestens auf Zeit den Willen zur Arbeit verkümmern lassen kann. Praktisch ist jedenfalls die Frage der Garantie des Jahreslohnes in Deutschland kein Problem, weil es eben eine Arbeitslosenversicherung gibt.

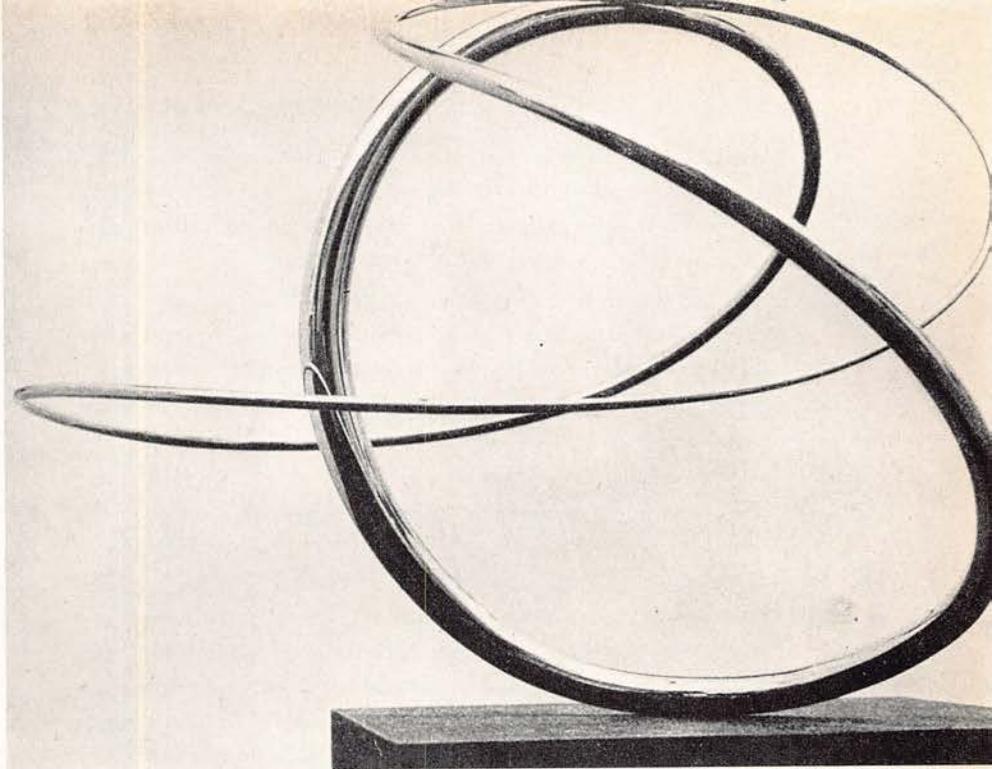
In diesem Zusammenhang soll erwähnt werden, daß die Forderung nach garantiertem Jahreslohn damit begründet wurde, daß man das Risiko des Unternehmers nicht auf die schwachen Schultern des Arbeitnehmers abwälzen dürfe, weil der Arbeiter bei Rückgang der Konjunktur kurzerhand entlassen würde und dann nichts verdiene. Diese Begründung trifft nicht zu, da einmal die Arbeitgeber zur Arbeitslosenversicherung beitragen und zum andern die Arbeitslosenversicherung funktioniert.

Es gibt noch weitere Probleme. Für heute soll es aber genug sein.

Allers

was ist modern?

von wolfram claviez



Im Brockhaus steht: „(frz. aus spätlat. modernus zu lat. modus „Art und Weise“), heutig, neu, neuzeitlich. Modernität: Stil und Eigenart der Neuzeit“.

Frage ich meine Tochter, sagt sie: „viereckige Schuhe und Sackkleid — das heißt . . .“ und da stutzt sie schon, denn man braucht kein Hellseher zu sein und auch nicht die Sondermeldungen aus Paris abzuwarten, um behaupten zu können, daß mit Sicherheit morgen „Taille“ wieder dran ist. Nun ist also Kleid auf Taille das modernste vom Modernen, aber haben wir es vielleicht heute erst erfunden? Man braucht sich nur die Damenwelt auf Gemälden, in Bilderbüchern, Kupferstichen und Fotografien irgendwelcher Zeiten anzusehen, um festzustellen, daß die Vokabel „neu“ einen höchst fragwürdigen Charakter bekommt.

„Neu“ für modern ist also nicht präzise, „heutig“ müßte es

heißen, wie oben schon erwähnt. Aber wer will bestreiten, daß jener finsterblickende Herr mit dem Spitzbart und Eckenkragen, der seine Kinder mit einem Rohrstock verprügelt, wenn sie Jazzmusik hören und der sich auf die geblünte Tapete über seinem Plüschsofa den Kaiser Wilhelm hängt, ein „heutiger“ Mensch ist? Wir leben alle heute und mit dem Alter hat das nichts zu tun. (Picasso ist über 80 und der ist bestimmt nicht von gestern.) „Heutig“ stimmt also auch nicht, wenn wir zu ergründen versuchen, was modern wirklich ist. „Neuzeitlich“ trifft ebenfalls nur sehr bedingt zu, denn wird nicht oft eine neuzeitliche Periode von einer viel weniger „modernen“ abgelöst? Nun, was müssen wir viel reden. Modern ist eben modern und jeder wird schon wissen, was das bedeutet.

Mit dieser nicht zu überbietenden Unwissenschaftlichkeit der Erklärung scheint man am weitesten zu kommen und man könnte sich damit zufrieden geben. Aber — — — die Sache hat einen Haken, der uns und alle Generationen stets von neuem ärgert: Modernität und Qualität sind nicht identisch. Wären sie es doch, gäbe es ja nur eine positive Fortentwicklung, es müßte ständig alles immer besser werden, eine Idealvorstellung, die wir Menschen nicht verwirklichen können. Da das Neue nun nicht immer besser ist als das Alte, es andererseits oft auch bequemer ist, am Überkommenen festzuhalten, selbst wenn das Neue sich als überlegen erweist, kommt es zu dauernden Konflikten zwischen jung und alt, zwischen fortschrittlich Gesinnten und Konservativen. Wir kennen die Unmodernen, die grundsätzlich dem Neuen nichts zutrauen und jene, die allem Neuen, Modischen, bedingungslos aufgeschlossen sind. Die eigene Haltung ist nun nicht nur eine Frage der Per-



sönlichkeit, sondern, wie mir scheint, ein ganz spezielles Problem unserer Zeit. Wir haben in unserer zivilisatorischen Entwicklung einen Punkt erreicht, an dem es geboten erscheint, sich mit dem Problem des „Modernen“ auseinanderzusetzen. —

Zufällig las ich in diesen Tagen ein paar Sätze, die nicht zuletzt den Anstoß gaben, über all dieses nachzudenken. In einer alten „Geschichte der Möbelformen“ wird William Morris zitiert: . . . selbst der Originellste vermag heute keine Möbelform zu zeichnen, die etwas anderes wäre als eine Fortbildung oder Entartung vielhundertjähriger Motive . . .“. Das sagt er im Jahre 1893.

Gar nicht im Zusammenhang hiermit, sondern an einer ganz anderen Stelle, in einer Novelle von E. T. A. Hoffmann, steht der Satz: „. . . sie kritteln und kritteln, verfeinern alles bis zur feinsten Meßlichkeit, wühlen alles durch, um nur einen armseligen Gedanken zu finden, über dem Schwatzen von Kunst und Kunstsinne und was weiß ich, können sie nicht zum Schaffen kommen . . .“ usw. Es ist kaum zu glauben, daß dieser wirklich moderne resignierende Stoßseufzer 150 Jahre alt ist. Beide Beispiele drücken auf ganz verschiedene Weise etwas Gemeinsames aus: Den Zweifel an den eigenen Kräften, die Frage: Wie kann es überhaupt weitergehen? Für uns ist es rückschauend leicht zu sagen, wie es weitergehen mußte; denn wir haben ja vor Augen, wie es weitergegangen ist! Aber der schaffende Mensch wird diese Fragen zu allen Zeiten, besonders aber in den Spätstadien der Kulturepochen, gestellt haben. Das ist verständlich. Die vertrauten, bekannten Stilformen sind durchexerziert und verfeinert bis zum äußersten, sie sind zur Manier geworden, das Neue, Kommende sieht man nicht. Es existiert noch nicht. Entdeckt ein Genie einen Weg ins Neuland, so wird dieser im nächsten Moment begangen und dann gleich von vielen. Blütezeiten großer Perioden liegen sehr oft in ihren Anfängen, wo die Kräfte noch ungebrochen sind. Sichtbare Beweise für das Nichtmehrweiterkönnen gibt es in der Geschichte genug. War ein Volk am Ende seiner schöpferischen Kraft, mußte es seine Vorherrschaft an jüngere und stärkere Völ-



ker abtreten. War innerhalb der Geschichte eines Volkes eine Epoche zu Ende, so besann man sich, falls nicht neue revolutionäre Ideen sich Bahn brachen, auf die Kulturgüter vergangener Zeiten, und je nach der Potenz und der „Modernität“ war diese Regression eine schöpferische, wie im höchsten Maße die Renaissance, oder einfalllos wie die Nachahmung der Gotik, des Rokoko, der Renaissance und des Barock im Laufe des 19. Jahrhunderts. Wer will bestreiten, daß auch wir uns heute trotz unseres Fortschrittsstrebens auf das besinnen, was einmal war und uns umsehen nach allem, was wir entdecken können, ob es uns angehört oder nicht, wenn es nur imstande ist, uns neue Impulse zu geben? Wir haben die Stilmachungen überwunden; uns widerstrebt die Art, uns selbst zu kopieren, wie es vor hundert Jahren geschah. Wir haben Sehnsucht nach ursprünglicheren Kräften, und wir greifen nicht mehr zurück auf die Epochen unserer Geschichte oder auf die Antike, sondern wir gehen bis in die archaischen Zeitalter zurück. Wir haben eine Art ehrfurchtsvoller Verachtung für die Naturvölker, die noch etwas von der Unverbrauchtheit vorgeschichtlicher Epochen ahnen lassen, und wir saugen begierig diese Reste auf. Was wir aus diesen Begegnungen



5

6

7

machen, wird jedoch, da wir nun mal Segen und Fluch einer mehrtausendjährigen Geschichte nicht abschütteln können, selten mehr als überzivilisierte Primitivität und ausgeklügelte Formlosigkeit.

Jede kulturelle Blüteperiode wird gewiß auf allen Gebieten (den jeweiligen Zeitmaßstäben entsprechende) Höchstleistungen hervorbringen. Trotzdem ist nicht zu übersehen, daß zu jeder Zeit spezielle Gebiete dominieren. In der Gotik, beispielsweise, spielte zweifellos nicht die Technik die führende Rolle (obwohl sie für die damalige Zeit einen eminent hohen Stand hatte), im Barock konnten sich gewiß die Naturwissenschaften mit der Musik und der Baukunst nicht messen, und heute ist sicher die Kunst nicht der entscheidende Zeitexponent. Aber daraus sind nun keine falschen Schlüsse zu ziehen, wie etwa der, die abstrakte Malerei einfach als Entartung abzutun.

Versuchen wir einmal, unser modernes Lebensproblem aus dem Blickwinkel der Situation heraus zu beleuchten, in der die bildende Kunst sich heute befindet. Ist sie doch eine ganz konsequente Folge unseres modernen Lebens. Man hat längst erkannt, daß zu viele Entsprechungen in allen übrigen Bereichen unseres Geisteslebens sichtbar sind, als daß man ein Phänomen wie das der modernen Malerei, herauslösen könnte. Die Unverständlichkeit für den Nichtausübenden ist eine dem Fortschreiten auf jedem anderen Gebiet gemeinsame Erscheinung. Der Begriff der universalen „Bildung“ im klassischen Sinne schwindet in dem Maße dahin, in welchem Ausweitung und Vertiefung erforderlich werden, auf irgendeinem Gebiet auch nur einigermaßen Bescheid zu wissen. Nicht nur, daß man sich auf abgelegeneren Gebieten mit oberflächlichem Orientiertsein begnügen muß, selbst die Fachgebiete sind spezialisiert: Der Schwachstromtechniker versteht kaum etwas von der Starkstromtechnik, der Physiker nichts von Atomphysik, wenn es nicht sein Gebiet ist, von den Zweigen der medizinischen Wissenschaften ganz zu schweigen. Daß man sich im Falle der Malerei darüber ärgert, ist nur zu verständlich, denn jahrhundertlang war es eine ihrer vornehmsten Aufgaben, verständlich zu sein, ja den Menschen anzusprechen und ihm etwas begreiflich zu machen, selbst dem, der nicht lesen und schreiben konnte. Das Bild hat eine unmittelbare und allgemein-verständliche



8



9



10



13



11



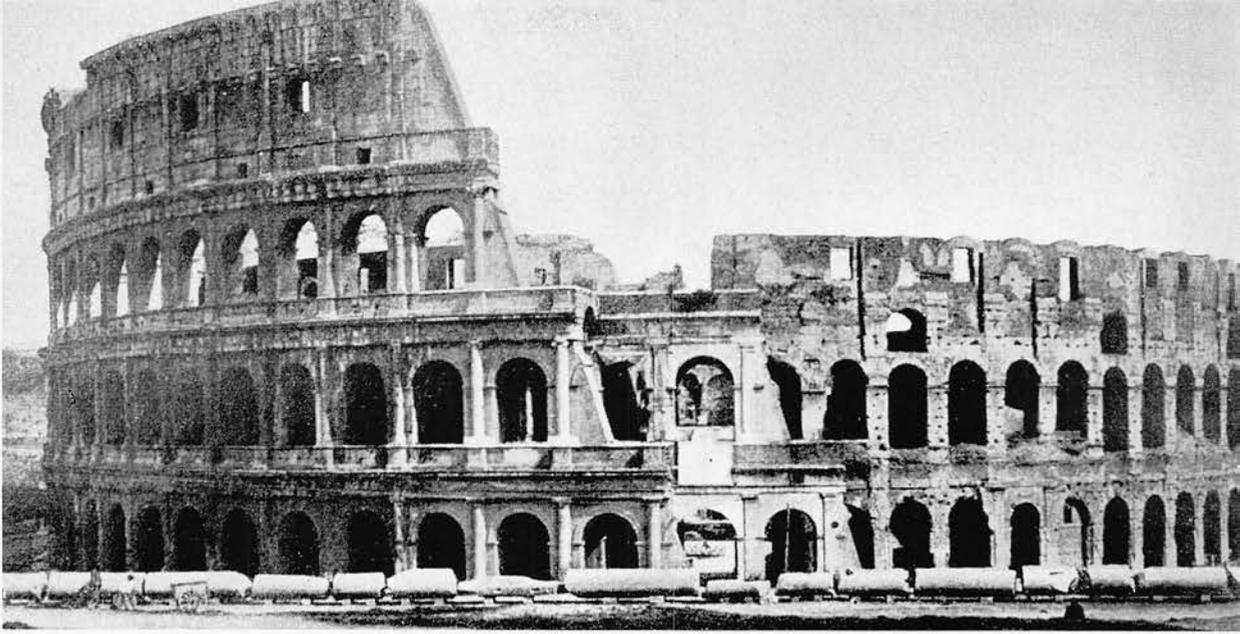
12

Suggestivkraft. Wie kam es dazu, daß sich dies scheinbar ins Gegenteil verkehrte?

