

3/70



HOWALDTSWERKE - DEUTSCHE WERFT

AKTIENGESELLSCHAFT HAMBURG UND KIEL

WERKZEITUNG 3 · 1970

AUS DEM INHALT

	Seite
Grußwort von Dr. Lennings	1
OBO-Carrier „Polarbris“	2– 3
„Clavigo“-Tanker für Mittelmeer und Persischen Golf	4– 6
Stapellauf MS „Leverkusen“	7
Veränderungen im Vorstand und Aufsichtsrat der HDW	8– 9
Kaiflächenbau im Werk II	10–12
Neue Brennerhalle im Werk Gaarden	13
„Great Britain“ wieder zuhause	14–20
Betriebsversammlungen in Hamburg und Kiel	21
Stapellauf MS „Pearlstone“	22
kleine chronik der weltseeschiffahrt . . .	22–23
Mechanisierte Lichtbogenschweiß- verfahren im Schiffbau	24–27
Wie verhalte ich mich im Notfall auf der Autobahn?	27
BANANA KINSHASA	28–29
Die Deutsche Seeschiffahrt	30–31
Aus meiner Schiffsjungenzeit	31–36
Schwieriger Transport	36
Kernenergie in der Bundesrepublik	37–40
Helmut Hansen zum Gedächtnis	40
Spüschlitten mit Spülrohr zum Verlegen von Rohren und Kabeln	41
Bücher in Luv und Lee	42
Werkkundliche Fahrt im Sommer 1970	43–45
Alte Schiffe erzählen	46–47
Unsere Werftkomödianten machten mit beim „Fest der Nationen 1970“	48

Titelbild: Der 232 000-t-Tanker Bau-Nr. 13 wächst in Kiel heran.

letzte Seite: Abgelieferte Schiffe: „Dalia“, „Erlangen“

Herausgeber:
Howaldtswerke-Deutsche Werft
Aktiengesellschaft Hamburg und Kiel
2 Hamburg 11, Postfach 11 1480
23 Kiel 14, Postfach 6309

Verantwortlich für Öffentlichkeitsarbeit:
Dr. Norbert Henke

Redaktion Hamburg: Wolfram Claviez,
Telefon 7 43 61, Apparat 680,
Durchwahl 7 43 66 80

Redaktion Kiel: Hellmut Kleffel,
Telefon 70 21, Apparat 620,
Durchwahl 70 26 20

Druck:
we-druck Karl Heinz Wedekind, Hamburg

Die Werkzeitung erscheint vierteljährlich und wird kostenlos an alle Betriebsangehörigen versandt
Auflage: 27 600

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion. Für unverlangt eingesandte Bilder oder Manuskripte wird keine Haftung übernommen.



Adolf Westphal

Dr. Manfred Lennings

Liebe Mitarbeiter der HDW

Bei der Gründung der Howaldtswerke-Deutsche Werft vor fast drei Jahren ging es darum, eine international konkurrenzfähige Großwerft zu schaffen. Trotz der Schwierigkeiten, wie sie nun einmal bei dem Zusammenschluß von so traditionsreichen Unternehmen wie den Howaldtswerken und der Deutschen Werft auftreten müssen, bin ich fest davon überzeugt, daß diese Entscheidung richtig war.

Wir befinden uns jetzt im zweiten Abschnitt der Verschmelzung. Bis heute sind die wirtschaftlichen Ergebnisse, trotz hervorragender technischer Leistungen, ungünstig, und wir alle wissen, daß die Howaldtswerke-Deutsche Werft — wie auch viele andere Großwerften — einen harten Weg vor sich hat. Dies verpflichtet uns, konsequent alle organisatorischen Reserven auszuschöpfen, die unser großes Unternehmen im zweiten Abschnitt des Zusammenwachsens bietet. Voraussetzung für den besten Einsatz unserer Arbeitskraft ist dabei ein einheitliches Denken und Handeln im HDW-Maßstab.

Ich will nicht viele Worte machen, nur eines kann ich Ihnen versprechen: Der Vorstand wird alle vor ihm liegenden Aufgaben ohne Zögern angreifen. Dabei geht es niemandem von uns um einzelne Namen oder Interessen, sondern jedem um die Zukunft der Howaldtswerke-Deutsche Werft.

Auf eine gute und glückhafte Zusammenarbeit!

Manfred Lennings



Direktor Gerrit Körte mit der Taufpatin Miss Ellinor Young Reusch.

rechte Seite: Elf seitwärts rollende Lukendeckel, die in der Mitte geteilt sind, werden hydraulisch geöffnet und geschlossen.

OBO-Carrier „POLARBRIS“

Am 29. Juni wurde im Werk Kiel-Dietrichsdorf ein für die Hvalfangerselskapet „Polaris“ A/S, Larvik, Norwegen, bestimmter Ore-Bulk-Oil-Carrier (OBO) nach erfolgreich verlaufener Probefahrt in die östliche Ostsee getauft.

Miss Ellinor Young Reusch gab dem Schiff den Namen „Polarbris“.

Die „Polarbris“ ist eine Neuentwicklung der HDW. Der am 14. November 1969 unter der Baunummer 5 im Dock VIII in Kiel-Gaarden auf Kiel gelegte Neubau wurde am 12. April dieses Jahres aufgeschwommen. Er hat eine Tragfähigkeit von 139 000 ts und wurde mit 73 526 BRT (55 942 NRT) vermessen. Die Ablieferung des Schiffes erfolgte kurz nach der Taufe.

Der OBO-Carrier, der die Fähigkeiten dreier konventioneller Schiffe, nämlich eines Erzschiffes, eines Massengutfrachters und eines Tankers in sich vereinigt, ist das erste Schiff dieser Art, das in Kiel gebaut wurde.

Technische Hauptdaten:

Länge über alles	280,00 m
Länge zwischen den Loten	266,50 m
Breite auf Spanten	43,40 m
Seitenhöhe	22,60 m
Tiefgang	ca. 16,61 m
Tragfähigkeit	139 000 ts
Vermessung	73 526 BRT 55 942 NRT
Getriebeturbine	24 000 SHP
	Fabrikat General Electric, gebaut von der AG „Weser“, Bremen
Geschwindigkeit beladen	ca. 15,75 kn

Klasse:

Det Norske Veritas + 1 A 1 — HC — or Tanker for oil (HC 2, 4, 6, 8, Empty) + MV, EO.

Der Klassenzusatz EO bedeutet, daß dieses Schiff weitgehend mit Fernsteuerungen und automatischen Kontrolleinrichtungen für die Kessel- und Turbinenanlage als auch für den Lade- und Löschbetrieb ausgerüstet wird.

Laderäume:

Die 9 Laderäume werden durch 11 seitwärts rollende Lukendeckel, die in Mitte Schiff geteilt sind, hydraulisch geöffnet und verschlossen. Sie treten nur für Schüttladungen in Funktion. Besondere Öl-Luken, wie auf Tankern üblich, besitzt das Schiff nicht.

Die Lukendeckel sind ein Fabrikat der norwegischen Fa. Kvaerner-Brug, Oslo, und wurden in Deutschland hergestellt.

Antriebsanlage:

Das Schiff wird durch eine Getriebe-Turbinen-Anlage der Bauart „General-Electric“ angetrieben. Ihre Leistung beträgt 24 000 SHP bei 85 UpM. Dampfzustand vor der Hochdruckturbinen 60 atü und 510° C.

Von einem klimatisierten zentralen Maschinenkontrollraum wird die Maschinenanlage vollautomatisch als Tag-Wachen-Schiff gefahren.

Für die Fernbedienung der Turbinenanlage vom Maschinenkontrollraum bzw. von der Brücke ist eine vom Werk Kiel

der HDW entwickelte und gebaute voll-elektrische Fernsteuerung installiert.

Der Dampf der Turbine wird in einem Kessel der Bauart Babcock-Wilcox erzeugt. Dieser Strahlungs-Schiffskessel hat eine Dampfleistung von 90 t/h (max.). Der Arbeitsdruck am Überhitzer-Austritt beträgt 62 atü, die Überhitzer-Temperatur 515° C.

Die Turbine treibt die fünfzählige, 42,25 t schwere Schraube von 8,5 m Durchmesser über ein doppeltes Zahnrad-Untersetzungsgetriebe.

Ein ölgefeuerter Hilfskessel kann die Hilfsmaschinen versorgen. Dampfdruck 62 atü, Dampfleistung 30 t/h. Bei Ausfall des Hauptkessels kann die im Hilfskessel erzeugte Dampfmenge zum Notantrieb (take home) der Hauptturbinen verwendet werden.

Ladeölpumpenausrüstung

Als Ladeölpumpen dienen 3 Turbo-Pumpen mit einer Leistung von je 2 500 cbm/h (Seewasser) und 2 Nachlenzpumpen mit einer Leistung von je 200 cbm/h (Seewasser).

Für Wasserballast sind 2 Pumpen mit einer Leistung von je 2 000 cbm/h eingebaut.

Stromversorgung

Die elektrische Stromversorgung erfolgt durch einen Turbo-Drehstrom-Generator mit einer Leistung von 800 kW (450 V, 60 Hz). Außerdem wurden ein Dieselgenerator mit einer Leistung von 800 kW sowie ein Not-Dieselgenerator mit einer Leistung von 100 kW installiert.

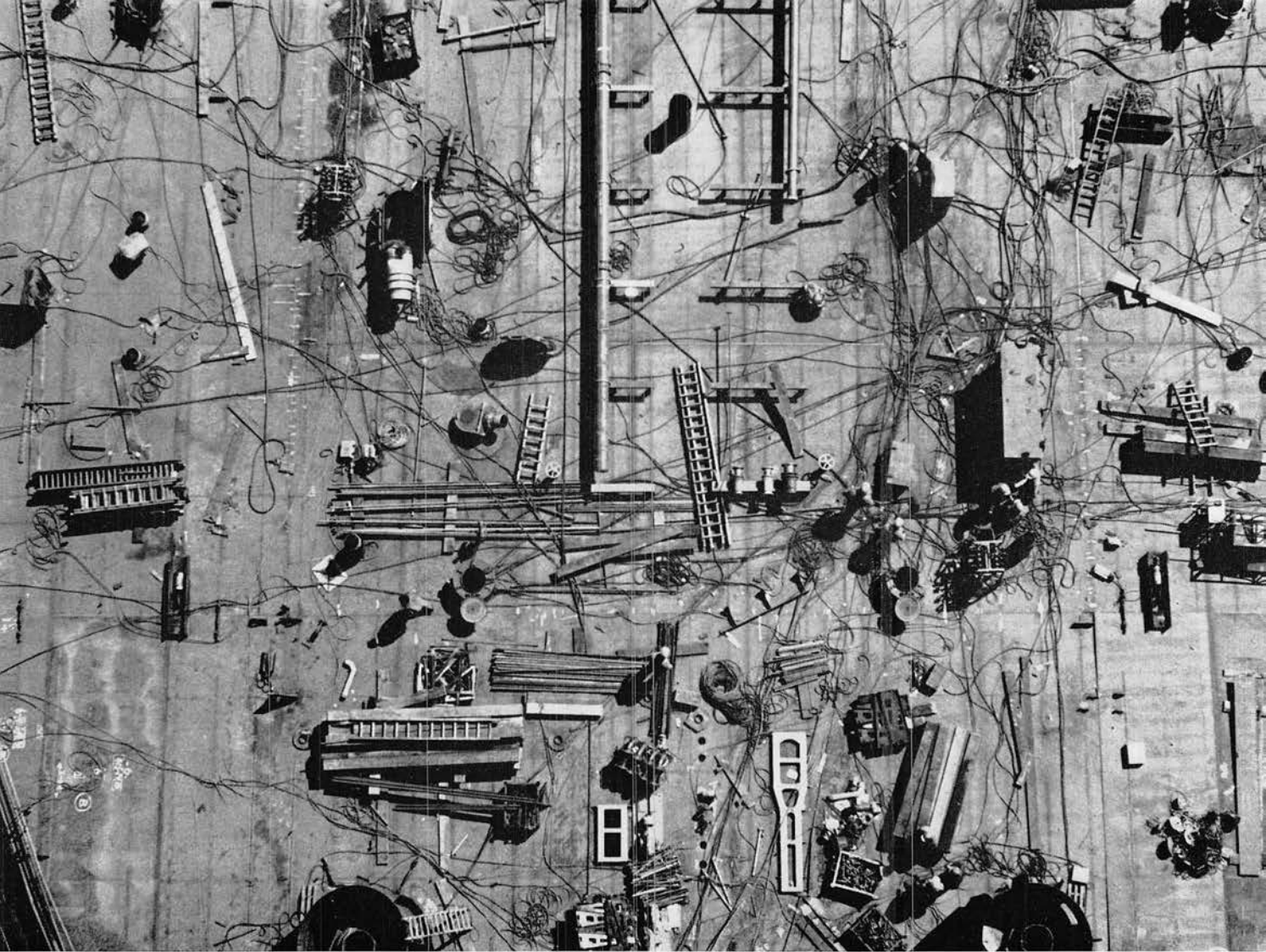
Nautische Ausrüstung

Die nautische Ausrüstung entspricht dem neuesten Stand der Technik. Das Schiff verfügt über Kreiselkompaßanlage, Echolot, F.T.-Station, Radar, Decca-Navigations, Sichtfunkpeiler und alle sonstigen Einrichtungen, wie sie auf Schiffen dieser Größenordnung üblich sind.

Besatzung

Die 40köpfige Besatzung wird in vollklimatisierten Einzelkabinen und Aufenthaltsräumen untergebracht. Hobbyraum und Swimmingpool vervollständigen das Bild dieses modernen Allround-Schiffes.





„CLAVIGO“ - Tanker für Mittelmeer und Persischen Golf

Warum baut Gelsenberg Tanker? Ist nicht die Clavigo nach heutigen Maßstäben viel zu klein, um rentabel eingesetzt zu werden? Mit diesen Fragen wird die Konzernzentrale des einzigen in deutschem Besitz befindlichen voll integrierten Mineralölkonzerns mit ausländischer Rohölbasis in diesen Tagen konfrontiert. Die Antwort lautet schlicht: Weil es rentabel ist. Gelsenberg verfügt bisher nur über einen eigenen Tanker, nämlich die „Egmont“ mit 53 000 t Tragfähigkeit. Sie wurde Gelsenberg zugeschlagen, als der Mineralölkonzern nach der sogenannten Genfer Vereinbarung 1967 die zunächst sehr enge Partnerschaft mit dem amerikanischen Ölkonzern Mobil Oil auf eine neue Grundlage stellte. Damals besaßen Gelsenberg und Mobil Oil gemeinsam eine Reederei. Diese Reederei-Tochter wurde aufgelöst. Jede der Mütter erhielt ein Schiff. Bis 1967 hatte Gelsenberg das gesamte Rohöl von Mobil Oil auf cif-Basis gekauft, das heißt also einschließlich der Fracht. Die Neuregelung, bei den harten Auseinandersetzungen mit der Mobil Oil ging es in erster Linie um die Rohöl-Einstandspreise, stellte also den Beginn der eigenen Tank-Schiffahrts-

Aktivitäten von Gelsenberg, der früheren GBAG, dar. Nach einem Tief des internationalen Frachtenmarktes Mitte der sechziger Jahre ist Tankerraum international ein begehrtes Gut. Rund die Hälfte der für 1970 erwarteten Welterdölförderung von 2,2 Mrd. t wird transportiert. Kein Wunder, daß der Anteil der Tanker an der gesamten Weltflotte ständig wächst.

Den wichtigsten Vorteil einer eigenen Tankerflotte sieht das bei Gelsenberg für den Mineralölbereich zuständige Vorstandsmitglied Dr. Enno Schubert in der Tatsache, daß man hier mit festen Kosten kalkulieren kann. Es haben sich bei den internationalen Mineralölkonzernen gewisse Erfahrungssätze in der Tankerschiffahrt herausgestellt. So wird seit einiger Zeit angestrebt, daß möglichst rd. 90 % des zu transportierenden Erdöls durch langfristig kontrollierte Tanker-Tonnage befördert wird, das heißt also entweder mit eigenen Tankern oder mit Tankern, die langfristig gemietet werden, also mit Chartertonnage. Zwischen Eigen- und Chartertonnage beträgt das Verhältnis gewöhnlich etwa 50 : 50. Gerade wegen der großen Schwankun-

gen bei den Mineralölprodukten sind die Mineralölgesellschaften daran interessiert, überall dort, wo es nur eben möglich ist, mit festen Kosten zu kalkulieren. Und hier bietet sich in erster Linie der Transport des Rohöls an. Der Rest von üblicherweise etwa 10 % des Transportvolumens wird mittels Spotcharter abgewickelt, das heißt, daß kurzfristig Tankerraum angemietet und dabei unter Umständen sehr hohe Frachtsätze in Kauf genommen werden. Zur Zeit übersteigt der Bedarf an Tankerraum-Kapazität das Angebot, obwohl in den letzten Jahren Schiffe mit rd. 16 Mill. t Tankerraum jährlich gebaut werden und die Welttankerflotte inzwischen rd. 135 Mill. t Tragfähigkeit besitzt.

Hinweise, daß doch schon seit geraumer Zeit Tanker mit über 200 000 t gebaut werden und jetzt die Tendenz eher zu 300 000, 400 000 und 500 000-t-Tankern hingeht, als nach unten, zu einem 143 000-t-Tanker, wie er nun für Gelsenberg vom Stapel läuft, kontert Schubert mit dem Argument, daß gegenwärtig gerade eine solche Tankergröße für Gelsenberg das richtige sei. Denn die „großen Pötte“ können nicht ins Mittelmeer

Während des Baus. Blick auf den 143 000-Tonner aus der Vogelperspektive und von achtern.

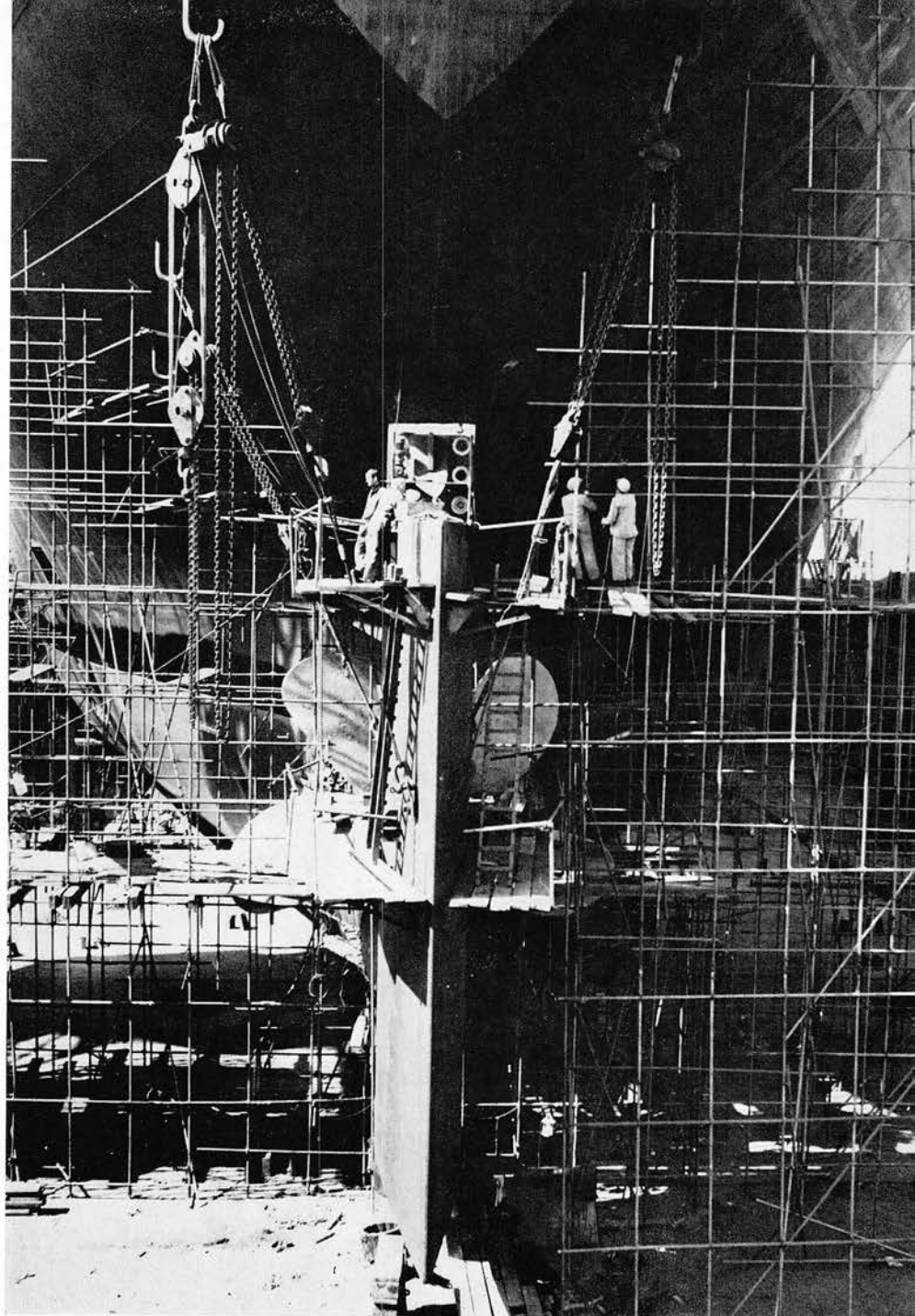
fahren, da die meisten nordafrikanischen Häfen, Gelsenberg hat seine Rohölbasis in Libyen, noch keine entsprechenden Ladevorrichtungen besitzen. Außerdem hat die „Clavigo“ solche Abmessungen, daß sie durch den Suez-Kanal fahren kann, falls dieser in absehbarer Zeit wieder passierbar wird. Der 230 000-t-Tanker – Schubert wollte sich nicht festlegen lassen, ob dieser unter Umständen „Götze von Berlichingen“ heißen könnte – „Goethe hat ja noch mehr geschrieben“ – wurde jetzt deswegen in Auftrag gegeben, weil 1973 das Verarbeitungsvolumen, aber auch der Umfang des Rohölgeschäfts des Essener Konzerns so gewachsen sein wird, „daß dieser Pott dann gerade in unser Geschäft paßt“. 1973 wird Gelsenberg also über rd. 430 000 t eigenen Tankraum verfügen. TT „Clavigo“ wurde einschließlich Ausrüstung und Maschinenanlage nach den Vorschriften und unter Aufsicht des Germanischen Lloyd und der Seeverkehrsingenieurgesellschaft gebaut und erhielt die Klasse GL + 100 A 4 „Tankschiff“ + MC (16/24).

Hauptabmessungen

Länge über alles	285,00 m
Länge zwischen den Loten	272,00 m
Breite	41,00 m
Seitenhöhe	22,45 m
Freibordtiefgang	17,07 m
Tragfähigkeit	142 910 t
leeres Schiff	22 300 t
Verdrängung	165 210 t
Leistung (normal)	24 000 WPS
Umdrehungen (normal)	100 UPM
Probefahrtgeschwindigkeit bei 24 360 WPS und 102,55 UPM	15,75 kn
Laderaum für Öl	170 888 cbm
reiner Ballastraum außer Hinterpiek	22 868 cbm
Vermessung bis 31. 10. 70	72 962 BRT
	56 072 NRT
Besatzung	34 Mann + 2 Eigner + 1 Lotse.

*

Der Schiffskörper ist innerhalb des Ladetankbereichs durch zwei öldichte Seitenlängsschotte und 4 öldichte Querschotte in 10 Seitentanks und 5 Mitteltanks unterteilt. Von diesen 15 Tanks sind 13 für die Aufnahme von Ladeöl bestimmt. Die beiden mittleren Seitentanks sind reine Wasserballasttanks. Die Ladetanks sind mit Inhaltsmeßeinrichtungen für örtliche Anzeige und für Fernanzeige im Kontrollraum versehen. Die Sloptanks in den hinteren Seitentanks dienen wahlweise



als Ladetanks bzw. zur Aufnahme des Öl-Wasser-Gemisches, das durch das Tankwaschen entsteht. Im Flushöltank hinter Mitteltank 5 kann Reinigungsöl für das Ladeölsystem gefahren werden.

Antriebsanlage

Der Tanker wird durch eine Getriebeturbinen-Anlage angetrieben, die von der AEG und De Shelde (Getriebe) hergestellt wurde. Ihre Leistung beträgt 24 000 WPS (Höchstlast) und 100 UpM (Dampfzustand vor der HD-Turbine 60 atü und 510° C).

Die Maschinenanlage wird von einem klimatisierten zentralen Maschinenkontrollraum im 16/24-Std.-Wachfrei-System des Germanischen Lloyd gefahren.

Für die Fernbedienung der Turbinenanlage vom Maschinen-Kontrollraum bzw. von der Brücke ist eine von der HDW, Werk Kiel, entwickelte und ge-

baute elektronische Fernsteuerung eingebaut.

Der Dampf für die Turbine wird in 2 Schiffswasserrohrkesseln mit der Typenbezeichnung VNS 62/515° C E erzeugt. Die Dampfleistung der Strahlungskessel beträgt je 36/50 t/h. Der Arbeitsdruck am Überhitzeraustritt beträgt 62 atü, die Überhitzertemperatur 515° C.

Die Turbine treibt die fünfzählige, 33 t schwere Schraube von 7,8 m Durchmesser über ein zweistufiges Zahnrad-Untersetzungsgetriebe.

Ladeölpumpenausrüstung

Als Ladepumpen dienen 4 Kreiselpumpen mit einer Leistung von je 3 500 cbm/h (Seewasser) und 2 Tankreinigungsejektoren mit einer Leistung von je 450 cbm/h (Seewasser). Für Wasserballast stehen eine Kreiselpumpe mit einer Leistung von 3 000 cbm/h und ein



links: Dr. Lennings, Dr. Voltz, Frau Narjes und die Taufpatin Frau Funcke.

Mitte: Dr. Henke mit Ulrich Harms

unten: „Clavigo“ auf Probefahrt.



Ejektor mit einer Leistung von 350 cbm/h zur Verfügung.

Stromerzeugung

Die elektrische Stromversorgung erfolgt durch einen Turbo-Drehstromgenerator (Siemens) mit einer Leistung von 800 kW (450 V, 60 Hz.) bei 1 800 UpM. Außerdem wurden ein Dieselgenerator mit einer Leistung von 800 kW (450 V, 60 Hz.) bei 900 UpM und ein Notdiesel mit 1 800 UpM für 100 kW installiert.

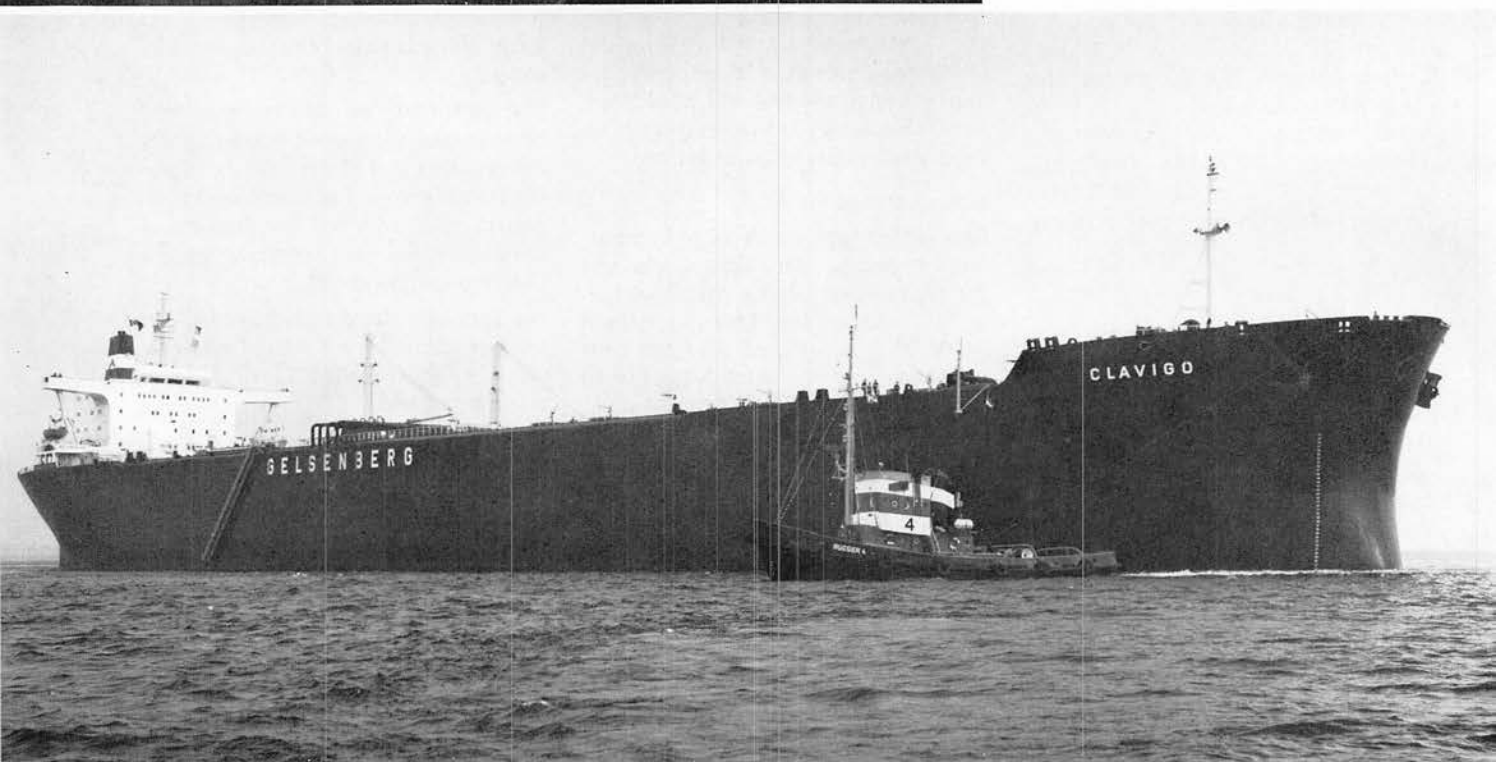
Nautische Ausrüstung

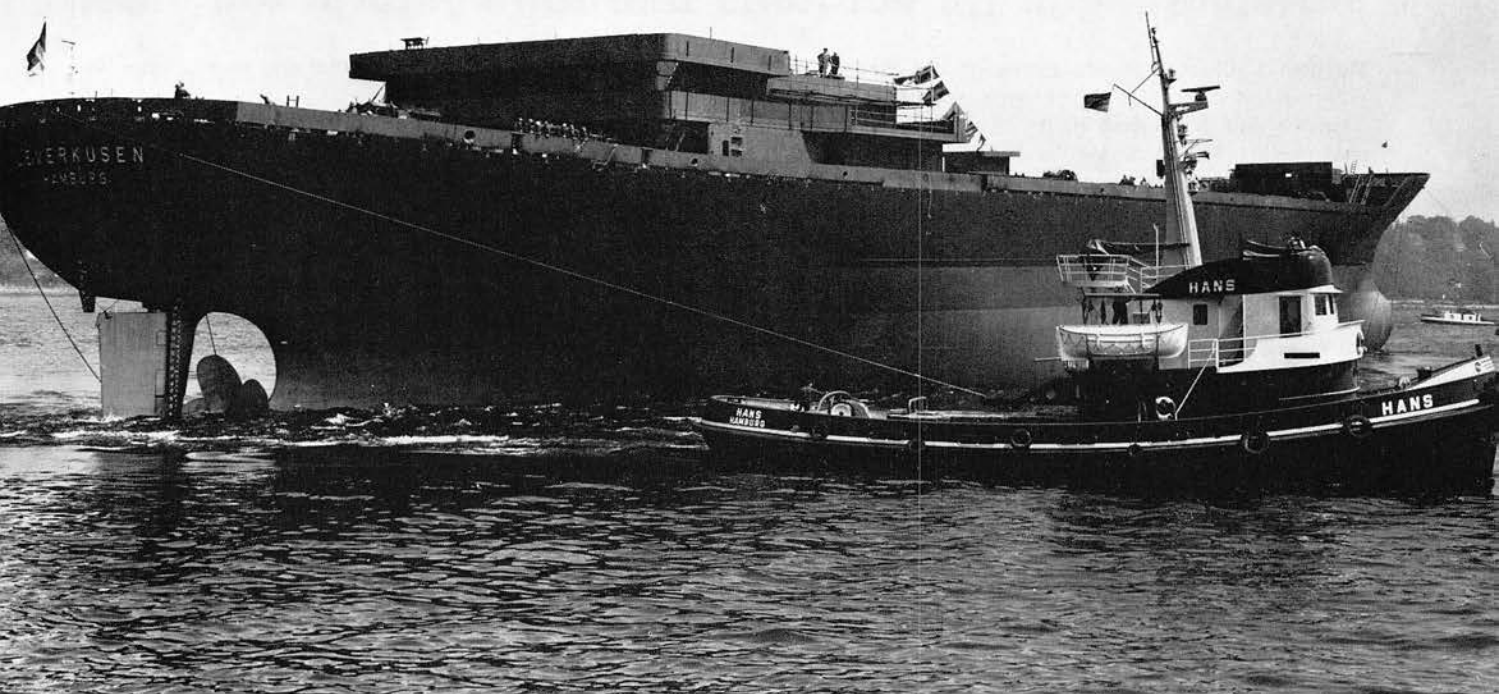
Die nautische Ausrüstung entspricht dem neuesten Stand der Technik. Das Schiff verfügt über Kreiselkompaßanlage, Echo- lot, F.T.-Station, Radar, Decca Navigator, Sichtfunkpeiler und alle sonstigen Einrichtungen, die auf Einheiten dieser Art üblich sind.

*

Mit seiner Rede zur Taufe des 142 910-tdw-Turbinentankers „Clavigo“ verabschiedete sich Konsul Adolf Westphal, der am 1. Oktober als Vorstandsvorsitzender der HDW ausscheidet, mit bewegten Worten des Dankes von seinen „Kollegen“ der HDW Kiel, insbesondere von jenen, die gleich nach 1945 Erhebliches zum Wiederaufbau der Werft beitrugen.

Frau Elisabeth Funcke, Gattin des früheren Vorstandsvorsitzenden und jetzigen Aufsichtsratsmitgliedes der Gelsenberg AG, Dr. Friedrich Funcke, taufte das Schiff.





