

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Führer. 1933-1936 1934

74 (16.3.1934) Der deutsche Arbeiter

Der Deutsche Arbeiter



Wochenbeilage des „Führer“ für die Deutsche Arbeitsfront

Auf Fracht- und Viehfahrt nach Irland

NSD. Führer 14 Tage auf Dampfer „Zinkenau“

Die Aufgabe des Deutschen Arbeiterverbandes der öffentlichen Betriebe, Sparte, Seeschifffahrt, gemeinsam mit der NSD. ist es, die enge Verbindung zwischen diesen Organisationen und den deutschen Seelenten herzustellen. Um dieser Verbundenheit nach außen hin lebendigen Ausdruck zu geben, unternahm vor einiger Zeit bereits die Pgg. vom Scheidt und Bochmann eine stürmische Fahrt mit einem Fischdampfer nach der Barentssee; reiche Erfahrungen über den schweren Beruf der Hochseefischer brachten sie mit. Die zweite Reise unternahm Pgg. John als Propagandawort beider Organisationen vom 23. Februar bis zum 7. März mit dem Dampfer „Zinkenau“ (Bugfischer-Reederei und Bergungs-N.G.), einem Schiffe, das nach Irland Stückgut aller Art, von Irland nach Deutschland Stückgut und Vieh befördert. Ueber diese Reise stellt uns Pgg. John den folgenden Bericht zur Verfügung:

Die Wänschen raffeln; die Ladebäume und Krane heben große und kleine Kästen, Säcke usw. durch die Luft, raschelnd verschwinden sie im Leib des Schiffes, von geschickter Schaueremannshand sicher und fest verpackt. Gleichzeitig knarrt ein anderer Kran, der mehrere hundert Tonnen Kohlen in die Kasse befördert, wo die Nahrung der vier großen Feuerungen von den Heizern getrimmt wird. Die Matrosen, Leichtmatrosen und Jungmänner machen dann Meinschiff; sie haben alle Hände voll zu tun; die beiden Offiziere jaagen hierhin und dort hin — der Anordnungen sind gar so viele. Auch in der Maschine herrscht keine Ruhe. 36—48 Stunden im Hamburger Hafen sind bald verfliegen. Schnell wird Abschied genommen von den Ehefrauen, die ihren Mann nach mehreren Stunden Wiedersehen wieder ziehen lassen müssen. Schon das allein benadteiligt den Seemann, ganz gleich wo er fährt, gegenüber allen anderen Volksgenossen an Land.

Auf See, wenn der Lotse von Bord ist, beginnt der einförmige Dienst. Wache auf der Brücke, Wache in der Maschine — Tag und Nacht. Am Tage ist die Freiwache mit seemannischen Arbeiten oder mit Fortbewachen und Meinschiff beschäftigt. In ein solches Dampfer verlangt, immer gepunkt zu werden — und die deutschen Handelsschiffe stehen in Hinfahrt der Sauberkeit an der Spitze.

Die Heizer im Heizraum

befördern täglich weit über elf Tonnen Kohle in die Feuerungen. Drei Mann sind es nur, die gleichzeitig trimmen und Abschieben müssen. In Schweiß triefend, das Gesicht und der ganze Körper voll Kohlenstaub, kommen sie aus dem tiefen Heizraum, in den kein Sonnenstrahl hinabdringt.

Von morgens früh bis abends nach 6 Uhr ist ohne Unterlass der Mann beschäftigt, der für das leibliche Wohl zu sorgen hat — der Koch. Der Seemann verlangt angeflüßelt der zehrenden Seele und bei der starken Beschäftigung reichliches und gutes Essen. Morgens, mittags und abends wird warmes Essen gegeben, dazu Kaffee, Tee und Brot mit Aufschnitt.