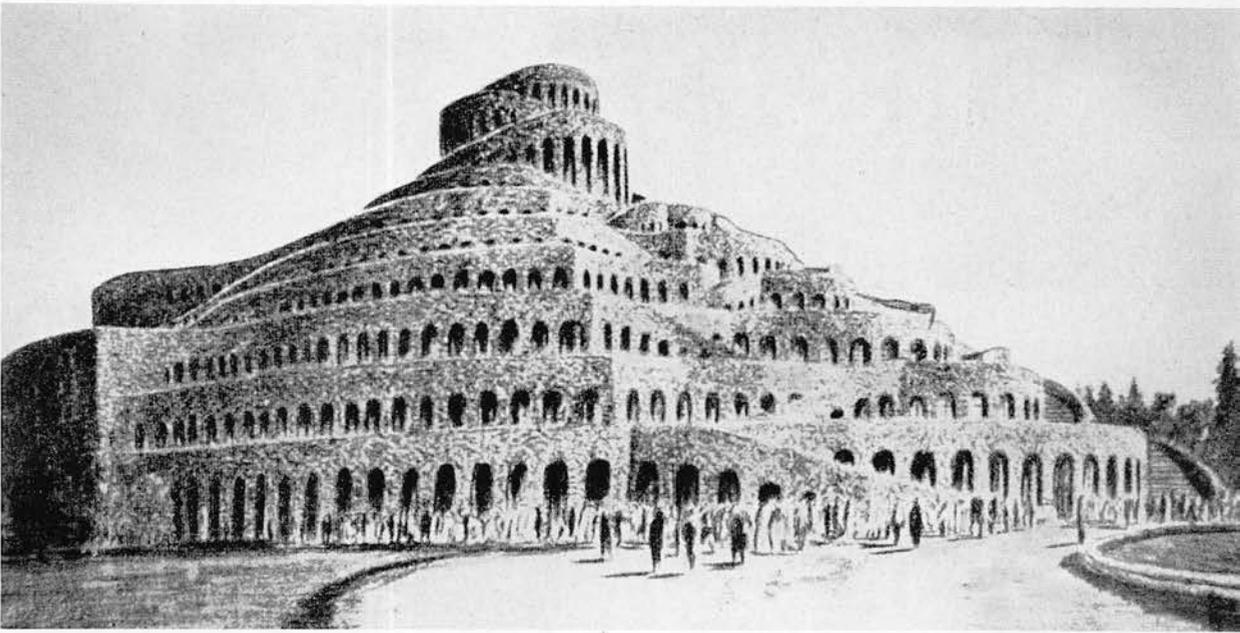
Immer hatten die Maler auf ihre Weise ausgedrückt, was die Welt ihrer Zeit beschäftigte und es war ein Bedürfnis der Menschheit nach derartigen Äußerungen vorhanden. Man schuf ja nicht nur aus eigenem Antrieb, sondern auf Bestellung. Kirche, Fürstentümer und Bürgertum erteilten Aufträge. Heiligenbilder, Szenen des höfischen Lebens, Stilleben, Porträts einzeln oder in Gruppen, Landschaften und Idyllen wurden verlangt, (ähnlich war es mit der Musik, man braucht nur an die Bach'schen Kantaten zu denken) — die Kunst lag nicht im Thema an sich, sondern in der Weise, wie es bewältigt wurde. Aus dieser Art und Weise leiten wir die Geisteshaltung her, aus der heraus man in einer Epoche an die Aufgaben heranging. Das Gemeinsame, Verbindliche, das uns dabei entgegentritt und eine Periode in besonderer Weise kennzeichnet, nennen wir Stil.

Im Laufe der Zeiten durchliefen alle überhaupt nur vorstellbaren Themen alle uns bekannten Stile. Jede Zeit fügte etwas Neues in bezug auf die Themen, die Darstellungsmittel (Techniken), die Darstellungsweisen (Perspektiven) oder die Auffassungsweise hinzu. Namen wie z. B. Im- und Expressionismus geben einen Hinweis auf die grundverschiedenen Antriebe, aus denen diese Kunstrichtungen entsprangen. War das eine ein Niederschlag des „Eindrucks“ der von außen kam, eine Wiedergabe des Gesehenen, des Lichtes, der Atmosphäre, so war das andere ein Nach-außen-drängen inneren Erlebens. Dieser Einschnitt, der etwa um die Jahrhundertwende vollzo-

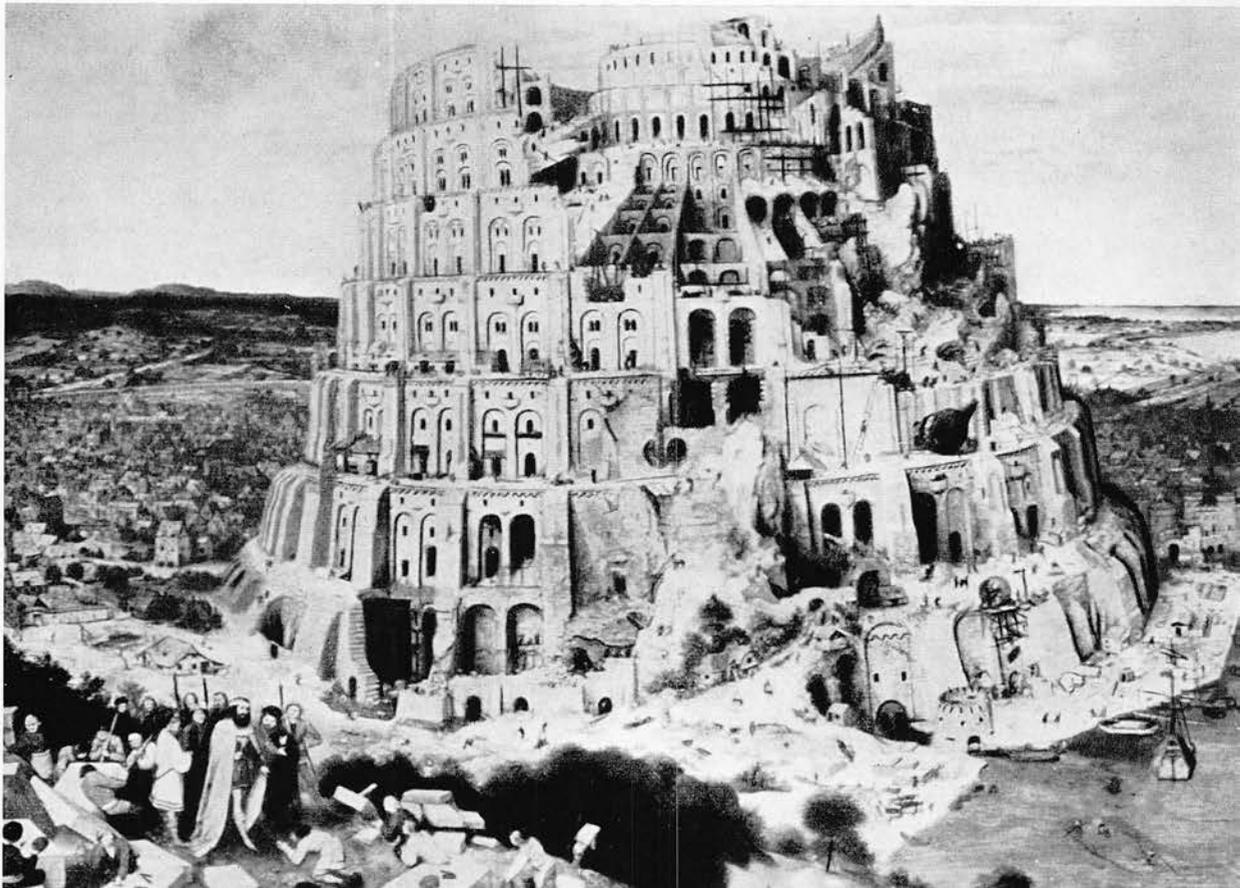
14



15

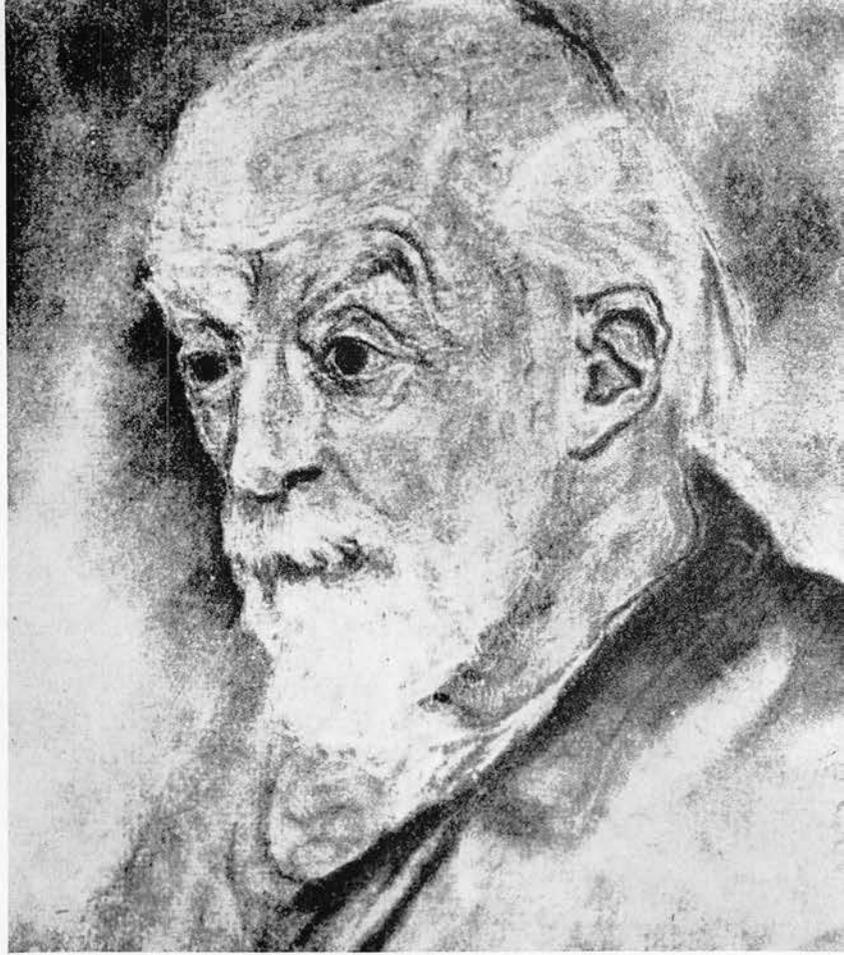


16





17



18

gen wurde, war gewiß einer der tiefsten, die die Kunstgeschichte kennt. Solche Schritte sind Kennzeichen großer Umwandlungen und nicht einfach von äußeren Dingen abzuleiten.

Aber äußere Gründe sind auch nachweisbar, wie etwa der, daß nach einem Jahrhundert der Wiederholungen die Gesellschaft nicht mehr wußte, was für Aufgaben den Künstlern zu stellen seien. Hinzu kam der Siegeszug der Fotografie, die die Malerei auf vielen Gebieten, auf denen sie bis dahin noch eine besondere Bedeutung gehabt hat, überflüssig machte, dort nämlich, wo nicht Freiheit der Phantasie, sondern dokumentarische Treue der Wiedergabe verlangt wurde. Die Folge war, daß die Kunst autonom wurde, die Künstler sich die Aufgaben selbst stellten und nicht mehr die sie umgebende Welt bildeten, sondern sich selbst bzw. wie sich die Welt in ihrer Seele spiegelt. Für die, die es ernst nahmen, wurde die Situation zu einem selbstmörderischen Problem. Indem die ganze Menschheit in der Wissenschaft, mit dem technischen Fortschritt und

12

20





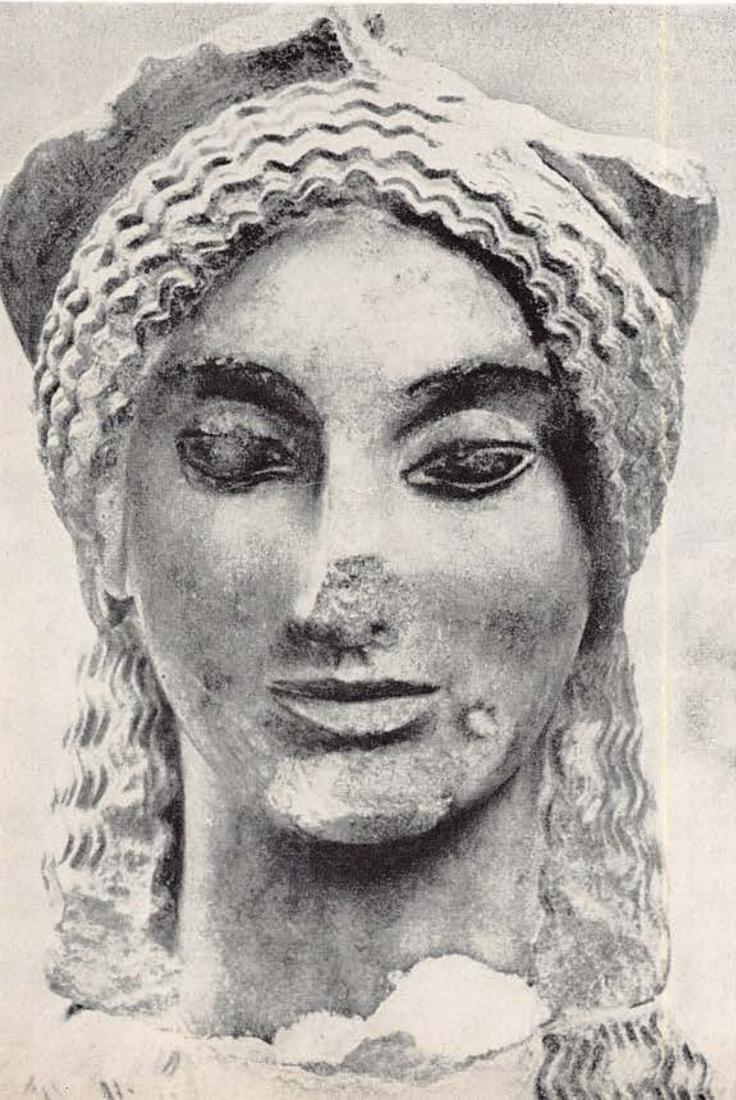
19

durch die Weltkriege Wege ging, die sie noch nie beschritten hatte, mußte die Kunst ebenfalls neue Wege gehen, wenn sie überhaupt noch einen Aussagewert behalten sollte. Damit will ich nicht sagen, daß in den Zeiten der Revolutionen als Illustration zum Zeitgeschehen nur explosive Kunstäußerungen vertretbar seien; aber immer ist die Kunst der Seismograph seelischer Erschütterungen der Menschheit gewesen. Dies nur als ein ganz kleiner Hinweis auf die Zwangsläufigkeit der Entwicklung.

Aber ziehen wir den Schluß in bezug auf unser Thema: „Was ist modern?“ Die radikale Loslösung von allen Konventionen hatte mit Recht der neuen Kunst schon vor Jahrzehnten die Bezeichnung „Moderne“ gegeben, denn es war etwas revolutionär Neues. Doch wie eine Straße nicht ewig „Neue Straße“ heißen darf, kann ein Stil nicht ewig den Namen „Moderne“ tragen — oder sollte sich in unserer Zeit zutragen, daß dieser Begriff einen Bedeutungswandel erfährt? Untersuchen wir, um bei dem Beispiel Malerei zu bleiben, die Möglichkeiten.

Längst ist abstrakt zu malen keine kühne Tat mehr. Manche modernen Bilder werden mit Gold aufgewogen. Dem akademischen Konservatismus der „Salons“ des vorigen Jahrhunderts, der die neue Kunstrichtung des Impressionismus verfeimte, steht heute eine entgegengesetzte Diktatur entgegen. Fortschritt wird gefordert und siehe da — es erhebt sich die Frage: Gibt es ihn eigentlich noch? Was die Themen anbetrifft, scheint es kein

21



22



jungfräuliches Land mehr zu geben. Gemalt ist schon alles, vom Heiligsten bis zum Alltäglichen, Sage, Geschichte und Mythologie, Mensch und Natur und jeder Gegenstand. Auch den Arten der Darstellung sind keine grundsätzlich neuen mehr hinzuzufügen, denn zwischen dem minutiösesten Realismus, der die Dinge mit einer geradezu verblüffenden Naturnähe auf die Leinwand



23

bannt und dem entgegengesetzten Extrem, der absoluten, gegenstandslosen Malerei, die es vermeidet, auch nur die leisesten Anklänge an naturgegebene Formen zuzulassen, gibt es sämtliche denkbaren Zwischenstufen des Deutlichmachens und der Verschleierung, des direkt Gesagten und des Allegorischen, des schlichten Widerspiegels und des absichtlich Hintergründigen. Was die Ausdrucksmittel anbetrifft, so sind sie ebenfalls durchexerziert: Jenseits von Zirkel und Lineal gibt es keine Exaktheit mehr, jenseits von auf die Leinwand gespritzter Farbe keine Ge-

staltlosigkeit. Über die reinen Farben hinaus läßt sich ihre Leuchtkraft nicht mehr steigern und mit reinem Schwarz gegen reines Weiß sind die Kontrastmöglichkeiten erschöpft. Reicht die Farbe nicht mehr aus, und nimmt man seine Zuflucht zu anderen Materialien, um sie in Bildern zu verwenden, wird man mit Recht unwillig, denn Fortissitississimo täuscht nun mal nicht über Mangel an musikalischem Gehalt hinweg; im Falle der Malerei: kein Raffinement über nicht vorhandene Bildideen.

Was bleibt uns? Müssen wir heute endgültig den so oft vernommenen Jammerschrei „Alles schon dagewesen“ erheben? Oder liegt die scheinbare Ausweglosigkeit vielleicht an einer falschen Sichtweise?