Stapellauf MS „LEVERKUSEN“

Nach „Ludwigshafen“ und „Erlangen“ wurde am 29. Mai das dritte der vier Omni-Schiffe getauft, die wir für die Hapag bauen. Dieses Schiff (Bau-Nr. 10) wurde auf den Namen „Leverkusen“ getauft. Taufpatin war die Gattin des Vorstandsvorsitzenden von Bayer, Leverkus, Frau Irmingard Hansen.

Diese 4 Einheiten sind eine Weiterentwicklung der Hammonia-Klasse, die von der Hapag im Ostasiendienst eingesetzt wird. Kennzeichen dieser von unserer Werft zusammen mit der Reederei entwickelten Motorfrachtschiffe ist ihre vielfältige Verwendbarkeit, die es ermöglicht, sie in den unterschiedlichsten Fahrgebieten zu beschäftigen. Die Einheiten tragen deshalb auch die Bezeichnung „Omni-Schiffe“.

Vorgesehen sind Führungsgerüste für 310 Container à 20 Fuß, unabhängig davon sind die Voraussetzungen für den späteren Einbau von Containerausrüstungen für sämtliche Laderäume berücksichtigt.

Hauptabmessungen

Länge über alles	165,10 m
Länge zwischen den Loten	155,00 m
Breite auf Spanten	24,50 m
Seitenhöhe bis zum 1. Deck	14,50 m
Seitenhöhe bis zum 2. Deck	11,60 m
Tiefgang als Freidecker	9,75 m
Tragfähigkeit	12 650 t
Tiefgang als Volldecker	10,70 m
Tragfähigkeit	15 550 t
Vermessung	14 500 BRT

Hauptmaschine

Einfachwirkender Zweitakt-Kreuzkopf-Dieselmotor mit Abgasturboaufladung, Bauart HDW – Man K 9 Z 86/160 F. Leistung 22 500 PSe bei einer Drehzahl von 122 U/min.

Über eine Fernsteuerung kann der Motor von der Brücke oder dem Leitstand aus gefahren werden.

Geschwindigkeit

22,0 kn bei 90% der maximalen Leistung und einem Tiefgang von 9,75 m.

Stromerzeuger

2 Drehstromgeneratoren 390 kW bei 720 U/min, 1 Drehstromgenerator 390 kW

bei 1500 U/min sowie eine in die Wellenleitung eingebaute Wellengeneratorenanlage mit einer Leistung von 800 kW im Drehzahlbereich 122–100 U/min. Generatorspannung: 450 V, 60 Hz.

Automation

Die gesamte Maschinenanlage des Schiffes ist soweit automatisiert, daß ein 16-stündiger wachfreier Betrieb nach den Vorschriften des GL möglich ist.

Besatzung

Die 38 Mann starke Besatzung ist in 34 Kammern untergebracht.

Für die ganze Einrichtung ist eine vollautomatische Klimaanlage vorgesehen.



Veränderungen im Vorstand und Aufsichtsrat der HDW

Mit dem 1. Oktober dieses Jahres ist der Wechsel in der Führungsspitze der HDW vollzogen worden. Dr. Manfred Lennings und Dr. Norbert Henke haben Konsul Adolf Westphal und Dr. Paul Voltz als Vorsitzenden und stellvertretenden Vorsitzenden des Vorstandes unseres Unternehmens abgelöst. Konsul Westphal und Dr. Voltz haben im Aufsichtsrat andere Aufgaben übernommen, sind also weiterhin aktiv für die HDW tätig; darum soll heute nicht der Schwerpunkt auf dem Abschied liegen, sondern auf dem Neubeginn.

Dr. Norbert Henke ist unserer Belegschaft bekannt, er gehört dem Vorstand seit der Gründung der HDW an und war bereits vorher im Vorstand der Kieler Howaldtswerke AG. Dr. Lennings dagegen kommt nicht aus unseren Reihen, d. h. aus einer der drei Werften, die sich 1968 zur HDW zusammengeschlossen haben; und doch gehört er schon lange zu uns, nämlich als Angehöriger der Gutehoffnungshütte. Dies war, im Telegrammstil, sein bisheriger Weg:

Manfred Lennings wurde am 23. Februar 1934 in Oberhausen geboren, kam mit Kriegsbeginn zur Schule und beendete seine Schulzeit 1953 mit dem Abitur. Danach studierte er Betriebswirtschaft an der Universität München. Bald darauf wandte er sich ganz dem Bergbau zu, absolvierte ein Praktikum und studierte dann Bergbau auf der Bergakademie Clausthal. Dort machte er sein Diplom, blieb aber weiter als wissenschaftlicher Mitarbeiter beim Institut für Bergbaukunde

und Bergwirtschaftslehre in Clausthal und promovierte 1964 zum Dr. Ing.

Am 1. Oktober 1964 trat Dr. Lennings als Assistent des Vorstandes bei der Gutehoffnungshütte-Aktienverein ein, wurde 1966 Handlungsbevollmächtigter, 1967 als Leiter der Hauptabteilung Planung und Investitionen Prokurist und 1968 Direktor der Hauptabteilung Planung und Volkswirtschaft.

Dr. Lennings wurde am 10. Dezember 1968 in den Vorstand der Deutsche Werft AG berufen und war seit dem 1. Januar 1969 als stellvertretendes Vorstandsmitglied des GHH-Konzerns für technische Fragen und Planung zuständig.

Den Posten als Vorstand der Altgesellschaft Deutsche Werft legte Dr. Lennings mit dem Tage seiner Berufung zum Vorstandsvorsitzenden der HDW nieder.

In seinem Grußwort hat der neue Chef unseres Unternehmens an uns alle appelliert, gemeinsam die vor uns liegenden Aufgaben in dem Geiste anzupacken, der allein eine neue HDW-Crew schaffen kann: sich nicht mehr als Angehöriger der einen oder der anderen der zusammengeschmolzenen Werften zu fühlen, sondern nur noch als Mitarbeiter unserer neuen Großwerft, der Howaldtswerke - Deutsche Werft. Unser Versprechen dem Vorstand gegenüber soll sein, nicht ihm allein die Lösung der vor uns liegenden Aufgaben zu überlassen, sondern in gegenseitigem Vertrauen unser bestes herzugeben. Wir sitzen im selben Boot.

Fortschritte in Sachen Fernunterricht

Von Fortschritten in Sachen Fernunterricht konnte man jahrelang nichts berichten. Fehlanzeigen wohin man sah, gleichgültig, ob es sich um die überwiegend fragwürdigen Werbe- und Arbeitsmethoden der Mehrzahl der Fernlehrinstitute handelte, gegen die die Schüler so gut wie keinen Schutz hatten, einerlei, ob man das Fehlen staatlicher Kontrollinstanzen zu bedauern hatte. Inzwischen hat sich da einiges getan. Denn der Fernunterricht, vor wenigen Jahren noch als mehr oder weniger dubiose Angelegenheit häufig nicht ernst genommen, leider oft zu Recht, hat begonnen, salonfähig zu werden, freilich mehr der Not gehorchend. Denn als ein „Weg zur informierten Gesellschaft“, die wir sein müssen, wenn wir nicht unsere Existenz aufs Spiel setzen wollen, bot sich der Fernunterricht geradezu zwingend an. Wie nun sehen diese Fortschritte aus?

Zunächst einmal: vor rund zwei Jahren noch gab es nur wenige Fernschulen, die ihren Schülern ein Kündigungsrecht einräumten, wenn sie nicht mehr weitermachen wollten oder konnten. Die Schüler konnten zwar aufhören zu arbeiten, aber aufhören zu zahlen konnten sie nicht. Das ist auch heute noch bei sehr vielen Instituten der Fall, Vorsicht des-

halb grundsätzlich weiterhin am Platze. Indes: die größten Fernlehrinstitute in der Bundesrepublik (mehr als die Hälfte der Fernschüler sind angeblich ihre Kunden) haben die Bedingungen ihrer Studienverträge geändert. Fernschülern, die sich neu anmelden, steht das Recht zu, langfristige Lehrgänge vorzeitig abbrechen. Nachdem jetzt auch der Fernschüler Verträge kündigen kann, werden die Fernlehrinstitute gezwungen, ihre Teilnehmer gut zu betreuen. Sie werden über qualifizierte Lehrkräfte, über geeignetes Lehrmaterial verfügen müssen, um vor ihren Schülern bestehen zu können. Sie werden neue, wirkungsvollere Methoden der Unterrichtung zu entwickeln haben, um das halten zu können, was sie in ihrer Werbung versprechen.

Schließlich hat aber auch der Gesetzgeber mit dem Mehrwertsteuergesetz ein bißchen Druck auf den pädagogischen Eifer und das seriöse Geschäftsgebaren auch der Fernlehrinstitute ausgeübt. Das Gesetz sieht nämlich vor, daß die Vorbereitung auf eine staatliche Prüfung oder einen Beruf umsatzsteuerfrei sein kann, wenn sie ordnungsgemäß durchgeführt wird. Der Bundesgesetzgeber überließ es den Ländern, zu deuten, was ordnungsgemäß sei.

Aber auch die Fernschüler selbst, bisher immer Stiefkind der Steuergesetzgebung und oft genug verbittert darüber, daß ihr Fortbildungswille nicht besser honoriert wird, haben heute unter gewissen Voraussetzungen Steuervergünstigungen zu erwarten: Studienkosten, die im Rahmen einer Berufsausbildung (z. B. Vorbereitung auf den Kaufmannsgehilfenbrief, die Fachschulreife, das Wirtschaftsabitur, den graduierten Betriebswirt und Teilnahme an berufsfördernden Lehrgängen der Schule für Weiterbildungskurse) oder Kosten, die für Weiterbildung in einem nicht ausgeübten Beruf anfallen, können vom 1. Januar 1969 an als Sonderausgaben bis zu DM 900,- bzw. DM 1200,- pro Jahr im Rahmen der Lohnsteuer bzw. Einkommensteuerjahreserklärung abgesetzt werden.

Der Staat erläßt aber seit jüngster Zeit dem Fernschüler bei entsprechenden Weiterbildungsbemühungen nicht nur Geld. Unter gewissen Voraussetzungen gibt er ihm auch noch finanzielle Beihilfen, z. B. aus dem seit 1. Juli 1969 gültigen Arbeitsförderungs-gesetz.

Dort wird bestimmt, daß auch Fernlehrgänge zur beruflichen Fortbildung (wie

z. B. die Vorbereitung von Facharbeitern auf die staatliche Technikerprüfung) gefördert werden können, wenn z. B. nach Gestaltung des Lehrplans, nach Unterrichtsmethode (Fernunterricht kombiniert mit Direktunterricht), Ausbildung und Berufserfahrung des Leiters und der Lehrkräfte, ein erfolgreicher Abschluß der Bildungsmaßnahmen zu erwarten ist. Inzwischen hat die Bundesanstalt für Arbeit noch in punkto Kündigung genau definiert, unter welchen diesbezüglichen Vertragsbedingungen für entsprechende Fernunterrichtskurse überhaupt finanzielle Förderung durch das Arbeitsförderungsgesetz in Frage kommen kann. Danach muß die Teilnahme am Fernunterricht mit einer Studiendauer von mehr als sechs Monaten mit einer Frist von höchstens sechs Wochen, erstmals zum Ende der ersten sechs Monate, sodann jeweils zum Ende der nächsten drei Monate ohne Angabe von Gründen kündbar sein. Und: die Berechnung dieser Zeitspannen beginnt mit Abschluß des Vertrags . . .

Man sieht, die Weichen für eine bessere Kontrollmöglichkeit des Fernunterrichts werden gestellt. Und das noch mit zwei weiteren Einrichtungen, die schon seit langem diskutiert und jetzt endlich Wirklichkeit werden: In Köln wird nun eine Zentralstelle für Fernunterricht eingerichtet, eine von den Bundesländern

gemeinsam getragene Institution. Sie hat folgende Aufgabenstellung:

1. Die Integration des Fernunterrichtswesens in das bestehende öffentliche Bildungswesen, soweit dies möglich und vertretbar ist, zu fördern;
2. eine fachlich einwandfreie und pädagogisch zweckentsprechende inhaltliche Gestaltung der Fernlehrgänge zu gewährleisten helfen;
3. Fernlehrgangsteilnehmern die Ablegung von Prüfungen und den Übergang in Einrichtungen des öffentlichen Bildungswesens unter Bedingungen zu ermöglichen, die ihrer besonderen Situation Rechnung tragen;
4. Interessenten über die durch Fernunterricht gegebenen Bildungsmöglichkeiten zuverlässig und sachlich zu informieren;
5. Fernlehrgangsteilnehmer vor einer finanziellen Ausnutzung und sonstigen unseriösen Geschäftspraktiken zu schützen;
6. Fernlehrgangsteilnehmer (nicht jedoch die Fernlehrinstitute) nach Möglichkeit auch finanziell zu fördern.

Die Zentralstelle beschäftigt sich jedoch nur mit Lehrgängen, die auf staatliche oder öffentliche Prüfungen vorbereiten. Hingegen ist es Aufgabe des in Berlin errichteten Bundesinstituts für Berufsbildungsforschung, die berufsbildenden Lehrgänge zu überprüfen, die nicht zu

staatlichen oder öffentlichen Abschlußzeugnissen führen. Das Institut soll unter anderem die zukünftigen Chancen einzelner Berufszweige wissenschaftlich erforschen und so dem Nachwuchs wirksame Entscheidungshilfe leisten. Dem Hauptausschuß gehören Vertreter der Arbeitgeberverbände, der Gewerkschaften, des Handwerks und des Deutschen Industrie- und Handelstages an. Als eine der speziellen Aufgaben dieses Instituts wurde die Erforschung des Fernstudiums herausgestellt. Man denkt daran, Fernlehrinstitute auf deren eigenen Antrag zu überprüfen und ihnen bei befriedigendem Ergebnis ein „Gütezeichen“ zu verleihen. Auf diese Weise hofft man, zweifelhafte Fernlehrinstitute auszuschalten. Der Fernschulmarkt ist also endlich in Bewegung gekommen. Dazu beigetragen hat unter anderem auch, daß in letzter Zeit im Bundestag und in Länderparlamenten immer häufiger Anfragen zu diesem Thema gemacht wurden. Nicht zu vergessen ist aber auch die Aktion Bildungsinformation e. V., eine Auskunftsstelle für Fernunterricht, unabhängig und neutral. Sie hat schon einige tausend Anfragen schriftlich, telefonisch und persönlich beantwortet und hunderten von Fernschülern geholfen, aus unkündbaren Studienverträgen entlassen zu werden. Die Anschrift: Stuttgart-M, Alte Poststraße 5. H. Schreiner

Können und Erfahrung machen den Facharbeiter aus

In einer Feierstunde im „Bellevue“ wurden am Abend des 30. Juni 57 Auszubildende unseres Kieler Werkes nach bestandener Abschlußprüfung freigesprochen.

Ausbildungsleiter Rudolf Meyer konnte zu dieser festlichen Veranstaltung — wie sie nach seinen Worten heute keineswegs mehr selbstverständlich ist — außer unserem Vorstandsmitglied Gerrit Körte, den Ausbildern und dem Betriebsratsmitglied Horst Bender auch die Vertreter der Industrie- und Handelskammer, der Berufsschule und des Arbeitsamtes sowie einen großen Teil der Eltern der jungen Facharbeiter begrüßen.

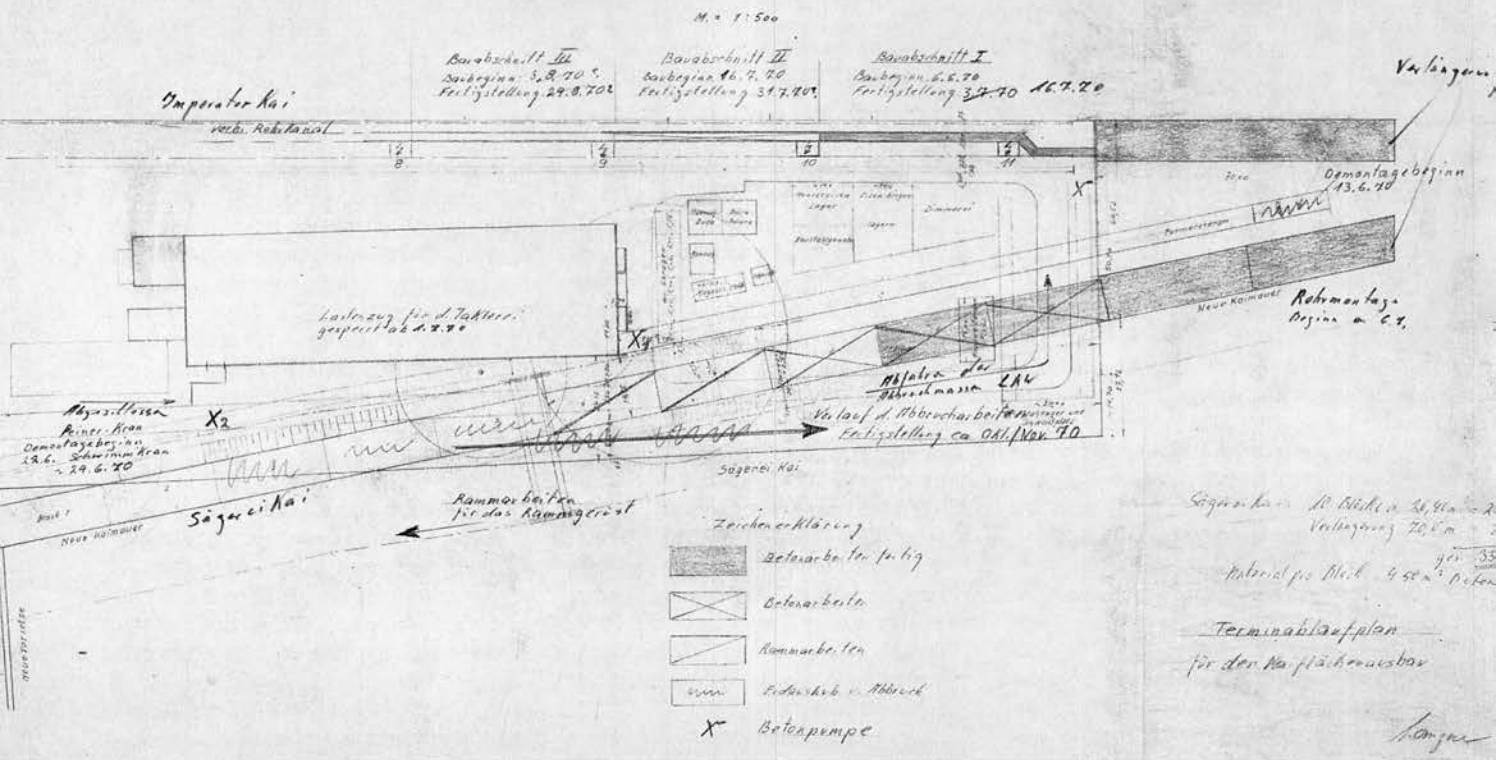
Bei einem Notendurchschnitt von 2,8 im Praktischen und 3,1 im Theoretischen schnitten diesmal die technischen Zeichnerinnen und die Werkzeugmacher besonders gut ab. Sie stellten die drei besten. Während die technische Zeichnerin Waltraud Jessen im Praktischen und Theoretischen mit „sehr gut“ abschchnitt, erhielten die technische Zeich-

nerin Christa Will und der Maschinenschlosser Helmut Brosch in beiden die Note „gut“. Waltraud Jessen erhielt als Anerkennung ihrer besonders guten Leistungen Prämien der IHK und der Werft. In den Glückwunschsprachen wurde das Verständnis deutlich, das von allen Seiten für die auch bei uns spürbare Unruhe der jungen Generation, die sich mit dem Bestehenden nicht immer und überall mehr abfinden wolle, vorhanden ist. Doch wurde auch ausgesprochen, daß sich die jungen Menschen nicht dazu hinreißen lassen sollten, nur um der Zerstörung willen zu zerstören, was ihre Eltern aufgebaut haben. Sich in nun einmal notwendige Ordnungen einzufügen, betonte Vorstandsmitglied Gerrit Körte, bedeute keineswegs sich etwa „sklavisch“ unterzuordnen. Zum ändern wurde wiederholt darauf hingewiesen, daß „berufliche Bildung heute als lebenslanger Prozeß verstanden werden“ müsse.

Daß die Werftkapelle unseres Kieler

Werkes mit einem durchaus anspruchsvollen Programm zum Gelingen des Abends beitrug, soll nicht unerwähnt bleiben.



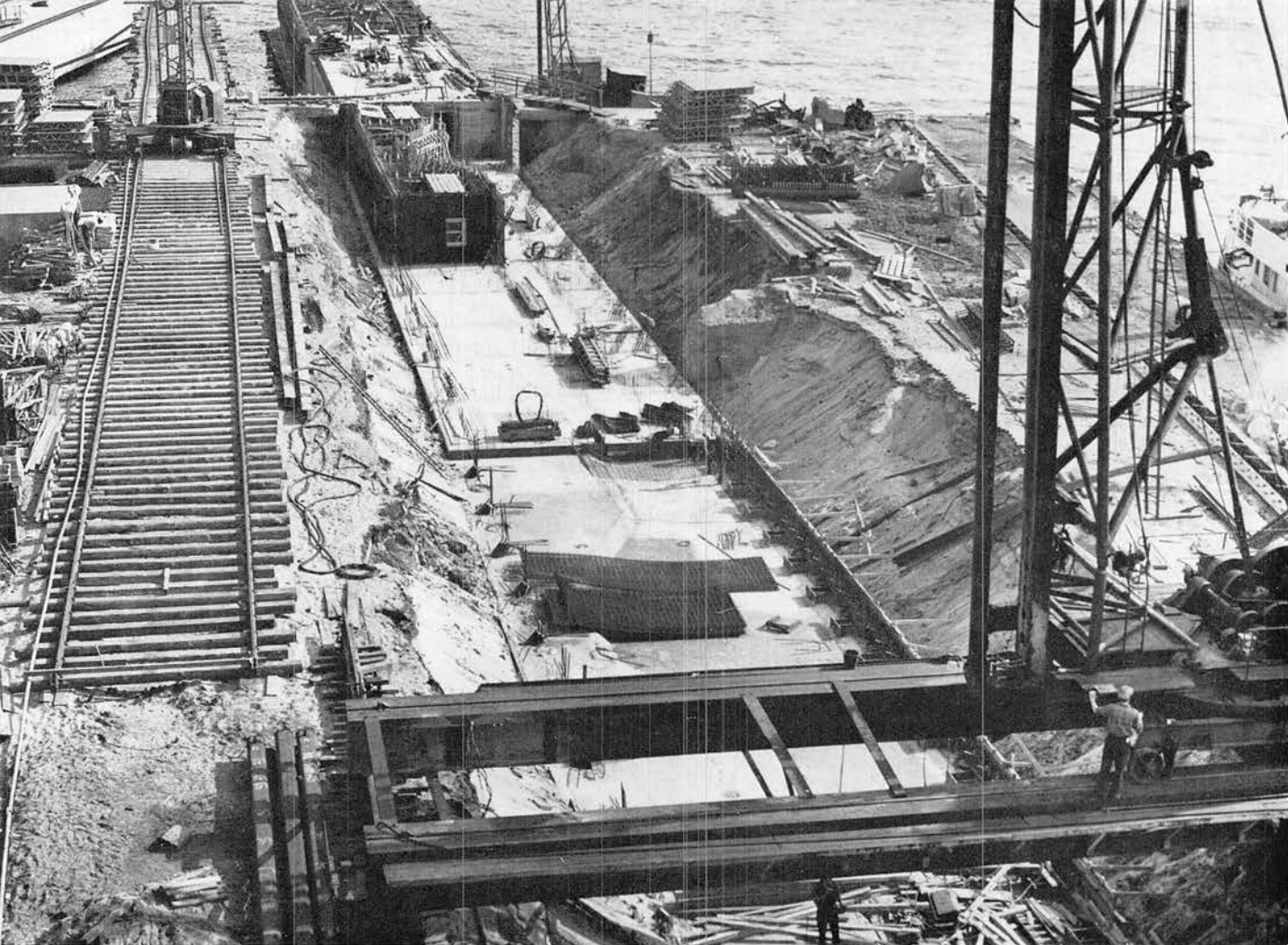


Kaiflächenausbau im Werk II

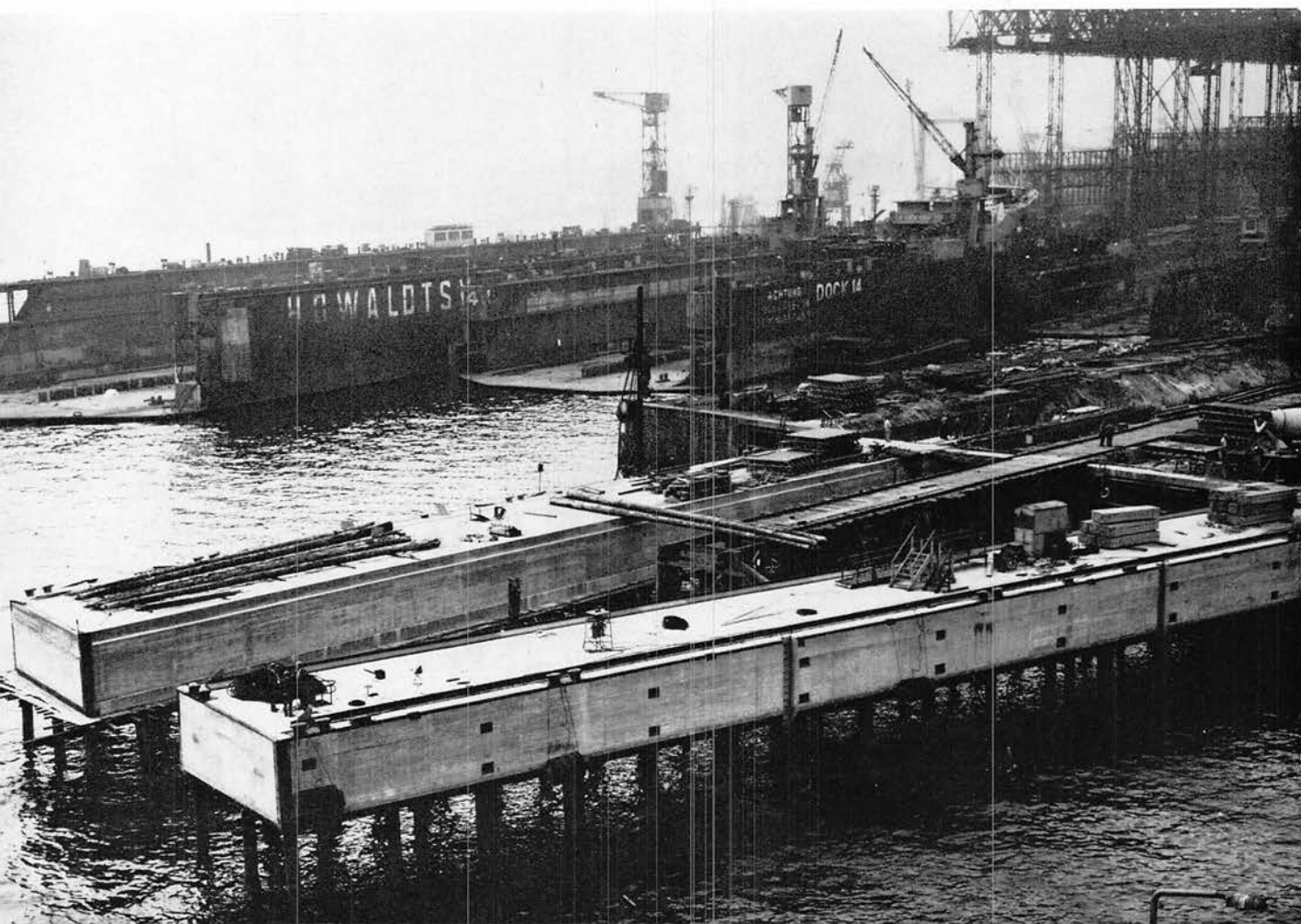
Die Bauarbeiten an den Kaimauern im Werk Ross gehen ihrer Fertigstellung entgegen. Bis Ende des Jahres werden die neuen Kais voll in Betrieb genommen werden können; wesentlich bessere Liegeplatzbedingungen werden dann geschaffen sein. Der alte Imperatorkai ist um 70 Meter verlängert worden, wobei 186 laufende Meter Rohr- und Kabelkanal im alten Kaimauerbereich neu erstellt worden sind. Am Sägereikai sind Kaiflächen in einer Gesamtlänge von 334 Meter neu erstellt worden. Die vorhandenen Kaikräne wurden entsprechend versetzt. Die obige Skizze gibt eine Übersicht über die durchgeführte Veränderung, die Fotos zeigen ausschnitthaft einige Bauphasen.

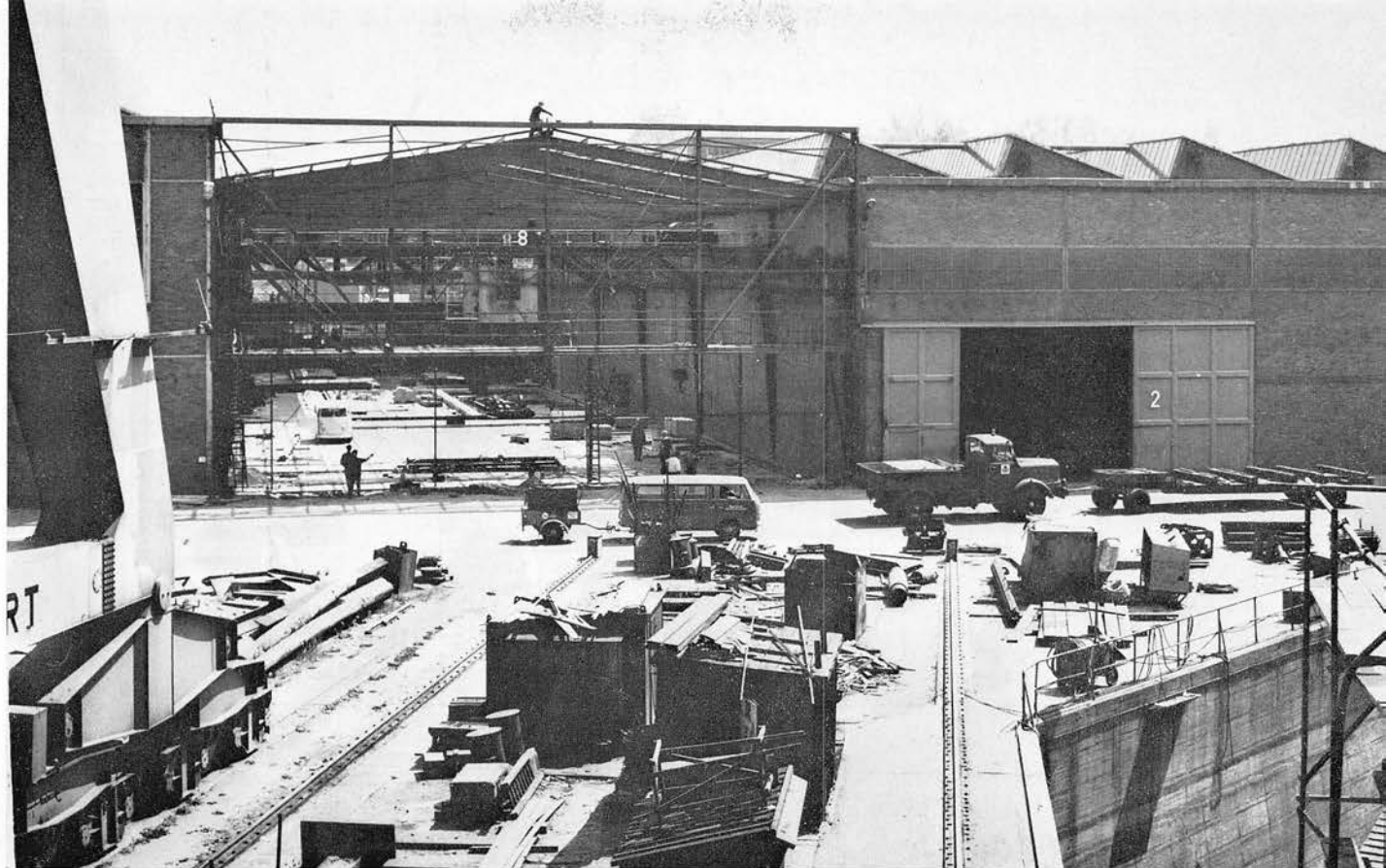






Im Vordergrund die Verlängerung des alten Imperatorkais, dahinter der neue Sägereikai. Auf dieser aus dem Sommer stammenden Aufnahme ist die inzwischen abgebrochene Ecke noch zu sehen. (Vergl. Skizze S. 10)

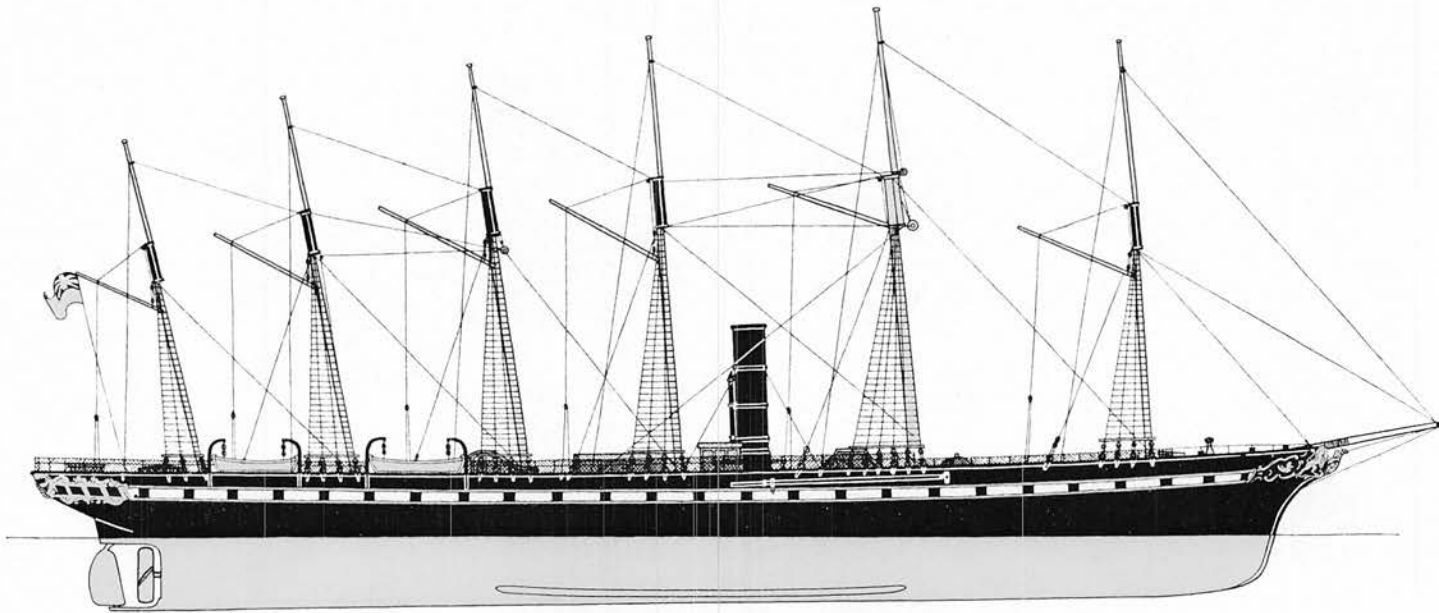




Neue Brennerhalle im Werk Gaarden

In einer Bauzeit von nur vier Monaten entstand unter Federführung der Bauabteilung unseres Kieler Werkes im Werk Gaarden die Brennerhalle 2a. Da sie unter Ausnutzung der Seitenwände der Hallen 2 und 3 zwischen diesen unter Einbeziehung der Kran-Ausrüstung des früher dort befindlichen Zwischenlagers errichtet wurde, waren lediglich die Überdachung, Vorder- und Rückwand sowie die Hallensole mit dem Fundament für die Brennermaschine neu zu erstellen. Die Dachkonstruktion wurde aus Stahlbindern mit eisernen Pfetten gefertigt und erhielt eine Eterniteindeckung mit Lichtwellplatten. Die Hallensole wurde als kassettierte Betonplatte geschüttet. Die ebenfalls neu installierte Brennermaschine ist inzwischen in Betrieb genommen worden.