Die Ueberreise selbst von Hamburg nach Dublin wird stark von dem Wetter und dem Strom beeinflusst. So kommt es, daß die schnellste Reise der „Zinkenau“ 3 Tage 19 Stunden, die langsamste 5 Tage 11 Stunden dauerte. Diesmal behindert in der Nordsee zunächst Nebel, in der Irischen See ein stürmischer Nordost, Stärke 6 bis 8, ein schnelles Fortkommen, so daß das Schiff erst am 28. Februar morgens um 7 Uhr, also nach 4 Tagen und fast 17 Stunden im Alexandra-Dock von Dublin festmachen kann. Gegen 8 Uhr, als bereits das Ladegericht flargemacht war, stürzen sich 100 irische Hafenarbeiter auf das Schiff — in wenigen Minuten rattern und knattern die Wänschen und Krane — Stück für Stück der Ladung fliegt an Land. An einem Tage ist fast die ganze Ladung raus.

Abends nach Feierabend ging diesmal die Befragung an Land, um mit den deutschen Arbeitern des Mühlenbetriebes

einen kameradschaftlichen Abend

abzuhalten. Hier hätte ich Gelegenheit, den deutschen Volksgenossen, die nur aus Zeitungen den deutschen Aufstieg kennen, bei der Unter-

haltung ein Bild von der gewaltigen Aufgabe der deutschen Arbeitsfront zu geben, so daß sich diese Pioniere des Deutschtums ein ungeschminktes Bild von dem Aufstieg unseres Vaterlandes machen können. Sie waren froh, auf diese Art etwas zu hören.

Wenn die Ladung gelöscht ist, wird auf der „Zinkenau“ alles klar zum Empfang der „Passagiere“ gemacht. Der ganze vordere Laderaum wird mit Stroh ausgelegt, eine richtige Treppenanlage hergerichtet und die verschiedenen Vorräte abgeteilt. Das Schiff ist besonders für den Viehtransport eingerichtet — solche Viehtransporte sind heute eine Seltenheit und stellen an die Deckmannschaft ganz besondere Anforderungen. Nachmittags kommen dann die vierbeinigen „Passagiere“, begleitet von einer Anzahl Treiber, an. 167 Kühe und Bullen, die mehr oder weniger eindringlich unter Aufhakenahme von Stücken und besonderen elektrischen Mäskern in den unteren Laderaum und ins Zwischendeck getrieben werden. Es gibt viele komische Augenblicke, besonders wenn ein Tier kopfschüttelnd in die Tiefe des Laderaumes hinabsinkt, um kehrt zu machen und wieder an Land zu traben. Es ist nicht leicht, solche Vierfüßler mit ihrem schweren Körper wieder zur Vernunft zu bringen. In 40 Minuten jedoch sind sämtliche Tiere untergebracht. Hier zeigen sich die Leute der „Zinkenau“ vom 1. Offizier bis zum Mann als Spezialisten. Sie haben es gelernt, mit dieser für einen Seemann im allgemeinen ungewöhnlichen Arbeit sehr geschickt fertig zu werden.

Noch einiges Stückgut wird übernommen. Nach nur 45minütiger Vorgeszeit geht es schon wieder in See. Neben Backschiffen, Meinschiff, kommt jetzt eine neue Arbeit für den Seemann hinzu, das Vieh muß gefüttert werden. Die mitgenommenen Ballen Heu werden morgens verteilt, mittags tranken beide Wachen die Tiere, die in wenigen Zügen volle Eimer Wasser in sich aufnehmen. Das ist keine leichte Arbeit, die eine stehenden und liegenden Tiere sind ziemlich disziplinlos, jedes will zuerst seinen großen Kopf in den Wassereimer stecken. Zwischen dem Rindvieh oder auf den Rücken der Tiere turnen die Seeleute mit den Wassereimer herum. Es quackeln die schweren Stiele triefend im Rindvieh. Aus dem Laderaum dringt der während der ganzen Reise immer härter werdende Stallbünst nach oben. Ueber das ganze Deck bis zur Brücke hinauf: Landluft — auf See!