Gewiß ist alles schon dagewesen; seit Jahrtausenden werden Menschen geboren, sie wachsen heran, bekriegen sich gegenseitig, sterben wieder, — und überlassen es ihren Kindern, die gleichen Fehler zu machen wie sie selbst. Sie bauen Häuser, häufen Besitz an und verkommen, wenn es ihnen zu schlecht oder zu gut geht — „alles schon dagewesen“. Aber das ist ja alles selbstverständlich. Man bezieht das Wort nur auf die Lebensäußerungen des Menschen, die vom Geistigen her kommen; daß wir jeden Tag Schwarzbrot essen und schlafen gehen, wird uns nicht langweilig. Daher kann die Krise auch nur vom Geistigen her überwunden werden. Wir erleben heute den Siegeszug des Fortschritts auf seinem eigensten Gebiet, dem technischen Fortschritt, der in Flugzeug, Funk- und Mondrakete gipfelt, und wir erleben den Bankerott des Fortschritts auf den Gebieten, die ihrem Wesen nach gar nicht aus ihm leben, sondern aus ganz anderen Bezirken. Verloren ist die Kunst, in der falschverstandener Fortschrittsglaube zur Originalität um jeden Preis zwingt. Wir kommen abermals zu der Frage: Was ist modern? Wir sehen die Todesparabel des Avantgardismus, wenn man „systematisch“ nach dem Neuen sucht statt von innen her — wie wir sie im Sport sehen, wenn der Sport nichts weiter für uns ist als die Jagd nach Weltrekorden. Ich gebrauche das Beispiel einer Parabel, um damit auszudrücken, daß mit ständig vermehrter Anstrengung die erhofften Ergebnisse am Anfang zahlreich, dann aber immer seltener werden. Vielleicht wäre es modern, den Modernismus zu überwinden, das heißt uns zu bescheiden, nicht aus Resignation, sondern mit dem Lächeln Jenes,

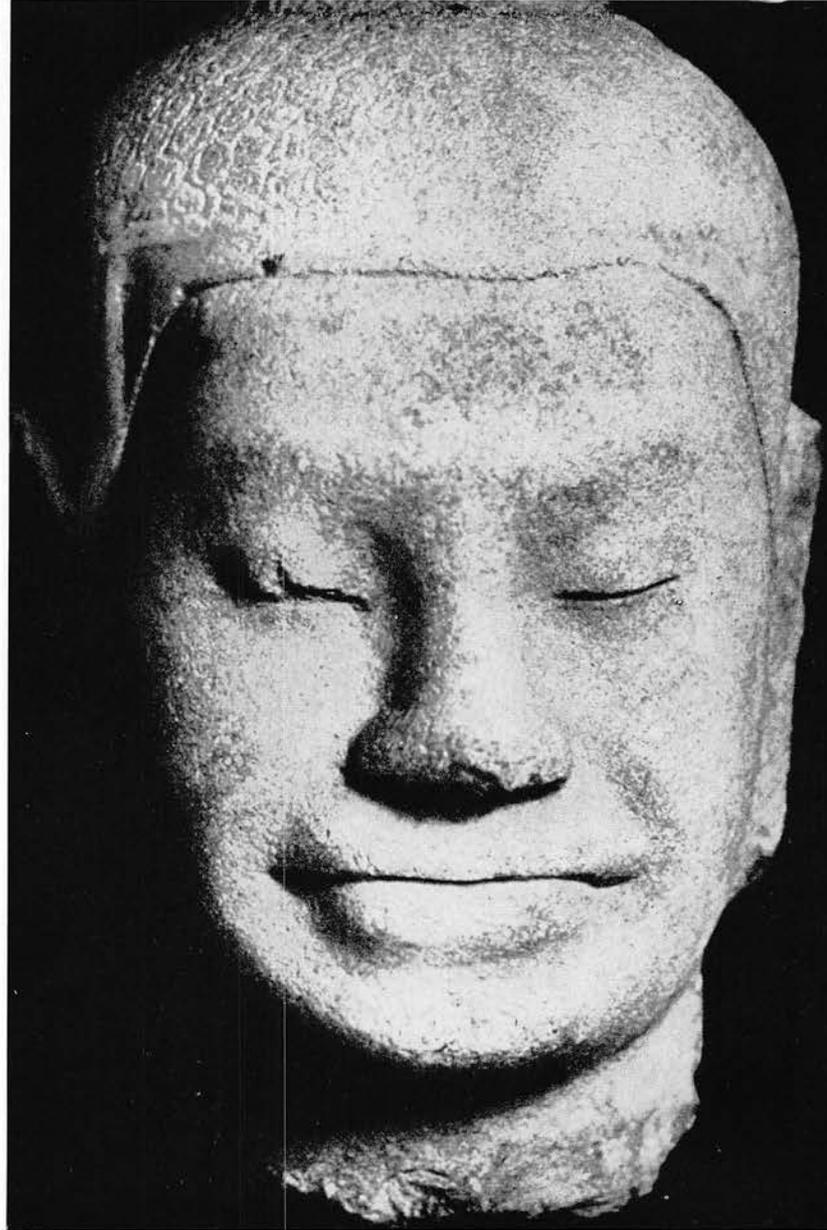
der uns auf der letzten Abbildung begegnet. Würden wir überhaupt nicht nach Stil fragen und nicht nach dem, was man von uns verlangt und was „man“ tut, würden wir gut und echt, wie wir es dafür halten, über das Neue stellen, wir wären wahrhaft modern. Wir haben es nicht schwerer als die Menschen irgend einer Zeit vor uns. Die Menschheit hat immer neue Chancen, und wo der Verstand nicht mehr weiter weiß, wenn er an das Morgen denkt, tut sich von anderer Seite her ein Weg auf. Für den Geist gibt es keinen Anfang und kein Ende.

Es sind hier ein paar Bilder eingefügt. Sie enthalten absichtlich keine Unterschriften, denn jeder soll selbst Stellung beziehen, und vorurteilslos Stellung nehmen kann man nur zu etwas, von dem man nicht weiß, welche Wertung es allgemein erfährt. Mancher wird erstaunt darüber sein, zu erfahren, wie schwer es ist, unbefangen zu urteilen, wenn einem der Boden des Wissens entzogen ist; ja selbst zu sagen, ob etwas modern ist oder nicht. Aber das ist der erste Schritt auf dem Wege sich zu befreien. Wie das eigene Denken höher zu schätzen ist als alles Angelernte, so ist eigene Auseinandersetzung mehr, als sich kritiklos dem anzuschließen, das zu schätzen der Zeitgeschmack gebietet. Denn: modern und gut sind zweierlei; nicht etwa zwei Begriffe, die sich gegenseitig ausschließen, sondern die einfach gar nichts mit einander zu tun haben. Gut ist ein Qualitätsbegriff, „modus“ lediglich die „Art und Weise“. Modern kann ebenso vorzüglich wie wertlos sein.

Wir haben das Feld abgesteckt, die Extreme der Möglichkeiten an der Malerei, als einem der klarsten Spiegel unseres Inneren, aufzuzeigen versucht. Wir kommen zu dem Schluß, daß in jeder Form jeder Inhalt eingeschlossen sein kann. Goldene Schalen können Gift enthalten, Tonkrüge kostbaren Wein, aber auch umgekehrt. Exakteste Darstellung kann die Form höchster Kunst sein wie etwa im Genter Altar, sie kann zur kaum zu überbietenden Virtuosität werden wie etwa bei dem Spanier Fortuny, sie kann platter Abklatsch sein, wie man noch heute zu sehen übergenug Gelegenheit findet. Ebenso kann Abstraktion höchste symbolische Gehalte in sich bergen, aber auch zu völlig mißverständlicher Nachäufung führen. „Modern“ zu sein ist noch kein Verdienst; wichtiger ist, was wir unserem Lebensmodus für einen Inhalt geben. Die größten Genies der Menschheit waren sowohl

Bahnbrecher als auch Zusammenfassende, die sich nur der schon bekannten Formen bedient haben, diese aber mit neuem Geist und seelischem Reichtum erfüllten. Das „Neue“ allein ist nicht entscheidend.

Wir Menschen bewegen uns in dem, was an das Stoffliche gebunden ist, in Grenzen; der geistige Gehalt ist nie der gleiche. Des-



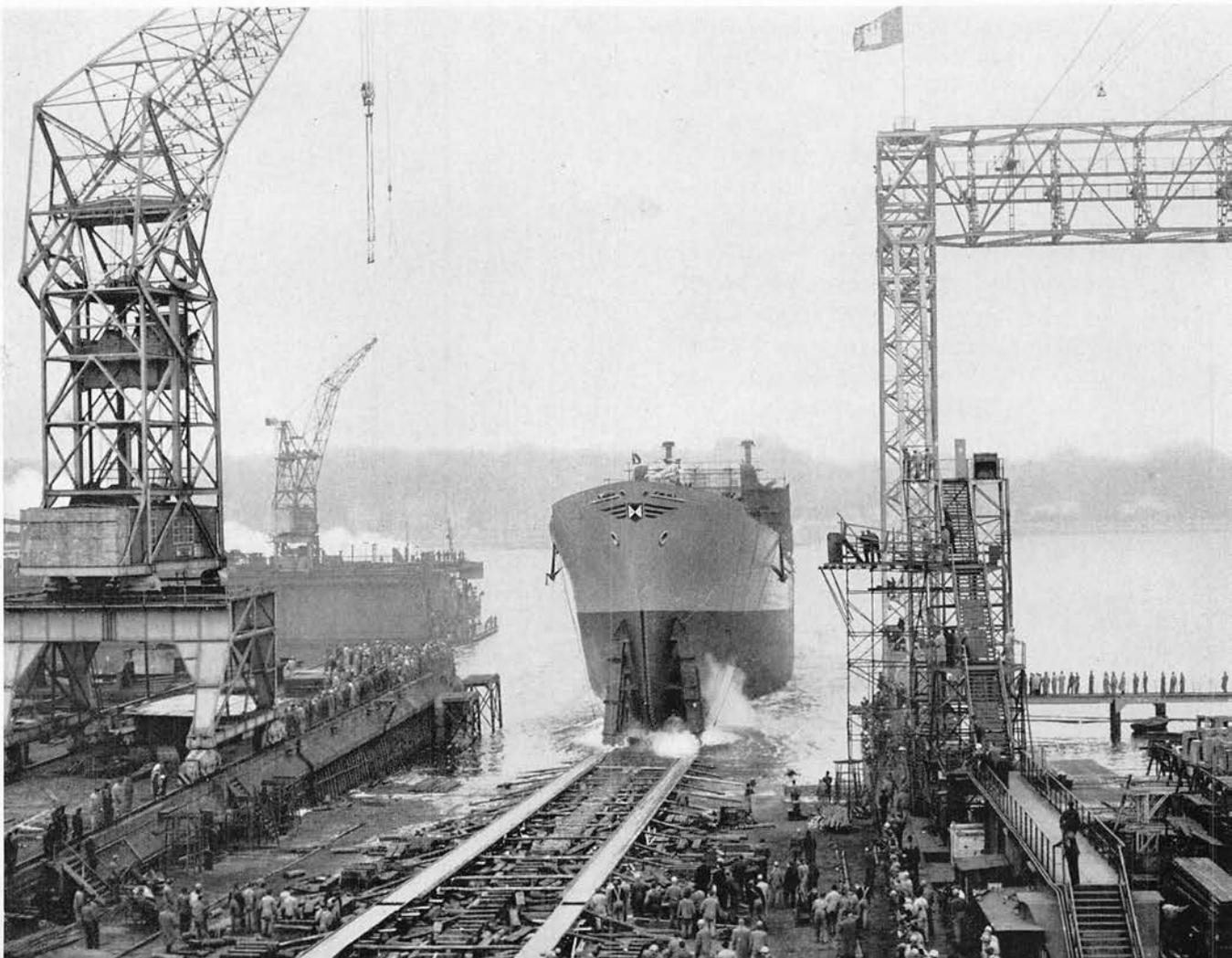
24

sen Varianten liegen nicht im radikalen Wechsel der Mittel, sondern oft in den feinsten Nuancen. Sie zu entdecken bedarf es so ernsthafter Bemühungen, wie sie die Wissenschaft mit Selbstverständlichkeit für ihr Verständnis verlangt.

Für die Abbildungen wurden Kunstwerke, Kostüme, Bauten und Gefäße aller Zeiten gewählt. In der nächsten Ausgabe unserer Werkzeugzeitung sollen sie näher erläutert werden.



Die letzten Wochen . .



brachten viel Arbeit. Das für 1959 vorgesehene reichhaltige Arbeitsprogramm soll ja geschafft werden. Über die Schwierigkeiten, mit denen wir zum Teil zu kämpfen haben, haben wir an anderer Stelle der Werkzeitung berichtet. Wir wollen alles daran setzen, die uns gesteckten Ziele zu erreichen.

Trotzdem muß immer Zeit da sein, um verdiente Mitarbeiter, die Jahrzehnte hindurch ihre ganze Arbeitskraft der Werft gegeben haben, zu ehren.

So fand am 27. Januar 1959 die Jubiläumsfeier unseres Direktors Otto Reiß statt. Der Werftchor begann mit einigen sehr schön vorgetragenen Liedern. Dr. Scholz würdigte in einer Ansprache die Leistungen des Jubilars. Er dankte ihm für seine 40jährige Treue und seine aufopferungsvolle Einsatzbereitschaft.

Dann strömten ununterbrochen Gratulanten heran bis in die Nachmittagsstunden hinein. Klar, daß sämtliche Mitarbeiter von Direktor Reiß ihm an diesem Tage die Hand drücken wollten. Darüber hinaus erschienen aus allen Werkstätten Männer, die Herrn Reiß auch gratulieren wollten. Eine sehr große Zahl von Gratulanten kam von draußen in die Werft hinein, teilweise nur zu dem einen Zweck des Gratulierens sogar aus Köln.

Die Zahl der Gratulanten spricht für die Beliebtheit und den weitreichenden Einfluß des Herrn Direktors Reiß.

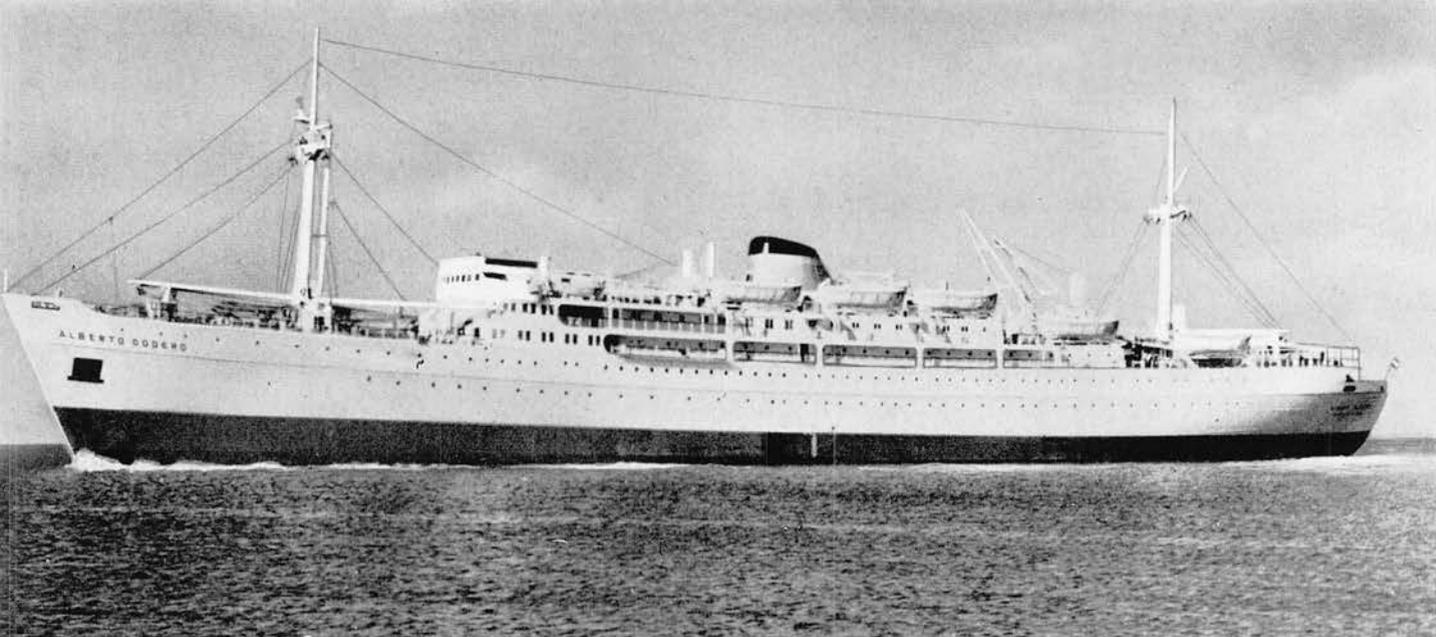
Nur einen Tag später war wieder Anlaß, einen Mitarbeiter für seine 40jährigen treuen Dienste zu danken. Unser Meister Götsch hat ebenfalls die 40jährige Geschichte der Deutsche Werft von Anfang an miterlebt. Auch ihm brachte unser Chor ein Ständchen handfester Seemannslieder. Dr. Scholz dankte dem Jubilar für seine Treue.