„Great Britain“ wieder zuhause

Bergungs-Glanzleistung von Ulrich Harms – Mulus III hervorragend bewährt

Einerseits – leben wir in einer Zeit, in der alles, was gestern war, nichts mehr gilt; von einer nicht ganz neuen Maschine bis zur Kindererziehung, und von Menschen über dreißig ganz zu schweigen ... (Doch das wußte auch der alte Goethe schon, siehe Faust II, 2. Akt, Vers 6787.)

Andererseits – geben wir Millionen aus für alten Plünnkram. Neulich zeigte mir ein Antiquitätenhöker eine alte Suppenterrine, die auf irgend eines Herzogs Tisch gestanden haben soll. Es gibt offenbar Leute, die soetwas sammeln. „Achtundzwanzigttausend“, sagte er seriös. „Scheußlich“, sagte ich voller Mitgefühl, und die Unterhaltung war zuende.

Nun wäre ich zweifellos auch dann nicht in Versuchung gekommen, wenn das Prachtstück in irgendeiner Hinsicht erstrebenswert gewesen wäre; aber ich versuche, mir mein Innenleben vorzustellen, hätte es sich um ein altes Schiff gehandelt. — — —

Ein altes Schiff, darum geht es hier. Kein deutsches, und ein Hamburger schon gar nicht, wie sich leider von selbst versteht. Ein britisches. Der ganze Vorgang dürfte eigentlich als bekannt vorausgesetzt werden, denn er stand ja in der Zeitung. Aber wir wissen ja, wie das mit Zeitungsartikeln so ist; das, worauf es ankommt, fehlt fast immer. Hinzu kommt in diesem Fall, daß unsere Werft hoch-

gradig an dem Unternehmen beteiligt ist, und so haben wir Grund genug, noch einmal etwas eingehender diese großartige Bergungsleistung zu würdigen. Ein 127 Jahre altes Wrack wurde aus der Kap Horn-Region nach England geschafft; ein Unternehmen, nach dessen Sinn mancher fragen wird, für den Sinn und materieller Nutzen dasselbe ist. Daß das ganze gewiß nicht „rentabel“ ist, und doch einen Sinn hat, dafür soll hier eine Lanze gebrochen werden.

Es gibt nicht viele maritime Oldtimer, doch daß dem so ist, läßt keineswegs den Schluß zu, daß es sich um alte Schiffe nicht lohne. Das Gegenteil ist der Fall. Die Frage, was Kunst sei und was nicht, ist heute von keinem Gelehrten mehr beantwortbar. Ebenso wenig ist eine befriedigende Antwort zu finden auf die Frage, wieso manche alten feudalistischen Baudenkmäler an Land derartig ehrerbietig bestaunt werden, obwohl sie Zeugen eines durchaus nicht gutzuheißen Lebensstils sind, während so ein altes Schiff, in dem sich technisches Können und Erfindergeist einer ganzen Epoche spiegeln, kaum beachtet werden soll? Wenn man dem Bewahren des Alten, soweit es sich um echte entwicklungsgeschichtliche Zeugnisse handelt, weiterhin die unserer abendländischen Auffassung des Begriffes Kultur gemäße Bedeutung zuerkennen will, erscheint die Bergung und

Restaurierung eines so wichtigen Marksteines in der Entwicklung der Schiffbaukunst, wie ihn die „Great Britain“ zweifellos darstellt, geradezu unerlässlich. Mehr als bei irgendwelchen anderen Bauwerken ist es bei Schiffen von zufälligen Umständen abhängig, ob sie überhaupt erhalten werden können. Feste Bauwerke haben mehr oder weniger eine von Stadtplanern und Denkmalspflegeämtern bestimmte Lebensdauer; Schiffe – haben ein Schicksal.

Das der „Great Britain“ begann 1845. Mit 97,50 (88,10) m Länge, 15,40 m Breite und 9,90 m Seitenhöhe ist aus heutiger Sicht die Größe dieses Schiffes kaum eine nennenswerte Besonderheit; doch damals war sie ein Wagnis. Die „Great Britain“ übertraf bei weitem jedes andere bis dahin gebaute Schiff. Sie war ganz aus Eisen, hatte erstmalig einen Doppelboden und wasserdichte Schotte, hatte das erste Log mit elektrischer Fernanzeige und – darin liegt wohl der mutigste technische Schritt nach vorn – war der erste Ocean-Liner mit Schraubenantrieb. Sie sollte zuerst ein Raddampfer werden und die Maschinen waren schon in Auftrag gegeben worden. Doch während des Baus wurden die Versuche mit dem ganz neuartigen Antrieb der Fregatte „Archimedes“ bekannt. Man charterte dieses Schiff für sechs Monate und entschloß sich dann, auch die „Great Britain“ mit

einer „archimedischen“ Schraube auszurüsten. Nicht, daß man deshalb auf Besegelung verzichten konnte. So zuverlässig und leistungsfähig waren die Maschinen noch lange nicht. Die ursprüngliche Takelung war die eines Sechsmasters. Die Zahl der Masten wurde dann aber sehr bald reduziert, 1847 auf fünf, 1853 erst auf vier und dann auf drei.

„In technologischer Hinsicht bedeutete die ‚Great Britain‘ für ihre Zeit etwa das gleiche wie für die unsrige das Überschallflugzeug-Projekt Concorde“ schreibt der englische Schiffbauer Dr. Ewan Corlett. Das Zeitalter der sich überstürzenden technischen Rekorde, der sich pausenlos ablösenden Superlative, hatte um die Mitte des 19. Jahrhunderts seine ersten Ausbrüche. Heute sind wir kaum noch beeindruckt, wenn wir von noch größeren, noch schnelleren, noch teureren Projekten hören. Dieses Kennzeichen unseres technischen Zeitalters ist eine Allgemeinerscheinung

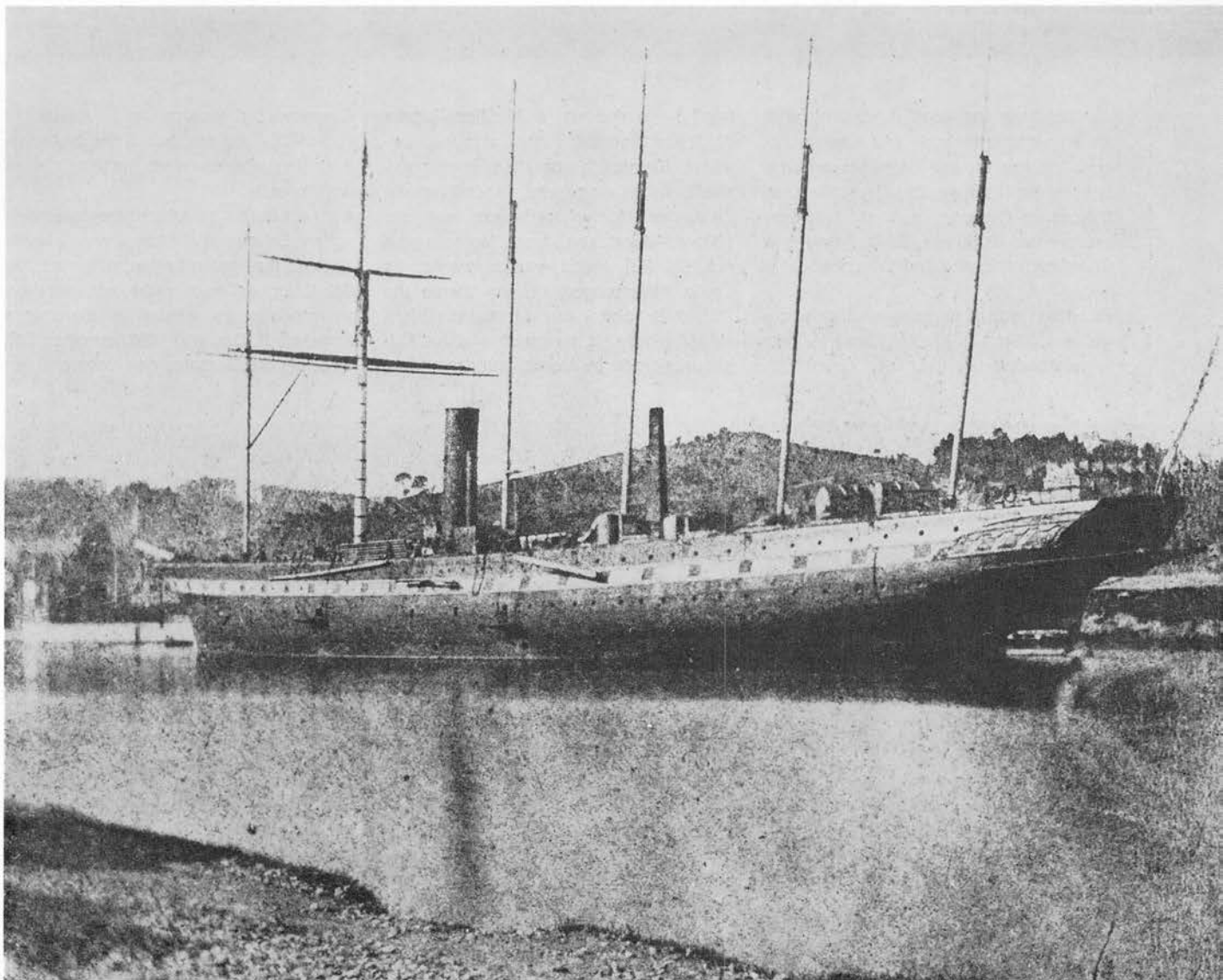
geworden – damals waren es Einzelne, bedeutende Männer, die die Impulse gaben. Daß der britische Schiffbauer Isambard Kingdom Brunel zu diesen gehörte, steht außer Zweifel. Er war der Erbauer dieses Schiffes sowie der wenige Jahre vorangegangenen „Great Western“; und was er mit der eineinhalb Jahrzehnte darauffolgenden „Great Eastern“ für neue Maßstäbe setzte, ist ja allgemein bekannt.*) Brunel sollte mit der „Great Britain“ aber auch einen Vorgeschmack der Schwierigkeiten bekommen, die ihn beim Bau der „Great Eastern“ erwarteten! Damals wie heute lagen die zu überwindenden technischen Probleme nicht allein in der Schiffsgröße an sich, sondern auch in zahlreichen Begleitumständen, die man erst nach bösen Erfahrungen ernst zu nehmen lernte. Schon nach dem Stapellauf fing das an. Für die nötige Show hatte man gesorgt; Kirchenglocken, Kanonenschüsse, Musikkapellen und so fort. Aber nach Passieren des ersten Schleu-

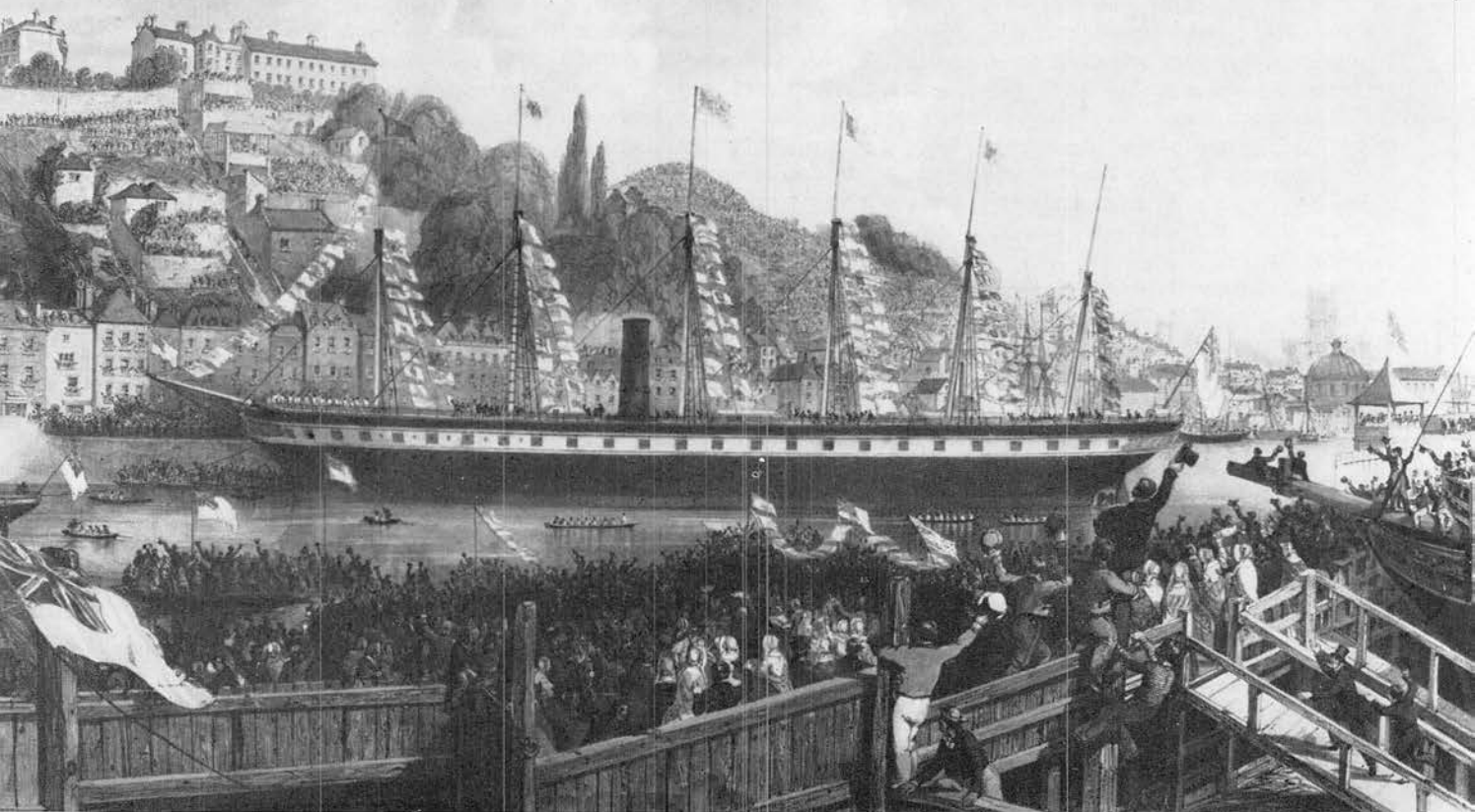
sentores blieb das Schiff im zweiten hängen und konnte aus demselben erst heraus, nachdem man etliches Mauerwerk abgebrochen hatte. Es folgte eine Reihe weiterer Ärgernisse bevor das Schiff im Sommer 1845 endlich seeklar war.

Nach einer bemerkenswert schnellen Jungfernfahrt im August desselben Jahres von Liverpool nach New York in knapp 15 Tagen, an der sich offenbar nicht mehr als 60 Passagiere teilzunehmen trauten, schien das Schiff vom Pech verfolgt. Auf der zweiten Reise brach der Propeller, und am 22. September 1896 lief die „Great Britain“ in

* Vgl. ausführliche Würdigung dieses Kapitels Schiffbaugeschichte WZ Deutsche Werft 1/63 Seite 7–15.

„Great Britain“ während der Ausrüstung in Bristol. Original Calcotype – Foto von Fox Talbot aus den Vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts!





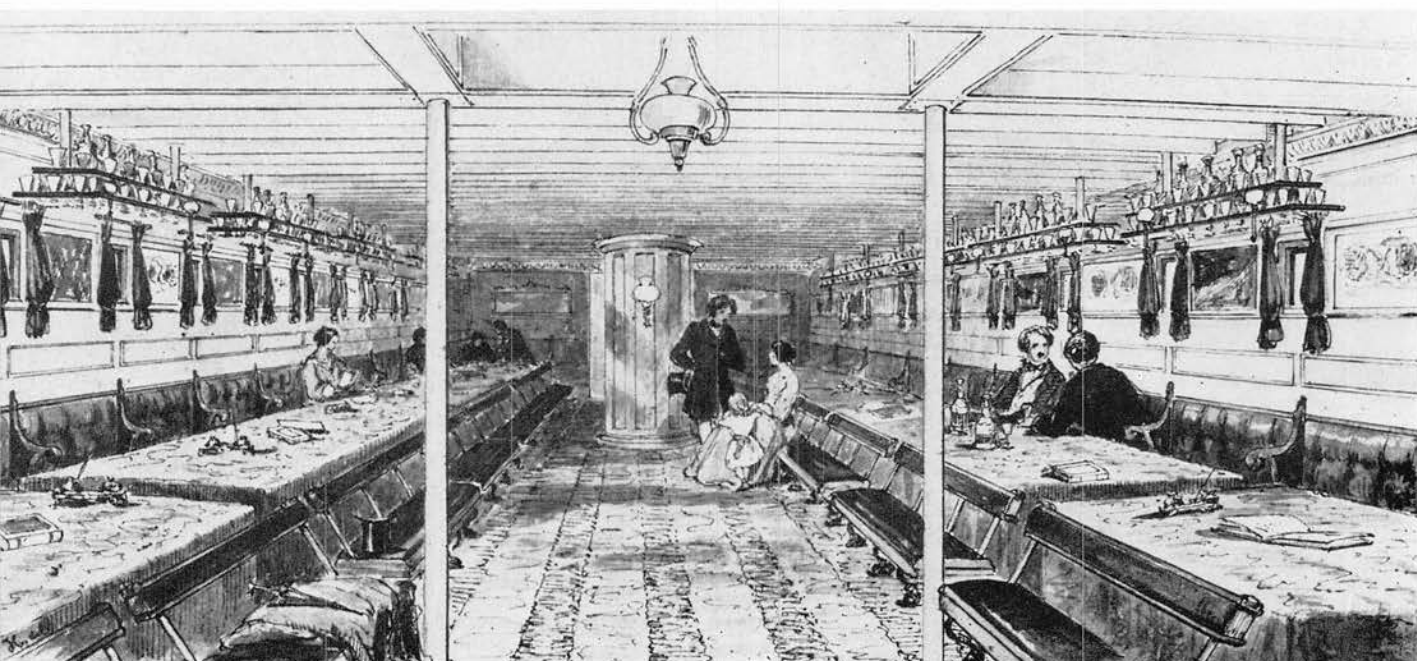
der Dundrum Bay auf Grund. Dort blieb sie ein Jahr lang hoch und trocken liegen. Die Kosten der Bergungsversuche stiegen ins Uferlose. Die Great Western Steamship Company gab auf und verkaufte das Schiff an Gibbs, Bright & Company of Bristol and Liverpool.

Es wäre jedoch ungerecht und unzutreffend, Schwierigkeiten und Mißerfolge überzubewerten. Die „Great Bri-

tain“ hatte danach in 41 Dienstjahren 32 Reisen gemacht und sich gut bewährt. Sie wurde vor allem in der Australienfahrt eingesetzt, nachdem die Zahl der Masten reduziert und die 1000-PS-Maschinen durch kleinere von nur 500 PS ersetzt worden waren. Im Laufe ihres langen Lebens diente die „Great Britain“ dann den verschiedensten Zwecken, je nachdem, welche Aufgaben gerade im Vordergrund standen.

Auswanderer wurden nach Australien verschifft, Truppen zur Krim transportiert und ebenso nach Indien, als es dort kriselte.

Als nach fast vier Jahrzehnten wechsellvollen Lebens die Maschinen schließlich das ihre getan hatten, gab man das Schiff immer noch nicht auf, sondern verwandelte es wieder in ein reines Segelschiff. Das war 1882, zu einer Zeit also, als die Dampfer den Segelschiffen



links oben: Das Stapellauffest.

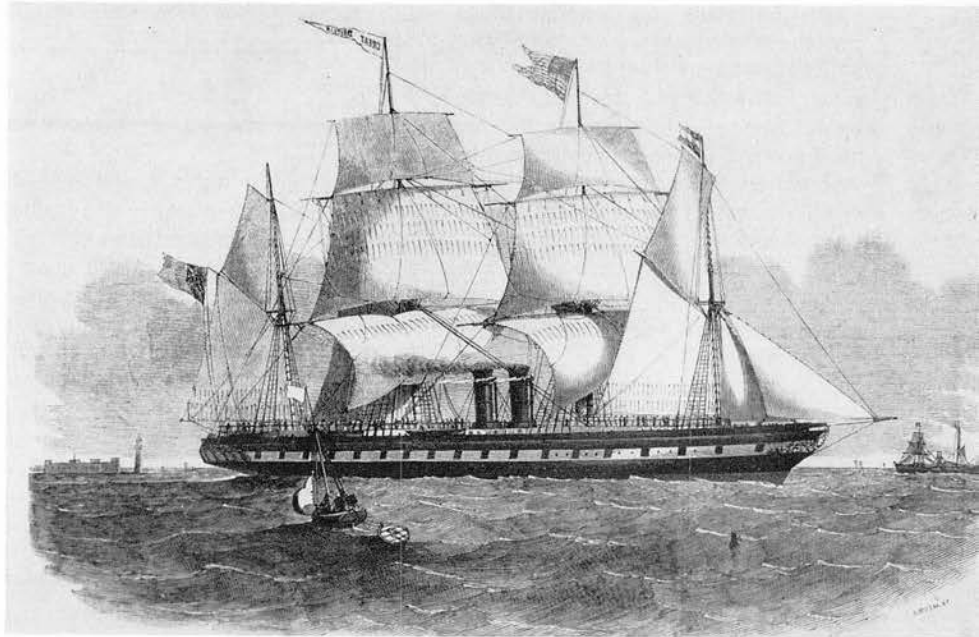
links unten: Der große Salon.

rechts: „Great Britain“ als Viermaster.

unten: Bei Gravesend 1875.

schon ernsthaft Konkurrenz zu machen begonnen hatten. Kohle nach der amerikanischen Westküste — dafür war der Veteran noch gut genug.

Man hatte diesen Vorkämpfer der maschinengetriebenen Eisenschiffe also wieder zu einem Segler gemacht. Darüber hinaus hat man seinen Eisenrumpf mit einer Holzplankenschicht versehen — eine entschiedene Absage an allen Fortschritt, könnte man meinen. Der Zweck dieser zusätzlichen Holzbeplankung ist laut englischen Zeitungsberichten ungeklärt. Ich glaube nicht fehlzugehen in der Annahme, daß sie aus dem selben Grund angebracht worden war, aus dem man zu jener Zeit die Kompositschiffe baute: um das Unterwasserschiff mit Kupferblech beschlagen zu können. (Siehe darüber mehr in Heft 3/69, „Segelschiff und Technik.“) Ein sauberes Unterwasserschiff war ganz offensichtlich die Voraussetzung dafür, daß das alte Schiff, jetzt

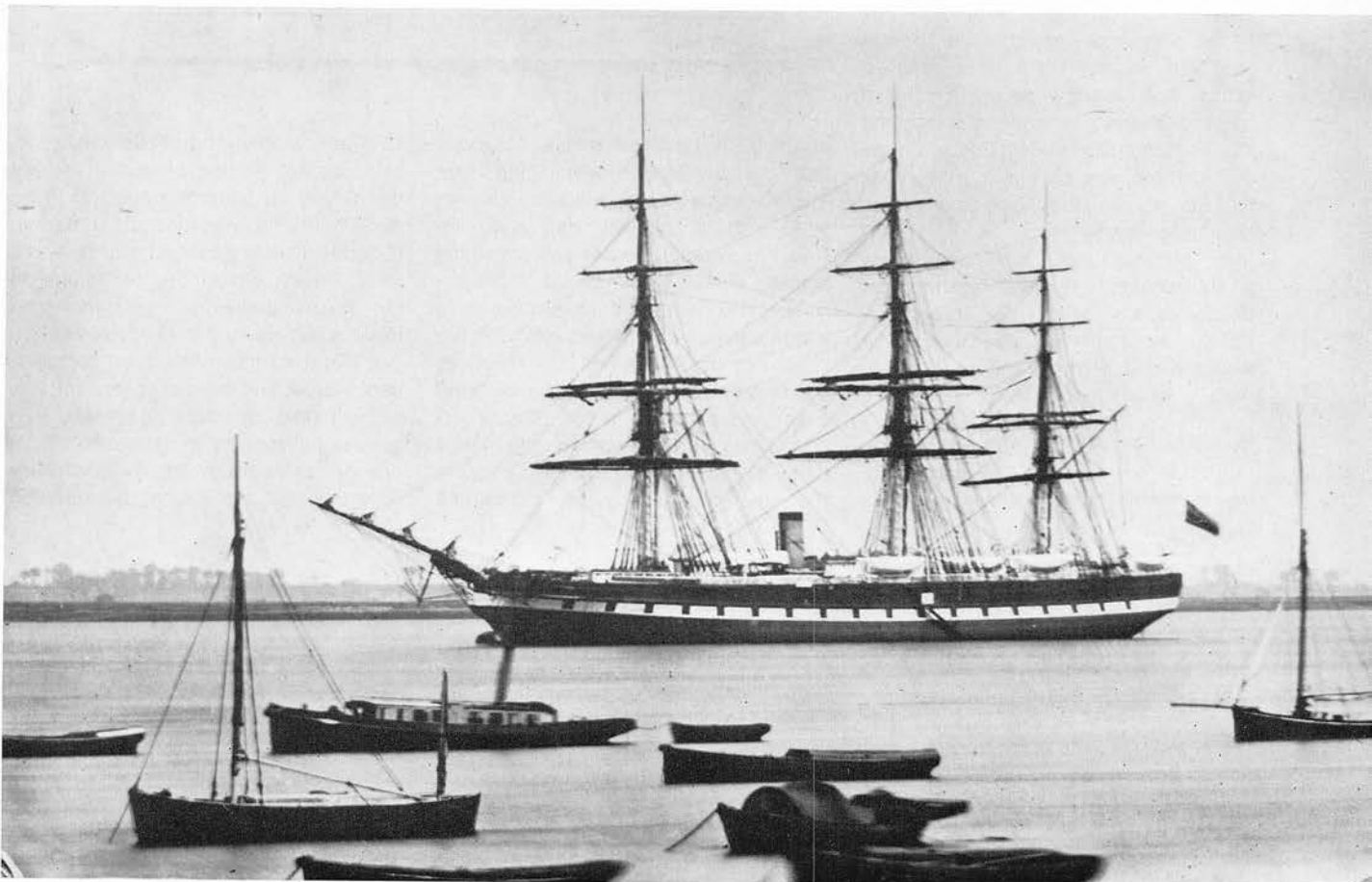


wieder als Segler, wenigstens einigermaßen lief.

Aber die Tage der „Great Britain“ schienen ohnehin gezählt. 1886 hatte sie nicht nur Feuer an Bord, sondern verlor am Kap Horn in schweren Stürmen auch noch einen Teil ihrer Takelage. Port Stanley auf den Falkland Inseln wurde als Nothafen angelaufen, es war die letzte Reise des Schiffes. Eine Instand-

setzung lohnte nicht mehr; aber das seinerzeit epochemachende Schiff als Wrack dort nutzlos vergammeln zu lassen, soweit war es nun wiederum auch nicht. Die Falkland Islands Company kaufte die „Great Britain“ und machte aus der Hulk ein Woll- und Kohlelager.

Als ein halbes Jahrhundert später selbst die für ein solches Schiff nicht sehr



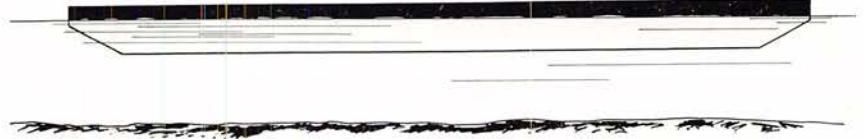
ehrenvolle Rolle als schwimmendes Lagerhaus zuviel geworden war, schleppte man die Hulk ein paar Meilen weiter nach Sparrow Cove und setzte sie auf Grund. Damals wäre ein Schlepp nach England technisch möglich und im Vergleich zu heute billig gewesen; aber das Geld war eben nicht da. Es wäre auch heute nicht dagewesen, ohne einige beherzte Männer, die alte Schiffe lieben und auch bereit sind, dafür etwas auszugeben – aus eigener Tasche, nicht der des Staates.

*

ist diese ganze Geschichte an sich schon spannend genug, wird sie für uns in besonderem Maße aktuell durch den Bergungsvorgang selbst. Die Mulus-Pontons sind für unsere Werft keine Objekte, von denen man viel Aufhebens macht. Über einen 200 000-t-Tanker oder ein Atomschiff lohnt sich schon eher zu reden.

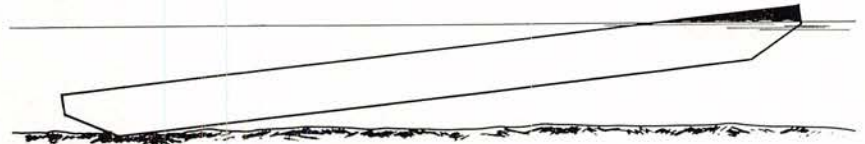
So ein schwimmender Ponton, für den selbst die Bezeichnung „Bergungsleichter“ schon etwas hochgestochen klingt, ist im Grunde das primitivste Instrument, das man sich denken kann. Aber wie bei allen Instrumenten, läßt das virtuose Können, mit dem man darauf zu spielen versteht, die Einfachheit der Voraussetzungen vergessen. Ulrich Harms und seine Leute sind solche Virtuosen ihres Fachs. Man frage irgend einen Theoretiker auf unserer Werft oder sonstwo in unserer Branche, wie man ein mehrere tausend Tonnen wiegendes Wrack mit 4 m Tiefgang mittels eines Pontons ohne Seitenkästen, wie sie ein Schwimmdock hat, heil an die Oberfläche kriegt. Dies ist nämlich keine Frage der Tragfähigkeit, sondern ein Stabilitätsproblem. „Geht gar nicht“, werden sie sagen, und das haben sie gesagt. Nun, **ob** es geht, steht nicht mehr zur Diskussion. Wir wollen kurz das Prinzip andeuten, **wie** es geht.

Voraussetzung ist, daß der abgesenkte Ponton in keiner Phase des ganzen Manövers in eine instabile Phase gerät. Auf



Grund kann ihm nichts passieren und schwimmend auch nicht – also sagte man sich, muß zum mindesten ein Teil des Pontons ständig auf Grund liegen oder ständig an der Oberfläche schwimmen. Der Zustand, horizontal unter der Oberfläche schwimmend, darf überhaupt nicht eintreten, für keine noch so kurze

der Zeit als Hulk. Um einen bequemen Zugang zu haben, hatte man eine Stringerplatte durchschnitten. Alle Lecks wurden verstopft, wobei alte Matratzen und Sperrholz Triumphe feierten. Und dann begann der oben bereits angedeutete Hebevorgang, nachdem das Schiff mit Hilfe der auf den Fotos er-



Zeit, sondern nur der, wo der Ponton noch etwas Freibord hat, oder der, wo ein Ende des Pontons auf Grund liegt. Um den Liegeplatz des Wracks herum waren die Tiefgangsverhältnisse im großen und ganzen günstig. Die Einschränkung besagt, daß sich beim ersten Versuch, das Schiff auf den abgesenkten Ponton zu bugsieren, die Wassertiefe

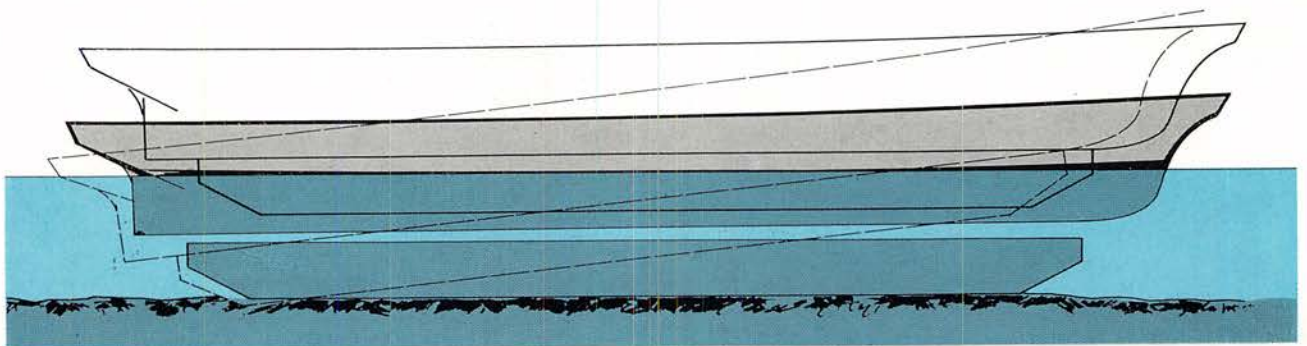
kennbaren Pfosten in die gewünschte Lage gebracht worden war. Daß das Schiff nicht in der Mittellinie des Pontons lag, sondern diagonal, war lediglich platzmäßig bedingt.