Die Tiere haben sich in der ungewohnten Behandlung bald eingelebt. Gemächlich liegen sie da und fressen wieder, gerade als ob sie Zeit ihres Lebens hier unten hausten. Bald haben sich die Tiere mit dem besonders mitfahrenden Pfleger und der Besatzung angefreundet; am zweiten Tage sind sie beim Füttern und Trinken schon vernünftiger.

Inzwischen stampft beim Nordwind das Schiff der deutschen Heimat entgegen.

Der Wind pfeift in der Tafelage, die Maschinen hämmern ihr eintöniges Lied.

Das prächtige Wetter, der günstige Wind und die größtenteils treibende Strömung bringen das Schiff in 3 Tagen und 21 Stunden nach Bremen, wo am Seeschlachthof gleich das Vieh wieder an Land befördert wird. Mit Gebrüll und Getrappel geht's aus der Tiefe des Laderaumes hinauf und zum Kai herunter. Schnell sind die Räume leer, das Vieh gewogen, untersucht und im Stall des Schlachthofes untergebracht.

Dann beginnt des Seemanns ernsteste Arbeit. Aus dem Kubistall wird in knapp vier Stunden wieder ein sauberer Laderaum. Die ganze Deckmannschaft vom 1. Offizier bis zum Jungen wuchtet mit Forken bewaffnet mehrere Waggons Mist an Land. Spät abends ist diese Arbeit beendet, der ganze Raum gründlich ausgesäubert und ausgelüftet. Niemand findet eine Spur, daß hier vor vier Stunden 167 Stück Rindvieh untergebracht waren; selbst der Stallgeruch ist verschwunden.

Noch findet der Seemann keine Ruhe, das Schiff muß zum Kalihafen verholten. Spät ist

es — aus dem „Anlandgehen“ wird nicht. Am nächsten Morgen raucht in die reinen Laderäume die Kaliladung. Sobald sie übernommen ist, wird zum Hafen II verholten, dort Schwerkut übernommen. Einige Stunden faxu der Seemann noch an Land, die beiden Offi-

ziere müssen bis spät abends bei der Ladung bleiben. Am folgenden Tage verläßt die „Zinkenau“ Bremen, kommt spät abends oder am nächsten Morgen in Hamburg an, übernimmt die restliche Ladung, und nach einem Abend Landgang geht's wieder hinaus nach Irland.



Aus: Deutsche Arbeit im Vierjahresplan.

Mehr Schutz den Frauen in Betrieben

Frauenarbeit in den Betrieben, Frauenarbeit in Fabriken, an industriellen Maschinen, am laufenden Band — Probleme von höchster Bedeutung für das ganze Volk, Probleme, die denn auch in zunehmendem Maße und mit denkbar größter Eindringlichkeit unsere besten Sozialpolitiker und Ärzte, Wirtschaftler und Bevölkerungspolitiker beschäftigen.

Die deutsche Sozialgesetzgebung und Verbote, die die Frauenarbeit für besonders schwere und gefährliche Arbeiten überhaupt ausgeschlossen haben, brachten viele Fortschritte. Eine große Zahl sozialer Schutzbestimmungen soll allzu harte Folgen weiblicher Arbeit in Fabriken usw. verhüten.

Es kommt aber darauf an, daß diese Schutzbestimmungen auch angewendet werden, daß also einerseits für eine wirklich ausreichende Kontrolle der Betriebe gesorgt wird — es ist in der Vergangenheit damit schlechter bestellt gewesen, als mancher ahnt — und daß andererseits durch unermüdete Ermahnungen und Belehrungen durch die Organisation der NSD. und der Deutschen Arbeitsfront die Frauen selber immer wieder dazu angehalten werden, nun auch ihrerseits nicht durch Gleichgültigkeit die für sie geschaffenen Schutzbestimmungen zu missachten.