Unser jüngster Neubau ist ein 8400 t großes Motorfrachtschiff für die Deutsche Ost-Afrika-Linie namens „Kalahari“, ein Schwesterschiff der am 9. 10. 1958 in Dienst gestellten „Karoo“. Das Schiff lief am 5. Februar 1959 vom Stapel. Einer Tradition folgend sind alle Schiffe dieser Linie nach afrikanischen Landstrichen benannt. In seiner Stapellaufrede sagte Herr Direktor Paproth von der Deutschen Ost-Afrika-Linie, viele hätten ihrer Verwunderung Ausdruck gegeben, nach was für gottverlassenen Plätzen die Reederei ihre Schiffe benenne. Schon unter dem Namen „Karoo“ konnten sich die meisten nichts vorstellen, aber die Wüste Karoo sei wohl die Krone. Er fuhr dann in seiner Rede fort, daß die „Kalahari“ durchaus nicht nur leere Wüste ist, von der man in der Schule hört, sondern, daß er schon alle die Güter auf seine Schiffe verfrachten möchte, die es dort gibt.

Über die Karoo sagte Herr Paproth, daß das Schiff in dreifacher Weise gut angekommen sei: gut angekommen in einer Rekordzeit, gut angekommen bei den in Ostafrika lebenden Deutschen als ein beachtenswerter Repräsentant der Heimat und schließlich bei den Beladern, die ihre Frachten schnell und sicher befördert wissen wollen.

Diese Stapellaufrede ist wiederum bei uns gut angekommen und wir garantieren dafür, daß die Kalahari dem Schwesterschiff nicht nachstehen wird.





„Alberto Dodero“

Eine Spanienreise auf ganz eigene Weise

Erlebt und beschrieben von Reinhold Schulze sen.

Auf meiner ersten Spanienreise 1956 (siehe Werkzeugzeitung 12/56) lernte ich an Bord des MS „Porto“ einen Spanier kennen; er erzählte mir viel von seiner Heimat und lud mich ein, ihn und die schöne Provinz Galicia zu besuchen. Da er die Einladung später brieflich wiederholte, nahm ich sie ernst, und so kam es zu dieser Reise, diesmal mit meinem 21jährigen Enkelsohn. Ich buchte bei der Hamburg-Süd zwei Plätze auf einem Schiff der Dodero-Linie nach Vigo und zurück. Da die Fahrgäste auf der Ausreise stets in Amsterdam übernommen werden, begann diese Reise auf dem Landwege.

Am 9. August 1958 bestiegen wir in Hamburg den Holland-Express F 192, der über Bremen, Osnabrück und Bentheim nach Amsterdam fährt. Die Reisegesellschaft war international, außer Auswanderern befanden sich auch viele Rückreisende aus Südamerika im Zug. So saßen in unserem Abteil ein Münchener Ehepaar mit Söhnen, die nach Brasilien auswanderten, und ein junges Ehepaar auf der Rückreise nach Montevideo.

Ankunft in Amsterdam spät abends. Nach langwieriger, geduldig ertragener Zoll- und Polizeiabfertigung erfolgte um Mitternacht die Einschiffung unter schiffsärztlicher Kontrolle auf das weiße, festlich erleuchtete Schiff, die „Alberto Dodero“, mit uns etwa 500 freie Reisende sowie eine 60- bis 80köpfige „Hummel“-Gesellschaft für Vigo unter Führung eines sprachgewandten Hamburgers. Nach der Verteilung auf die Kabinen trotz der späten Nachtstunde ein großes Abendessen, das bis halb zwei dauerte. Noch ein Spaziergang über die schönen Decks — dann waren wir reif für die Kojen. In unserer Kabine schlief außer uns noch ein Pater, der zu seiner Gemeinde nach Rio de Janeiro zurückkehrte und an Bord die Frühmessen zu lesen hatte.

Nach tiefem Schlaf auf dem noch am Kai liegenden Schiff gab es früh ein gutes Frühstück, dann ging es per Autobus in die Stadt. Auf dem Amsterdamer Bahnhof, beim Geldwechsel und bei den ersten Einkäufen fiel uns auf, daß die

Holländerinnen auch deutsch, englisch und französisch sprachen. Die Stadt macht einen gepflegten Eindruck; besonders eigenartig wirken im Stadtbild die zahlreichen Grachten, die die Stadt in allen Richtungen durchziehen, und die vielen großen Motorboote mit Glasdach — ein solches fährt jetzt auch auf unserer Alster —, die gerade an diesem Sonntag mit frohen Menschen voll besetzt waren. Dann ging's zurück an Bord zum Mittagessen und anschließend an Deck, um das bunte Treiben zu beobachten. Um 17 Uhr mußten alle fremden Besucher von Bord und es kam Ordnung in die Gesellschaft. Um 18 Uhr begannen die Ablegemanöver, die Stunde der Abfahrt aus Amsterdam war da. Zunächst ging es durch einen Binnenkanal zur großen Seeschleuse von Jmuiden. Viele Schaulustige hatten sich dort eingefunden, u. a. einheimische Kinder, die uns Kunststücke vormachten; dafür wurde ihnen allerlei Obst zugeworfen. Da fuhr plötzlich ein schweres Polizeiauto vor und brachte uns vier Männer, angeblich brasilianische Verbrecher, die unser Schiff nach Rio de Janeiro mitnehmen sollte. Die Männer sträubten sich nach Kräften; ihre gewaltsame Übernahme — vor aller Augen — war sehr häßlich. Als sie endlich untergebracht waren, fuhrn wir aus der Schleuse hinaus und kamen auf das offene Meer.

Die Mahlzeiten an Bord, zu denen ein musikalisches Signal aus allen Lautsprechern rief, wurden in zwei Schichten serviert — an Einzeltischen in dem großen, gemeinsamen Speisesaal. Wir beide waren für die zweite Schicht und setzten uns auf Stb.-Seite zu den freien Reisenden, meist Südamerika-Fahrern, während die Hummel-Reisenden ihre Plätze auf Bb.-Seite hatten. Es gab folgende Mahlzeiten: Frühstück 7 und 7.30 Uhr, Mittagessen 11 und 12.15 Uhr, Teestunde zwischen 4 und 5 Uhr nachmittags und Abendessen 18 und 19.15 Uhr. Und was gab es da? Früh nach Wunsch zubereitete Eier, dann Kaffee mit frischen Brötchen, Butter usw., zu den beiden Hauptmahlzeiten stets kalte Vorspeise, Suppe, Fisch-

gericht, Nachtisch und Mokka, dazu kommt knuspriges Weißbrot und Rotwein nach Belieben.

An unserem Tisch saß eine Familie aus Santiago de Chile, meiner Jugendheimat! Sie kam mit ihren beiden Knaben von fünf und zehn Jahren von einem sieben Monate langen Besuch aus der mütterlichen Heimat Steiermark; der Kleine hatte sein Spanisch gänzlich verlernt und der Ältere sprach es nur noch mit steirischem Akzent.

Auf hoher See wurde unser Schiff zeitweise etwas unruhig; viele Leute verspürten schon, daß sie nicht ganz seefest waren. Aber wie schön war doch das Meer mit seinen weißen Schaumkronen! Und wie schön war auch das Schiff, auf dem wir uns befanden! Es war in Holland 1951/52 als Einklassenschiff für den Südamerikadienst gebaut worden, hatte etwa 12 000 BRT und auf drei Wohndecks 136 Außenkabinen für 740 Fahrgäste, gute Dusch- und Sanitäranlagen, große Gesellschaftsräume, zwei Promenadendecks mit Liegestühlen für jedermann, ein Seewasserschwimmbad unter freiem Himmel und ganz oben vor dem Schornstein ein Bootsdeck für die Liebhaber von Luft und Sonne. Die Geschwindigkeit unseres Schiffes konnte bei gutem Wetter 17,5 Knoten betragen, die jeweils effektiven Knoten waren am Anschlagbrett in der Eingangshalle zu erfahren. So verlebten und genossen wir die kurze Seefahrt in einer uns durchaus zusagenden Weise. Am 12. August abends hieß es, wir würden schon am nächsten Morgen zu sehr früher Stunde vor Vigo ankommen.

Und tatsächlich: als wir aufstanden, sahen wir schon von der fernen Küste Lichter herüberblinken und im Hintergrunde einen dunklen Gebirgszug — das also war Spanien, unser Ziel. Ganz, ganz nebenbei munkelte die Besatzung, einer unserer brasilianischen Gefangenen sei durch das Bullauge seiner Zelle gesprungen und an Land geschwommen.

Gegen 9 Uhr lagen wir an der Überseebrücke von Vigo; es kamen die Hafenzollpolizei, um die Pässe, und der Zoll, um das Gepäck der aussteigenden Fahrgäste zu prüfen. Die Hummel-Reisenden und die wenigen übrigen Spanier waren bald abgefertigt, und so waren wir erst einmal an Land. Da wir am anderen Tage schon nach Santiago de Compostela fahren wollten, suchten und fan-

den wir in der Nähe des Bahnhofs für die erste Nacht ein kleines, sehr ordentliches Hotel.

Vigo ist eigenartig gebaut, etwa wie ein sehr großes „Blankenese“, an einer weiten, blauen Meeresbucht gelegen, aber mit schweren, geschlossenen Häuserfronten, meist engen, bergauf und bergab gehenden Straßen und lebhaftem Verkehr nicht nur an emsigen Fußgängern, sondern auch an Last- und Personenkraftwagen aller Art, vielen Straßenbahnen, zweispännigen Ochsenkarren, einspännigen Maultier- und Eselkarren, Bäuerinnen auf Eseln reitend oder Lasten aller Art auf ihren Köpfen tragend.

Unser erster Rundgang führte uns über die Hauptstraßen und in die höhergelegenen Parkanlagen, von denen aus man herrliche Rundblicke auf diese interessante Stadt und die zerklüfteten Meeresufer hat. An vielen Straßen und Plätzen, diese meist mit einem Denkmal oder einem Brunnen, wird lebhaft gebaut; die Ochsenkarren fahren Baumaterial, meist schwere Granitblöcke und Granitplatten, mit südländischer Ruhe und Geduld durch all die eiligen Fahrzeuge hindurch. Besonders fallen die Frauen auf, die ihre oft großen und sperrigen Kopflaster sicher, elastisch und stolz einhertragen, dabei Bekannte grüßen, auf den Verkehr achten und sogar Kinder an der Hand führen oder gar auf dem Arm tragen. Es gab viel Neues zu sehen, so daß uns der erste Tag an Land gar schnell verging.

Am nächsten Morgen fuhren wir mit dem Personenzug über Pontevedra und viele ländliche Haltestellen nach Santiago de Compostela; dort kamen wir gegen Mittag an. Im Bahnhofsrestaurant ließen wir uns erst einmal ein ordentliches Mittagessen schmecken und baten dann um die telefonische Benachrichtigung meines Bekannten vom MS. „Porto“. Diese gelang auch und bald kam er selbst vorgefahren.

Die erste freudige Begrüßung gipfelte in einer sehr herzlichen Umarmung für mich und auch für meinen Enkel. Dann wurden wir in die Stadt gefahren. Unterwegs erklärte er uns, er könne uns leider nicht in seiner Wohnung aufnehmen, da seine Frau sich zur Erholung auf dem Landsitz seiner Schwester befinde. Deshalb brachte er uns in eines der vornehmsten Hotels, ließ uns ein gutes Zimmer mit Bad geben und betonte, daß wir auch in diesem

Die Bucht von Vigo



Hause seine Gäste seien. Dann führte uns mein Bekannter, ein Fotograf, in sein Büro im Zentrum der Stadt, stellte uns seine Mitarbeiter vor und zeigte uns seine Laboratorien und Ateliers, die mit den neuesten deutschen Apparaten und Instrumenten ausgestattet waren. Nach einem Rundgang durch die innere Stadt und einem weiteren Spaziergang durch Santiagos Außenbezirke aßen wir mit ihm sehr gut zu Abend und verbrachten noch eine gemütliche Stunde in den Räumen des Aero-Clubs.

Santiago de Compostela ist eine eindrucksvolle Stadt, nicht groß, mit nur 50 000 Einwohnern, ein Denkmal aus alter Zeit, dessen Eigenart nur zu erleben oder in Bildern darzustellen ist. (Siehe die Fotos auf Seite 21.)

Dies Santiago ist der Mittelpunkt des kulturellen und religiösen Lebens der Provinz Galicia. Seine Universität hat drei Fakultäten, die juristische, die medizinische und die pharmazeutische. Seine Priesterseminare gelten als die besten von ganz Spanien.

Am nächsten Morgen holte uns unser Freund vom Hotel ab, und zwar mit einem Wagen eines Zeitungsverlages aus La Coruña, der jeden Morgen die Tageszeitungen nach Santiago bringt. Der Fahrer war ein lebhafter Erzähler und es wurde eine lustige Fahrt durch die schöne Gegend. Es wurde fortwährend gehupt; alle spanischen Kraftfahrer machen das so, auch wenn auf der Straße gar nichts los ist. In jedem Dorf, durch das wir fuhren, öffnete unser Fahrer das linke Vorderfenster und warf in voller Fahrt eine Handvoll Zeitungen auf die Straße. Auf unsere erstaunte Frage, was das solle, antwortete er nur: „Ach, das sind allerneueste Zeitungen, die ich übrig habe; die armen Leute in diesen Dörfern sollen doch auch etwas zum Lesen haben!“

In einem dieser Dörfer wurde ein Fest gefeiert. Alles war mit Girlanden und Flaggen geschmückt. Eine Dorfkapelle zog mit klingendem Spiel an uns vorbei. Später gerieten wir an einen von der Polizei gesperrten Straßenzug und konnten ein Motorradrennen an uns vorüberbrausen sehen. Etwa fünf Kilometer vor La Coruña hielten wir vor einer Dorf-Apotheke; hier wohnte der Schwager unseres Freundes. Es war der Apotheker selbst, der uns mit erhobenen Armen empfing und uns herzlich willkommen hieß. Nachdem wir durch den Laden in die Wohnung eingetreten waren, erklärte er uns, sein Haus sei das Hotel für die gesamte Verwandtschaft; er ernannte uns darauf feierlich zu Mitgliedern der Familie, die wir dann nach und nach kennen lernten. Wie erstaunt waren wir über solchen Empfang!

Wir bekamen im ersten Stock ein schönes Zimmer, das wie ein Museum eingerichtet war. Was war das doch für ein merkwürdiges Haus! Von der Straße her sah es so einfach und dörflich aus, aber dann war es doch etwas ganz anderes: Da hatte es ein ausgebautes Kellergeschoß, das Lager- und Wirtschaftsräume enthielt. Im Erdgeschoß darüber befanden sich nach vorn heraus die Apotheke und nach hinten, von tragendem Wein umrankt, das Laboratorium und die Wohnung der Familie des Apothekers. Die beiden Obergeschosse aber enthielten deren Schlafräume und vollständig eingerichtete Wohnungen für die Verwandtschaft und deren Gäste. Alle drei Stockwerke hatten große Glasveranden mit Blick auf einen riesigen alten Park, der von einer Mauer umgeben war.