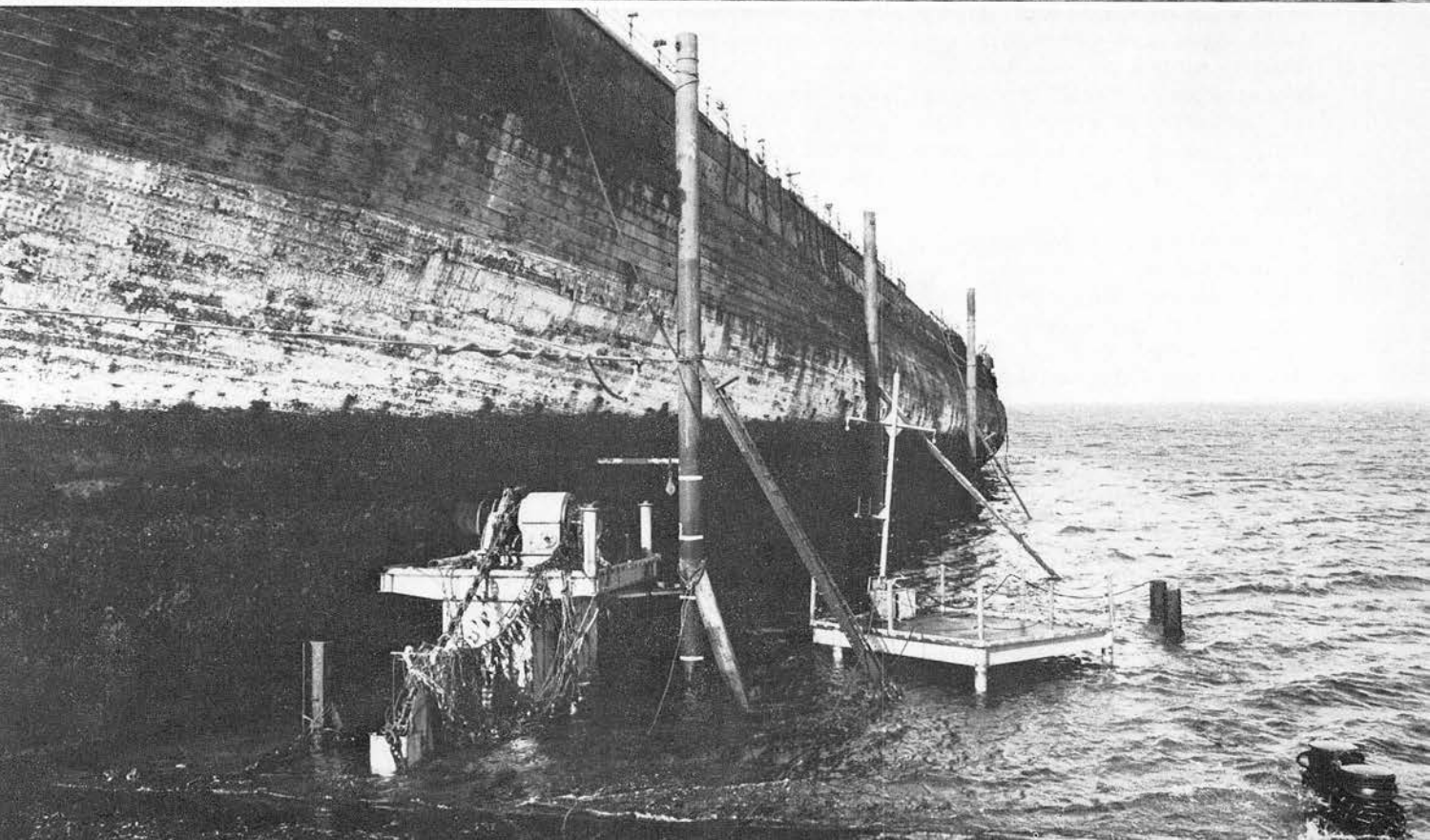
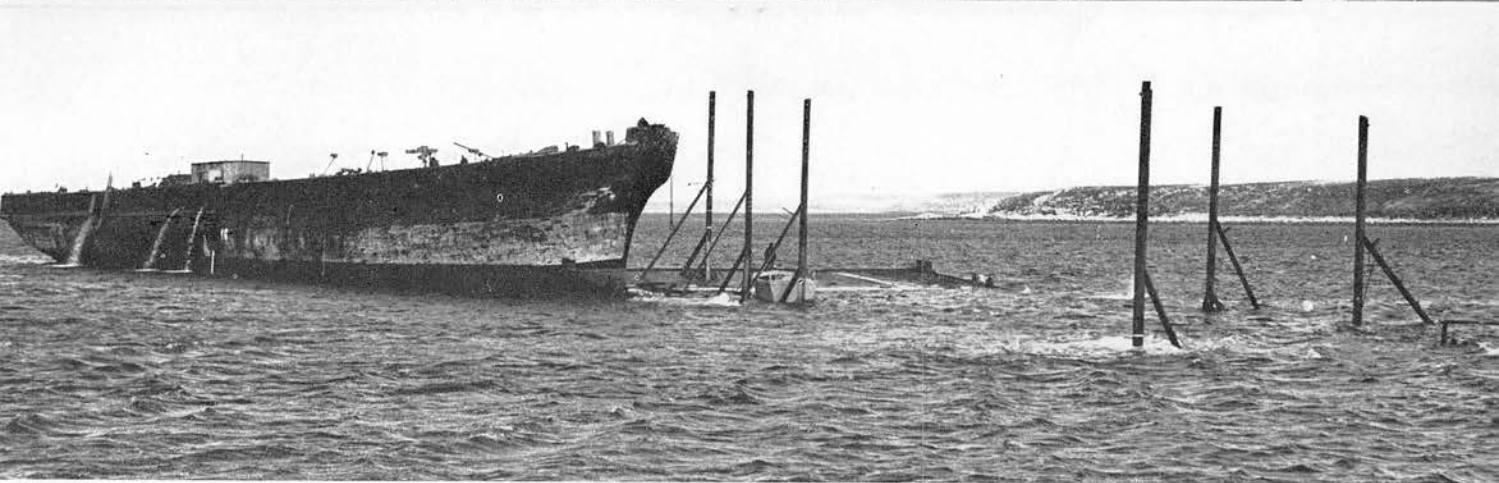
Das oben beschriebene Verfahren, den Ponton unter das Schiff zu balancieren, wurde verständlicherweise nicht erstmalig bei der „Great Britain“ ausprobiert.

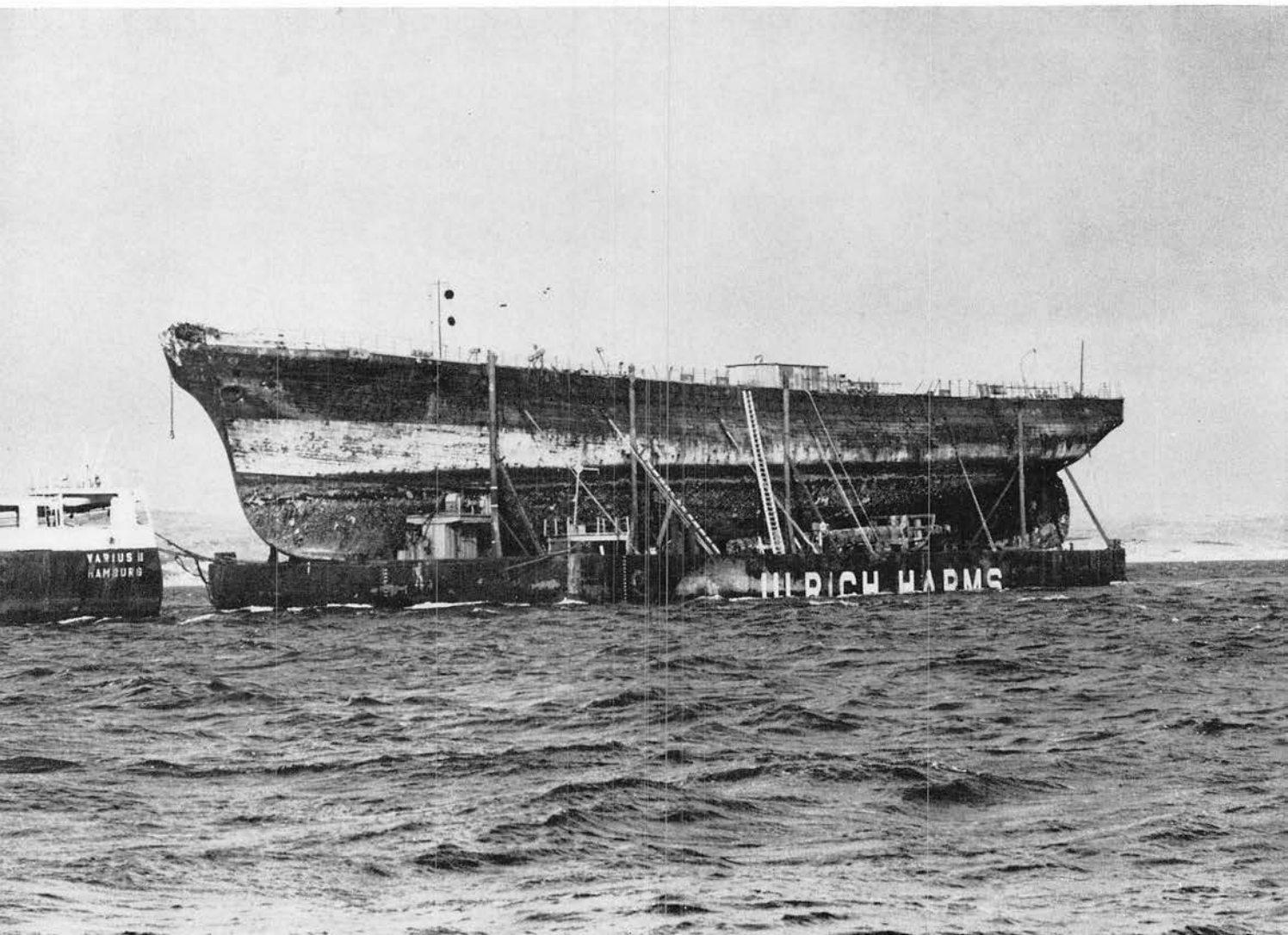


als nicht ausreichend erwies. Aber das ließ sich beheben, indem man eine etwas andere Position wählte. Es versteht sich von selbst, daß man den Dampfer erstmal wieder schwimmfähig machen mußte. Nicht nur die „Verankerungslöcher“ vorn und achtern waren zu dichten, sondern vor allem ein häßlicher Riß durch die Außenhaut, der durchaus die Gefahr in sich barg, daß das Schiff auseinanderbrechen konnte. Dieser Riß war indessen keineswegs die Folge eines Rechenfehlers Brunels, sondern die einer Gedankenlosigkeit während

Es wurden sogar schon Fälle durchexerziert, wo der Ponton ohne Auflage auf den Grund in tiefem Wasser schräg an der Oberfläche hing und unter das zu hebende Objekt geklappt wurde – als Idee wirklich ein Ei des Kolumbus, in der Praxis eminentes seemännisches Können mit einem Schuß schwarzer Magie. Wie die Tanks nämlich geflutet werden, welche, und in welcher Reihenfolge, wieweit man die Stabilität des zu bergenden Fahrzeuges in der ersten Phase des Anhebens noch mit ausnutzt, darüber uns hier ausführlich zu verbreiten







ist weder unsere Absicht noch läßt sich das überhaupt in ein rezeptartiges theoretisches Schema pressen. Kurz, die Hebung klappte, und am 24. April wurde die „Old Lady of the Falklands“ in Port Stanley feierlich verabschiedet. Dann setzte sich das seltsame Gespann in Marsch.

Eine Woche später lief der Schleppzug Montevideo an, wo die Ladung nachgelascht wurde, damit auf der langen Reise nichts passiert. Irgendwann mußte man schon mit hartem Wetter rechnen auf einer so langen Reise, und wenn solch eine Deckslast erst einmal in Bewegung gerät, ist durchaus mit ernststen Schwierigkeiten zu rechnen!

Aber der Koloß rührte sich nicht. Weder in der windigen Zone der „Roaring Forties“, noch in dem Sturm bei den Cap Verdischen Inseln, noch bei Windstärke 10 querab Scilly Islands. Mulus hat gezeigt, daß er für atlantischen Seegang sehr günstige Abmessungen hat und auch bei schwerem Wetter sehr ruhig in der See liegt. In vielen Fällen wird das zu transportierende Gut einfach auf dem

Ponton festgeschweißt. Bei der „Great Britain“ ging das nicht so einfach; doch gelang es, auch diese Ladung durch viele Bodenpallen und starke Kettenlaschings so mit dem Ponton zu verbinden, daß das ganze zu einer unverrückbaren Einheit wurde. Einen großen Vorteil hat ja eine geschleppte Last gegenüber einer Deckladung an Bord eines Schiffes: es gibt keine Vibrationen durch die Maschine. Wir wissen, wie es bei kritischen Geschwindigkeitsstufen oft in der Takelage klappert. Diese Vibrationen sind der Todfeind aller Laschings, schlimmer als schwere See.

Für eine weiche Verbindung zwischen dem Schlepper Varius II (einem umgebauten Heckfänger) und Mulus III sorgte eine 800 m lange Schleppleine. So erreichte der Schleppzug Ende Juni nach 60 Tagen wohlbehalten sein Ziel. Am 23. 6. wurde die „Great Britain“ in Avonmouth abgeschwommen und legte das letzte Stück zwar nicht aus eigener Kraft, jedoch auf eigenem Kiel zurück. Mulus kehrte nach Cuxhaven zurück, um neue Aufgaben anzupacken, die inzwi-

schen auch schon wieder erledigt sind. Zur Zeit arbeitet er im Persischen Golf.

„Great Britain“ ist in die Heimat zurückgekehrt und ist dabei, in eine neue Phase ihres Daseins zu treten. Eine Million der Schleppzug, einiges mehr noch der Ausbau. Zuviel Geld? Das kommt auf die Relationen an. Gemessen am Durchschnittseinkommen eines HDW-Mannes ist das natürlich eine ganze Menge, aber ausgedrückt in anderen Einheiten, wie z. B. abgestürzten Starfightern, Bilderpreisen von Picasso oder Haushaltsgeld von Frau Onassis sieht die Sache anders aus. Es wäre zu wünschen, daß man noch mehr so schöne Schiffe fände wie die „Great Britain“ und sie wieder herstellte. Jedes dafür ausgegebene Pfund wäre vertretbar, und wir würden auch noch größere Muli bauen um dabei mitzuhelfen.

W. Claviez

Für die freundliche Überlassung der historischen Fotos sei dem National Maritime Museum, Greenwich, herzlich gedankt. Die Fotos von der Bergung von Marion Morrison stellte uns Ulrich Harms entgegenkommend zur Verfügung.

Betriebsversammlungen in Hamburg und Kiel

Nachdem der Betriebsrat unseres Kie-ler Werkes die Belegschaft im März und April dieses Jahres in einer Reihe von Teilversammlungen – wie das Betriebsverfassungsgesetz die Versammlungen einzelner Betriebe oder Teilbetriebe eines Unternehmens nennt – über seine Tätigkeit informiert hatte, lud er die etwa neuntausend Mitarbeiter unserer Kie-ler Betriebe zum 10. Juli wieder in die Ostseehalle zu einer gemeinsamen Betriebsversammlung ein. Gekommen sein mögen etwas mehr als die Hälfte – das läßt sich schwer schätzen. Genug immerhin, um für einige jene Anonymität herzustellen, die ihnen Anreiz zu sein scheint, den Ablauf der Versammlung durch unqualifizierte Zwischenrufe und Krakehlen zu stören.

Der Betriebsratsvorsitzende Otto Böhm berichtete über die im ersten Halbjahr noch heftig diskutierte, inzwischen aber abgeschlossene Betriebsvereinbarung zur Einführung des Programmlohnes in der Halle 5 sowie über weitere Betriebsvereinbarungen zur Verbesserung der Mitsprache des Betriebsrates beim betrieblichen Vorschlagswesen, zur Regelung der Bezahlung der Feiertage bei der Werkfeuerwehr und zur Regelung der Bezahlung von Überstunden von Meistern und Vorarbeitern. Er sprach zum andern über zwischenzeitlich ausgehandelte Zeitlohnverbesserungen und ging ausführlich auf das Verfahren bei der schrittweisen weiteren Einführung der Programm-Entlohnung ein. Der Betriebsrat, sagte er, werde keine diesbezügliche Betriebsvereinbarung ohne Mitwirkung der Vertrauensleute und der Beteiligten abschließen.

Vorstandsmitglied Gerrit Körte informierte die Belegschaft über die von der HDW seit März getätigten Schiffsneubaubeschlüsse und wies darauf hin, daß bei ihnen zum Teil seit langem zum erstenmal gleitende Preise hätten vereinbart werden können. Er sprach aber auch von der zwingenden Notwendigkeit, wenigstens bescheidene Überschüsse zu erzielen, um konkurrenzfähig bleiben zu können, da neben den Löhnen und Sozialleistungen, den Betriebs- und Reparaturkosten auch das Geld für Investitionen aufgebracht werden müsse. Sorgen indes machten zur Zeit nicht nur die allgemeine Kosten- und Preisentwicklung bei anhaltender Enge auf dem Arbeitsmarkt, sondern darüber hinaus auch die Verzögerungen in der Materiallieferung, die kostspielige Wartezeiten und Umdispositionen zur Folge hätten.

In der recht ausführlichen und zum Teil

heftigen Diskussion ging es im wesentlichen um die in der inzwischen ange-laufenen Tarifverhandlungsrunde durch-zusetzenden Lohnforderungen und um die Einführung der Programmentlohnung. Während der Sprecher des Frankfurter IG-Metall-Vorstandes Otmar Gün-ter in seinem der Diskussion folgenden Referat zur Lohnrundsituation auf die von den Diskussionsteilnehmern wiederholt genannte Forderung einer Lohn-erhöhung um 15% nicht einging, um den Entscheidungen der regionalen Tar-rikommissionen nicht vorzugreifen, nahm Betriebsratsvorsitzender Otto Böhm in seinem Schlußwort noch einmal zur Programmentlohnung Stellung. Der Bezirksleiter der IG Metall, Hamburg, Heinz Scholz, sagte er u. a., er habe in Aussicht gestellt, daß es schon in naher Zukunft gewerkschaftliche Arbeitsgrup-pen geben werde, die sich ständig mit den Problemen der Programmentlohnung beschäftigen. Von ihnen seien dann für zukünftige Verhandlungen sowohl Infor-mation und Unterrichtung als auch Un-terstützung zu erwarten.

Bei den am 16., 17. und 20. Juli, also nach dem Bekanntwerden der bevor-stehenden Veränderungen im Vorstand und im Aufsichtsrat der HDW durchge-führten Betriebsversammlungen in den Werken Finkenwerder, Ross und Reiherstiege standen die ausführlichen Informa-tionen unseres stellvertretenden Vor-standsvorsitzers Dr. Voltz im Mittel-punkt des Interesses. Höchste Aufmerk-samkeit fand vor allem jener Teil seines Vortrages, der sich mit den dem Auf-sichtsrat am 13. Juli in Kiel vom Vor-stand vorgelegten Plänen zur Fortset-zung des Schiffsneubaues im Hamburger Bereich der HDW beschäftigte.

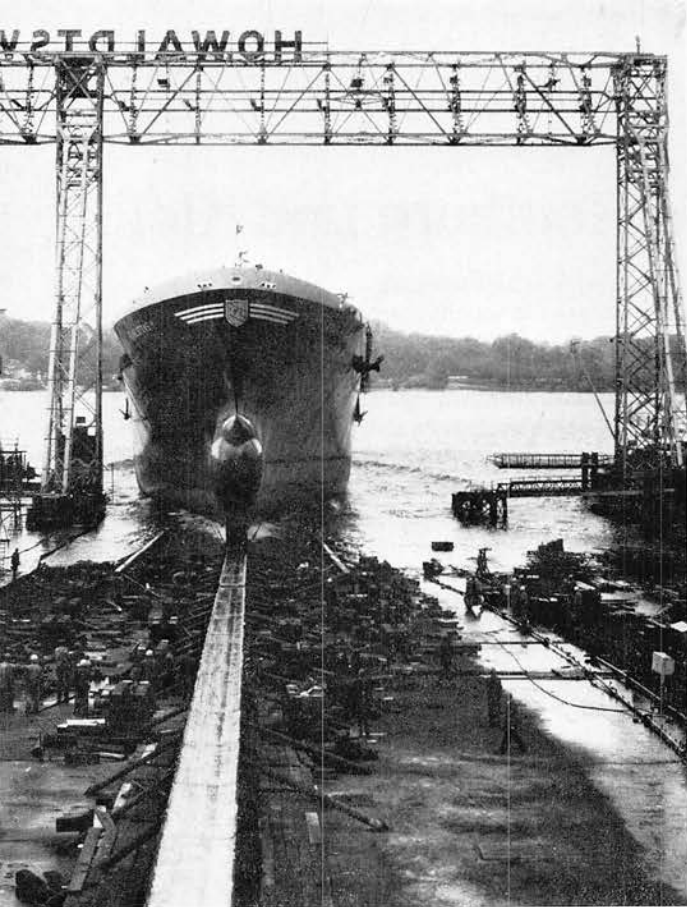
Ausgehend von den Überlegungen, daß die Anlagen der Werke Ross und Fin-kenwerder den ständig steigenden tech-nischen Anforderungen eines modernen Schiffbaues der Zukunft ohne Investi-tionen nicht mehr auf Dauer gerecht wür-den, sehe das Konzept einer im Auf-trag des Aufsichtsrates erarbeiteten Studie den Bau neuer Werftanlagen unter Ausnutzung des als Liegeplatz nicht mehr benötigten Steendiekkana-als als künftiges Baudock vor. Die geplanten Anlagen, sagte Dr. Voltz, erlaubten den Bau größter Schiffe unter Dach. Sie müßten modernsten Fertigungsmethoden unter Einschluß elektronisch gesteu-erter Maschinen gerecht werden, erforderten aber auch modernen Fertigungsabläu-fen entsprechende, neue Lohnfindungs-methoden und Lohnsysteme.

Das Investitionen in einer Höhe von etwa dreihundert Millionen DM erfor-dernde Konzept solle jedoch zunächst von Ingenieurbüros und Unternehmens-beratern geprüft werden. Ein Ergebnis sei in etwa einem Jahr zu erwarten. Dann werde auch das Ergebnis der von der Bundesregierung geforderten Werf-tenquöte vorliegen. Im Fall der Geneh-migung des möglicherweise in Einzel-heiten auch geänderten Konzepts sei mit einer weiteren Planungs- und Bau-zeit von etwa fünf Jahren zu rechnen. Während der Bauzeit würde ein an die augenblickliche Belegschaftsstärke an-gepaßtes Einhelling-Bauprogramm (Hel-ling 5) den Schiffsneubau in Finkenwer-der fortführen. Während das Werk Ross einer der Hauptzulieferer für diese neue Werft werden würde.

Ein Diskussionsteilnehmer bemerkte, daß Dr. Voltz jetzt, da er demnächst weg-gehe, gut von Neubauplänen reden könne. Ihm antwortete Dr. Voltz, daß er sowohl als Vorstandsmitglied der Deut-sche Werft AG, der fünfzigprozentigen Muttergesellschaft der HDW, wie auch als Aufsichtsratsmitglied der HDW wei-terhin dafür wirken werde, daß diese Pläne „nicht versanden“.

Den Bericht des Betriebsrates gaben in den Werken Finkenwerder und Reiherstiege der stellvertretende Betriebsrats-vorsitzende Otto Rieckhoff und im Werk Ross der Betriebsratsvorsitzende Karl Richter. Beide setzten sich vor allem entschieden kritisch mit der von der Hamburger „neuspar“ beabsichtigten (und inzwischen fallengelassenen) Ein-führung von Kontoführungsgebühren für Lohn- und Gehaltskonten auseinander; beide wiesen darauf hin, daß die Be-triebsräte von Finkenwerder und Ross bei Lohnfragen gemeinsame Regelungen anstrebten. Während Otto Rieckhoff dar-über hinaus u. a. über die Zusage des Vorstandes informierte, die Voraus-setzungen zur Einrichtung einer Sozial-werkstatt für Behinderte zu prüfen, gab Karl Richter der Hoffnung Ausdruck, daß die Harmonisierung der Sozialleistungen im September abgeschlossen werden könne.

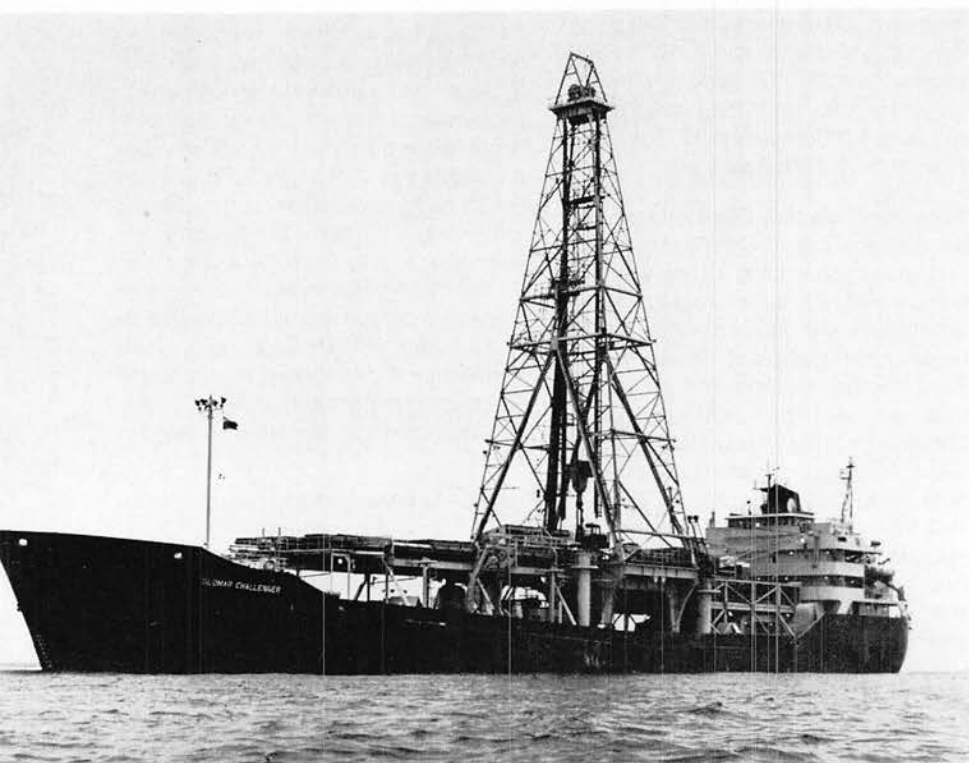
Die Diskussionsbeiträge beschäftigten sich mit dem Konjunkturzuschlag (Fkw.), dem Lohnunterschied bei gleicher Arbeit zwischen HDW-Mitarbeitern und Fremd-firmenarbeitern (Fkw. und Reiherstieg), mit der Belüftung der Schlosserei (Ross), mit der Forderung nach einer generellen Lohngruppenbereinigung und der Ver-besserung der Entlohnung der Küchen- und Kantinenfrauen (Reiherstieg).



Stapellauf MS „PEARLSTONE“

Nach Rubystone, Lodestone, Coralstone ist am 15. Juli der letzte der vier Edelsteine für die Itaipacific-Line vom Stapel gelaufen: „Pearlstone“. Mrs. Patricia A. Jacobsen taufte das Schiff, das noch bis Ende des Jahres abgeliefert werden soll. Hauptabmessungen und technische Besonderheiten dieser Schiffe siehe Heft 2 und vorhergehende.

kleine chronik der weltchiffahrt...



Die „Glomar Challenger“ befindet sich auf einer 40 000 Seemeilen Reise durch Atlantik und Pazifik auf der größten Tiefseebohrexpedition, die je unternommen wurde. 40–60 Bohrungen sollen in verschiedenen Meerestiefen durchgeführt werden. Ziel dieser Arbeiten ist ein Beitrag zur Erforschung der Erdgeschichte und der geologischen Beschaffenheit der Erdkruste unter dem Meeresgrund. Das nebenstehend gezeigte Schiff wird als das erste bezeichnet, das die Bohrungen unverankert, nur mit „Dynamic Positioning“ ausführen kann, was die Voraussetzung für Bohrungen in sehr großen Tiefen ist. Mehr als 7 000 m Bohrohr sind an Bord. Der Rohrdurchmesser beträgt 5 Zoll.

*

Auch die Japaner haben jetzt ein Atomforschungsschiff „Mutsu“. Es wurde am 13. Juli von der Tokio-Werft der Ishikawajima-Harima Heavy Industries (IHI) an den Eigner, die Japan Nuclear Ship Development Agency (JNSDA) überge-

ben. Das Schiff ist bis auf die Reaktor-
anlage vollständig ausgerüstet.

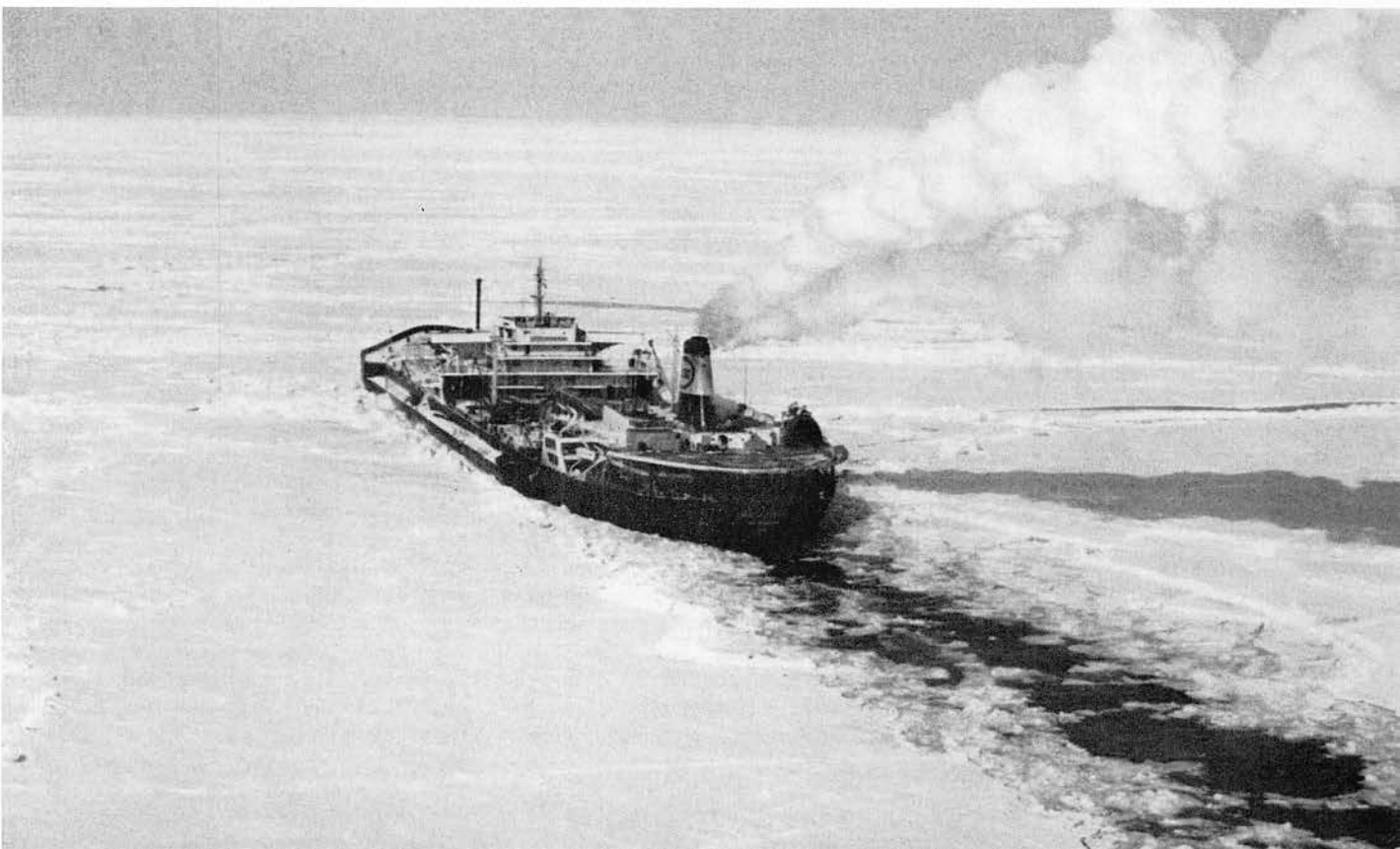
Die „Mutsu“, deren Hauptmaße bei
8 300 BRT 130,00/116,00 m Länge,
19,00 m Breite, 13,20 m Seitenhöhe und
6,90 m Tiefgang betragen, wird nach
dem erfolgten Reaktoreinbau (Ende
Januar 1972) vorerst nur Forschungs-
und Erprobungsfahrten durchführen, um
später dann als Ausbildungsschiff für
Besatzungen atomgetriebener Schiffe zu
dienen. Sie ist für die Unterbringung von
59 Mann Besatzung und 20 Wissen-
schaftlern eingerichtet.

*

Bild rechts: Kein Unfall, sondern Test!
„Over she goes“ war das Kommando,
als das Rettungsboot „Princess Marina“
auf seine Stabilitätseigenschaften ge-
prüft wurde. Die Belastungsproben des
Ernstfalls beweisen immer wieder, daß
die hier gezeigte Art der Erprobung kei-
neswegs übertrieben ist.

*

„Manhattan“ (Bild unten) ist im Laufe
des Sommers abermals unterwegs ge-
wesen um die Möglichkeit des Abtrans-
portes des arktischen Öls zu ergründen.
Eine Patentlösung für dieses Problem
gibt es nicht; jede Methode hat ihre
Haken und man wird noch lange rech-
nen, bis man heraus hat, welche die
wirtschaftlichste ist. (Vergl. Heft 4/69
S. 18 ff)



Mechanisierte Lichtbogenschweißverfahren im Schiffbau

von Hans Jürgen Klohnen

1. Fortsetzung: Wirtschaftlichkeitsüberlegungen bei den Schwerkraftschweißverfahren

Das Lichtbogen-Handschweißverfahren war über nackte, getauchte und dünnummantelte zu den starkummantelten Elektroden gekommen. In den dreißiger Jahren kamen dann die sogenannten Kontaktelektroden auf den Markt, die beim Schweißen zum Zwecke der Zündung einfach in der zu verschweißenden Naht aufgesetzt wurden. Der Lichtbogen brannte sodann aus dem Elektrodenkern heraus, ohne daß die Elektrode klebte.