Aber auch damit ist es nicht allein getan. Denn fast alle diese Schutzbestimmungen der leiberrigen Sozialgesetzgebung treffen nur das Größte, bringen also nur den dringlichsten Mindestschutz, enthalten nur zu viele Lücken und sind zudem uneinheitlich. Sie genügen jedenfalls nicht in einem Staat, dessen Führer bewußt darauf hinarbeitet, eine starke und gesunde Nation zu schaffen und dessen Regierung darum in der Frau in erster Linie die kommende Mutter sieht!

Frauenarbeit in den Betrieben unter diesem Gesichtspunkt betrachtet, legt den verantwortlichen Betriebsführern

weit größere und umfassendere Pflichten auf,

als sie von der Sozialgesetzgebung der Vergangenheit festgelegt wurden. Heute gilt für die Betriebsführer die Pflicht aus Paragraph 2 des Gesetzes zur Ordnung der nationalen Arbeit, „für das Wohl ihrer Gefolgschaft zu sorgen“, gerade den Frauen und kommenden Müttern gegenüber doppelt.

Wir wissen, daß der Frauenkörper weit weniger widerstandsfähig ist, als der des Mannes. Zum Beispiel Staub und gasgeschwängerte Luft erschüttern die Gesundheit der Frauen überaus stark, machen die Frau schmal und

mager und blaß und blutarm, entziehen ihr also in weitem Umfang jene Kräfte, die sie braucht, wenn sie Mutter werden soll und noch mehr, wenn sie Mutter ist. Es muß also in unerträglichem Ausmaß für genügende Lüftung der Betriebe gesorgt werden; man muß nach der Lüftung gegebenenfalls wissenschaftlich unterstützen lassen, ob sie ausreichend war oder ob eventuell weitere Lüftungsmöglichkeiten einzubauen sind.

Wir wissen auch, wie der Lärm in den Betrieben an den Nerven der Frauen stärker reißt, als diese es vielleicht vorerst zugeben werden; man sieht den Schaden meist zu spät — an ihren Kindern. Es wird also notwendig sein, immer mehr für Schalldämpfung zu sorgen.

Wir wissen endlich, daß ständiges Stehen bei der Arbeit oder gar das regelmäßige oder auch unregelmäßige Tragen von Lasten für die Frau von auf die Dauer geradezu verheerenden Folgen ist; hier liegen Ursachen in großer Fülle nicht nur für Krampfadern usw., sondern auch für Verlagerungen der Organe im Unterleib und daraus herührende Erkrankungen, die zumeist Dauererkrankungen sind.

Wir wissen, wie stark die Sterblichkeit von Frauen in Betrieben zwischen dem zweiten und dritten Jahrzehnt ihres Lebens ist, die Männer wissen, wie schwer die Geburten ihrer Frauen sind und wie heftig sich mitunter Sünden der Mutter und an der Mutter an ihren Kindern rächen. Es wird also mit zu den wichtigsten Aufgaben gehören, ständiges Stehen im Betriebe und das Tragen von Lasten durch Frauen möglichst

radikal zu beseitigen.

Es muß nötigenfalls noch durch gesetzliche Zwang, dafür gesorgt werden, daß das kommende Kind lange genug austragen, möglichst lange von der Mutter genährt werden kann, und schließlich, daß die Mutter genügend Zeit hat, wieder Kräfte zu sammeln.

Daß diesen Maßnahmen in der Praxis Genüge getan wird, ist eine Forderung, die die ganze Nation für die Nation erheben sollte. Aus finanziellen Gründen können wir uns sogenannte „Berufs“krankheiten gerade bei Frauen nicht leisten — darin werden uns die Krankenkassen bestimmen —, und aus nationalsozialistischen bevölkerungspolitischen Gründen brauchen wir heute mehr denn je gesunde Frauen, gesunde Männer, gesunde Kinder — ein gesundes Volk! Heinrich.

Verantwortlich: Wolf Steinbrunn.