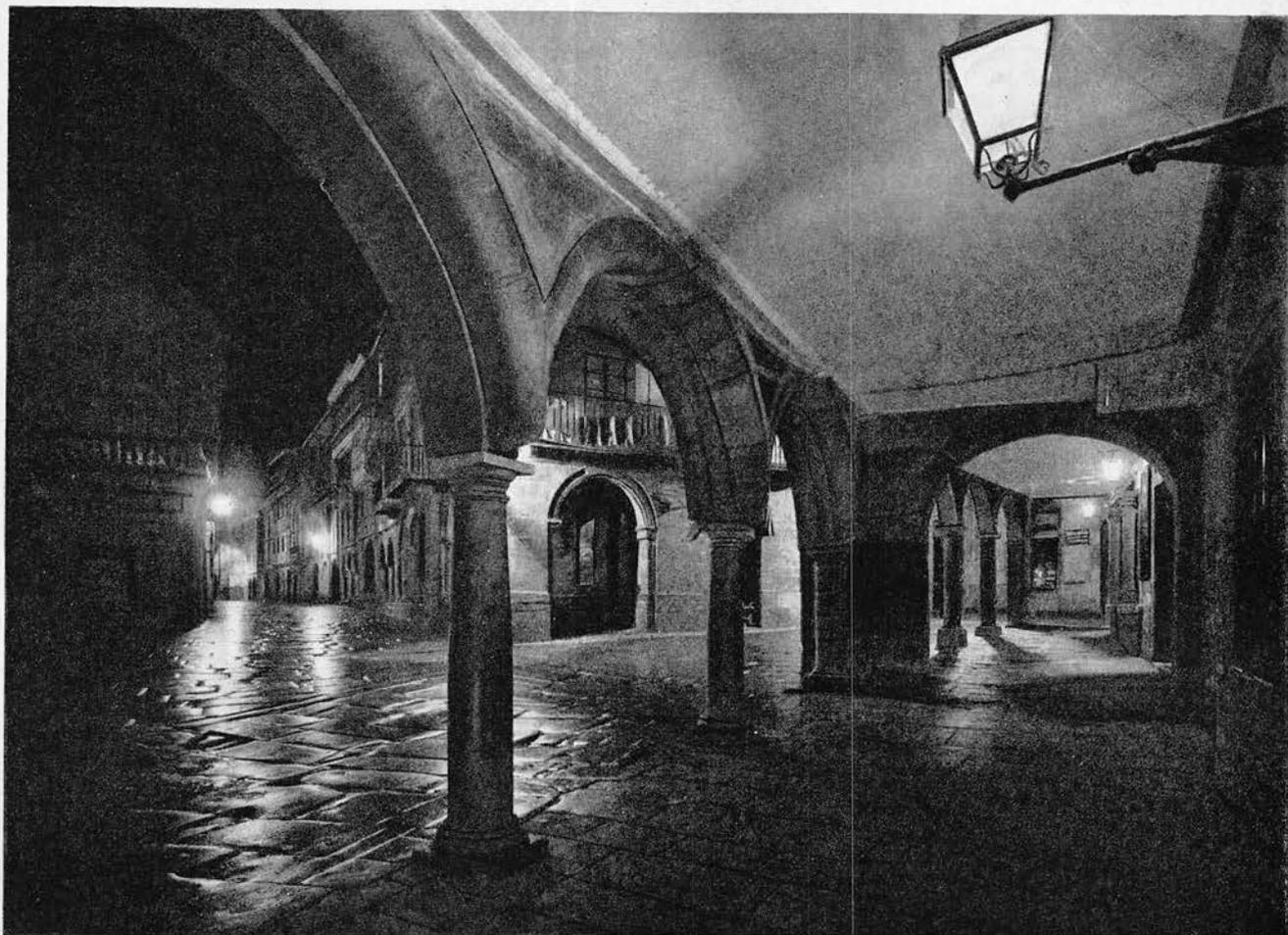
Im Park entdeckten wir den Gemüsegarten, die Weingärten, zahlreiche Obstbäume, besonders Äpfel, Birnen, Feigen sowie alte Tamarinden und ganz unten sogar ein kleines Bambusdickicht neben einer Spielwiese, von der aus man, über die Mauer hinweg, einen wunderbaren Blick auf die hügelige Landschaft hatte mit ihren unzähligen Häuschen und den kleinen Meeresarmen und Stränden, die je nach Flut und Ebbe verschieden tief ins Land hineinreichen. Auf dem schönen Landsitz haben wir drei volle Tage verlebt, an denen diese liebe Familie alles nur Erdenkliche getan hat, um uns zu verwöhnen und zu unterhalten, und dies nicht nur am lecker gedeckten Tisch — bei den Mahlzeiten in der unteren Glasveranda waren wir stets 12 bis 15 Personen —, sondern auch ansonsten im fröhlichen Familienkreise.

Das größte Erlebnis für uns beide war der Besuch eines Stierkampfes in der „Plaza de Toros“ von La Coruña. Es war zwar nur eine „Novillada“, ein Kampf junger Stierkämpfer mit jungen Stieren; für uns Neulinge verlief er aber grausam genug. Und doch war dieser Kampf in der großen sonnenüberstrahlten Arena, der mehr als drei Stunden dauerte und bei den nacheinander sechs schwarze Stiere von drei Toreros vorgeführt wurden, ein äußerst spannendes Schauspiel, inmitten dieser begeisterten spanischen Zuschauermenge jeden Alters und Geschlechts einmalig interessant und eindrucksvoll. Besonders schön war die Einleitung: Nach dem feierlichen Einzug und Aufmarsch der Toreros und ihrer Mannschaften kam in die Arena ein Reiter in arabischer Tracht auf einem prächtigen Schimmelhengst, einem elastisch tänzelnden Vollblüter, der nach dem Takt der Musik in den schwierigsten Gangarten der Hohen Schule voltigierend die Arena mehrmals umrundete und überquerte, bis dann der Hengst mit seinen zierlichen und doch kräftigen Gliedern auf der Stelle stampfend vor der Präsidentenloge anhielt und der Reiter den Präsidenten in traditioneller Form und Sprache um Übergabe des Schlüssels für die Stierstallungen bat. Dieser große, mit bunten Bändern geschmückte Schlüssel wurde ihm zugeworfen. Erst jetzt begann der eigentliche Stierkampf.

Über den sportlichen Wert solcher Kämpfe kann man verschiedener Meinung sein. Wer aber das spanische Volk wegen seiner Stierkämpfe verurteilt, tut ihm unrecht, weil er seine Eigenart nicht kennt. Der Begriff „Grausamkeit“ setzt eine Böswilligkeit voraus, die dem Spanier fernliegt. Der Spanier alten Schlages bewundert beim Stierkampf nur die zur Tat gewordenen höchsten Mannestugenden, welche im spanischen Volk noch immer gültig sind. Diese Tugenden erziehen stolze, aufrechte Männer — und Frauen, welche diese achten und zu sehen begehren. Daß es auch Spanier neueren Schlages gibt, die lieber zum Fußballplatz gehen, ändert nichts an der Haltung dieses Volkes.

Der Stierkämpfer bietet in traditioneller Form ein Schauspiel der Anmut, der Geschicklichkeit und der Kühnheit in der Beherrschung des gereizten Stieres. Darin liegt für den Spanier der Reiz des Stierkampfes, bei welchem der Stier allerdings die tragische Rolle spielen muß, welche am Ende seinen Tod vorschreibt.

Wenn die Spanier beim Stier von „Mut“ sprechen, meinen sie mehr sein Temperament und seine Energie, immer wie-



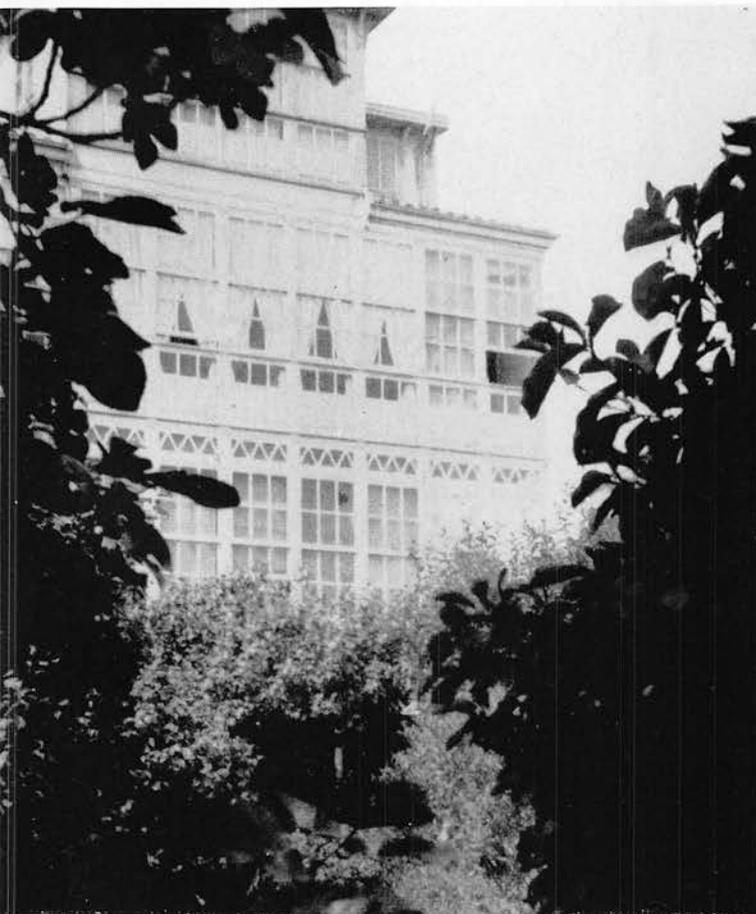
A mi querido amigo Sr. Reimoldo Schuler con recuerdos
de su estancia en este monumento de Galicia
en su tercer viaje por España con gran afecto
Alminda



Alminda



Die Apotheke bei La Coruña von vorn ...



... und von der Gartenseite aus gesehen ...

... und unsere freundlichen Gastgeber



der anzugreifen, wenn dieser auch meist nur gegen das ihm verhaßte rote Tuch anrennt und gar nicht zu merken scheint, daß der Mensch, der es so spielerisch schwingt, sein eigentlicher Feind ist. Für den Torero dagegen ist die Mutprobe ernst. Er führt jeden Kampf mit dem festen Willen zum Siege und mit dem Wagnis, Schmerzen und Verwundungen zu ertragen, ja, sich der Lebensgefahr auszusetzen. Welch hohe Fertigkeit zeigt doch trotz scheinbar sorglos-anmutiger Wendungen, das Suchen nach dem günstigen Augenblick, um den scharfen Degen zwischen die Schulterblätter hindurch in das Herz des Stieres zu stoßen. Dies gelingt durchaus nicht immer, manchmal traf der Degen auf einen Knochen und wurde sofort zurückgezogen. Wir sahen aber auch zweimal, daß der Stier, auf dessen Nacken nur noch der Degenriff zu sehen war, noch minutenlang umhertobte, bis er zusammenbrach und ihm, als er immer noch den Kopf zu erheben versuchte, mit einem kurzen Dolch der Gnadenstoß gegeben wurde. In solchen Augenblicken legte manche Frau eine Hand vor die Augen. Erst wer, wie wir beide, dies in der traditionellen Atmosphäre der Arena mit angesehen und erlebt hat, kann begreifen, daß der Spanier die rituell-bedingten blutigen Nebenerscheinungen nicht beachtet, auch nicht das auf uns so unästhetisch wirkende feierliche Herausschleifen des toten Stieres. So kommt es, daß in Spanien die berufsmäßigen Stierkämpfer immer noch volkstümlich sind und gefeiert werden, wenn sie auch in ihrem Privatleben einsame und gehetzte Menschen sind und kein bürgerlich erzogenes Mädchen sie heiraten möchte.

Nach dem Kampf bekam ich von unserem lebenswürdigen Apotheker das neueste Heft der Stierkämpfer-Wochenschrift „El Ruedo“ mit einer persönlichen Widmung; mein Enkel erhielt von unserem Fotografen zwei echte, blutbefleckte Banderillas als Andenken. Sein Neffe, ein Arzt aus La Coruña, der mit uns dem Stierkampfe beigewohnt hat, fuhr uns dann in seine Wohnung und setzte uns einen kräftigen Schluck guten spanischen Kognak vor; das tat uns wohl!

Am folgenden Sonntag wurden wir in ein spanisches Theater geführt. Es gab ein Lustspiel mit zauberhaften Ballettvorfürungen nach jedem Akt. Anschließend mußten wir noch das dortige Nachtleben kennenlernen und wurden überall hingeschleppt. La Coruña ist eine sehr lebensfrohe Stadt, die Straßen der Innenstadt und ihre unzähligen Wirtschaften waren noch voll vergnügter Menschen, als wir endlich wieder heimfuhren.

Interessant ist es, daß die vier größten Städte der Provinz Galicia ein ganz verschiedenes Gepräge haben, nicht nur in ihrer Bauart, sondern auch in ihrer Lebensweise. Vigo ist eine wichtige Hafenstadt mit viel Industrie. Pontevedra ist der Sitz der Provinzialregierung, eine typische Beamtenstadt. Santiago ist eine sehr vornehme Stadt mit klerikalem Gepräge und der Residenz eines Erzbischofs. La Coruña ist wieder eine Hafenstadt, aber, weil neben dem Kriegshafen Ferrol gelegen, von anderer Lebensart. Im Volksmund sagt man hierüber:

Vigo arbeitet, Pontevedra schläft, Santiago de Compostela betet und La Coruna vergnügt sich!

Wir haben dies alles kennen gelernt. Ganz besonders aber hat uns das spanische Familienleben gefallen mit seiner



In der Stierkampfarena

herzlichen Gastlichkeit und Geselligkeit, die in Wort und Liedern zum Ausdruck kommen, und seiner ganz natürlichen Mitteilbarkeit auch uns beiden gegenüber. Diese Gastlichkeit wollten und durften wir nicht missbrauchen und so baten wir, weiterziehen zu dürfen. Nach herzlicher Verabschiedung wurden wir nach Santiago zurückgeführt.

Dort gingen wir in ein etwas bescheideneres Hotel, das wir allerdings am nächsten Morgen gegen ein anderes mit eigener Wasserhaltung vertauschten. Santiago hat nämlich wenig Grundwasser und sein Wasserwerk hat Sperrstunden; die großen Häuser haben aber eigene Tiefbrunnen und sind daher von den Sperrstunden unabhängig. Wir blieben dort noch zwei Tage, um Santiago genauer zu besichtigen und zu versuchen, einige Einkäufe zu machen; das gelang allerdings nur teilweise. Manche guten Sachen, wie Lederwaren, sind recht altmodisch; nur Bücher, Schallplatten und Weine sind wirklich kaufenswert; im übrigen gibt es religiöse Kultgegenstände, ferner „Don Quijote“-Figuren in allen Größen und schließlich viel Andenkenkitsch für die Touristen. Am reizvollsten waren für uns überall die appetitlichen Schaufenster und das Speiseeis. In der inneren Stadt stehen viele klassische Bauten an meist engen, mit großen Steinplatten belegten Straßen ohne Gehsteige; beiderseits sind Säulengänge, hinter denen Geschäfte, viele Weinstuben und Kaffeehäuser liegen — oft mit im Freien stehenden Tischen und Stühlen. Der Hauptplatz in der Stadtmitte, die „Plaza de España“, wird von vier mächtigen Gebäuden gebildet: der berühmten Kathedrale, dem staatlichen Luxushotel „Hostal de los Reyes Católicos“ (früher ein großes Krankenhaus), dem Justizpalast und dem Kultusministerium. Die Gebäude an diesem Platz sollen symbolisch die vier wichtigsten Dinge im menschlichen Leben verkörpern:

Religion — Gesundheit — Gerechtigkeit — Kultur.

Natürlich haben wir uns die Kathedrale mit all ihren religiösen und historischen Kostbarkeiten auch von innen angesehen. Unser Freund ließ es sich nicht nehmen, uns dann persönlich, als seine Gäste, durch die Gesellschaftsräume und die vier Prunkhöfe der Staatshotels zu führen. Vor der Vorderfront des Hotels steht ein Kettenzaun, mit dem es früher seine besondere Bewandnis hatte: wenn vom Justizpalast her ein verurteilter Verbrecher abgeführt wurde und es diesem gelang, sich loszureißen und diese Kette zu erfassen, galt er als gesetzlich freigesprochen. Später wurden wir über die wunderbare „Alameda“ geführt, eine Promenade, die am Rande eines uralten Gehölzes im Halbkreis um die Innenstadt verläuft und schöne Ausblicke auf das Universitätsviertel mit seinen interessanten Nebengebäuden und Anlagen bietet. Vieles, vieles wäre noch festzuhalten aus Santiago, das uns unvergesslich bleiben wird, auch unseres Fotofreundes schöne Privatwohnung und die interessanten Begegnungen mit seinen unzähligen Freunden und Verwandten, zu denen wir eingeladen wurden als „amigos alemanes“, als deutsche Freunde! Aber schließlich wurde es doch Zeit, an die Rückkehr nach Vigo zu denken.