Mit der Einführung dieser Elektroden begannen die Bemühungen, den Schweißvorgang zu mechanisieren. Man hoffte, durch den Einsatz höherer Stromstärken und durch Mechanisierung des Schweißprozesses zu höheren Leistungen zu kommen. Aus dieser Zeit stammt auch der im ersten Teil beschriebene Kjellberg Knüppelautomat. Die meisten Hersteller scheiterten damals jedoch an der zu großen Kompliziertheit ihrer Geräte.

Ausgangs der dreißiger Jahre brachte die englische Firma Murex ihren „Deckwelder“ auf den Markt. Bei ihm handelte es sich um einen Dreibeinbock, an dem an einer schrägen Leitstange ein Elektrodenhalter angebracht war. Die abzuschmelzende Elektrode wurde in den Elektrodenhalter eingespannt und brannte durch ihre eigene Schwerkraft im Abwärtsgang selbsttätig ab.

Der Bedienungsmann sollte nach kurzer Einweisung zwei und mehr Geräte gleichzeitig bedienen.

Als Schweißstromquelle diente ein Transformator. Dabei ergaben sich je nach Elektrodendurchmesser Schweißstromstärken von 500 bis 600 Ampere

bei Spannungen von etwa 100 Volt. (Bild 1)

Da die damals eingesetzten Elektroden den hohen Schweißstrom nicht aushielten und bei der hohen Erwärmung infolge ihres Eigengewichtes schon abknickten, wenn der Schweißprozeß erst zur Hälfte abgelaufen war, und da zum andern bessere Geräte angeboten wurden, wurde das Verfahren nach Japan verkauft.

In Japan ging man dem Versagen des Gerätes auf den Grund, schuf neue, dem Verfahren besser angepaßte Elektroden und setzt nun das in seinem Ursprungsland nicht ernst genug genommene Verfahren schon seit vielen Jahren mit bestem Erfolg im Schiffbau ein. Japan ist inzwischen zum Weltschiffbauland Nr. 1 aufgestiegen. Darum bemüht man sich in Westeuropa alles, was auf japanischen Werften zum Erfolg geführt hat, ebenfalls zu nutzen. So gelangte auch das Schwerkraft-Schweißverfahren nach Westeuropa zurück.

Am ursprünglichen Prinzip hat sich nichts geändert. Das Gros der angebotenen Variationen dient wie das erste Gerät zum Schweißen von Kehlnähten. Die Geräte sind allerdings je nach Hersteller unterschiedlich in Ausführung und Preis. (Bild 2)

Beim normalen Dreibeinbock wird das Gleitrohr zur Schweißnaht ausgerichtet, wodurch die Auszugslänge der Elektrode in geringen Grenzen beeinflußt werden kann. Außerdem kann durch die Wahl anderer Elektrodendurchmesser die Kehlnahthöhe variiert werden. (Bild 3)

Das hier abgebildete Modell dient zum Schweißen von Stumpfnähten, deren Wurzel vom Handschweißer vorgelegt werden muß.

Bei der Weiterentwicklung des Grundgerätes legte man besonderen Wert auf die Möglichkeit zum schnellen Wechsel der Elektroden und zu ebenso schneller Umstellung des Gerätes. Denn ein Mann kann nur soviel Geräte aufstellen und beaufsichtigen, wie eine Elektrode an Abschmelzzeit braucht. Brennt eine Elektrode z. B. drei Minuten, so kann der Schweißer drei Minuten lang weitere

Geräte mit Elektroden bestücken und aufstellen. Nach Ablauf dieser Zeit muß er das erste Gerät wieder mit einer Elektrode bestücken, und das Ganze beginnt von neuem.

Als Sonderentwicklung des Schwerkraftschweißens kann man die Autokontakter genannten Federkraftgeräte ansehen. Bei ihnen übernimmt eine Feder die Arbeit der Schwerkraft. (Bild 4)

Der Elektrodenhalter der Autokontakter ist drehbar auf einer kleinen Fußplatte angebracht, die mit Hilfe von zwei Magneten am Werkstück befestigt wird. Die Elektrode wird durch die Feder in den Nahtwinkel gedrückt, wobei die Auszugslänge der Elektrode fast der effektiven Elektrodenlänge entspricht.

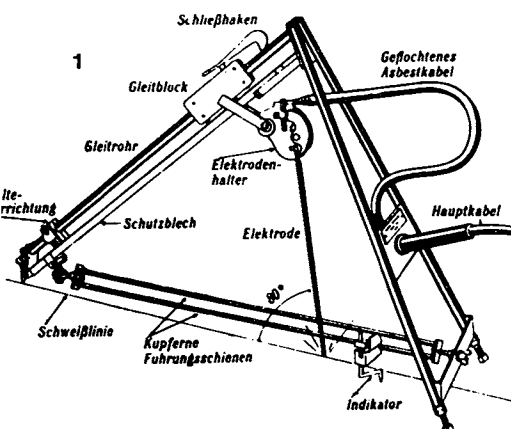
Der Vorteil des Gerätes besteht in seinen geringen Ausmaßen. Es eignet sich gut zum Schweißen von sonst mechanisierten Geräten nicht zugänglichen Schweißstellen. Als Nachteil gilt, daß die Elektrode beim Schweißbeginn fast parallel zur Schweißnaht liegt.

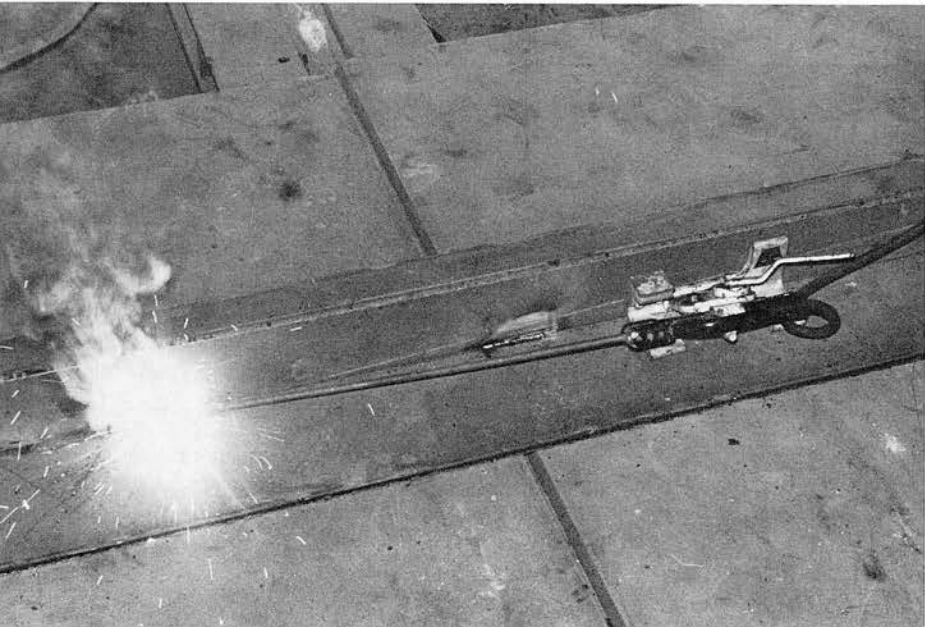
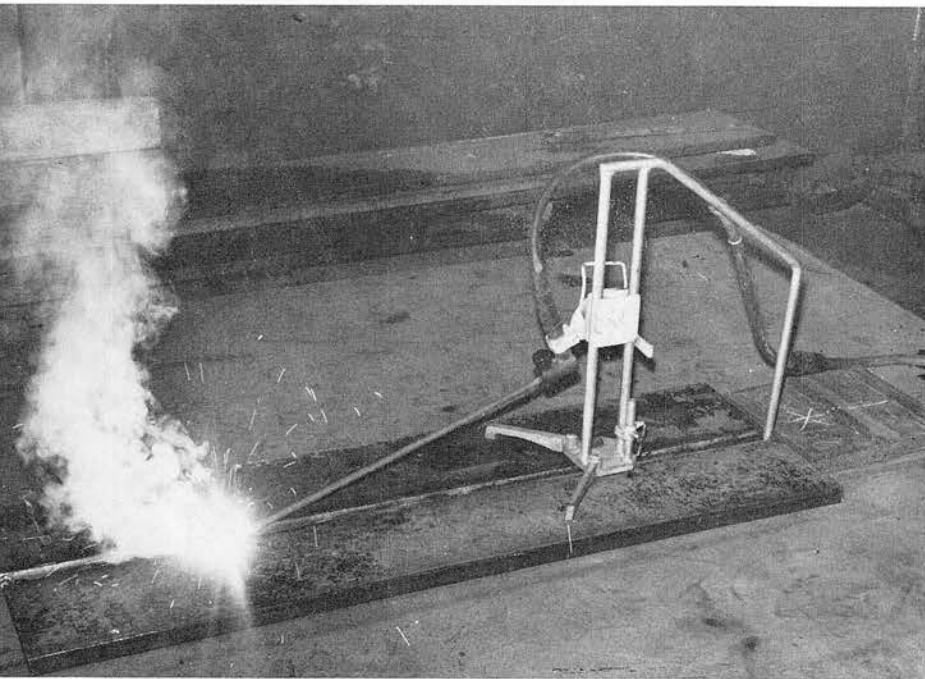
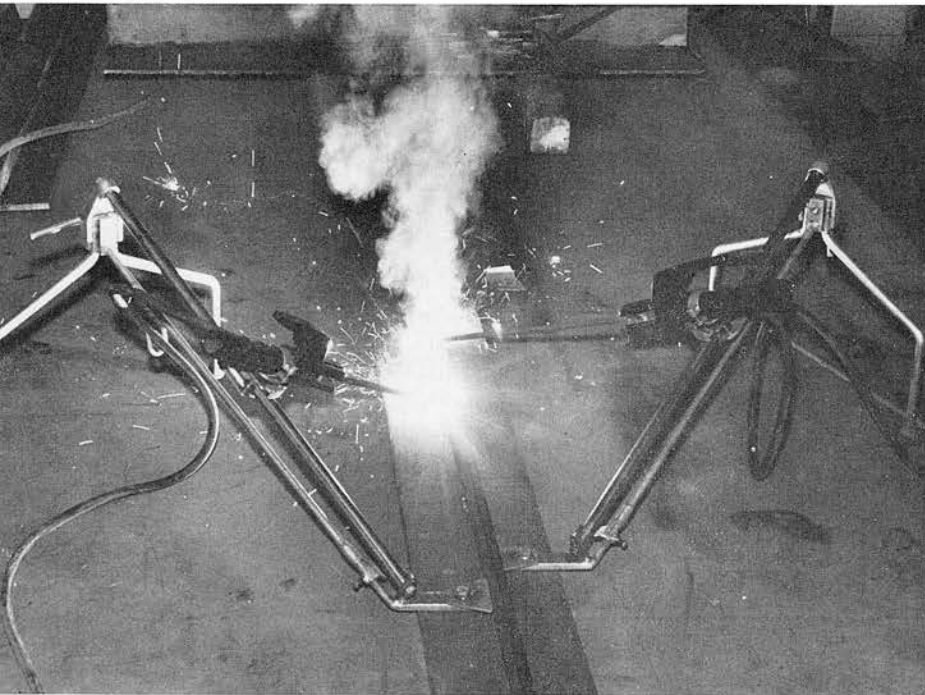
Für diese Geräte, die nur mit Wechselstrom betrieben werden können, müssen aus dem Elektrodenangebot die geeignetsten herausgesucht werden, da dickumhüllte Hochleistungselektroden leicht zum Schiefbrennen neigen. Beim fortschreitenden Elektrodenabbrand ändert sich der Winkel zwischen Elektrode und Werkstück jedoch und die Schweiß-eigenschaften und das Aussehen der Nahtoberfläche verbessern sich.

Die meisten Geräte zünden ihre Elektrode beim Aufsetzen direkt in der Naht. Die Beendigung des Schweißprozesses erfolgt wie beim Handschweißen dadurch, daß der Elektrodenhalter mit der Elektrode durch eine Nocke aus der Naht herausgebracht wird, wenn die Elektrode fast abgeschmolzen ist. Diese Art von Geräten ist am einfachsten zu bedienen, hat aber leider den Nachteil, daß der Schweißer sich leicht die Augen verblitzen kann.

An den Geräten einiger Hersteller findet man Ein- und Ausschalter, die aber dem Schweißer durch zusätzliche Kabel und kompliziertere Bedienungsweise Mehrarbeit anlasten.

Betrachtet man den Einsatz der Schwerkraftschweißgeräte weltweit, so bemerkt man eines sofort: außerhalb Deutschlands werden alle Geräte bei Zündspannungen um 90 Volt mit Wechselstrom betrieben. Auf größeren deutschen Werften findet man dagegen sehr oft die Schweißstromversorgung über große Zentralen, die den Schweißstrom als Gleichstrom über Stromschienen, Kabel und Regler an den Schweißer liefern.





Daher muß die für Gleichstrom geeignete Elektrode ermittelt werden. Zum andern ist die Blaswirkung zu beachten, auch hat die mit Gleichstrom geschweißte Naht eine rauhere Oberfläche.

Schweißtechnisch ergeben sich also bei den Schwerkraftschweißgeräten in bezug auf die Wirtschaftlichkeit keine Probleme. Das Schwerkraftschweißen erhöht überall dort die Produktivität, wo die Gegebenheiten des Arbeitsplatzes nicht zu kompliziert sind. Zum Schweißen eignet sich theoretisch jede Kontakt-Elektrode, die man schleppend schweißen kann.

Bei der Ermittlung der Zahl der Geräte, die von einem Mann bedient werden können, ohne ihn zu überfordern, sind zwei Faktoren wichtig:

- a) die Brenndauer der Elektrode und
- b) die Rüstzeit, in der ein Schwerkraftschweißgerät wieder schweißbereit gemacht werden kann.

Wenn wir für die Abschmelzleistung pro Elektrode $V \text{ cm}^3/\text{min}$, für die Abschmelzzeit pro Elektrode t_h setzen und die Einrichtung mit t_n veranschlagen, lassen sich folgende Ergebnisse ableiten:

$$\text{Pro Mann können gleichzeitig } \frac{t_h}{t_n} \text{ Elektroden abschmelzen.}$$

$$\text{Dazu muß der Schweißer über } \frac{t_h}{t_n} + 1 \text{ Gerät verfügen.}$$

$$\text{Die Abschmelzleistung pro Mann beträgt } V \times \frac{t_h}{t_n}.$$

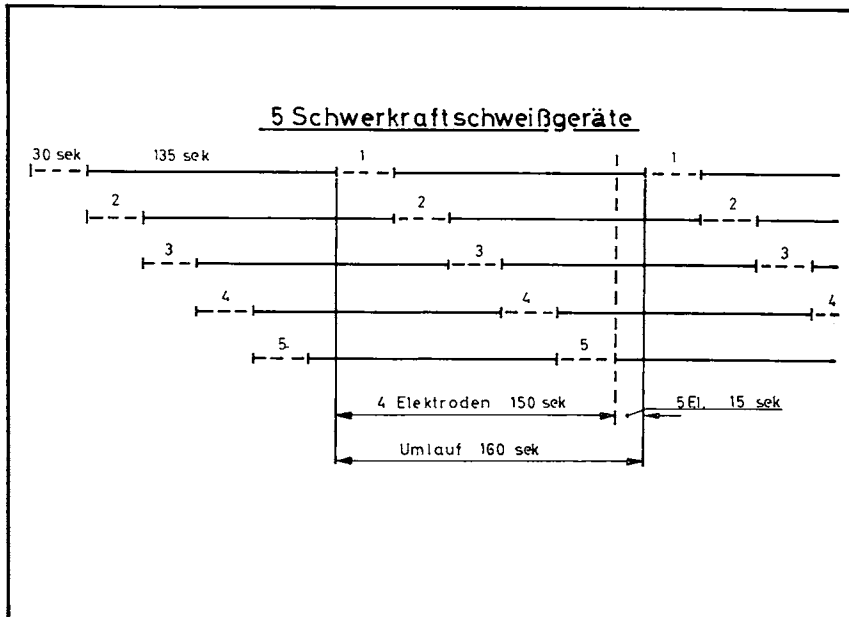
Nun wird der Faktor t_n nicht nur von der Leistung des Schweißers, sondern auch stark von den Gegebenheiten des Arbeitsplatzes beeinflusst. Sind z. B. die zu verschweißenden Längsbänder, Spannen oder Decksbalken so hoch, daß der Schweißer sich nicht mehr frei bewegen kann, so sinkt zwangsläufig die Einsatzfähigkeit seiner Geräte.

Bei den folgenden Beispielen wurden horizontale Kehlnähte zugrundegelegt, die mit deutschen 6,0 mm Gleichstrom-Hochleistungs-Elektroden mit einer Ausbringung von rund 150% an einfachen Geräten abgeschweißt wurden.

Ermittelt wurden bei 10 Elektroden für t_n 30 Sekunden und für t_h 135 Sekunden. Somit ergibt sich ein Gerätebedarf von

$$\frac{t_h}{t_n} = \frac{135}{30} + 1 = 5,5 \text{ Geräte.}$$

In der Skizze ist der Einsatz von fünf Schwerkraftschweißgeräten dargestellt. Da nach der Rüstzeit des zuerst aufgestellten Gerätes von 30 Sekunden



während der Elektrodenbrennzeit von 135 Sekunden (oder 4 x 30 Sek. + 15 Sek.) vier weitere Geräte aufgestellt werden können, ergibt sich theoretisch nach jedem fünften Gerät eine Wartezeit von 15 Sekunden bei insgesamt 165 Sekunden Arbeitszeit. Nun hat der Schweißer aber – einmal abgesehen von seinen persönlichen Belangen – noch einige andere Aufgaben neben dem Herunterschweißen der Elektroden zu versehen. Die Schweißnaht muß entschlackt und gesäubert werden, und Elektroden müssen zu den Geräten gebracht werden. Die genannten 15 Sekunden reichen dazu bei weitem nicht aus. Diese Überlegung und die Erwägung, daß es schweißtechnisch am günstigsten ist, wenn zwei Geräte – eins links, eins rechts – gleichzeitig an einem Profil arbeiten, um so die Winkelschrumpfung auszuschalten, haben dazu geführt, den Einsatz pro Schweißer auf vier Geräte zu beschränken.

Da die reine Schweißzeit aufgrund der örtlichen Gegebenheiten am Arbeitsplatz, der persönlichen Belange und der Säuberungsarbeiten u. a. geringer ist als die Arbeitszeit des Schweißers, hat sich für Berechnungen der verschiedensten Art der Begriff der prozentualen Einschaltdauer (ED) eingeführt. Sie wird nach der Formel errechnet:

$$ED = \frac{\text{reine Schweißzeit}}{\text{gesamte Arbeitszeit pro Tag}} \times 100$$

Da beim Schwerkraftschweißen das Gerät dem Schweißer das Führen der Elektrode abnimmt, er also mehrere Geräte aufstellen und beaufsichtigen kann, sei in der folgenden Tabelle einmal eine Leistungsaufstellung gegeben, bei der

die prozentuale Einschaltdauer zur reinen Schweißnaht pro Tag, zur Anzahl der pro Tag verarbeiteten Elektroden und zu den erzielten Metern Schweißnaht pro Tag in Beziehung gesetzt wird. Als Tagesarbeitszeit sind 8 Stunden oder 480 Minuten zugrunde gelegt, während die Elektrodenbrennzeit bei einer Auszugslänge von 770 mm pro Elektrode mit 135 Sekunden ermittelt wurde.

Prozentuale Einschaltdauer (ED)	30	40	50	60	70
Handschweißen (bis ED = 40) oder Schwerkraftschweißen mit einem Gerät					
Schweißzeit/Tag in Min.	144	192	240	288	336
Verarbeitete Elektroden/Tag	64	85	107	128	149
Meter Schweißnaht/Tag	49	65	82	98	114
Schwerkraftschweißen 2 Geräte					
Schweißzeit/Tag in Min.	288	384	480	576	672
Verarbeitete Elektroden/Tag	128	170	214	256	298
Meter Schweißnaht/Tag	98	130	164	196	228
Schwerkraftschweißen 3 Geräte					
Schweißzeit/Tag in Min.	432	576	720	864	1008
Verarbeitete Elektroden/Tag	192	255	321	384	447
Meter Schweißnaht/Tag	147	195	246	294	342
Schwerkraftschweißen 4 Geräte					
Schweißzeit/Tag in Min.	576	768	960	1152	1344
Verarbeitete Elektroden/Tag	256	340	428	512	596
Meter Schweißnaht/Tag	196	260	328	392	456

Stellt man diese Ergebnisse grafisch dar, wird die Überlegenheit der Schwerkraftschweißung noch deutlicher.

Da sich die bisher angesprochenen Ergebnisse auf Elektroden von 700 mm Länge und 150% Ausbringung beziehen, muß erwähnt werden, daß unterschiedliche Elektroden angeboten werden. So bietet Japan Wechselstrom-Elektroden von 1000 mm Länge und 120% Ausbringung an. In Westeuropa werden diese Längen nur auf besonderen Wunsch gefertigt werden.

Ob diese überlangen Elektroden eine bessere Leistung bringen, bleibt dahingestellt. Bei Verwendung desselben Elektrodendurchmessers verändert sich die Stromstärke kaum, während die Ablaufzeit pro Elektrode proportional zur Länge wächst; mit ihr wächst die Wartezeit des Schweißers. Die optimal ausnutzbare Elektrodenlänge liegt zur Zeit bei 700 mm. Ob man also die mögliche Längensteigerung auf 1000 mm ausnutzen kann und wird, muß der Zukunft überlassen bleiben.

Hier noch einige Hinweise zur Praxis: Da jedes Schwerkraftgerät eine Stromquelle benötigt, muß ein Schweißer, der vier Geräte bedienen soll, also auch über vier Stromquellen verfügen. Beim Einsatz von Wechselstrom braucht er vier Transformatoren; beim Einsatz von Gleichstrom entweder vier Gleichrichter, vier Umformer oder bei zentraler

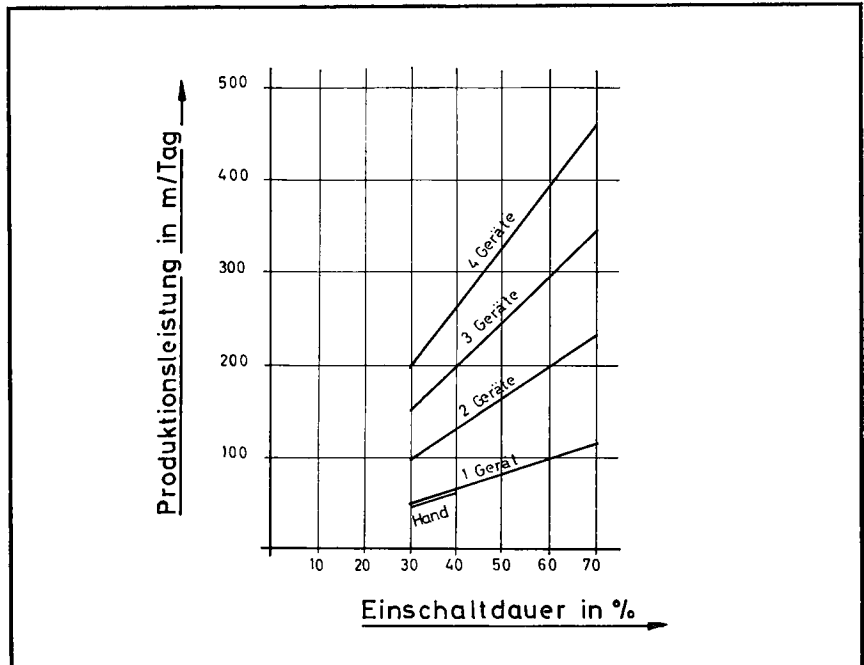
Schweißstromversorgung vier Regler. Der Schweißer muß ohne große Behinderung – nicht zu hohe Profile! – von

einem Gerät zum anderen gelangen können.

Die Geräte sollten möglichst einfach sein; jede „Verbesserung“ an ihnen bringt im allgemeinen eine zusätzliche Belastung des Schweißers mit sich. Die Elektrodendurchmesser müssen so gewählt werden, daß das gewünschte „a“-Maß der Kehle einwandfrei erreicht wird.

Die Elektrode muß mit den heute üblichen Primern (Farbanstriche) einwandfrei fertig werden.

Bei guter Arbeitsvorbereitung wird die Schwerkraftschweißung auch weiterhin einen wichtigen Beitrag zur Produktionssteigerung der Schweißbetriebe leisten können.



Wie verhalte ich mich im Notfall auf der Autobahn?

Die Notrufsäule und ihre Bedeutung

Haben Sie auf der Autobahn einen Schaden oder eine Panne, dann gehen Sie auf dem schnellsten Weg zur nächsten Notrufsäule. Ein kleiner schwarzer Pfeil an den Leitpfosten seitlich der Autobahn weist den Weg dorthin.

Wenn Sie die Rufsäule erreicht haben, heben Sie die Klappe zur Sprechöffnung. Die Benutzung ist kostenlos! Warten Sie, bis sich die Notrufzentrale meldet. Nennen Sie ihr die Nummer, die aufgemalt in der Sprechöffnung steht. Sie gibt den Kilometer an, bei dem Sie sich gerade befinden. Auch die Angabe der Fahrtrichtung ist wichtig.

In der Praxis lautet die Meldung so: „Ich spreche von Kilometer 365,5 und stehe mit dem Wagen in Fahrtrichtung Hannover. Ich habe eine Reifenpanne und bitte um das Kommen der Straßenwacht. Mein Kennzeichen lautet: XY – AZ 365. Ich fahre einen dunkelgrünen“

Vertrauen Sie keinem „wildem“ Abschleppdienst. Er sucht sich liegengeliebene Kraftfahrer und bietet sich ihnen an. Fordern Sie zuerst einen Straßenwachtfahrer an. Er wird so helfen können, daß die nächste Werkstatt mit eigener Kraft erreicht oder sicher weitergefahren werden kann. Ist Ihr „Fall“ aber aussichtslos, dann fordern Sie über die Notrufzentrale einen Abschleppdienst an. Sie werden so auf jeden Fall reell versorgt.

Nicht gleich verzagt sein und Geduld haben, wenn die zugesagte Hilfeleistung nicht sofort einsetzt. Straßenwacht und

Werkstätten haben oft weite Anfahrtsstrecken.

Bei einem Unfall ohne Personenschaden muß die Polizei gerufen werden, wenn man sich nicht vorher mit seinem Unfallpartner geeinigt hat. Bei einem Unfall mit Personenschaden Polizei und Krankenwagen rufen. Ein Abschleppdienst kann erst in Funktion treten, wenn die Polizei den Unfall aufgenommen hat.

Auf der Autobahn ist die Straßenwacht nachts nicht mehr erreichbar, im Unterschied zu den Pannendiensten der verschiedenen Automobil-Clubs in den Bereichen der Großstädte, die Tag und Nacht im Einsatz sind.

Stehen Sie mit Ihrem Wagen, an dem ein Schaden aufgetreten ist, auf der Fahrbahn, sichern Sie ihn auf eine genügende Entfernung hin mit den bekannten und amtlich zugelassenen Warnzeichen ab (Warndreieck, Warnfackel, Warnblinkanlage am Wagen); stehen Sie aber auf einem Parkplatz, dann gehen Sie an den Fahrbahnrand, um den Hilfsdienst einweisen zu können. Denken Sie daran, daß die Werkstätten keinen Kilometer ohne Bezahlung fahren.

Es widerspricht den allgemeinen Spielregeln, wenn man sich ohne einen Pfennig Geld auf der Autobahn bewegt. Ist eine Werkstattreparatur fällig, kann die betreffende Firma sofortige Bezahlung verlangen. In vielen Fällen wird der Wagen erst herausgegeben, wenn die Rechnung bezahlt ist. Scheckbuch mit Scheckkarte (Sicherheit!!) nicht vergessen.

Über die Notrufzentrale kann der Autofahrer gegen spätere Gebührenerstat-

tung seiner Firma eigene Notfall-Meldungen durchgeben lassen.

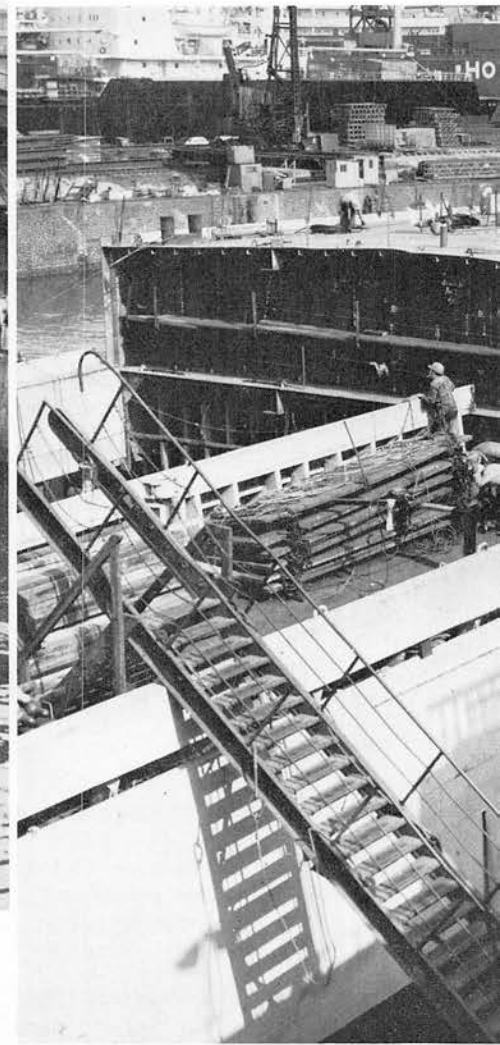
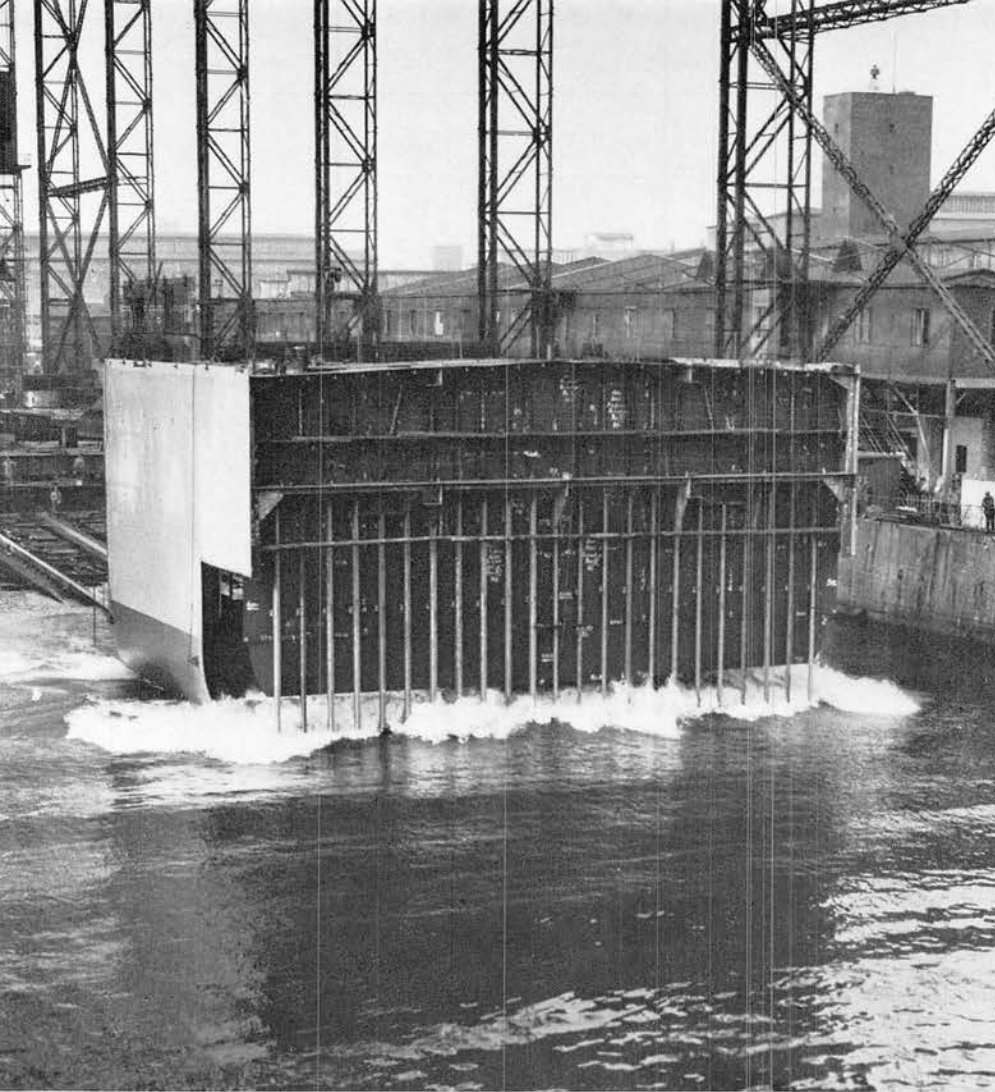
Fahren Sie bitte nicht ohne Reserverad, die Straßenwacht führt keine Ersatzräder „en gros“ mit. Außerdem wird es ein teures Vergnügen, wenn eine Werkstatt ein Reserverad bringen muß.

Wenn bei Unfällen von hinten kommende Hilfsfahrzeuge zu erkennen sind und Sie befinden sich auf der Fahrspur, also auf der rechten Fahrbahnseite, dann weichen Sie sofort nach rechts aus. Fahren Sie aber in dem Moment auf der Überholspur, also der linken Seite der Fahrbahn, dann weichen Sie sofort nach links aus. So entsteht in der Mitte ein Raum, den die Hilfsfahrzeuge ungehindert passieren können. Wird dieser Weg verbaut, können Nachteile für eventuelle Unfall-opfer entstehen.

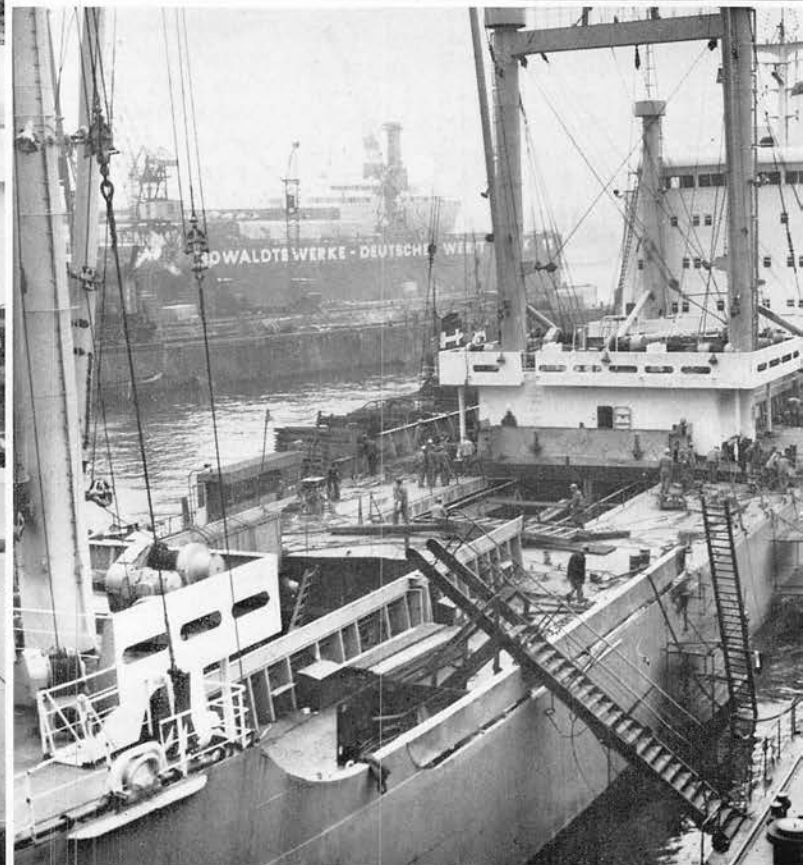
Versehen Sie Ihre Gepäckstücke auf dem Dachgepäckträger mit Adressenzet-teln. Bei Verlust, zuweilen bedingt durch hohe Geschwindigkeiten, kann man schneller den Verlierer feststellen und ihn benachrichtigen.

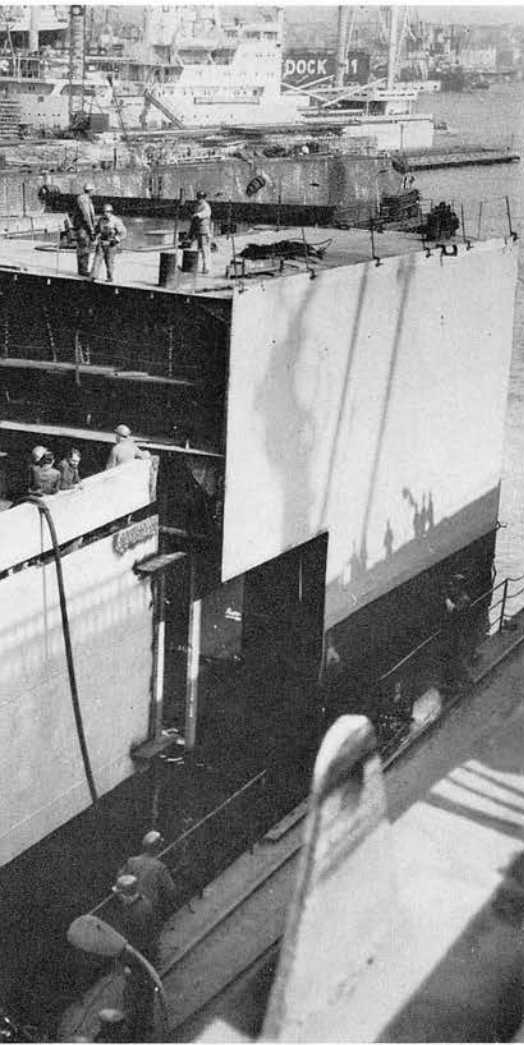
Ein „Unfallzettel“ mit den Anschriften der nächsten Angehörigen und der Angabe der eigenen Blutgruppe kann in schweren Fällen eine besondere Hilfe sein. Die Anschrift der jeweiligen Haftpflichtversicherung darf auch nicht fehlen. Der Unfallzettel gehört zum Führer-schein.

Horst Hauptreif,
Notrufzentrale Autobahnmeisterei
Kassel-Ost

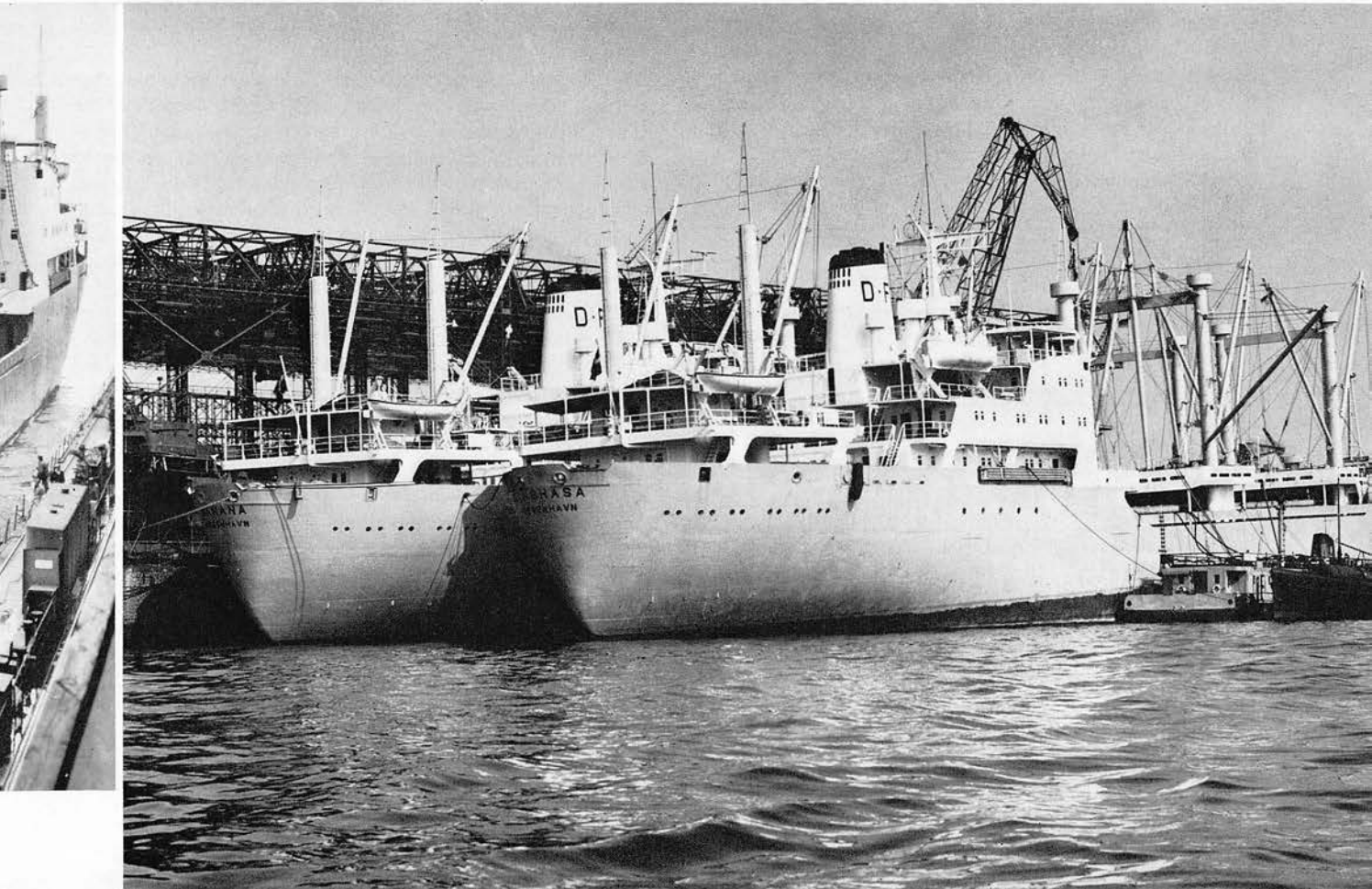


BANANA KINSHASA





Det Dansk-Franske D/S, Kopenhagen, ließ im Sommer bei uns zwei Schiffe verlängern. In jeweils einem Monat wurden im Werk Ross „Banana“ und „Kinshasa“ durch ein 17,6 m langes, 410 t schweres Zwischenstück um ca. 3500 m³ vergrößert, wodurch die Ladefähigkeit wirtschaftlicher wurde.





Die Deutsche Seeschifffahrt

Dies sind die Fahrtgebiete der deutschen Handelsflotte. Auf allen Meeren ist die deutsche Flagge zu sehen; 7 Mill. BRT Schiffsraum schwimmen zwischen Australien und dem Weißen Meer, zwischen Grönland und Hawaii und bedienen 700 Häfen in aller Welt. Die untenstehende Übersicht verdeutlicht, wie sich diese Flotte prozentual zusammensetzt. Die Stückgutfahrt überwiegt immer noch bei weitem, trotzdem die Größe der Frachter nur ein Bruchteil der der Tanker beträgt; aber die Anzahl der Schiffe macht es. Von den 1226 deutschen Schiffen über 500 BRT sind 960 Trockenfrachter.

Linienfahrt 31,2 %
Trampfahrt 21,8 %
Massengutfahrt 19,5 %
Passagierschifffahrt 2,1 %
Kühlfahrt 4,2 %
Tankfahrt 21,2 %

180 Reedereien gibt es in der Bundesrepublik, die Seeschifffahrt betreiben (Küstenschifffahrt und Fischerei nicht mitgerechnet); aber diese 180 Reedereien besitzen durchaus nicht alle eigene Schiffe. Gut die Hälfte der deutschen Tonnage verteilt sich auf 29 Reedereien.

Die Beförderungsleistungen der deutschen Handelsflotten werden überwiegend im Export und Import über deutsche Häfen erbracht, sowie im sogenannten Cross-Trade. Das ist Seeverkehr unter deutscher Flagge zwischen nicht-deutschen Häfen, z. B., wenn Güter von den niederländischen Rheinmündungshäfen nach Amerika oder Afrika verschifft werden. Über die Hälfte des deutschen Cross-Trade-Verkehrs entfällt auf die Rheinmündungshäfen und davon ist wiederum ein bedeutender Teil für die deutsche Ein- und Ausfuhr bestimmt. 40 000 Mann fahren auf deutschen Schiffen zur See. Während einer Informationsfahrt mit unserer „Hamburg“ von Cuxhaven nach Rotterdam führten Ende Juni Mitglieder des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages und andere Bundestagsabgeordnete Gespräche mit Vertretern des Verbandes Deutscher Reeder über aktuelle Fragen der Seeschifffahrt, über finanzwirtschaftliche, personal- und schiffahrtspolitische Probleme.

Der weltweite Strukturwandel, die revolutionierende Entwicklung im technischen Bereich und die starken Einnahmeschwankungen, denen das Schiffahrtsgewerbe unterworfen ist, wurde gewürdigt; es wurde aber auch festgestellt, daß die meisten Handelsflotten der Welt staatliche Förderung erfahren. Um die notwendige Gleichstellung der deutschen Flagge im internationalen Wettbewerb zu erreichen, wurden fiskalische und steuerliche Maßnahmen so lange für unverzichtbar erachtet wie die Förderung im Ausland andauert.

Man gab der Hoffnung Ausdruck, daß ungeachtet der in letzter Zeit zunehmenden flaggenprotektionistischen Prakti-

ken einiger, insbesondere südamerikanischer Länder das Prinzip der Freiheit der Meere grundsätzlich richtig sei, und der Einfluß des Staates auf ein Minimum beschränkt bleiben sollte. Es sei wünschenswert, Schritte zum Schutze der traditionellen Schifffahrtsinteressen möglichst in Gemeinschaft mit den befreundeten Schifffahrtsländern zu unternehmen. Ausführlich wurde über Personalprobleme der Seeschifffahrt gesprochen. Im Vordergrund standen Fragen zur neuen Schiffsbesetzungsordnung und Ausbildungsreform, die die Sorgen der Reeder erkennen ließen, da die neuen Vorschriften der technischen Entwicklung nicht hinreichend Rechnung trügen. Besonders hervorgehoben wurden die verstärkten Maßnahmen seitens der Reeder zur Berufsaufklärung sowie

die intensivierete Betreuung des fahrenden Personals. Im Verlauf der Gespräche wurde festgestellt, daß der deutsche Seemann im Vergleich mit anderen europäischen Schifffahrtsnationen in sozialer Hinsicht gleich- oder bessergestellt sei. Es wurde diskutiert, dem Gedanken der sozialen Symmetrie folgend, daß steuerliche Maßnahmen auch mit dem Ziel eingesetzt werden sollten, den berufsbedingten Besonderheiten und Erschwernissen des seefahrenden Personals in angemessener Weise Rechnung zu tragen.

Abgeordnete und Reedervertreter begrüßten den umfassenden Gedankenaustausch, der mit der direkten Anschauung aktueller Schifffahrtsprobleme verbunden war.

* * *

Von der obenstehenden kurzen Übersicht über die gegenwärtige Situation der deutschen Seeschifffahrt ein Sprung zurück um 60 Jahre. Der nachfolgende Bericht bedarf keines Kommentars, er spricht für sich selbst. Wir haben an dem Originaltext nichts verändert, um ihm nichts von seiner Lebendigkeit zu nehmen. Die Zahl der Männer, die noch als Schiffsjungen auf Segelschiffen um Kap Horn gesegelt sind und die später selbst Kapitäne wurden und über diese Zeit aus eigenem Erleben berichten können, wird immer kleiner. Noch kleiner ist die Zahl derer, die die Gabe haben, über diese verklungene Zeit so sachlich und fesselnd zugleich zu berichten wie Kapitän Fries, den unsere Leser bereits kennen. (Siehe Nord-Ostsee-Kanal, Heft 2/68.) Wir danken dem Verfasser, daß er uns die Erlaubnis gab, diese Seiten aus seinen handgeschriebenen Lebenserinnerungen zu veröffentlichen. Sie sind ein authentisches zeitgeschichtliches Dokument.

Aus meiner Schiffsjungenzeit Von Kapitän Hans Fries

Getreu dem meiner Mutter vor ihrem Sterben gegebenen Versprechen hatte mein Onkel mir die Stelle als Schiffsjunge auf der Bark „Undine“ der Hamburger Rhederei Wachsmuth u. Krogmann besorgt, ohne einen Zuschuß zahlen zu müssen, wie das damals vielfach üblich war.

Die Rückkehr der „Undine“ nach Europa hatte sich sehr verzögert, weil sie auf der Ausreise bei Kap Horn einen Teil der Takelage verloren hatte, nach Montevideo zurück lief und hier neu aufgetakelt wurde. Soweit ich erinnere, brachte sie dann eine Ladung Salpeter von Chile nach Nantes zurück und war vor Anfang 1909 nicht in Deutschland zu erwarten. Um die Zeit zu nutzen, fuhr ich solange auf Dampfern.

Im Mai 1908 musterte ich als Decksjunge auf dem ca. 5000 BRT großen Frachtdampfer „Entrerios“ der Hamburg-Süd. Vater brachte mich nach Hamburg, mit Onkel Ernst's Beihilfe wurde die Ausrüstung eingekauft, die ärztliche Untersuchung im Seemannshaus und die Anmusterung auf dem Seemannsamt in der Admiralitätsstraße erledigt. Dann aßen wir in der Stadt noch zusammen in

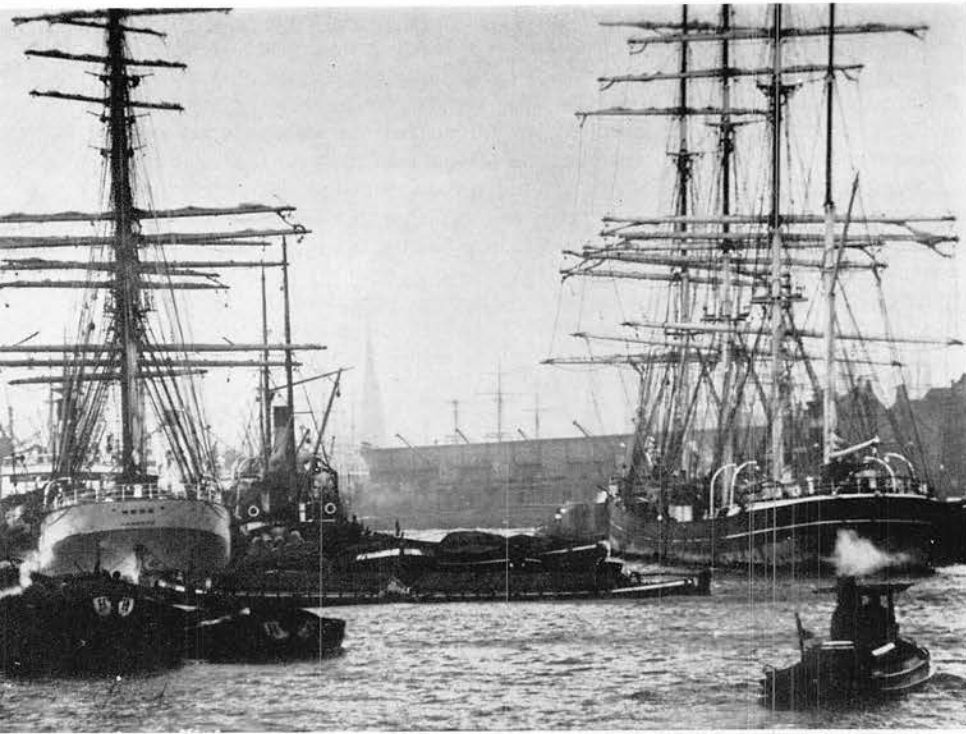
einem guten Lokal zu Mittag. Vater verabschiedete sich, und Onkel Ernst brachte mich mit einem Jollenführer an Bord, um durch ein paar passende Worte als ehemaliger Kapitän derselben Rhederei zum 1. Offizier, seinem Neffen die Wege etwas zu ebnet. Dann ging auch er und ich hatte Zeit und Gelegenheit, über die Verwirklichung meines Wunsches, Seemann zu werden, nachzudenken. Daß diese ganze Angelegenheit eine verflixt prosaische war, dämmerte mir sehr bald.

Die „Entrerios“ hatte der Flaute auf dem Frachtenmarke wegen längere Zeit in Hamburg stillgelegen, an den Pfählen im Hansa-Hafen vertäut. Man hatte die Zeit genutzt, Schiff und Maschine in allen Teilen gründlich instanzzusetzen und zu überholen. Der Kesselreinigung wegen gab es lange kein Licht, Dampf, fließend Wasser an Bord. Die Besatzung war reduziert auf das notwendigste Wachpersonal.

Der Kapitän des Schiffes war ein älterer, wohlwollender, gemütlicher Herr; der 1. Offizier, ruhig und energisch, mit sehr gepflegtem Äußeren, ist später als Ka-

pitän eines Trampdampfers mit diesem verschollen.

Die körperliche Arbeit fiel mir anfangs recht schwer, viel mehr aber noch das enge Zusammenleben mit Leuten aus einem Milieu, das ich bisher noch nicht kannte, das meinem bis dahin gewohnten gelinde gesagt, sehr verschieden war. Es hat mich damals allerlei Überwindung gekostet, meinem Beruf treu zu bleiben. Eine meiner ersten seemännischen Leistungen war, daß sich der Segen eines von mir mit viel Mühe gereinigten Lokusses auf die längsseits liegende in schneeweiße Lackfarbe und glänzendem Messing strahlende Barkasse „Columbus“ des allerseits sehr gefürchteten Oberinspektors der „Hamburg-Süd“ ergoß, was alle mir im Range übergeordneten Männer der „Entrerios“ einem Schlaganfall nahe zu bringen schien. Als ich aus den von mir gereinigten heiligen Hallen erfolgbefriedigt, ahnungslos an Deck kam, um nach der Ursache so vieler lauter Stimmen zu forschen, stürzte der hühnenhafte Bootsmann auf mich zu mit den in wenig freundlichem Ton gestammelten Worten: „Spring bloß über Bord, de



oben: Der Hamburger Hafen 1908

Mitte: Die Ecke mit dem St. Pauli-Fährhaus; rechts oben die Seewarte.

unten: Der Dampfer „Patricia“, auf dem der Verfasser 1908 anmusterte.



Fußmarsch von 1 Stunde. Wenig begeistert entledigte ich mich solcher Aufträge in Erinnerung an einen ebenso langen wie lauten Abend an Bord, wo in alkoholischer Volksgemeinschaft Matrosen und Heizer in Erinnerung an ihre Militärdienstzeit mit einem Luftgewehr glaubten, ihre Scharfschießübungen in unserem Wohnraum wiederholen zu müssen, unter Anleitung des Heizers Carl, der als ehemaliger Herero-Krieger aus Südwest im Schießen und Trinken die Führung übernahm, womit sich der sonst so würdige 1. Bootsmann nur mit einer Hose bekleidet bauchtanzend einverstanden erklärte. Meine in der Atmosphäre eines pastoralen Elternhauses gewachsenen Vorstellungen von dem erwähnten Beruf entsprachen nicht ganz der Wirklichkeit, wie mir hier zum ersten und durchaus nicht zum letzten Mal zum Bewußtsein kam.

Das Schiff instandgesetzt, holten wir an die Kai und luden Stückgut für Montevideo, Buenos Aires und Rosario, nahmen gleichzeitig Bunkerkohlen für Aus- und Heimreise. Unsere Verpflegung war reichlich, aber nicht zeitgemäß, d. h. die Möglichkeit frischen Proviant (Fleisch, Gemüse) und gute Konserven zu geben in keiner Weise genutzt. Die jahrhundertalten zwangsmäßigen Gewohnheiten der Segelschiffszeit glaubten die bei der deutschen Handelsmarine in führende Stellungen aufgerückten Seeleute beibehalten zu müssen, ohne daß die Notwendigkeit dazu vorlag. Ohne großzügigen Weitblick, Verständnis für Besserung und Fortschritt, Gefühl für die Notwendigkeit der Hebung des Standes, Erkenntnis der Notwendigkeit zur Behebung sozialer Rückstände, haftete der Seemannsstand am Alten, zum eigenen Schaden.

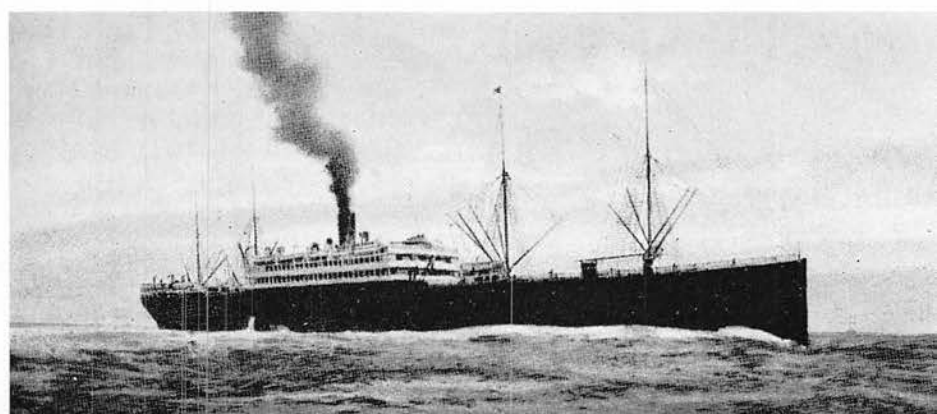
Der Personalbedarf der nach der Reichsgründung schnell anwachsenden deutschen Handelsmarine konnte nicht mehr,

mookt di doot!" Dabei nach außenbords zeigend. Ein kurzer Blick in diese Richtung klärte mich über die weittragenden Folgen meiner seemännischen Tätigkeit auf.

Die von dem entsetzten Bootsmann mir entgegengeschleuderte Prophezeiung bezüglich der Absichten des Allgewaltigen erwies sich jedoch als zu pessimistisch; dem humanistisch gebildeten Neffen eines Kapitäns seiner Rhederei glaubte er durch Großmut noch eine Chance fürs Leben geben zu können. Bald kam die vollzählige Besatzung an Bord. Das Matrosenlogis war an Steuerbord unter der Back, auf der anderen Seite wohnten die Heizer.

Mit den Heizern glaubten die Matrosen nur verkehren zu können, nachdem alle

nüchternen Vorurteile gegen diese Klasse von Menschen durch konzentrierten Alkohol vorher ausgelöscht waren, was mir abends nach Arbeitsschluß die Aufträge einbrachte, für die an Bord gesammelten letzten Seemannspfennige Schnaps von der Veddel zu holen, ein



wie bisher, aus der Küstenbevölkerung gestellt werden; aus allen Teilen des Landes kam der Nachwuchs, und es bot sich jedem jungen Mann mit geringster Schulbildung die Möglichkeit in führende Stellungen aufzurücken.

Die leidige deutsche Uneinigkeit wirkte sich auch bei den sich aus allen Schichten des Volkes rekrutierenden Seefahrern zu deren Nachteil aus. Unserem Volk mangelte im Gegensatz zum englischen das Gefühl für die Bedeutung der Seefahrt und der daraus resultierenden Möglichkeiten, was auch einen Ausdruck fand im geringen Ansehen des Seemannsstandes beim eigenen Volk. „Das deutsche Volk hat die See nicht verstanden“, sagte Tirpitz 1919, nachdem die Engländer ihn bei seiner Verabschiedung aus dem Staatsdienst als den das Schiff verlassenden Lotsen bezeichnet hatten.

An Arbeit auf der „Enterios“ mangelte es nicht, wachweise wurde Tag und Nacht durchgearbeitet. Ein Kap der brasilianischen Küste war das erste, was ich von fremden Erdteilen sah. In Montevideo mußten wir selber die Stückgutladung löschen, die Hafendarbeiter streikten.

Die Millionenstadt Buenos Aires mit ihrem Hafen und Schiffsverkehr verfehlte ihre Wirkung auf mich nicht. Aus allem und jedem fühlte ich noch eine gehörige Portion Romantik heraus, trotz aller technischen Fortschritte in der Welt. Die Windjammer aus aller Herren Länder umgab ein besonderes Fluidum, und sie beflügelten meine Phantasie und Sehnsucht. Hinter uns lag ein ausgedörrter, breiter Gaffelschoner mit einer Ladung Apfelsinen an Deck, mit verwegen aussehenden und gekleideten südlichen Gestalten an Bord, für die die Arbeit im Gegensatz zu uns nur eine gelegentliche Unterbrechung des Nichtstuns zu sein schien. Daß der die Nachtwache im Hafen gehende Jacob Lau von dem längsseits liegenden englischen Frachtdampfer „Voltaire“ aus Liverpool eine große Dose Apfelsinermarmelade besorgte, machte mir alle englischen Schiffe sympathisch.

Von Buenos Aires fuhren wir flußaufwärts nach Rosario, löschten da den Rest der Stückgutladung und luden Getreide, Leinsaat und Salzelle für Hamburg. Die Rückreise verlief ohne besondere Zwischenfälle. Einer Aufforderung, die nächste Reise des Dampfers wieder mitzumachen, kam ich nicht nach, ich wollte erstmal nach Hause und freue mich auch jetzt noch, das getan zu haben! Mit dem letzten Zug kam ich nachts um halb zwölf in Albersdorf an, die Haustür war verschlossen, aber durch die geschlossenen Fensterläden

sah ich aus Vaters Zimmer noch Licht schimmern. Mein Klopfen an die Haustür wurde mit Vaters: „Wer ist da?“ beantwortet. „Hans!“ „Was für'n Hans?“ „Hans Fries“. Die Wiedersehensfreude war umso größer, weil man mich überhaupt nicht erwartet hatte. Von allen schon am Frühstückstisch sitzenden Geschwistern wußte keines von meiner Rückkehr, als ich am nächsten Morgen ins Zimmer trat. Auch Erich war da, hatte also, wie ich, die Schule ohne das Einjährigzeugnis verlassen – zum Kummer der Eltern. Mein Onkel hatte ihm eine Stelle als Schiffsjunge auf einer kleinen Bark besorgt. Mein Vetter und ich brachten ihn an Bord; wir sahen ihn nie wieder. Am 24. April 1909 starb er in Guayaquil am gelben Fieber, wo ich einige Monate später sein Grab besuchte.

Weil die „Undine“ immer noch nicht zurück war, musterte ich im Herbst 1908 nochmals als Junge auf dem 13 424 BRT großen Doppelschrauben-Passagier- und Frachtdampfer „Patricia“ der Hamburg-Amerika-Linie, machte mit dem Schiff 2 Reisen von Hamburg nach New York. Als Logisjunge hatte ich für die 2 Bootsmänner, 2 Zimmerleute und 2 Quartiermaster zu sorgen; das war an sich nicht viel Arbeit auf dem großen, aber unmodernem Schiff, das Passagiere in 3 Klassen und 1000 Zwischendecker nahm, neben vieler Ladung. In Stettin gebaut, war das Schiff als Neubau das größte der damaligen deutschen Handelsmarine gewesen. Kapitän Heinrich Magin war ein bejahrter, weißhaariger, würdiger Mann. Der unteretzte, rothaarige 1. Offizier sah sehr bärbeißig aus, war gegen mich aber sehr freundlich.

In Boulogne sur mer und Plymouth zu Anker gehend, nahmen wir von da Post und Passagiere mit. Die Marconi-Station an Bord war von englischen Beamten besetzt, die Funkentelegraphie steckte noch in den Kinderschuhen. Jede drahtlose Verbindung mit anderen Schiffen wurde den Passagieren an Bord durch Anschlag bekanntgegeben. Die Passagierfahrt auf dem Nordatlantik lief damals auf hohen Touren. Gegen die deutschen 4 Schornsteinschnelldampfer mit Kolbenmaschinen und langjährigen Inhaber des blauen Bandes „Deutschland“ der Hapag, „Kaiser Wilhelm II“, „Kaiser Wilhelm der Große“ und „Kronprinz Wilhelm“ des Norddeutschen Lloyd, hatte die englische Cunard Line die Turbinendampfer „Lusitania“ und „Mauretania“ gebaut, die ein voller Erfolg wurden im Gegensatz zu der gleichzeitig vom Norddeutschen Lloyd mit Kolbenmaschinen in Auftrag gegebenen „Kronprinzessin Cäcilie“.

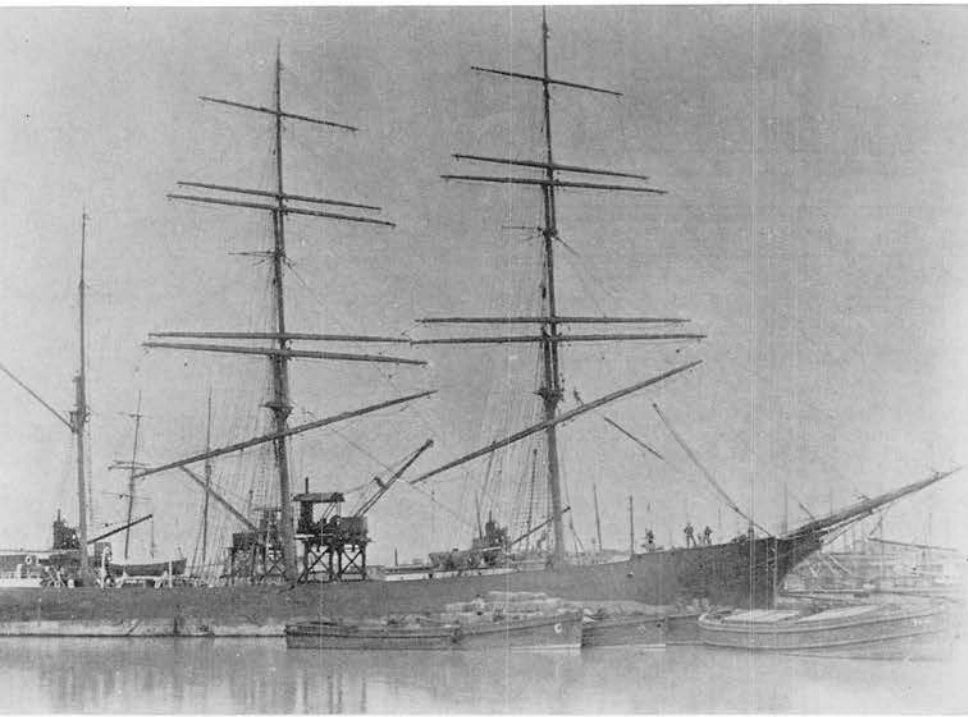
Die „Mauretania“ hat den Schnelligkeits-

rekord auf dem Nordatlantik weit länger innegehabt als irgendein Schiff zuvor. In New York sah man die größten und schnellsten Schiffe aller Nationen. Die amerikanische Handelsflotte war damals aber noch ohne Bedeutung, abgesehen von der Küstenfahrt.

Mit den 1000 Zwischendeckern der „Patricia“ kam aus Osteuropa ein gehöriges Quantum Ungeziefer an Bord, das mir das Leben sehr verleidete. Die Kost an Bord war gut. In New York besuchte ich entfernte Verwandte, – mit wenig Geld in der Tasche – (ich verdiente wie auf der „Enterios“ 15 M im Monat) habe ich damals von den zweifelhaften Reizen der Riesenstadt nicht viel gesehen. Ein von mir mit englischen Brocken um Auskunft gebetener riesiger Policeman im Straßengewimmel schlug mir schmunzelnd auf gut plattdeutsch vor, in dieser Mundart mit ihm zu verhandeln. Es war ein eingewanderter Mecklenburger. Nach der 1. Ausreise wurde ich an Bord in die Offiziersmesse versetzt, was sich als wesentliche Verbesserung in Unterkunft (fast wanzenfrei), Behandlung und Verpflegung erwies. Die Offiziere zeigten wohlwollendes Interesse für ihren Nachwuchs. Als Besucher unserer Offiziersmesse lernte ich damals den 2. Offizier, Hans Lody, eines anderen in New York liegenden Hapag-Dampfers kennen, den berühmten deutschen Spion, der 1914 im Tower in London erschossen wurde. Rückkehrend nach Europa hatten wir fast keine Passagiere an Bord, aber viel Ladung. Die U.S.A. nahmen damals noch fast unbesehen den größten Teil des europäischen Bevölkerungsüberschusses auf. Am 1. 1. 1909 kamen wir von der 2. Reise in Cuxhaven wieder an, erreichten Hamburg aber erst 2 Tage später wegen Nebel. Ich musterte ab und reiste nach Hause.

Die „Undine“ war endlich in Hamburg angekommen und lud Stückgut für Callao in Peru und Guayaquil in Ecuador. Ende Januar 1909 brachte Vater mich an Bord, vom 1. Steuermann Buck begrüßt. Der Ernst des Lebens begann und nahm auf diesem Schiff zuweilen Formen an, von denen ich noch nichts ahnte. Die „Undine“ sollte nie wieder in die Heimat zurückkehren.