Am 21. August früh verabschiedeten wir uns von unserem so bewährten Gastfreund. Er überreichte mir eine Sammlung von 15 wunderbaren Großaufnahmen von Santiago, jede von ihm unterschrieben und die, nach meiner Wahl, am schönsten gelungene mit einer sehr herzlichen Widmung versehen. Ferner übergab er mir, im Auftrage seiner Frau, für die meinige ein achtheftiges spanisches Kochbuch.

Dann ging es zum Bahnhof. Als wir uns im Wartesaal mit unserem vernachlässigten Tagebuch beschäftigten, erkannte uns der Bahnhofswirt wieder; er lud uns sofort ein, einen Teil der Strecke nach Vigo mit seinem Wagen

zu fahren. Wir konnten nicht umhin anzunehmen und hatten es nicht zu bereuen.

Zunächst zeigte er uns seine Autoreparaturwerkstatt in der Nähe des Bahnhofes, dann fuhr er uns in sein Landhäuschen, wo wir von seiner Frau und seinen vier Kindern als deutsche Freunde herzlich begrüßt wurden. Obwohl wir ganz unerwartet kamen, wurde uns, nach einem fröhlichen Plauderstündchen im Garten, im Familienkreis ein fabelhaftes Mittagessen vorgesetzt, bei dem wir gesprächsweise erfuhren, wer unser Gastgeber eigentlich war, den wir da als den Bahnhofswirt kennengelernt hatten:

Er hatte ursprünglich Seeoffizier werden wollen und schon auf der Marineakademie in Ferrol sein Studium begonnen, da zog sein Vater die Zustimmung zu diesem Beruf zurück und verlangte, daß er Jurist würde, wie er es war, um einmal seine Praxis zu übernehmen. Der Sohn gehorchte und ist jetzt „Graduado en Leyes Sociales“, also etwa Dr. rer. pol., sowie „Procurador de los Tribunales“, also ein beim Landgericht zugelassener Rechtsanwalt. Das alles genügte ihm aber nicht, er war zu sehr Geschäftsmann, und so wurde er nebenbei Kohlen-Importeur, Bauunternehmer, Inhaber einer Autoreparaturwerkstatt und war jetzt dabei, sich an einer besonders wichtigen Straßenkreuzung eine Tankstelle zu bauen.

Nach dem Essen führte uns unser Wirt auf seine nächstgelegene Baustelle, auf der er gerade ein „gutes“ Haus für seine Familie bauen ließ. Wir sahen da ein großes Geviert, eingefast von einer 1,7 m hohen Mauer aus Granitblöcken, vorn mit einem Einfahrtstor, in einer Ecke mit einer großen Garage und in der Mitte mit der Baugrube. Ich fragte, ob das eine Festung werden sollte und wozu er die großen Granitplatten von 0,5 m Stärke brauche. Er lachte und meinte, sein Baumaterial sei das beste, das es gibt. Er kaufe jeweils einen Berg, stelle ein paar geeignete Leute ein, lege einen Steinbruch an und lasse die dort geschnittenen Steine mit Ochsenkarren abfahren. Ein Granithaus hält Jahrhunderte und dient Generationen, sagte er, so bauen wir!

Unser Wirt lud uns ein, noch ein paar Tage bei ihm zu bleiben; er wollte uns den Kriegshafen Ferrol zeigen und auf einen großen Kreuzer führen. Leider konnten wir

dieser Einladung mit Rücksicht auf unsere knappe Zeit nicht Folge leisten.

So fuhr er mit uns weiter zur malerischen Küste über Villagarcia und Villanueva zum Strande von La Lanzada. Dort verweilten wir lange, weil der Strand so schön und die laue Atlantikdüne besonders reizvoll war. Nach dieser Ruhepause auf dem sauberen, weichen Sand ging es über eine Seebrücke zur schönen Insel La Toja, die wegen ihrer heißen Quellen berühmt ist. Hier stehen ein feudales Kurhaus, das wir besichtigten, zwei Pensionen und eine Seifenfabrik, in der die heilkräftige Toja-Seife hergestellt wird. Auf dieser Insel haben wir uns schließlich von dem lebenswürdigen Ehepaar verabschiedet und sind mit einem Autobus nach Pontevedra gefahren, wo gerade Markttag war, und von da mit der Eisenbahn nach Vigo.

Unser Hotel in Vigo lag am Hafen. Vorn am Hause war ein kleines Musikpodium, auf dem eine spanische Kapelle täglich spielte, und vor diesem ein eigener schöner Palmengarten mit Blick auf die verkehrsreiche Hafenstraße mit ihren Grünanlagen und dem in Schiffsform gebauten Hause des „Real Club Náutico“, dem königlichen Jachtclub. Die Bezeichnung „Real“ findet man noch vielerorts, denn die Spanier sind keine richtigen Republikaner und freuen sich schon auf den von Franco versprochenen König.

In Vigo blieben wir noch fünf Tage.

Am 23. August machten wir einen sehr schönen Tagesausflug mit dem Autobus. Als ich die Fahrt abschloß, fragte ich natürlich, wo der Wagen abfahren würde, und man antwortete mir: „Wo Sie wünschen! Wo wohnen Sie?“ Und tatsächlich, der Autobus holte am nächsten Morgen nicht nur uns, sondern alle Fahrgäste von ihren Hotels und Pensionen ab und brachte sie am Abend auch wieder dahin zurück, und das in einer Stadt mit so engen und steilen Straßen. Die Fahrt ging über Porrino nach Tuy und La Guardia am Rio Miño, der Grenze zwischen Spanien und Portugal. In einem Orte im Portugiesischen wurde ein farbloses Feuerwerk abgebrannt. Die Landesgrenze geht mitten über die Brücke und war dort durch beide Landeswappen gekennzeichnet. Dann ging es über den malerischen Monte Santa Tecla mit seiner riesigen

steinernen Statue der Schutzheiligen der Fischer und Seeleute, und durch das historische Fischerdorf Bayona über die etwa 2,5 km lange „Playa América“ nach Vigo zurück. Ein wolkenlos blauer Himmel gilt hier zu dieser Jahreszeit als selbstverständlich.

Der folgende Sonntag war meines Enkelsohnes 21. Geburtstag. Wir wollten ihn nach all unseren Erlebnissen ganz gemütlich „zu Hause“ feiern, konnten aber doch der Versuchung nicht widerstehen, nachmittags mit einem



Motorboot über die weite, blaue Vigo-Bucht zu fahren. So kamen wir nach Cabgas, einem alten Fischerdorf; am Ufer begegneten wir der historischen Dorfmusik, drei junge Burschen, die auf Dudelsack, Flöte und Trommel musizierend die einzige große Straße entlangmarschierten. Im oberen Teil des Dorfes gab es Gassen und Winkel von unbeschreiblicher Romantik; wir erkletterten einige derselben und wurden von den einheimischen Kindern wie Exoten angestaunt. Auf der Rückfahrt fiel uns auf, daß das Wasser in der Vigo-Bucht, auch an den Küsten und in Stadtnähe, so sauber und klar war, daß man die Fische und Muscheln mit bloßen Augen beobachten konnte.

Anderen Tags fuhren wir mit der Straßenbahn in das Seebad Samil und freuten uns an der Schönheit und Sauberkeit auch dieses Strandes und seiner Breite dem offenen Meere zu. Am Horizont lag malerisch eine Inselgruppe, deren Baumwuchs mit bloßem Auge gerade noch zu erkennen war. Es waren die Cies-Inseln, bekannt durch ihre prähistorischen Ausgrabungen. Die Überfahrt mit Fremden war neuerdings verboten, weil kürzlich ein kleines Fahrgastschiff bei Sturm und Nebel beinahe gestrandet wäre. Nun sollen dort erst eine ordentliche Anlegebrücke und ein moderner Signalturm erbaut werden.

Natürlich besuchten wir in Vigo auch den Fischereihafen und die große Markthalle; in deren Erdgeschoß entdeckten wir Meeresgetier aller Art, wie Schnecken, Muscheln und Polypen, zu denen auch die Tintenfische gehören. Es ist ja eine hochinteressante Welt da drinnen, aber so lärmend und eng und übelriechend, daß man froh ist, wieder an die frische Luft zu kommen. Im Obergeschoß, das auch von der Bergseite her unmittelbar zugänglich ist, waren fast nur Obst und Gemüse zu finden, aber in welcher Vielseitigkeit und mit wieviel Geschrei! Ja, das lärmende Durcheinander und das Stimmengewirr der Verkäufer war ungeheuer, bei dem südländischen Temperament der Leute ist das nicht verwunderlich. Immerhin kann man erleben, daß Verkäufer, die ihren Vorrat schon verkauft haben, immer noch ihre Ware ausschreien!

Da mein Enkel sich noch einmal in der Oberstadt umsehen wollte, ging ich allein zum Hafen. Dort bestieg ich einen kleinen Hafendampfer, um wieder über die schöne Bucht zu fahren. Auf Deck kam ich mit einem Herrn ins Gespräch, der Chilene war. Seine ganze Familie war drüben, nur er war in Spanien hängen geblieben, und zwar als Textilwarengrossist in Salamanca. Auch er war nur zu Besuch in Vigo und wollte ein wenig spazieren gehen — wie ich. So haben wir das gemeinsam gemacht. Als wir abends nach Vigo zurückkehrten, verabschiedete er sich von mir auf der Straße mit einer kräftigen Umarmung und ich mußte ihm versprechen, nie zu vergessen, daß ich in Salamanca einen Freund habe, auf den ich jederzeit rechnen könne.

Am letzten Abend besuchten wir in Vigo ein Volksfest am Fischmarkt, eine Art kleiner „Dom“, aber enger und viel lauter — mit einer permanenten Knallerei als Äußerung der Lebensfreude. In einer einfachen Schaustellerbude, die wir aus Neugierde besuchten, gab es zunächst eine Lotterie für die Besucher, dann erlebten wir einen clownartigen Komiker, einen Wettstreit zwischen zwei sehr massiven Sängern und schließlich ein Kasperle-

spiel, das damit endete, daß der totgeschlagene Kasper von einem Pfarrer eingesegnet und dann von diesem und dem Mörder hinausgeschleift wurde, wie ein toter Kampfstier aus der Arena!

Wenn man in Spanien das Volksleben belauscht, kommt man zu zwei wichtigen Einsichten: Das spanische Volk ist von Kindheit an streng kirchlich erzogen, Nächstenliebe und Ehrlichkeit sind ihm zur Selbstverständlichkeit geworden. Wenn ein Zeitungsverkäufer — in Gegenden ohne Fremdenverkehr freilich — von seinem Stand weggeht und die Käufer ganz selbstverständlich ihre Peseta in den danebenstehenden Kasten legen oder gar, wie ich es selbst in Pasajes beobachtete, einen Duro = fünf Pesetas einlegen und sich ruhig vier Pesetas zurücknehmen, oder wenn die Kriegsblinden, wie wir es in Vigo tagtäglich sehen konnten, sich mit einem Stock in der Rechten durch die Straßen tasten, in der Linken einen Fächer aus staatlichen Lotterielosen feilbieten, sie verkaufen und den Betrag dafür entgegennehmen, ohne ihn prüfen zu können, ist das doch rührend. Niemand wird sein Gewissen dadurch belasten, daß er eine Zeitung nicht bezahlt oder den Blinden zu betrügen sucht.

Und dann: Der Fremdenverkehr ist ein Verderb für die Moral des Volkes. Wenn in Fremdenverkehrsgebieten die Hotel- und Lebensmittelpreise steigen, ist das nicht verwunderlich. Auch wenn in solchen Gegenden der Handel mit Andenken verkitscht, ist dies ebenso verständlich wie der Handel mit religiösen Gegenständen in der Umgebung mancher Kirchen. Aber wenn die spanischen Schuhputzer anfangen, die noch harmlosen Fremden zu übervorteilen, ist dies ein schlimmes Zeichen. Bekanntlich werden in keinem Hotel Spaniens die Schuhe geputzt. Wenn ein Gast sie vor seine Zimmertür stellt, glaubt das Personal, sie sollen weggeworfen werden. Das Monopol zum Schuhputzen in den Gaststätten und auf der Straße hat der berufsmäßige Schuhputzer, er darf dafür 3 Pesetas verlangen. Das ist gewiß nicht viel, denn er macht das kunstgerecht. Er soll allerdings auch nicht lästig werden, aber das kann man ja Geschäftseifer nennen. Wenn aber ein konzessionierter Schuhputzer einen gutgläubigen Fremden einredet, seine Schuhe seien in Gefahr, sie brauchten unbedingt neue Sohlen, ihm gleich am Fuße neue Gummisohlen aufnagelt und dafür 90 Pesetas verlangt, dann ist das eine Gaunerei, eines Spaniers unwürdig.

Am 27. August in aller Frühe hatte das MS. „Yapeyú“ an der Überseebrücke in Vigo festgemacht. Einzelne deutsche Landsleute aus Südamerika sah und hörte man schon auf den Straßen. Unsere Agentur hatte uns tags zuvor telefonisch mitgeteilt, daß wir um 13 Uhr an Bord kommen sollten; wir waren pünktlich zur Stelle.

An Bord kam uns alles vertraut vor, dieses Schiff ist ja das Schwesterschiff des MS. „Alberto Doderó“. Schon bald fanden wir uns wieder in das Bordleben, nur andere Gesichter hatten wir um uns, darunter waren viele interessante Typen. Auch bei Tisch fanden wir wieder nette Gesellschaft.

Das Wetter war und blieb noch immer schön, der Golf war so ruhig wie die Außenalster. Auch der blaue Himmel Spaniens begleitete uns, bis wir am Samstag, dem 30. August, die Elbembüdung und die Heimat erreichten.



WERFTKOMÖDIANTEN

Wieder haben wir ein Jahr hinter uns gebracht, und die Werftkomödianten bestehen nun schon vier Jahre. In diesen vier Jahren haben wir Ihnen, so gut wir es vermochten, wohl auch zu manchem netten Abend verholfen. Wir sind bestrebt, dieses auch weiterhin so fortzuführen. Die Zahl unserer Zuschauer wächst ständig und zeigt, daß die Werftkomödianten sich im Kollegenkreis einer immer größeren Beliebtheit erfreuen. Aber auch unsere Sorgen wachsen und müssen hier einmal angeschnitten werden.

Da hätten wir als erstes unsere schwerhörigen Kollegen. Bisher hat ihnen unser Kassierer Alex Steußloff bei den Vorstellungen im Foyer auf Treu und Glauben Platzkarten für die vordersten Reihen gegeben. Es hat zuerst auch wunderbar geklappt; aber in der letzten Zeit nimmt die Zahl der „Schwerhörigen“ im höchsten Maße zu. Wenn es so weiter geht, sehen wir uns gezwungen, diese Sonderkarten nur noch gegen Attest auszugeben. Wir hoffen jedoch, daß jeder vernünftig ist, und unseren wirklich Schwerhörigen diese Mühe erspart.

Als zweites sprechen wir unsere Kollegen an, die mit Autobussen von außerhalb nach Finkenwerder kommen. Bisher waren sie immer sonnabends bei uns zu Gast, und haben dadurch unserem alten Stammpublikum, den Finkenwerdern, die meisten Plätze weggenommen. Damit die Finkenwerder auch mal wieder in den Genuß einer Sonnabendvorstellung kommen, müssen die Auswärtigen auch mal mit einer Sonntagsveranstaltung vorlieb nehmen. Denen, die meinen, sonntags wären sie zu spät wieder zu Hause, sei nur gesagt, daß es für sie nur einmal spät wird, aber die Werftkomödianten in der Spielzeit jedes Wochenende, Sonnabend und Sonntag, und das circa achtmal, frühestens erst um 1.00 Uhr im Hause sind. Wir hoffen auch hier auf Verständnis.

Doch nun wollen wir uns mal unseren „Liebhabern“ zuwenden. Diese Zahl wird hoffentlich nicht sehr groß sein. Wir glauben auch nicht, sie unter den Zuschauern zu finden, denn dann würden sie sehen, mit wieviel Liebe und Sorgfalt unsere Bühnenbilder ausgestattet sind. Bedingt durch den Bau des neuen Helgen haben wir unsere Unterkunft bei Meister Kröger im Bauschuppen verloren. Wir mußten mit unserem gesamten Fundus in den leerstehenden Schuppen der Fa. R. O. M. bei der E-Werkstatt ziehen. Dieser Raum konnte von uns nicht verschlossen werden. Das Ergebnis war: Kulissenteile, Türen, Fenster, Tisch und

Stühle sind verschwunden, Kleiderschrank am Boden zerstört, unser Vertiko fachmännisch auseinandergenommen, die Polstermöbel werden täglich zu Schlafstätten verwandelt, unser einziger Sessel streckt sämtliche Federn von sich, der Souffleurkasten ist nicht mehr zu gebrauchen. Ein kleiner Raum, der verschließbar ist, wurde aufgebrochen, durchstößert und wild durcheinander zurückgelassen. Türdrücker, Beschläge und Scharniere wurden von den Kulissenteilen abgeschraubt und mitgenommen. Jetzt fragen wir uns, sind diese „Liebhaber“ Andenkenjäger oder machen sie es aus Dummheit. Alles, was uns Mühe und Arbeit gemacht hat, es zu beschaffen, z. T. gespendet durch Kollegen, hat man uns mutwillig zerstört! Wir wissen bis heute noch nicht, wie wir unser nächstes Bühnenbild, eine gutbürgerliche Wohnstube, ausstatten sollen. Vielleicht findet in unserem wirklichen Freundeskreis der eine oder andere noch ein paar Möbelstücke, die ihm auf dem Boden doch nur den Platz wegnehmen und spendet sie uns. Meldung bitte an das Sportzimmer, für Abholung wird gesorgt.