An Stelle eines dreckigen, gutmütigen, faulen Deutsch-Chilenen wurde ich als Kajütsjunge eingesetzt und hatte den Vorzug, im Achterschiff neben der Messe eine kleine eigene Kammer zu beziehen, während die übrige Besatzung, mit Ausnahme des Kapitäns und der beiden Steuerleute, im vorderen Deckshaus wohnte. Die „Undine“ war als große Bark mit doppelten Bram- und Royalrahen in den 90er Jahren am Clyde unter dem Namen „Dunfion“ für eine



Die „Undine“ in Callao 1909. Der Mann auf der Fockrah läßt die Größe der Takelage erkennen.

rechts unten: Der größte Teil unserer Besatzung 1909. Der Verfasser sitzend vorletzte Reihe links. Zweite Reihe: 1. Steuermann, Koch, 2. Steuermann. Links neben dem 1. Steuermann stehend mit dem breiten Hut der Segelmacher.

englische Rhederei gebaut. Für den Bau war das Ziel, viel Ladung zu nehmen ausschlaggebend gewesen, nicht schnelle Reisen zu machen. Das Schiff war, wie sich später zu unserem Glück erweisen sollte, sehr solide gebaut. Die nach Havarie bei Kap Horn auf der letzten Reise in Montevideo aufgesetzte neue Takelage war sehr schwer und stark, die Masten bis zum Flaggenknopf aus Stahl, mit doppelten Bram- u. Royalrahen im Fock- u. Großmast. Der Kapitän war nach der letzten Reise von der Rhederei entlassen, sein Nachfolger hatte vorher das Vollschiff „Palmyra“ der Rhederei Laeisz durch Strandung bei Kap Horn verloren. Die gesamte Besatzung war dabei ums Leben gekommen, außer ihm und dem 1. Steuermann, den ich 1927 als Bearbeiter der Gezeitentafel auf der deutschen Seewarte in Hamburg kennen lernte. Der Kapitän war Junggeselle, stammte aus der Mark Brandenburg und hatte nur auf Segelschiffen gefahren. Der 2. Steuermann, Sohn eines Husumer Zollschiffers, kam auch von Laeisz, etwa 28 Jahre alt. Der Koch, Sohn eines Lokomotivführers, ca. 30 Jahre alt, hatte als Schüler seinen Lehrer in der Klasse mit einem Revolver niedergeschossen, fuhr seitdem zur See auf Segelschiffen. Fietje, der Mecklenburger Segelmacher, war, wenn ohne Alkohol, als Seemann nicht zu über treffen, sonst unbrauchbar.

Die eigentliche Heuer des Kapitäns war, soviel ich mal aus einer Unterhaltung an Bord von ihm hörte, recht niedrig, er erhielt aber Prozente von der Fracht. Die Monatsheuern für die Besatzung waren: 1. Steuermann 150 M, 2. Steuer-

mann 120 M, Koch- und Segelmacher, Zimmermann (der Zimmermann hatte etwas höhere Heuer, weil er sich sein eigenes Handwerksgeschirr hielt) und Schmied ca. 80 M, Vollmatrosen 50–60 M, Leichtmatrosen 15–30 M, Jungens 5 M. Wir hatten 10-stündigen Arbeitstag; auf See ging die ganze Besatzung mit wenigen Ausnahmen Wache um Wache und die jeweilige Wache an Deck mußte von 6–18 Uhr arbeiten. Zu jedem größeren Segelmanöver, Wenden und Halsen, wurde die Freiwache mit an Deck geholt ohne Sondervergütung. Die Wohnräume, Aborte p. p. wurden von Jungens und Leichtmatrosen in der Freizeit gesäubert, alle Mahlzeiten wurden während der Freiwache eingenommen und dann auch das Eßgeschirr gesäubert. Kapitän, Steuerleute und Kajütsjunge wohnten im Achterschiff, Koch, Zimmermann, Segelmacher und Schmied in einem Raum des Deckshauses, in einem anderen die Matrosen, Leichtmatrosen und Jungens. Längs den Eisenwänden der Wohnräume des Deckshauses (des Logis) waren hölzerne Kojen je 2 übereinander fest eingebaut, in der Mitte ein Holztisch fest montiert, der Platz für die Hälfte der Bewohner des Raumes bot. Ein Holzspind zum Verstauen des Eßgeschirrs und eins für das Landgangzeug der Seeleute stand zur Verfügung. 2 Holzbänke ohne Lehnen vor dem Tisch und eine Petroleumlampe darüber vervollständigte das Mobilar, für weiteren Komfort mußte die Besatzung selber sorgen. So brachte jeder sein Hab und Gut in einer Seekiste von traditionell festgelegtem Maße mit an Bord, die Kisten standen im Logis als zusätzliche

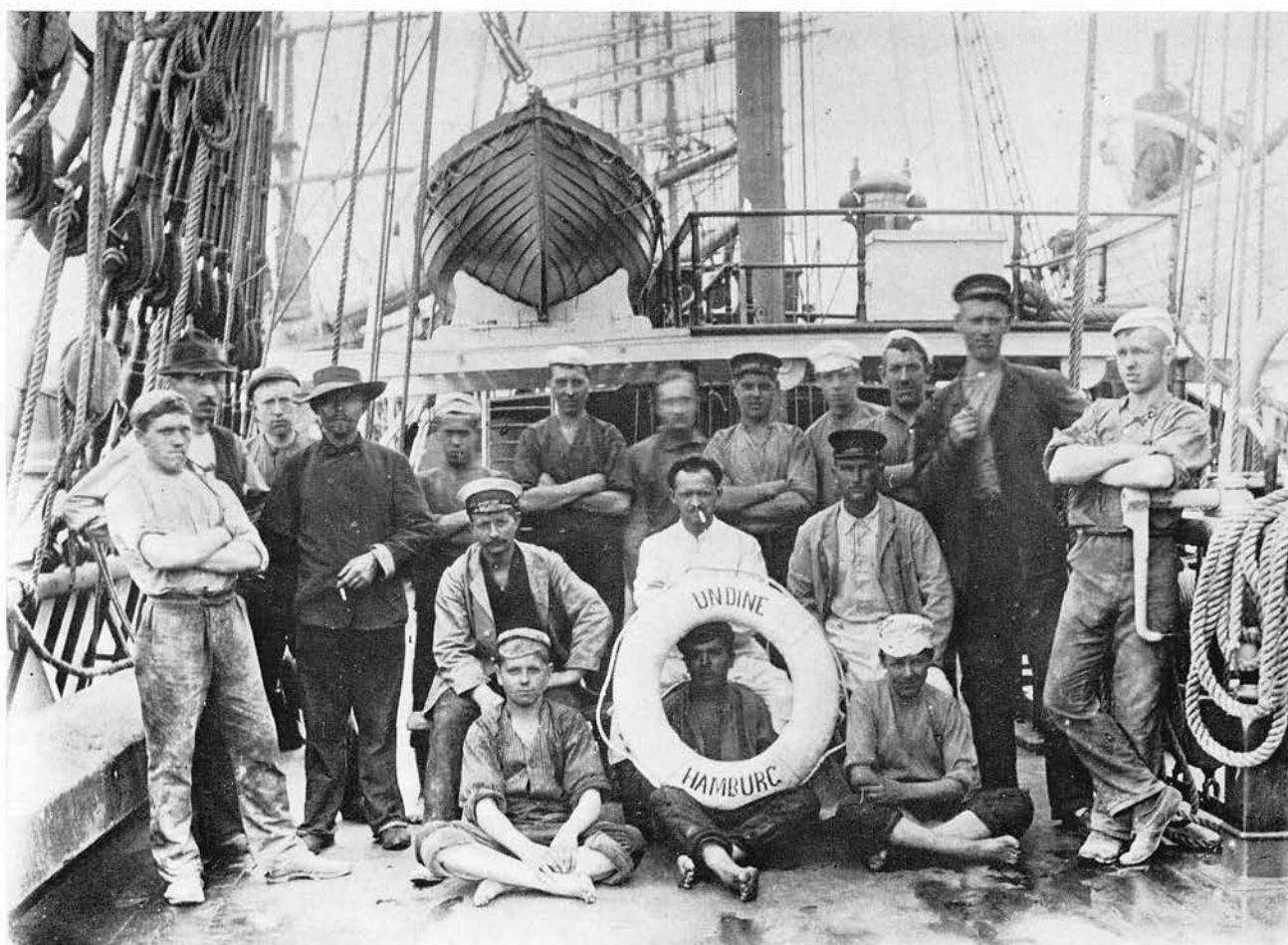
Sitzgelegenheiten vor den Kojen. Für Matratze, Bettzeug und Eßgeschirr hatte jeder selber zu sorgen, das Schiff stellte nur Tee- und Kaffeekeessel und große Blechschüsseln zum Holen des Essens. Das Logis war voll heizbar, aber sofort nach Verlassen des Heimathafens wurde der kleine Eisenofen in Gewahrsam genommen und kam auch während der ganzen Reise nicht wieder zum Vorschein. Durch die vielen Bewohner war der Raum an sich auch schon gewärmt in kühlem Wetter, aber der Mangel an Möglichkeit, das nasse Zeug der ganzen Besatzung bei Kap Horn – wochenlang bei Sturm, Nässe und Kälte – zu trocknen, war sehr übel. Nach heutigen Begriffen ein völlig unmöglicher Zustand, bei dem wir aber doch wohl nicht minder glücklich waren, als es die Menschen jetzt sind. Die Luft im Logis ist ein Thema für sich, vor allem, wenn wegen schlecht Wetter Türen und Bullaugen geschlossen sein mußten. In diesem einen Raum lebten vielleicht 14 Mann ein bis zwei Jahre tagaus tagein, sie schliefen hier, sie aßen, tranken, rauchten, priemten, machten Handarbeiten, spielten und machten Toilette (Waschräume und Gelegenheit gab es nicht an Bord, man wusch sich und sein Zeug in einer Pütz an Deck), hier im Logis hing das schmutzige, oft mal schweißdurchtränkte, dann wieder naßgewordene Arbeits- und Unterzeug, das Ölzeug und die mit Teer, Tran und Talg alle paar Tage geschmierten langen Seestiefel und aus dem Eßspind duftete die oft in mehreren Farben schillernde Margarine, der ach so knappe braune Zucker oder als dessen Ersatz die Melasse und das muffige Hartbrot, selten ohne Maden, Käfer und Würmer, während bei warmem Wetter Scharen von Kakerlaken jeden Winkel und Ritze des Raumes durchwimmeln, überall ihre Visitenkarte hinterlassend. Diesen unzeitgemäßen spartanischen Zuständen war nur mit energischer, disziplinierter Sauberkeit zu begegnen und das wurde auch gemacht in vorbildlicher Weise, wie ich es nirgendwo besser sah, auch nicht bei der Wehrmacht. Für die Sauberhaltung von Körper, Kleidung, Wohnung stand nur die Freizeit und ein Minimum an Wasser zur Verfügung, denn das Seewasser kam nicht in Frage mit seinem hohen Salzgehalt. Die Frischwasser-

tanks der großen Segelschiffe entsprachen etwa dem sparsamen Bedarf der Besatzung für 100 Tage, weiterer Bedarf mußte durch Regen und Schnee gedeckt werden. Die an Deck aufzuschraubende und abzumontierende Frischwasserpumpe befand sich wohlweislich im Gewahrsam der Schiffsleitung, wurde 4.00 morgens angeschlagen und unter Aufsicht des wachhabenden Steuermanns wurde der der Besatzungszahl entsprechende Wasserbedarf in die Kombüse verausgabt. War es 4 Uhr noch dunkel und die Aufmerksamkeit des Wachhabenden mal abgelenkt, dann verschwanden gleich einige Pützen voll Wasser für privaten Verbrauch, was aber mit der Gefahr einer Tracht Prügel verbunden war. Wöchentlich zweimal gab es ein wenig Schwaswasser, solange die für diesen Zweck vorgesehenen großen Holzfässer an Deck nicht von uns während der Freizeit hatten mit Regenwasser gefüllt werden können. Reinigungsgeschirr, Seife und Soda mit Ausnahme von Pützen und Besen zur Sauberhaltung der Wohnräume mußten die Matrosen sich selber mitbringen oder besorgen. Dank der Selbstdisziplin unter der Mannschaft war die Sauberkeit auf den Segelschiffen durchweg vorbildlich. Die von der Mannschaft auf See zu ver-

richtende Arbeit war im Vergleich zu der auf Dampfern allerdings auch nicht immer so schmutzig. Die Möglichkeit, bei gutem Wetter irgendwo in frischer Luft an Deck zu schlafen, wurde natürlich sehr ausgenutzt und war von wesentlichem Vorteil. Die sanitären Anlagen entsprachen dem spartanischen Stil der Wohnräume.

Ein Minimum an Verpflegung auf deutschen Schiffen war in der Speiserolle durch Reichsgesetz festgelegt. Die darin festgelegten Quantitäten waren als solche ausreichend. Für eine Abwechslung im Küchenszettel, Fachausbildung der Köche, Ersatz für verdorbenen Proviant, Entschädigung der Besatzung für vielleicht monatelang verabreichten verdorbenem Proviant u. ä. war aber nichts vorgesehen. Nach der damals gültigen Speiserolle hatte die Schiffsbesatzung keinen Anspruch auf irgendwelche Konserven, Milch, Aufschnitt, Obst, Marmelade, frisches Brot, Kakao, Kuchen, Süßigkeiten usw., die damals für wenig Geld überall zu haben waren und sich an Land auch jeder Mensch tagtäglich als selbstverständlich zu Gemüte führte. Ich habe auf keinem Segelschiff irgendwas an Aufschnitt, Milch, Obst, Kompott, Eiern, Marmelade, Limonade, Kuchen usw. erhalten mit Ausnahme von

Weihnachten, wo wir etwas Aufschnitt und mißratenen selbstgebackenen Kuchen bekamen. Der Wochenspeisezettel war auf See jahraus, jahrein derselbe. Die gesetzlich vorgeschriebenen Mengen an Zucker oder Melasse und Margarine wurden wöchentlich an die Besatzung verausgabt, vom ältesten bzw. respektiertesten Matrosen im Logis verteilt zur beliebigen Weiterverwendung, in alten Zigarettschachteln in der Koje aufbewahrt bei vielleicht 30° und mehr im Schatten und hunderttausenden hungriger Kakerlaken. Auf See 3.30 Uhr schwarzer Kaffee und Hartbrot, 7.30 daselbe und in Wasser gekochte Buchweizengrütze (blauer Heinrich, flog meistens unberührt über Bord) oder Reis oder weiße Bohnen oder dicke Erbsen oder Linsen, vielleicht mit etwas Speck und Zwiebeln darüber. 11.30 wöchentlich 2 mal Erbsensuppe, 2 mal Bohnensuppe, 2 mal süße Suppen (Plummen u. Klüten), 1 mal Graupensuppe und 2 mal Salzfleisch, 2 mal Salzspeck, 2 mal Dosenfleisch, 1 mal Klippfisch mit Sauerkraut oder Salzbohnen oder Dörkkartoffeln, 15.30 schwarzer Kaffee und Hartbrot, 18.00 schwarzer Tee und Hartbrot, evtl. Reste vom Mittag. Frisches Gemüse und Kartoffeln wurden, wenn im Hafen zu haben, für 2–3 Wochen mit-



genommen. Frisches Brot erhielten wir auf See und im Hafen außer Hamburg 2 mal in der Woche für je eine Mahlzeit ausreichend. Zur Vorbeugung von Vitaminmangelkrankheiten (Skorbut, Beri-beri usw.) gab es für diesen Zweck extra hergestellten konzentrierten Zitronensaft (lime juice) mit irgendwelchen Zusätzen, der mit viel Wasser verdünnt und Zucker getrunken werden sollte. Da der uns zugeteilte Zucker ohnehin schon sehr knapp war bzw. auch durch Melasse ersetzt wurde, benutzten wir den scharfen Saft um sonnenabends ohne viel Mühe Tisch, Bänke und Fußboden schön weiß zu scheuern im Logis.

Das Salzfleisch, vor allem der Salzspeck, war in der Regel gut, schillerte aber durch das oft jahrelange Liegen in der scharfen Salpeterlauge in mehreren Farben, die Knochen konnte man zwischen den Fingern zerreiben. Um das Fleisch und den Speck vor Gebrauch auszulaugen, wurde es 12 Stunden vorher in Seewasser gelegt, desgl. die Klippfische.

Daß mir und meinen Kameraden auf unseren Segelschiffsreisen diese Kost trotz ihrer unbedingten Mangelhaftigkeit doch gut bekommen ist, lag wohl an der sonst so gesunden Lebensweise: regelmäßige körperliche Arbeit bis zur Ermüdung in der frischen Seeluft. Ruhrerkrankungen auf der Heimreise der „Helios“ von Lobos de Afuera mit Guano nach London rührten her von

völlig verdorbenem schmutzigen Trinkwasser und ekelerregend verdorbenem Proviant. Auf der 196 Tage langen Ausreise der „Indra“ von Hamburg nach Antofagasta hatten wir so gut wie keine Krankheit trotz vieler Ratten an Bord. Später konstatierte aber ein Zahnarzt an meinen Zähnen die Zeichen von Skorbut.

Mit Ausnahme der ganz großen Dampferreedereien bedienten sich vor dem 1. Weltkrieg die Rheder zur Besatzung ihrer Schiffe der Heuerbaase. Das waren meist alte gerissene ehemalige Kapitäne o. ä., die irgendwo am Hafen ein kümmerliches kleines muffiges Kontor hatten, wo sie die Seeleute annahmen. Früher war mit diesen Institutionen zugleich eine Kneipe und Logishaus verbunden, eventuell auch noch ein Seemannsausrüstungsgeschäft. Wollte man von solchem Heuerbaas eine Stellung auf einem Schiff haben, mußte man sich erstmal bei ihm einquartieren und hatte sehr familiäre Stellung und beste Behandlung, solange man noch über Geld verfügte. War das Geld alle, sorgte der Baas schon dafür, daß man schnell an Bord kam. Von der Reise heimkehrende Schiffe wurden sofort besucht, um die Mannschaft mit der großen Abrechnung nach oft jahrelanger Reise in Quartier zu nehmen; ihr Zeug wurde da gewaschen und geflickt, die Heimkehr des Weitgereisten wurde auf seine Kosten im großen Bekanntenkreis beim Schlaf-

und Heuerbaas gefeiert, der auch die große Abrechnung bereitwillig in Verwahrung nahm und ratenweise je nach Wunsch wieder verausgabte (meist wohl ohne Abrechnung). Notwendige Ergänzungen der persönlichen Ausrüstung für die nächste Reise wurden aus dem Geschäft des Schlaf- und Heuerbaas gegen Barzahlung beschafft, und wenn dann das Geld des einlogierten Seemanns alle war, dann war auf einmal auch eine Stelle auf einem seiner Schiffe zu haben, vorher meist nicht. Bei der Anmusterung auf lange Reise mit einem Segelschiff gab es in der Regel einen Gehaltsvorschuß von 2 Monaten pro Mann, zahlbar, wenn das Schiff von Hamburg auslaufend Cuxhaven passiert hatte. Bei der Anmusterung gab es den Gutschein dafür und das waren dann für einen Vollmatrosen 120 M auf einmal, die man sich in guten Goldstücken auszahlen lassen konnte. Solche Heuer-Vorschüsse wurden damals am Hafen als Bargeld in Zahlung gegeben und genommen, beim Schlaf- und Heuerbaas kriegten die Einlogierer sie wahrscheinlich gar nicht erst in die Hände; alle damit verbundene Mühe wurde dem Seemann gerne abgenommen. Ein späteres Gesetz hinderte die Baase daran, das Geschäft der Stellenvermittlung mit dem einer Kneipe, Logierhaus und Ausrüstung zu verbinden. Ob immer mit Erfolg, mag dahingestellt bleiben.

(Fortsetzung folgt)



Schwieriger Transport

Im Werk Gaarden sollten ein 74 t schwerer Dieselkran und ein 60 t schwerer Diesel-E-Kran ausgetauscht werden. Die zu überwindende Entfernung betrug etwa 450 Meter. Ein Gleisanschluß war nicht vorhanden. Ein Autokran, der die auszutauschenden Kräne auf einen Tieflader hätte setzen können, stand nicht zur Verfügung. So mußten sich die Männer vom Transportbetrieb etwas anderes einfallen lassen.

Die von der Hamburger Bergungsfirma Ulrich Harms bei ähnlich schwierigen Transporten verwendeten „Flexodam“-Behälter boten sich an. „Flexodam“-Behälter sind schlauchförmige, flexible Gebilde aus kautschukgummiertem Nylongewebe. Sie sind fünf Meter lang, haben einen Durchmesser von 60 cm und können bei einem Luftdruck von 0,2 bis 0,3 atü bis zu 300 t heben und transportieren.

Für den Transport der Kräne wurde eine Transportplatte gefertigt und jeweils so vor dem Kranbahnende aufgebockt, daß der Kran herauffahren konnte. Dann wurden „Flexodam“-Behälter unter die Platte geschoben und die Pallen weggenommen. Die Last ruhte also nunmehr ganz auf den zusammengepreßten „Schläuchen“. Weitere „Flexodam“-Behälter wurden vor die Transportplatte gelegt, so daß eine Zugmaschine den Kran zügig an den neuen Standort verfahren konnte.



Kernenergie in der Bundesrepublik

Das auf unserer Werft in Kiel gebaute Kernenergie-Forschungsschiff „Otto Hahn“ ist zweifellos eine der technischen Pionierleistungen der letzten Jahre. Wir haben schon wiederholt über dieses Schiff berichtet; erst im letzten Heft konnten wir melden, daß die „Otto Hahn“ aus dem Stadium der Versuchsfahrten heraus ist und anfängt, Geld einzubringen. Wie kurze Zeit wird es noch dauern, bis Schiffe mit Kernenergieantrieb zum gewohnten Bild in den Häfen gehören?

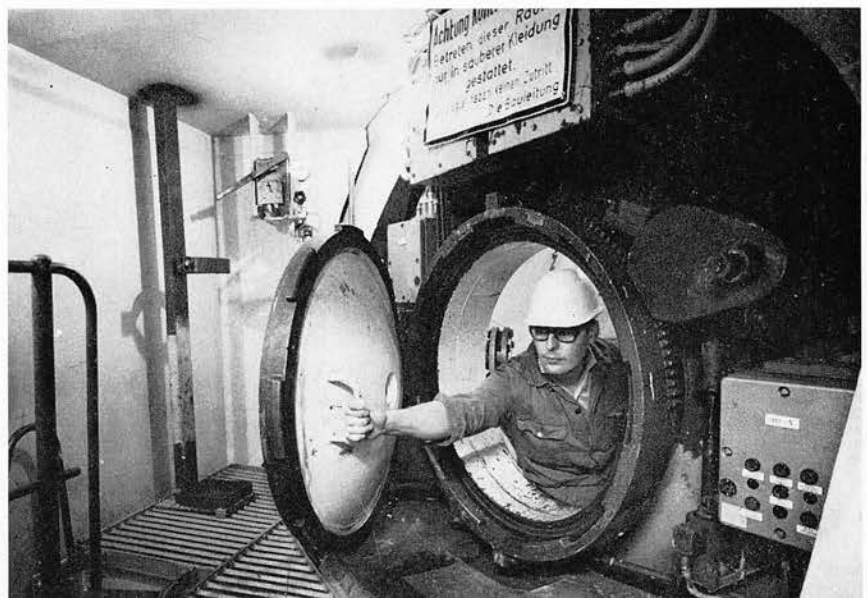
Illusionen? Wie war das doch vor dreißig Jahren? Als Otto Hahn im Rahmen grundlegender Forschungsarbeiten 1938 in Berlin-Dahlem die Kernspaltung nachgewiesen hatte, wer hätte damals wohl die volle Tragweite dieser Entdeckung übersehen? Die älteren Semester unter uns werden sich noch erinnern, wie man damals auf der Hochschule, im

Physikunterricht, die Möglichkeit einer eventuellen kommerziellen Nutzung der Atomkraft in einer fernen Zukunft mit äußerster Vorsicht in Erwägung zu ziehen wagte.

Die kühnsten Träume jener Zeit sind heute bereits Technik von vorgestern.

Wir leben tiefer im Atomzeitalter, als uns im allgemeinen bewußt ist. Diese Zeilen sollen einen kurzen Überblick geben, was sich in der Bundesrepublik da heute tut – und zwar nicht auf See, sondern an Land.

Im Laufe des Jahres 1967 wurden in



oben: NS „Otto Hahn“

rechts: Kugelschleuse im Sicherheitsbehälter

Im Bau befindliche Kernenergie-Kraftwerke

Kernkraftwerk	Typ und Netto-Leistung	Geplante Inbetriebnahme
Karlsruhe	Kompakte Natriumgekühlte Kernreaktoranlage 20 MW	1970
Niederaichbach/Isar	D ₂ O-Reaktor und CO ₂ -Kühlung 100 MW	1971
Stade/Elbe	Druckwasserreaktor 630 MW	1972
Würgassen/Weser	Siedewasserreaktor 640 MW	1972
Biblis/Rhein	Druckwasserreaktor 1145 MW	1974
Brunsbüttel/Elbe	Siedewasserreaktor 770 MW	1974

Deutschland auf rein kommerzieller Basis – ohne jede Staatsbeihilfe – zwei Kernkraftwerke, in Stade und Würgassen, mit einer elektrischen Leistung von 630 und 640 Megawatt von norddeutschen Elektrizitätsversorgungsunternehmen bei der deutschen Industrie in Auftrag gegeben. 1968 konnte die deutsche Reaktorbauindustrie einen ersten Exportauftrag aus Argentinien verbuchen, dem sich 1969 ein zweiter Exporterfolg anschloß mit dem Auftrag zum Bau

eines 300 Megawatt Kernkraftwerkes in der Nähe von Vlissingen in Holland. Die deutsche Industrie hat damit weitgehend Anschluß an die auf diesem Gebiet führenden Länder gefunden, obwohl in der Bundesrepublik die Arbeiten zur Erforschung und friedlichen Nutzung der Kernenergie erst 1955 aufgenommen werden konnten.

Zur Zeit sind in der Bundesrepublik 6 Kernkraftwerke in Betrieb mit einer

elektrischen Gesamt-Nettoleistung von 890 MW. Es sind dies:

- das Kernkraftwerk Kahl/Main mit 15 MW,
- der Mehrzweckforschungsreaktor MZFR in Karlsruhe mit 56 MW,
- das Kernkraftwerk Gundremmingen/Donau mit 237 MW,
- der Hochtemperaturreaktor AVR in Jülich mit 15 MW,
- das Kernkraftwerk Lingen/Ems mit 240 MW,
- das Kernkraftwerk Obrigheim/Neckar mit 237 MW (nach Leistungserhöhung)

Zu diesen werden sich bald weitere 6 Kernkraftwerke gesellen, die sich gegenwärtig im Bau befinden mit einer geplanten elektrischen Gesamt-Nettoleistung von 3305 MW (Siehe Tabelle).

Das auch im Bau befindliche Kernkraftwerk Schleswig-Holstein mit geplantem Standort in Geesthacht/Elbe wurde in dieser Aufstellung nicht gezählt, da der Bau kürzlich gestoppt wurde, weil die Anlage mit Heliumkühlung und Helium-



linke Seite: Druckwasserreaktor Stade im Bau aus der Vogelperspektive. Das Kernkraftwerk wird direkt neben dem schon bestehenden Kraftwerk mit seinen 220 m hohen Abzugsrohren errichtet.

(Foto: Pickenpack, Stade. Freig.-Nr. 14/641)

oben: Hochtemperaturreaktor Jülich

Mitte: Eine „heiße Zelle“ im Brennstoffzellen-Labor des Instituts für Reaktorwerkstoffe der Kernforschungsanlage Jülich GmbH. Blick durch das Abschirmfenster in das innere der strahlengeschützten Zelle. Eine Brennelement-Kugel für einen helium-gekühlten Hochtemperatur-Reaktor wird hier gerade mit dem Manipulator in eine Versuchsapparatur gelegt.

unten: Kraftwerk Lingen/Ems

(Fotos, außer Seite 18, Bundesbildstelle Bonn)

turbine (22 MW) zu dem angebotenen Preis nicht errichtet werden kann.

In der Planung befinden sich weitere 9 Kernkraftwerksprojekte, die zusammen eine elektrische Brutto-Leistung von 6500 MW erzeugen werden. Diese stolze Summe ergibt sich aus den Projekten:

Kernkraftwerk Philippsburg/Rhein

900 MW (1974),

Industriekernkraftwerk der BASF in Ludwigshafen mit 2 Druckwasserreaktoren, die sowohl elektrische Energie als auch Prozeßdampf erzeugen. Leistung 2 mal 600 MW (1975),

Gemeinschaftskernkraftwerk Neckar mit 650 MW

Standort: im mittl. Neckarraum (1975),

Gemeinschaftskernkraftwerk

Bayernwerk/Isar-Amperwerke

800 MW

Standort: Niederaichbach/Isar (1975),

Hochtemperaturreaktor in

Uentrop-Schmehausen

300 MW (1975),

Kernkraftwerk

Kirschgartshausen/Mannheim

850 MW (1976),

Natrium-Schnellbrüter-Kraftwerk

in Weisweiler bei Aachen

Leistung: 300 MW (1976),

Zweites Kernkraftwerk

Philippsburg/Rhein

850 MW (1977/78),

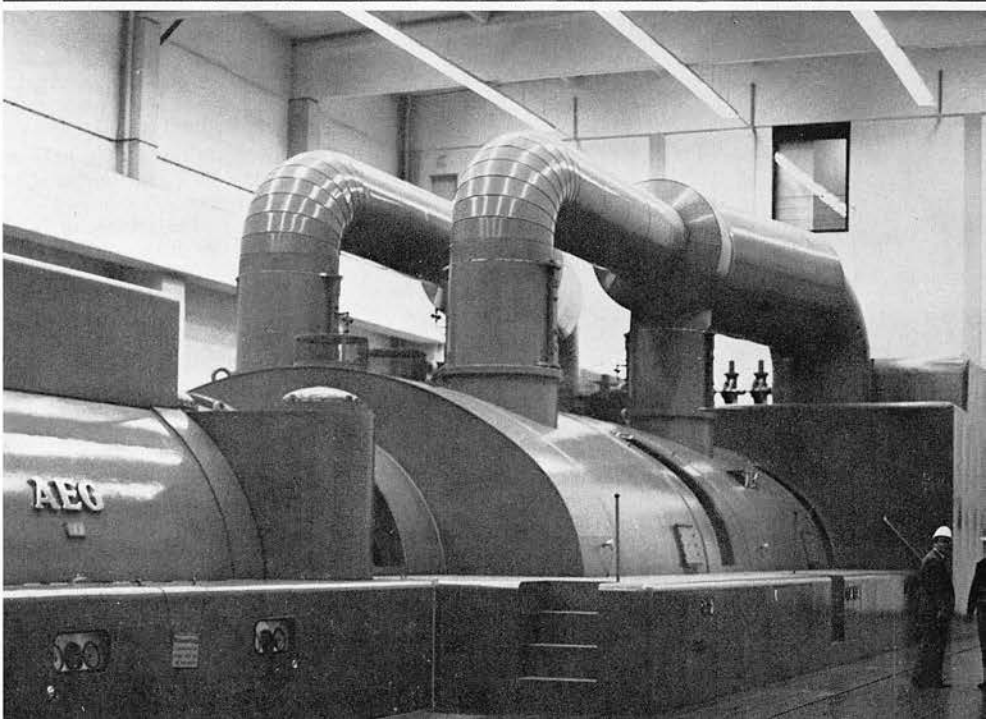
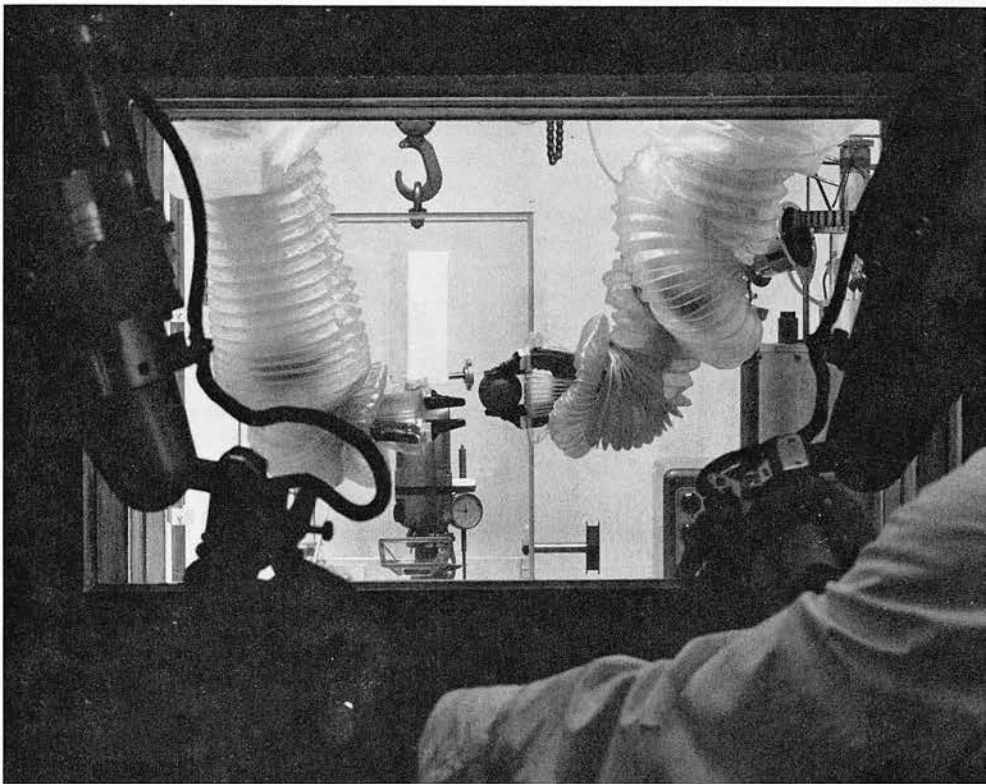
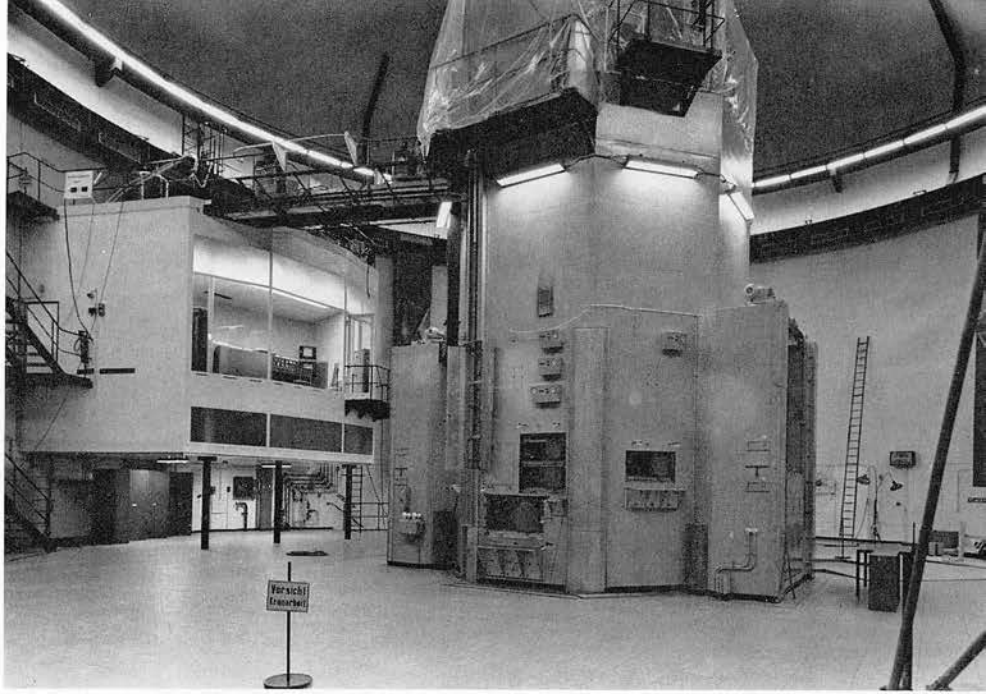
Industriekernkraftwerk

„Hüls“ in Marl

650 MW (1977/78).

Weiterhin sind folgende Standorte für den Bau von Kernkraftwerken im Gespräch: Braisach, Leverkusen, Höchst, Leibstadt, Bielefeld, norddeutscher Raum, Donau-Inn-Isar, Salzgitter, Lingen (Ems).