Auf der am 2. Februar stattgefundenen Jahreshauptversammlung ist der Vorstand neu gewählt worden. Der Vorstand setzt sich nunmehr aus folgenden Mitspielern zusammen:

1. Vorsitzender: Harald Kähler, Kesselschmiede,
2. Vorsitzender: Bruno Strübing, Nieterei,
- Kassierer: Alex Steußloff, Maschinenbau,
- Schriftführer: Günter Sempf, Bote,
- Beisitzer: Gerd Baumann, Tischlerei.

*

Die endgültigen Spieltermine für unser Stück

„Wenn du Geld hest“

sind:

Sonntag, 15. März	}	Finkenwerder
Sonnabend, 21. März		
Sonntag, 22. März		
Freitag, 27. März		
Sonnabend, 28. März		

Freitag, 3. April	}	Haus der Jugend
Sonnabend, 4. April		
Sonntag, 5. April (18.00 Uhr)		

Harald Kähler

Prämierte Verbesserungsvorschläge

Nr. 909 Stellagenkonsole	DM 100,—	Nr. 978 Reinigen von Kesselrohrschlangen	DM 100,—
Nr. 912 Bearbeiten von Reservelagerschalen	DM 100,—	Nr. 989 Spezial-Schneidgerät	DM 50,—
Nr. 948 Bearbeitung der Ruderschäfte	DM 150,—	Nr. 991 Transport von Entölerteilen	DM 20,—

Aus unserer Beratungsstunde

Der rabiate Freier.

Unser Belegschafter L. ist Vater einer 19jährigen unverheirateten Tochter. Dieses Fräulein L. hat kürzlich einen Ingenieur kennengelernt. Nun möchten die beiden heiraten. Da Fräulein L. noch nicht mündig ist, benötigt sie die Zustimmung ihrer Eltern. Die Eheschließung sollte etwas überstürzt vor sich gehen, denn der Ingenieur hatte eine Stellung in Übersee angenommen. Drei Tage vor der Abreise suchte er Herrn und Frau L. auf, um das Ja der künftigen Schwiegereltern zu erbitten. Als diese zögerten, brauste er auf, die Zustimmung könne er auch vom Vormundschaftsgericht bekommen, er habe sich erkundigt, es brauche ja nur ein Baby unterwegs zu sein. Über diese rabiate Form ärgerte sich Herr L., zugleich befürchtete er, seine Tochter werde es an der Seite eines solchen Mannes im Leben nicht leicht haben. Deshalb versagte er fürs erste seine Zustimmung. Der Ingenieur reiste daraufhin allein ab. Seither sucht Fräulein L. ihre Eltern umzustimmen, denn in drei Monaten kommt der Ingenieur noch einmal nach Deutschland.

In solch einer Situation interessiert natürlich die Einstellung des Gerichts. Tatsächlich kann die Zustimmung der Eltern durch die des Vormundschaftsgerichtes ersetzt werden. Das Gericht stimmt fast immer zu, wenn ein Baby erwartet wird, weil das im Interesse des Kindes liegt. Mit einer gerichtlichen Zustimmung zur Heirat des Fräulein L. ist aber auch dann zu rechnen, wenn Vater und Mutter L. ohne wichtigen Grund gegen die Heirat Stellung nehmen. Das robuste Verhalten des Freiers und die Sorge der Eltern, ihre Tochter würde in der Ehe mit einem derartigen Mann nicht glücklich werden, dürften vom Gericht allerdings als wichtiger Grund anerkannt werden. Da der Antrag nur von Fräulein L., nicht aber von ihrem Ingenieur gestellt werden kann, kommt er also ohne weiteres (ohne Baby) nicht zu seinem Ziel.

Unsere Meinung: Vater L. tat sicher gut daran, die Entscheidung um drei Monate zu vertagen. In der Zwischenzeit können alle Beteiligten ihre Meinung gründlich überprüfen. Wenn allerdings Fräulein L. und ihr Ingenieur dann ebenso stürmisch auf die Heirat drängen wie jetzt — und damit ist gerade infolge der Trennung zu rechnen —, werden sich Vater und Mutter L. die Gewissensfrage stellen müssen, ob ihr vorläufiges Nein ausschließlich auf elterlicher Fürsorge beruht oder ob auch persönliche Interessen — etwa der verständliche Wunsch, die Tochter möge in Deutschland bleiben — mitsprechen. Die Eltern werden prüfen müssen, ob ihr Vielleicht-Schwiegersohn wirklich solch ein Rauhebein ist oder ob er sich in der Eile nur im Ton vergriff. Und sie werden daran denken müssen, daß nicht sie mit dem energischen Ingenieur zusammenleben sollen, sondern ihre Tochter. Das kann eine 19jährige in unserer Zeit besser beurteilen als vor hundert Jahren, in der noch das „Darüber spricht man nicht“ regierte. Heute erfahren die jungen Menschen sehr früh — viel zu früh — aus Zeitung, Rundfunk und Film über die Fragen des Lebens alles Mögliche — viel zu viel übrigens, die Ehrfurcht vor den Geheimnissen des Lebens geht verloren. Immerhin wissen die jungen Mädchen recht gut Bescheid und sollten mit 19 nicht mehr wie Unmündige behandelt werden, selbst wenn sie es bei uns dem Gesetz nach noch sind. Die dreimonatige Bedenkzeit allerdings ist eine gute Sache, trotz allem.

Die Erbschaft.

Dies ist keine fröhliche Geschichte, obwohl das Erben im allgemeinen ganz angenehm ist. Unser Belegschafter W. war von seiner Frau und deren zwei alleinstehenden Schwestern gebeten worden, sich um die Nachlaßangelegenheiten ihres kürzlich verstorbenen Bruders zu küm-

mern. Ein Testament hatte dieser nicht errichtet. So war ungeklärt, welche Erbansprüche die Zimmervermieterin des Bruders stellen könnte, bei der dieser 20 Jahre gewohnt und gelebt hatte, und weiter, welche Rechte die 14jährige uneheliche Tochter des Bruders habe. Der Bruder hatte Ersparnisse in Höhe von etwa dreitausend D-Mark, Bekleidung, Fotoapparat, Uhr usw. hinterlassen. Die Zimmervermieterin hatte inzwischen von den Ersparnissen die Beisetzung bezahlt und den Fotoapparat, ein Geschenk von ihr, wieder an sich genommen.

Der Buchstabe des Gesetzes ist in diesem Fall nicht sehr befriedigend. Rechtsansprüche gegen die Erbmasse haben das uneheliche Kind in Höhe der Unterhaltszahlungen, die bis zum vollendeten 16. Jahr (demnächst: bis zum vollendeten 18. Lebensjahr) geleistet worden wären; ferner die Frau unseres W. und deren zwei Schwestern, da deren Eltern nicht mehr leben. Die Zimmervermieterin geht — ohne Testament — leer aus, obwohl sie 20 Jahre lang mit dem Verstorbenen die Wohnung teilte.

Unser Rat: Wir haben Herrn W. geraten, vorsorglich das Vormundschaftsgericht zu benachrichtigen, damit die Unterhaltsansprüche der unehelichen Tochter des Verstorbenen gesichert werden können. Im übrigen waren wir der Meinung, daß der Zimmervermieterin wegen der 20jährigen Lebensgemeinschaft mit dem Verstorbenen Erbrechte von den Miterben zuerkannt werden sollten, selbst wenn das Gesetz das nicht vorsieht. Um Streit zu vermeiden, haben wir Herrn W. geraten, beim Amtsgericht einen Nachlaßpfleger zu bestellen. Die Frau unseres W. und ihre zwei Schwestern würden am klügsten handeln, wenn sie die Erbschaft ausschlagen. Der Verzicht dürfte um so leichter fallen, als nach Abgeltung der Ansprüche der Tochter sowieso nur einige persönliche Erinnerungsstücke übrig bleiben werden.

Ohne Wohnungsamt.

Unser Belegschafter B. hatte sich zwischen drei Möglichkeiten zu entscheiden, zu einer eigenen Wohnung zu kommen. B. ist anerkannter politischer Flüchtling, besitzt einen C-Schein und 81 Punkte und hat damit Aussicht, beim sozialen Wohnungsbau berücksichtigt zu werden; allerdings ist der Zeitpunkt der Zuweisung unbestimmt. Als guter Fachmann stand er trotz nicht allzu langer Werftzugehörigkeit auch bei uns auf der Liste der Wohnungssuchenden, und zwar keineswegs an letzter Stelle. Schließlich erhielten B. und seine Ehefrau jetzt ein Angebot, in Alsterdorf eine Dreizimmerwohnung mit Bad und Hausmeisterstellung zu übernehmen; die Hausmeisterstätigkeit — 21 Treppen in zweigeschossigen Häusern und Zentralheizung = fünf Arbeitsstunden täglich — sollte Frau B. mit DM 500,— abzüglich DM 180,— für Wohnungsmiete vergütet werden.

Unser Rat: Wir haben Herrn B. nicht zur Werftwohnung geraten. Und das weniger, weil wir zu wenig betriebseigenen Wohnraum besitzen, was leider der Fall ist, sondern vielmehr, um Herrn B. den Neid einzelner Kollegen und Ärger zu ersparen. Auch die Inanspruchnahme des Wohnungsamtes empfahl sich nicht, da Herr B. nicht lange warten, sondern möglichst rasch seinen 15-jährigen Jungen, derzeit in einem Schulheim, wieder in der Familie haben wollte. Natürlich hat auch die Wohnung in Alsterdorf ihre Schattenseiten. 21 Treppen und eine größere Zentralheizung sind keine leichte Arbeit. Und wenn diese Tätigkeit einmal aufgegeben wird, sind die DM 180,— für die Wohnung eine recht hohe Belastung. Dennoch haben wir zugeraten. So eine Wohnung, die Herr und Frau B. dem eigenen Mut und Fleiß verdanken, macht zufrieden und schafft neuen Mut und neue Kraft, ein Gewinn, den man nicht unterschätzen sollte. Dr. Kresse

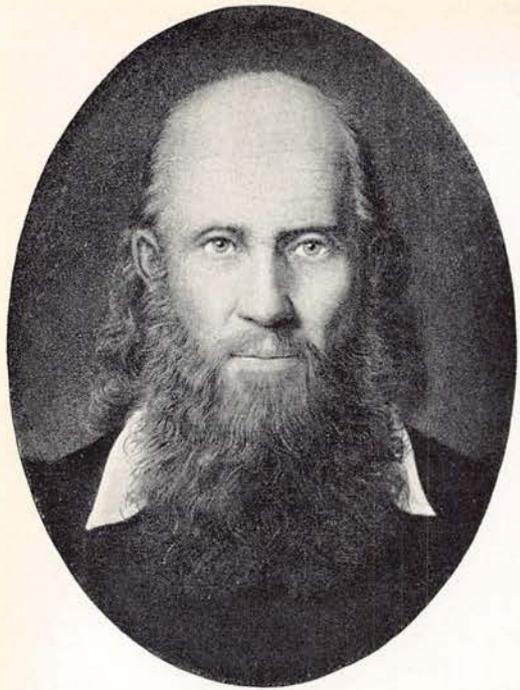


Abb. 1

Was wissen wir von Deutschland?

Die Ereignisse der letzten Monate haben auf jeden Fall unsere Leser ganz offensichtlich sehr berührt. Das schließen wir daraus, daß die Zahl der Einsendungen von Lösungen auf unsere monatlichen Fragen ganz wesentlich zugenommen hat.

Ganz besonders haben wir uns darüber gefreut, daß die Zahl der Einsendungen, die sich ausführlicher mit den auf unseren Bildern dargestellten Persönlichkeiten, Landschaften und Baudenkmalern sehr eingehend befassen, im stetigen Steigen ist. Es ist ja der Sinn unserer Bemühungen, wenigstens unsere Leser zum Nachdenken über Deutschland anzuregen.

Selbstverständlich sind nicht alle Einsendungen richtig. Das merkt ein jeder, der unsere Lösungen liest, selbst. Die Mehrzahl der Einsender hat aber wenigstens drei Bilder regelmäßig richtig erkannt. Ein beachtlicher Prozentsatz der Leser hat zu unserer Freude alle Bilder immer richtig gedeutet.

In unserer Januar-Ausgabe sind sehr viele über Bild 4 gestolpert. Die alte Elbe hatten viele für Vater Rhein gehalten.

In der Januar-Ausgabe hatten wir zunächst einmal den Komponisten Haydn abgebildet. Um es den Lesern etwas leichter zu machen, hatten wir die ersten Takte der alten Haydn-Kaiserhymne, die der Melodie auch unserer Nationalhymne zugrunde liegt, mitabgedruckt.

Bild 2 zeigt Uta von Naumburg auf einer schönen Sondermarke der Deutschen Bundespost, Berlin.

Bild 3 stellte den Leuchtturm von Neuwerk dar.

Auf Bild 4 ist ein Stück unserer Elbe im Elbsandsteingebirge zu erkennen.

Wir können in dieser Ausgabe wieder einmal zwei Gruppen von Preisträgern bekanntgeben. Die Sieger unserer Dezember-Fragen waren:

- | | |
|-------------------|----------|
| 1. Wulf Roterberg | 294/316 |
| 2. Hans Schröder | 221/5758 |
| 3. Angelika Rinow | 294/1805 |

Wegen der besonders großen Zahl guter Lösungen haben wir die Zahl der Preise für dieses Mal wieder einmal verdoppelt. Die besten Antworten auf unsere Fragen in der Januar-Ausgabe gaben:

- | | |
|-----------------------|----------|
| 1. Franz Lorenz | 294/1311 |
| 1a. Wulf Roterberg | 294/316 |
| 2. Anke Knaack | 294/1803 |
| 2a. Eckhard Friedrich | SU |
| 3. Walter Richter | RLb |
| 3a. Rudolf Weber | SU |

*

Auch in diesem Monat bringen wir wieder 4 Bilder, die erkannt sein wollen. Natürlich ist ein Bild aus Berlin dabei. Das wird aber wohl jeder selbst merken.

Einsendeschluß für die Fragen dieses Monats ist am 16. März 1959.



Abb. 2



Abb. 3

Abb. 4



Hier spricht der Unfallschütz

Bei der Nachforschung nach den Ursachen eines Unfalles wird häufig der Standpunkt vertreten, daß man sich nur bei seinen Männern lächerlich und bei seinen Vorgesetzten unbeliebt macht, wenn man die Unfallverhütungsvorschriften so übertrieben ernst nehme. Der Leiter der Werkstatt ist den Unfallquellen am nächsten. Er soll deshalb in seiner Forderung über die Befolgung der Unfallverhütungsvorschriften unerbittlich und rücksichtslos sein. Er darf keine Arbeit seiner Männer dulden, die mit den Unfallverhütungsvorschriften in Widerspruch steht. Hierzu hat er nicht nur das Recht, sondern es ist einfach seine Pflicht! Unterstützt werden soll er hierbei durch die Unfallvertrauensmänner, deren Aufgabe darin besteht, erkannte Unfallgefahren am Arbeitsplatz unverzüglich seinen Vorgesetzten zu melden. Es dürfen solche Meldungen unter keinen Umständen aus mangelnder Courage oder aus Gleichgültigkeit unterbleiben.

Es darf auch niemals dazu kommen, daß bei einem noch glücklich (ohne Verletzte) abgelaufenen Unfall die Beteiligten aus Angst diesen Vorfall dem Vorgesetzten verschweigen; denn nur durch eine freimütige Aussprache kann die Ursache für den Unfall eindeutig festgestellt und Maßnahmen zur Verhinderung einer Wiederholung getroffen werden.

NIEMALS DIE WAHREN UNFALLURSACHEN VERSCHWEIGEN, denn nichts rächt sich in der Technik mehr als Unaufrichtigkeit; sie ist die Ursache für so manchen Folgenunfall.

Niemand will, daß sein Arbeitskamerad körperlichen Schaden erleidet, oder gar zu Tode kommt; aber es hat auch niemand mehr in der Hand, welche Folgen eintreten, wenn er durch Leichtsinns-, Gleichgültigkeit oder Gewissenlosigkeit eine Gefahrenquelle schafft oder duldet. Es steht dann nicht mehr in seiner Macht, ob der Unfallteufel sich mit einer mehr oder minder schweren Körperverletzung begnügt, oder ob er Krüppel oder gar Tote an der Unfallstelle hinterläßt. Aber in der Macht eines jeden steht es, nach bestem Wissen und menschlicher Voraussicht bei der Durchführung der Unfallverhütungsvorschriften zu helfen und alles zu tun, um Unfälle zu vermeiden.

Unfälle zu verhüten, das ist auch der Grund für eine Prämienaktion der Berufsgenossenschaft. Nach dem im Kasten beim Betriebsrat ausgehängten Werbeplakat will die Nordwestliche Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft in Zukunft jedem Belegschaftsmitglied, das in dem Bemühen um das Verhüten von Unfällen mehr tut, als normalerweise erwartet werden kann, eine besondere Anerkennung aussprechen.

Diese Anerkennung soll in der Verleihung einer Urkunde, einer Anstecknadel und einer Geldprämie in Höhe von DM 50,— bestehen.

Außerdem wird der Name des so ausgezeichneten Mitarbeiters mit Bild im Mitteilungsblatt der Berufsgenossenschaft veröffentlicht.

Jeder ist aufgerufen, sich durch rege Mitarbeit in der Unfallverhütung diese Anerkennung zu verdienen!

Im Januar 1959 arbeiteten folgende Betriebe der Deutsche Werft unfallfrei:

Betrieb Finkenwerder:

207 Seilbahn, 213 S'bau Halle warm, 214/15 Eisenlager, 222 Schlosserei II, 232 Modelltischlerei, 237 Taklerei, 240 Transport, 241/42 FG v/Ausrüstung, 243 Dock, 253 Dreherei, 254 Bordschlosserei, 260 Blechbearbeitung, 263/64 Sauerstoff/Azetylenanl., 265 Hausbetriebswerkstatt, 266 Materialuntersuchung, 268 Werkzeugmacherei, 269 Zentrale, 272 Werkskontrolle, 287 Wassertransport, 298 Feuerwehr, 300 Magazin, 369 Kantine.

Betrieb Reiherstieg:

601 S'bau, 602 Nieterei, 603 Bohrererei, 631 Tischlerei, 640 Verholgang, 641 Güterverteilung, 651 Schlosserei, 659 Kesselschmiede, 662 Elektriker, 668 Werkzeugmacherei, 671 Zentrale, 687 Wassertransport, 698 Feuerwehr, 500 Magazin, 569 Kantine.

Achtung, Unfallschutzstiefel!

Die Frühjahrsaktion läuft an. Die Musterpaare werden demnächst an der Kantine ausgestellt. Jeder, der seine Füße durch sicheres Schuhwerk schützen will, trage sich bei seinem Werkstattschreiber mit Schuhgröße und -Typ in die dort ausgelegte Liste ein. Auch in diesem Jahre werden Stiefel durch einen Werftbeitrag um DM 5,— je Paar verbilligt abgegeben.

Die Auslieferung der Stiefel erfolgt im April.

Die große Anzahl der Zehenverletzungen zeigt, daß immer noch ungeeignetes Schuhwerk bei der Arbeit getragen wird, schütze DEINE ZEHEN durch Unfallschutzstiefel!



WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



Ernst Weich

Am 15. Januar 1959 feierte der Ingenieur Ernst Weich, Leiter der Maschinenbauabteilung ME, sein 25jähriges Dienstjubiläum.

In jeder Phase seiner Tätigkeit, ob als Konstrukteur, Schwingungsfachmann, für die letzten Kalorien verantwortlicher Probefahrtsboß oder als Planungs- und Projekt-Ingenieur, immer setzte er sich mit seinem ganzen Können und Wissen begeistert ein und hat durch seine unbestechliche Ehrlichkeit in allen Dingen die Achtung eines jeden erworben.

Hohe menschliche Eigenschaften, eine stets gleichbleibende Liebenswürdigkeit und Kameradschaftlichkeit, verbunden mit einem nie versagenden Humor machen ihn zu einem idealen Vorgesetzten und Kollegen mit Herz.

Wie überall, erlebte auch unser Jubilar in seinem Berufsleben Höhepunkte und Alltage, doch zeigte der Höhenmesser immer wieder nach oben. Daß es bei dieser Tendenz noch lange bleiben möge, wünschen wir von Herzen. Vor allem wünschen wir viel Glück und gute Gesundheit.

Erich Friedrich konnte am 18. Januar 1959 auf eine 25jährige Tätigkeit bei der DW zurückblicken. Friedrich trat am 28. Dezember 1927 als Vorhalter in den Nieteriebetrieb Finkenwerder ein und wurde 1952 aus Gesundheitsrücksichten zum Hauptmagazin versetzt. Seitdem ist Friedrich wechselseitig in der Ausgabe und Bestandsaufnahme tätig. Infolge seines ruhigen Wesens und der korrekten Erledigung der ihm übertragenen Arbeiten hat er sich die Wertschätzung seiner Vorgesetzten und Kollegen erworben. Wir wünschen Erich Friedrich noch viele Jahre frohen Wirkens.



Erich Friedrich



Hermann Jörs

Am 20. Januar 1959 feierte der Schlosser Hermann Jörs sein 25jähriges Dienstjubiläum. Als tüchtiger und zuverlässiger Mitarbeiter ist Jörs bei seinen Vorgesetzten und Kollegen beliebt. Wir wünschen ihm noch viele erfolgreiche Arbeitsjahre bei guter Gesundheit.

Am 22. Januar 1959 feierte der Schiffer Paul Ludwig sein 25jähriges Dienstjubiläum. Am 22. Januar 1934 kam er als Schiffer zu uns, wo er auf allen Wasserfahrzeugen zum Einsatz kam. Nach Ableistung der Kriegsdienstzeit und anschließender Gefangenschaft, der er sich durch die Flucht über England und Norwegen nach Deutschland entzog, kam er wieder zu uns zurück. Unser Wunsch ist es, daß er noch viele Jahre bei bester Gesundheit im Dienste unserer Werft stehen möge.



Paul Ludwig

Christian Schur



Am 23. Januar 1959 feierte der Tischler Christian Schur sein 25jähriges Dienstjubiläum. 1929 trat er seinen Arbeitsplatz bei der Deutsche Werft Reiherstieg an. Seit 1935 ist er bei der DW Finkenwerder beschäftigt. Christian Schur hat seine Arbeit mit Fleiß und Geschicklichkeit ausgeführt. Wir alle wünschen ihm noch viele erfolgreiche Arbeitsjahre bei guter Gesundheit.



Albert Bargmann

Am 26. Januar 1959 feierte der Kontrolleur im Werkzeuglager Albert Bargmann sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Bereits 18 Jahre war er bei Blohm & Voß beschäftigt gewesen, als er 1934 auf dem Reihertstieg als Werkzeugausgeber die Arbeit bei uns aufnahm. Schon nach kurzer Zeit wurde er als Kontrolleur eingesetzt. Diese Tätigkeit übt er heute noch aus. Mit seinem Pflichtbewußtsein, seiner Betriebstreue und seiner Berufserfahrung ist er den jüngeren Arbeitskollegen stets ein Vorbild. Wir wünschen Albert Bargmann noch viele erfolgreiche Arbeitsjahre bei guter Gesundheit.

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

- E'Schweißer Istvan Csoti mit Fr. Ilse-Marie Bärwinkel
am 27. 12. 1958
- Brenneranlerner Otto Semmelhaack mit Fr. Hanna von
der Born am 10. 1. 1959
- Kesselschmied Fritz Wiepning mit Fr. Ursula Cieslik
am 16. 1. 1959
- Ausgeber Werner Ringger mit Fr. Karin Kunke
am 17. 1. 1959
- E'Schweißer Johann Döge mit Fr. Christa Böhn
am 17. 1. 1959
- Kaufm. Angestellte Ingeborg Hammer mit Herrn Arthur
Woweries am 19. 1. 1959
- Maschinenbauer Helmut Schultz mit Fr. Else Mikola-
jewski am 26. 1. 1959
- Kalkulator Winfried Haelke mit Fr. Barbara Brieger
am 30. 1. 1959
- Ausgeber Richard Lanser mit Frau Frieda Stüber
am 30. 1. 1959
- E'Schweißer-Anlerner Wilfried Klöwner mit Fr. Ingeborg
Hamann am 30. 1. 1959
- Hammerführer Ernst Schuldt mit Fr. Ingrid Hinrichs
am 30. 1. 1959

Geburten:

S o h n :

- Dreher Lothar Semmelhaack am 27. 12. 1958
- Rohrschlosser Heinz-Georg Baaske am 28. 12. 1958
- Uhrmacher Franz Pur am 6. 1. 1959
- E'Schweißer Werner Buske am 9. 1. 1959
- E'Schweißer Georg Lange am 12. 1. 1959
- E'Schweißer Franz Gutke am 13. 1. 1959
- E'Schweißer-Anlerner Otto Vogt am 15. 1. 1959
- Kranfahrer Helmut Meyer am 16. 1. 1959
- E'Schweißer-Anlerner Rolf Krause am 18. 1. 1959
- Schleifer Werner Külper am 19. 1. 1959
- Brenneranlerner Adolf Maihak am 19. 1. 1959
- Stellagenbauer Johannes Tietjens am 20. 1. 1959
- Schiffbauer Walter Rott am 21. 1. 1959
- Ausrichter Uwe Günther am 27. 1. 1959
- E'Schweißer Rudi Siebert am 27. 1. 1959
- Maler Erwin Horn am 28. 1. 1959
- Brenner Günter Hartmann am 2. 2. 1959
- S'Zimmerer Walter Bartram am 5. 2. 1959

T o c h t e r :

- Brenner Claus Thiele am 6. 1. 1959
- Anschläger Paul Rogowski am 8. 1. 1959
- Dieselkranfahrer Siegfried Wussmann am 16. 1. 1959
- Kranfahrer Hans-Joachim Langhoff am 19. 1. 1959
- Brenneranlerner Günter Engels am 31. 1. 1959
- Schlosser Günther Buske am 3. 2. 1959
- Hauer Claus Cohrt am 5. 2. 1959
- E'Schweißer-Anlerner Erwin Klemm am 6. 2. 1959

Allen, die anlässlich meines Ausscheidens in so netter und aufrichtiger Weise gedachten, meinen herzlichsten Dank.

Ernst Reißmann

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

Erich Friedrich

Für die mir anlässlich meines 40jährigen Jubiläums erwiesenen Ehrungen bedanke ich mich recht herzlich.

Walter Götsch

Für die freundlichen Aufmerksamkeiten zu unserer Vermählung herzlichsten Dank.

Arthur Woweries und Frau Ingeborg, geb. Hammer

Wir danken herzlichst für die uns zur Hochzeit erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche.

Herbert Winkler und Frau Irmgard, geb. Stehr

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

Hermann Jörs

Für erwiesene Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung sowie allen Kollegen der Betriebe Finkenwerder und Reihertstieg herzlichsten Dank.

Albert Bargmann

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

Christian Schur

Für die mir bei meinem Ausscheiden erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung sowie den Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.

Carl Möck, Reihertstieg

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.

Frau Elisabeth Schwabe

Für die erwiesene Anteilnahme und Kranzspende beim Heimgehe meines lieben Mannes sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.

Emmy Coldewey

Für die vielen Beweise aufrichtiger Teilnahme beim Heimgehe unseres lieben Vaters danken wir herzlich.

Ilse Werner, geb. Leberrecht, Walter Leberrecht

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme.

Frieda Brumm nebst Angehörige

Für die unserem lieben Entschlafenen erwiesene letzte Ehrung und Kranzspenden sowie für die uns bezeugte Anteilnahme danken wir herzlich.

Martha Bewersdorff und Familie

Wir gedenken unserer Toten

Wilhelm Leberrecht
Rentner
am 16. 1. 1959

Josef Bohnenkamp
Anschläger
am 19. 1. 1959

Karl Bewersdorff
Rentner
am 21. 1. 1959



Karl Brumm
Rentner
am 22. 1. 1959

Otto Schwabe
Werkstattschreiber
am 28. 1. 1959

Hans Meier
Anschläger
am 9. 2. 1959



Zwei Monate des Jahres 1959 haben wir nun wieder hinter uns. In rund vier Wochen wird das Osterfest sein. Bis dahin ist aber noch einige Arbeit zu bewältigen. Wir sind ja mit unseren Terminen so etwas ins Hintertreffen geraten, weil die Einführung der 44-Stunden-Woche doch erhebliche Schwierigkeiten mit sich brachte, die erst einmal überwunden sein wollten. Das ist hoffentlich mit der neuen Einteilung der Schichten erreicht.

Im Augenblick ist es noch ziemlich winterlich draußen. Trotzdem sind wir schon eifrig dabei, die organisatorischen Vorbereitungen für die Urlaubssaison zu treffen. Wir hoffen, Euch durch eine Veränderung der gebotenen Reiseprogramme eine Freude zu machen. Die Zahl derer, die nach Bayern reisen können, ist erhöht worden. Außerdem ist als neues Reiseziel ein Erholungsort im schönen Tirol ausgewählt worden. Die Bewerbungen der Reiselustigen gehen täglich bei uns ein. Wir hoffen, daß es uns gelingt, jedem seine Antwort schon in den ersten beiden Wochen des März zuschicken zu können. Man muß sich ja schließlich rechtzeitig auf seinen Urlaub einrichten können.

Wir haben uns auch sonst noch einiges einfallen lassen. So sind wir dabei, einem seit langem gehegten Wunsch der Bewohner unseres Wohnheims am Rüschiweg zu entsprechen und einen Aufenthaltsraum einzurichten, der hoffentlich zusagt. Wir haben ganz bewußt davon abgesehen, ein Fernsehgerät oder einen Rundfunkapparat in dem Aufenthaltsraum aufzubauen. Musikinstrumente und Radiogeräte gibt es in allen Stuben, so daß wir glauben, für den Aufenthaltsraum darauf verzichten zu sollen, damit der einzelne dort jedenfalls einmal in Ruhe sitzen kann.

Wenn der Frost aus dem Boden heraus ist, wollen wir auch das Gelände zwischen den Flügeln des Wohnheims planieren und einen Rasenplatz schaffen, wobei gleich ein ordnungsgemäßes Federballfeld eingerichtet werden soll. Hoffentlich gefällt Euch das Ganze! Im Juni 1959 wird ein neues Wohnheim für Junggesellen am Alsenplatz fertig, an dem wir auch beteiligt sind. Es wird dort die Möglichkeit bestehen, 70 Junggesellen in netten Zimmern unterzubringen. Die Anlage wird ähnlich aussehen wie das Heim an der Englischen Planke, das ja viele von Euch kennen.

Schließlich möchte ich noch darauf hinweisen, daß das Jahr 1959 noch viel Arbeit für uns alle bringen wird. Wahrscheinlich werden wir noch eine ganze Reihe neuer Belegschafter einstellen, um alles schaffen zu können. Ihr wißt das sicher alle schon. Ich will aber noch einmal darauf hinweisen, weil es immer wieder vorkommt, daß man von außen her Unruhe in den Betrieb zu tragen versucht mit Erklärungen wie: „Jetzt geht es abwärts. Entlassungen stehen vor der Tür“.

Von all diesen Behauptungen trifft nichts zu, wie Ihr seht.

Zu unserer großen Freude kann ich berichten, daß unsere monatliche Frage nach dem, was wir von Deutschland wissen, sich ganz offensichtlich einer steigenden Beliebtheit erfreut. Die Zahl der Einsendungen ist ganz erheblich angestiegen, wobei gerade die Antworten, die sich ausführlich mit unseren Bildern beschäftigen, ganz besonders zahlreich geworden sind. Wir haben uns daher genötigt gesehen, zunächst einmal für die Antworten auf unsere Januar-Frage die Zahl der Preise zu verdoppeln. Es sind also zwei 1. Preise, zwei 2. Preise und zwei 3. Preise zur Verteilung gekommen.

Das wäre es für heute. Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabaftermann



TURBINEN-TANKER „TROLL“ 32 500 TDW, 15 KN