Für die Bundesrepublik wird erwartet, daß 1980 25 Prozent der installierten Kraftwerksleistung nuklear sein werden.



Wegen ihrer niedrigen arbeitsabhängigen Kosten werden sie einen großen Teil der Grundlast bei der Stromversorgung übernehmen und dadurch einen höheren Beitrag zur Stromerzeugung liefern, so daß der Anteil der Kernkraftwerke an der Elektrizitätsversorgung der Bundesrepublik in 12 Jahren bei über 35 Prozent liegen wird. Danach wird der Anteil an der Elektrizitätsversorgung bei einer nicht verzerrten Wettbewerbssituation voraussichtlich sehr steil ansteigen, so daß wahrscheinlich um das Jahr 2000 etwa 85 Prozent des Strombedarfs der Bundesrepublik aus Kernkraftwerken gedeckt wird.

Bund und Länder haben bis Ende 1968 für die Förderung der Kernforschung und kerntechnischen Entwicklung rund 6,3 Milliarden DM aufgewendet; 1969 betrug der Förderungsbetrag über 1 Milliarde DM, so daß bis Ende 1969 rund 7,3 Milliarden DM aufgewendet wurden. Den überaus größten Teil hiervon, nämlich über 5 Milliarden DM, hat der Bundesminister für wissenschaftliche Forschung zur Verfügung gestellt. Nach Schätzungen werden schon in den 80er Jahren alle öffentlichen Mittel, die seit 1955 in die Kernforschung und -technik investiert wurden, mit Zinseszinsen durch günstigere Strompreise wieder herausgewirtschaftet sein. In Fachkreisen wird die mögliche Einsparung an Stromkosten bis zum Jahr 2000 auf 50 bis 100 Milliarden DM geschätzt. Der

volkswirtschaftliche Ertrag dieser Ausgaben für Wissenschaft und Forschung ist ganz erheblich.

Aus der sich abzeichnenden Entwicklung auf dem Energiemarkt hat die deutsche Industrie bereits Konsequenzen gezogen. Ein Trend zu Kraftwerksblöcken von mehr als 1000 Megawatt hat zur Folge, daß jährlich nur noch wenige Großturbinen bestellt werden. Die beiden Großfirmen der Elektroindustrie, Siemens und AEG-Telefunken, haben sich seit dem 1. April 1969 mit der Gründung der Kraftwerk-Union zusammengeschlossen und ihren Kraftwerksbereich integriert. Hierdurch werden sie rationeller arbeiten können und auf den internationalen Märkten eine stärkere Position haben.

Sichere Versorgung und der Preis des Stroms sind bedeutsame Faktoren für die Industrie. Für die Stahlindustrie und die Chemie ist eine billige Energieversorgung geradezu lebenswichtig. Die chemische Industrie ist mit Abstand der größte industrielle Energiekonsument der Bundesrepublik. Ihr bietet sich nunmehr die Möglichkeit, neben preiswertem Strom den notwendigen Prozeßdampf aus Kernkraftwerken zu beziehen. Die großen Unternehmen der Chemie BASF, Höchst, Bayer und die Chemischen Werke Hüls AG befassen sich mit Plänen zur Errichtung von Mehrzweckkernkraftwerken. Für die chemische In-

dustrie bricht eine neue Epoche in der Energieversorgung an.

Alle 10 Jahre verdoppelt sich der Strombedarf der Welt. Die Technik baut daher immer größere und leistungsfähigere Energieversorgungsanlagen. Zu den „klassischen“ Brennstoffen — Kohle, Erdgas, Öl — kommt die Kernenergie, der ein sprunghafter Anstieg bevorsteht. Sie wird dabei die herkömmlichen Primärenergieträger nicht verdrängen, sondern stellt eine zusätzliche billigere und sichere Energiequelle dar, die sich auf Grund ihrer technischen und wirtschaftlichen Vorteile einen zunehmenden Anteil an der Elektrizitätsversorgung sichern wird.

Aus dieser Entwicklung ergibt sich, daß wir auch in der Elektrizitätsversorgung unmittelbar am Beginn einer Umwälzung stehen, ähnlich der bei der Einführung der Dampfturbine. Das wird auch Folgen für die Elektrizitätswirtschaft haben. Der wirtschaftliche Vorteil der Kernenergie nimmt mit wachsender Blockleistung überproportional zu. Die Elektrizitätswirtschaft ist jedoch in mehrere 100 Unternehmen mit unterschiedlicher Größe aufgesplittert, von denen nur wenige in der Lage sind, die hohen Investitionssummen aufzubringen. Eine Umstrukturierung wird daher notwendig werden, wobei am Ende weniger, aber dafür leistungsfähigere Unternehmen stehen werden.



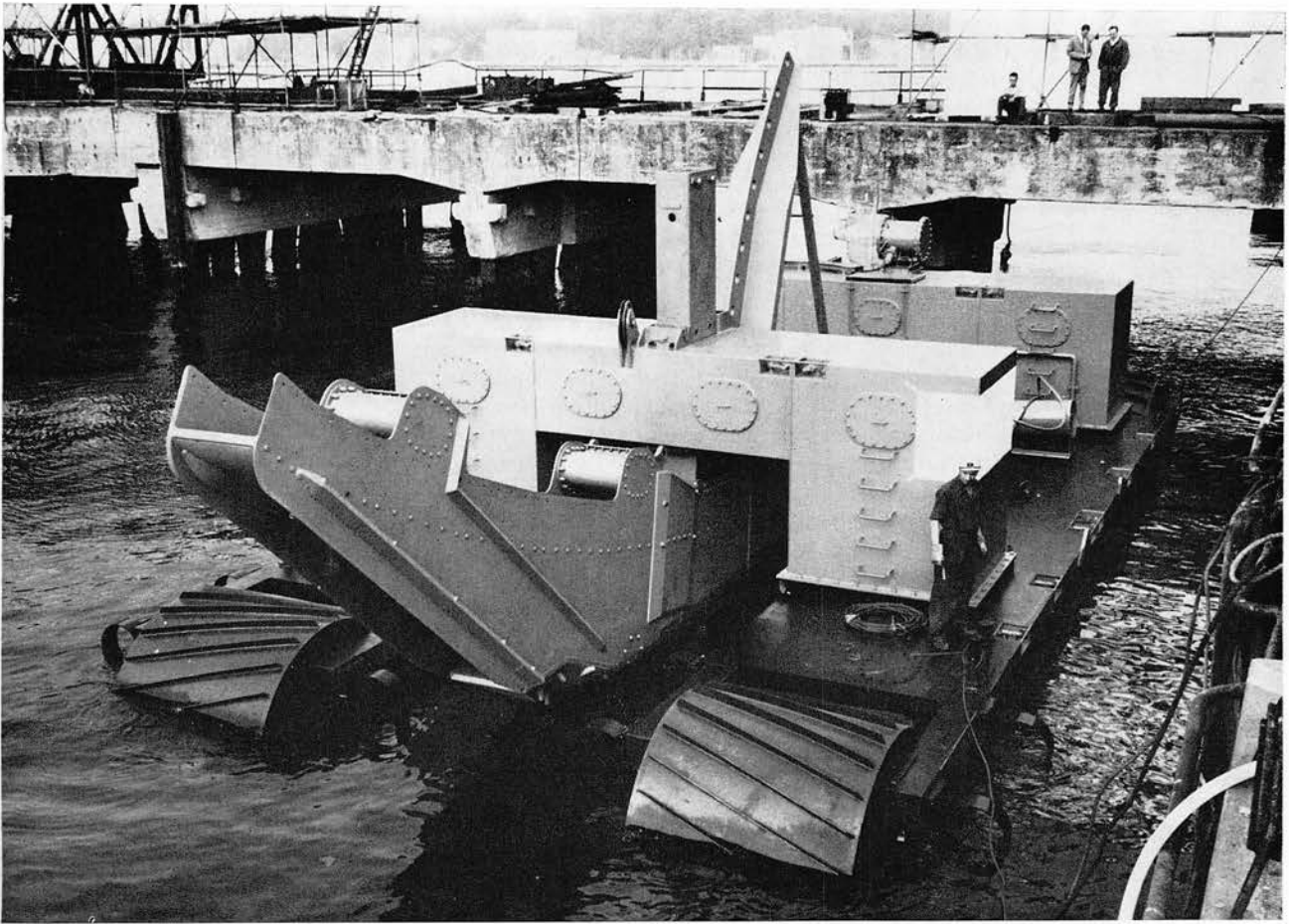
Helmut Hansen zum Gedächtnis

Am 1. Juli 1970 ist der Geschäftsführer der Kieler Howaldtswerke GmbH, der Altgesellschaft unseres Kieler Werkes, Direktor Helmut Hansen, nach kurzer, schwerer Krankheit, wenige Tage vor Vollendung seines 58. Lebensjahres, in einem Kieler Krankenhaus gestorben.

Helmut Hansen wurde am 27. Juli 1912 in Kiel geboren. Er studierte in Kiel, Hamburg und Königsberg und schloß sein Studium mit den Prüfungen zum Diplom-Kaufmann und Justizassessor ab. Von 1937 an war er zunächst als selbständiger Kaufmann in der Schiffsausrüstung und im Reedereigeschäft im Raum von Estland und Danzig tätig.

Am 16. April 1946 trat er als Abteilungsleiter im kaufmännischen Bereich in den seit 1943 von Adolf Westphal selbständig geführten Kieler Werftbetrieb der Howaldtswerke AG ein. Am 11. Februar 1952 wurde ihm Prokura erteilt, und am 3. Juli 1959 erhielt er in Anerkennung seiner Verdienste um den Wiederaufbau der inzwischen als Kieler Howaldtswerke Aktiengesellschaft wieder weltbekannten Werft Generalvollmacht. Am 13. Dezember 1963 wurde er zum stellvertretenden Vorstandsmitglied ernannt. Als die Anlagen der Kieler Werft bei Gründung unseres Unternehmens durch die HDW übernommen wurden, wurde Helmut Hansen mit der Geschäftsführung der Altgesellschaft betraut, zu deren Vorstandsmitglied er am 1. Oktober 1968 ernannt wurde.

Helmut Hansen hat sich während seines langjährigen Wirkens große Verdienste erworben. Hatte er doch nicht nur entscheidenden Anteil am Wiederaufbau des während des Krieges fast völlig zerstörten Kieler Werkes, sondern darüber hinaus auch an seiner Entwicklung zu einer modernen Großschiffswerft. Wegen seiner Erfahrung, seiner Tatkraft und seines ausgeglichenen, freundlichen Wesens war er sowohl bei seinen Mitarbeitern wie auch in Schiffbau- und Schifffahrtskreisen gleichermaßen geschätzt und geachtet.



Spülschlitten mit Spülrohr zum Verlegen von Rohren und Kabeln für Rudolf Harmstorf

Von der Stahlbauabteilung unseres Kieler Werkes wurde am 28. August ein für die Hamburger Firma Rudolf Harmstorf, Wasserbau GmbH, gebauter Spülschlitten mit Spülrohr zum Verlegen von Rohren und Kabeln an den Auftraggeber abgeliefert.

Der Spülschlitten besteht aus einem zweiteiligen, auf Walzen laufenden Ponton und einem unter der vorderen Verbindungstraverse aufgehängten Spülrohr. Der rechteckige Querschnitt des Spülrohres erlaubt, entweder ein Rohr mit einem Durchmesser von 63 cm oder

gleichzeitig zwei Rohre mit je 50 cm Durchmesser zu verlegen. Die Einspültiefe beträgt maximal 3,50 m unter dem Meeresgrund. Verlegt werden Kunststoffrohre, die die erforderliche Elastizität besitzen. Die Führung des Spülrohres erfolgt hydraulisch.

Der Spülschlitten soll in bis zu 30 m tiefen Gewässern eingesetzt werden. Für den Transport zum Einsatz in Binnenseen und Flußläufen kann er zerlegt werden.

Zum Verlegen von Rohren und Kabeln wird der Spülschlitten von einem Ver-

sorgungsschiff über den Grund gezogen, wobei das Versorgungsschiff dem Spülrohr große Druckwassermengen zuführt. Dieses Druckwasser tritt durch zahlreiche an der Vorderseite des Spülrohres angeordnete Düsen aus und lockert den Boden. Bei festen Bodenformationen kann dieser Vorgang durch den Einsatz von im Spülrohr eingebauten Preßluft-rüttlern unterstützt werden. Im selben Arbeitsgang wird das einzuspülende Rohr oder Kabel in die sich bildende Furche verlegt. Die Kontrolle der Verlegung erfolgt durch Überwachungsanlagen auf dem Versorgungsschiff.

Auf dem Wege zur europäischen Staatsbürgerschaft

Seit Oktober 1968 besteht in der Europäischen Gemeinschaft Freizügigkeit für Arbeitnehmer. Seit diesem Datum gewähren die sechs Mitgliedsländer allen Arbeitnehmern und deren Familien wechselseitig das Aufenthaltsrecht. Alle früher bestehenden Reise- und Aufenthaltsbeschränkungen sind aufgehoben. In logischer Fortentwicklung des Aufenthaltsrechts sieht der EWG-Vertrag in seinem Artikel 48 aber auch das Recht

für Arbeitnehmer vor, „nach Beendigung einer Beschäftigung im Hoheitsgebiet eines Mitgliedsstaates zu verbleiben“.

Bei diesem Verbleiberecht kommt es in erster Linie darauf an, dem Arbeitnehmer, der im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedsstaates seinen Wohnsitz erworben hat, das Recht zu sichern, in diesem Hoheitsgebiet zu verbleiben, sobald seine Beschäftigung dort endet,

weil er das Rentenalter erreicht hat oder für dauernd arbeitsunfähig geworden ist. Dieses Verbleiberecht soll auch für die Familienangehörigen gelten. Selbstverständlich müssen für die Gewährung des Verbleiberechts eine Reihe von Voraussetzungen erfüllt sein. Das Europäische Parlament billigte kürzlich in Straßburg einen entsprechenden von der Kommission der Gemeinschaft vorgelegten Entwurf.

Bücher in Luv und Lee

Wer sich für Wirtschaftsgeschichte interessiert, insbesondere für Zusammenhänge, die unser eigenes Unternehmen berühren, dem sei ein Buch empfohlen, das im Rainer Wunderlich Verlag, Tübingen, erschienen ist: „**Es entsteht ein Konzern; Paul Reusch und die GHH.**“ Mehr als es heute üblich und überhaupt möglich ist, war die kurz nach Beginn dieses Jahrhunderts begonnene Zusammenschweißung verschiedener Industriebetriebe zu einem großen, weltbekannten Konzern das Werk eines Mannes. Er hieß Paul Reusch. Wer die Geschichte des Aufbaus des GHH-Konzerns kennen, wer wissen will, wie ein altes und traditionsreiches Familienunternehmen des Ruhrgebiets gegen Ende des ersten Weltkriegs und in den folgenden Jahren zu der dezentralisierten, Unternehmungen im In- und Ausland umfassenden Großform des Konzerns umgeformt wurde, der muß sich mit Paul Reusch befassen, dem Gründer dieses Unternehmens, der das vielgliedrige Ganze mit großer Umsicht und Energie aufbaute und leitete.

Das Buch schildert, wie Paul Reusch, der Freund von Robert Bosch, Oswald Spengler, Oskar von Miller und Theodor Heuss, aus der alten Haniel'schen Gutehoffnungshütte einen großen Konzern aufbaute, vertikal gegliedert von Erz und Kohle bis zum Maschinenbau, Unternehmen von der Nordsee bis zur Donau umfassend.

Reusch wählte die Unternehmen für seinen Konzern nicht zufällig oder willkürlich aus, er nahm nur auf, was sich in seine Konzeption sinnvoll fügte. Auf der von ihm geschaffenen Basis überdauerte der Konzern schwere Krisen und Stürme. Heute ist er – horizontal gegliedert – der größte Lieferant von Investitionsgütern in der Bundesrepublik Deutschland.

Dem Leser bietet sich so ein wichtiges Kapitel deutscher Wirtschaftsgeschichte. Beschrieben werden eine Reihe bedeutender Firmen, Unternehmerpersönlichkeiten und Techniker und immer wieder der erregende Zeithintergrund.

Der Autor, Dr. Erich Maschke, war bis zu seiner Emeritierung Ordentlicher Professor für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte an der Universität Heidelberg.

*

Gedacht für die Seeleute, wenn sie in Übersee an Land schießen, aber nicht minder geeignet für Leute, die in ihrem

Urlaub Seereisen unternehmen und sich kurz und bündig darüber informieren wollen, was in den verschiedensten Häfen der Welt auf sie wartet, ist ein handliches Taschenbuch mit dem Titel „**Landgangsführer in Übersee**“. Dieses soeben vom Verband Deutscher Reeder herausgebrachte Buch will versuchen, ein zuverlässiger Ratgeber zu sein, wie man die meist nur kurze zur Verfügung stehende Zeit in den Häfen sinnvoller und erlebnisreicher gestalten kann. Die Erstauflage mit 10 000 Exemplaren berichtet über Sehens- und Wissenswertes aus 262 überseeischen Häfen in über 90 Ländern. Interessant ist, daß die vorliegenden Informationen anhand eines vom Verband erarbeiteten Fragebogens, der an das Auswärtige Amt, Agenturen und die Seemannsmissionen verteilt wurde, von Seeleuten für Seeleute zusammengestellt wurden: die Verfasser

Das betriebliche Vorschlagswesen ist eine gewinnbringende Sache!

Investieren auch Sie – Ihre Ideen!

sind Kapitän Heinrich Schopper und Funkoffizier Werner Kasputtis.

Das Buch, das bei der seemannsbetreuerischen Arbeit wertvolle Hilfe leisten wird, wird von den Reedereien an Bord aller deutschen Schiffe, die im Überseeverkehr eingesetzt sind, gegeben, wobei jeweils vier Seeleute ein Exemplar in Gebrauch haben werden. Die restlichen Exemplare werden den Bibliotheken der Seemannsmissionen zur Verfügung gestellt.

Es wäre sehr zu wünschen, daß dieses mit seemannischer Sachlichkeit zusammengestellte Buch, in dem kein Wort zuviel steht, wie vom Verband in Aussicht gestellt, für 13,50 DM im Buchhandel erhältlich wäre.

*

In Heft 2/70 unserer Werkzeugzeitung berichtete Hans Georg Prager über „Hubschrauber, fliegende Rettungsboote“. Wer mehr wissen will über das Gebiet der Seenotrettung, zu Wasser und aus der Luft, dem sei Pragers neues Buch empfohlen „**Retter ohne Ruhm**“. Das Buch ist von der ersten bis zur letzten Seite authentisch. Hans Georg Prager

absolvierte sechsmal ein Bordpraktikum auf Seenot-Rettungskreuzern. Auch durch seinen Nebenberuf als Korvettenkapitän der Reserve beim Such- und Rettungsdienst des Marinefliegergeschwaders 5 in Kiel-Holtenau ist er zu einem Urteil berechtigt.

In dem Titel des Buches liegt – gewiß kein Vorwurf, jedoch die Tatsache verborgen, daß die Gewichte der „publicity“ recht ungleich und ungerecht verteilt sind. Es ist ein großes Verdienst des Autors, mit diesem Buch einmal für Ausgleich zu sorgen. Die Materie als solche sowie die unverfälschte Darstellung machen das Buch zu einer ebenso lesenswerten wie spannenden Darstellung des – wie der Untertitel es nennt – „Abenteuers der Seenothilfe“.

Hans Georg Prager, Retter ohne Ruhm. Das Abenteuer der Seenothilfe. 288 Seiten mit 18 Farb- und Schwarzweißfotos auf 16 Kunstdrucktafeln. Gebunden 19,80 DM. Bertelsmann Sachbuchverlag, Gütersloh.

*

Auf eine nunmehr 70jährige Tradition blickt Köhlers Flottenkalender zurück. Nicht immer gleich an inhaltlichem Wert und Reiz, erinnert man sich doch gern an einige besonders gelungene Jahrgänge, seien es die frühen aus der Kaiserzeit, seien es die um 1930 herum, – welcher seebegeisterte Junge hätte sie nicht verschlungen. Wir haben sie gesammelt wie Briefmarken.

Nun ist es gewiß nicht leicht, in den um soviel nüchterner gewordenen Zeiten Schritt zu halten mit der modernen Entwicklung und trotzdem ein solches Jahrbuch auch lesenswert zu gestalten. Der vorliegende Band 1971 scheint erstmalig nach dem Krieg wieder solche Ansprüche zu erfüllen. Die Aufgaben sind heute andere, der Verlag umreißt sie so: „...einen völlig neuen Flottenkalender, der alle alten Zöpfe abschnitt und als höchst aktuelles Informationsorgan nicht Opas Seefahrt predigt, sondern die heutige Welt der Seeschifffahrt fachgerecht so aufzeigt, wie sie wirklich ist. Gerade dadurch gewinnt dieses Jahrbuch für Schifffahrt, Meere und Häfen an Reiz...“

Köhlers Flottenkalender 1971 – Jahrbuch für Schifffahrt und Häfen

240 Seiten mit rd. 80 Beiträgen, 35 Zeichnungen, Skizzen und Rissen, 60 Fotos, z. T. farbig. Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Herford. DM 7,80.

Werkkundliche Fahrt im Sommer 1970

Auch in diesem Jahr startete wieder ein Bus mit Auszubildenden aller Fachrichtungen unseres Kieler Werkes zu einer werkkundlichen Fahrt ins westdeutsche Industriegebiet.

In den folgenden Berichten geben der Maschinenschlosser Wolfgang Heinrich und der Feinblechner Eckhard Saack ihre Eindrücke wieder.

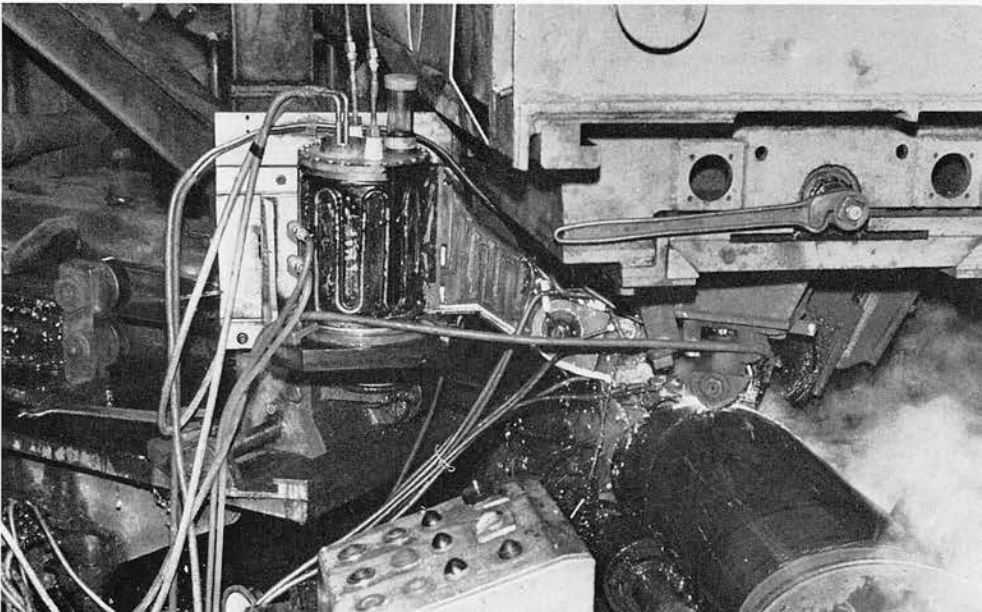
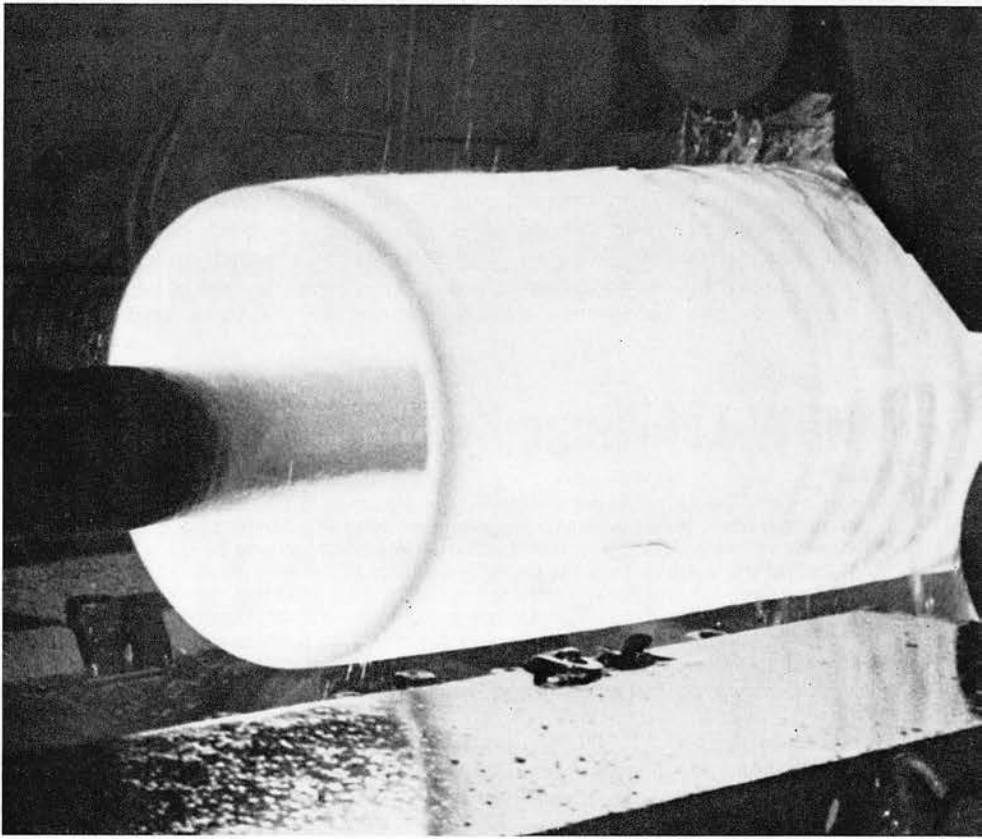
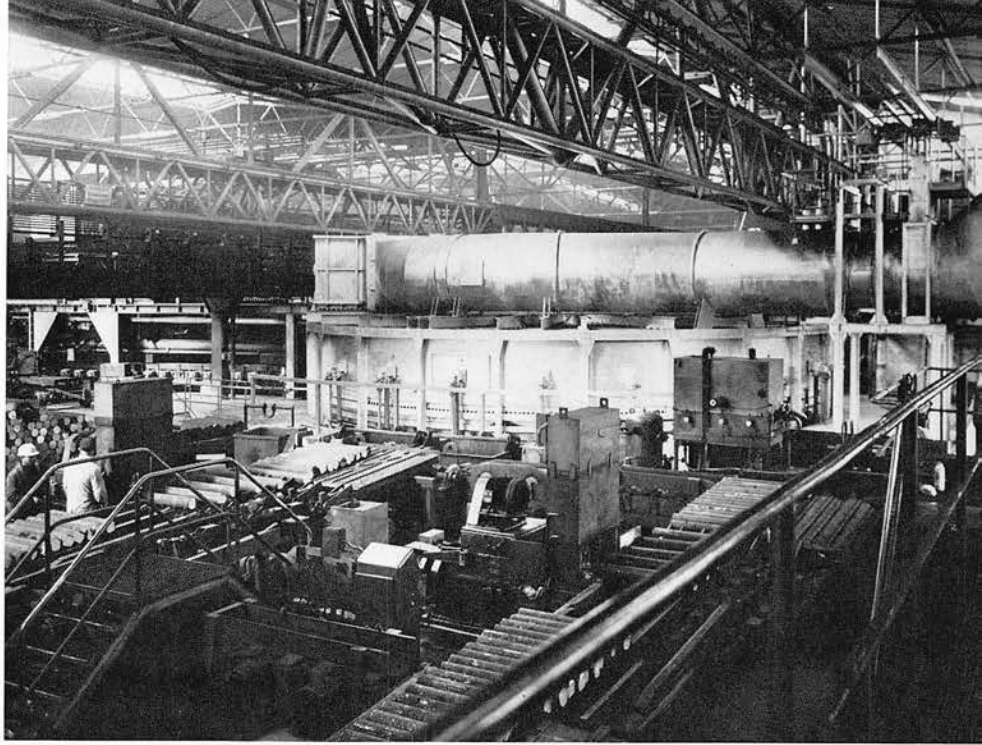
Die Mannesmannröhren-Werke

Der Besuch der Mannesmannröhren-Werke war vielen von uns Lehrlingen ein eindrucksvolles Erlebnis, das wir bestimmt in Erinnerung behalten werden.

Nach dem Empfang wurde uns während eines Vortrages ein Einblick in die Vielseitigkeit der Werke an Hand von Modellen gegeben. Uns wurden die verschiedenen Rohrprofile aus Metall und aus Kunststoff vorgeführt. So konnten wir uns ein Bild über die vielen Verwendungsmöglichkeiten machen, die uns teilweise völlig neu waren.

Anschließend besichtigten wir die längsten Hallen des Werkes, in denen nahtgeschweißte über 80 Meter lange Rohre hergestellt wurden, die dann aber wieder zersägt wurden, um sie transportieren zu können. Uns wurden die Maschinen erklärt, die fließbandartig hintereinander standen. Durch diese Öfen und Walzen liefen die Rohre mit hoher Geschwindigkeit durch, wobei sie immer wieder verformt wurden. Die Beschäftigten dort hatten nur die Aufgabe, die Maschinen instand zu halten und das Material zu prüfen. Das andere lief fast alles automatisch.

Danach besichtigten wir die Hallen, wo nahtlose Rohre hergestellt wurden. Besonders beeindruckend waren die großen Erhitzeröfen mit 25 Meter Durchmesser, in denen die vorgeformten Blöcke auf Rotglut erhitzt wurden, um sie dann leichter mit den anderen Maschinen formen zu können. Eine mächtige 2000-t-Presse, die mit einem Dorn ein Loch in den vorgeformten Block trieb, erregte ebenfalls Aufsehen, zumal die Hydraulik der Maschine in Kiel angefertigt worden ist. Die größte Maschine im Werk wuchtete aus einem rotglühenden zwei Meter langen Eisenblock ein 18 Meter langes Rohr. Die Kraft, die diese Maschine entwickelte, ließ einige



von uns zu Zwergen schrumpfen. Wir besichtigten diese Maschinen noch in kleinerem Format. Diese Maschinenstraßen setzten nur zur Reparatur aus, sonst nie. Alle Posten waren ständig besetzt, denn die Schichten gehen rund um die Uhr.

Zum Abschluß dieses Rundganges wurden uns nach den anstrengenden, aber interessanten Besichtigungen ein zünftiger Schlag Linsensuppe mit Wurst und ein kühles Bier serviert.

Eckhard Saack

Das Berufsausbildungszentrum in Oberhausen

Die diesjährige berufskundliche Fahrt der Lehrlinge der HDW, Werk Kiel, führte in das größte deutsche Industriegebiet, den „Kohlen-Pott“. Besichtigt wurden die Kabelmetall-Werke in Osnabrück, die Hüttenwerke Oberhausen, die ES-Schweißelektrodenfabrik in Neuß und die Mannesmannröhren-Werke in Düsseldorf.

Was uns besonders in den einzelnen Betrieben auffiel, war die monotone Tätigkeit der Arbeiter. In dem einen Werk etwas mehr, in dem anderen etwas weniger. In zwei Betrieben zeigte man

uns die vorbildlich geführten und ausgerüsteten Lehrwerkstätten, und zwar in Oberhausen und Osnabrück. Ich möchte kurz schildern, was wir in Oberhausen sahen.

Ein Berufsausbildungszentrum, aufgebaut nach den modernsten Erkenntnissen auf dem Gebiet der Lehr- und Lernmethoden. Die theoretische und die praktische Ausbildung der Auszubildenden erfolgen parallel. Werkstatt und Schulungsräume befinden sich in einem Gebäude. Für jeden Auszubildenden ist es Pflicht, zweimal in der Woche in einem Trainingsraum unter Aufsicht eines Sportlehrers am Betriebssport teilzunehmen. Der theoretische Unterricht erfolgt in Klassenräumen, in denen einmal der Unterricht durch den Lehrer, ein andermal mit Fernsehgeräten und Gegensprechanlagen erfolgen kann. Ein Lehrer kann also zwei Klassen gleichzeitig unterrichten. Der gesamte Unterricht kann nach Erstellung der Programme voll programmiert durchgeführt werden. Ferner gibt es in diesem Zentrum ein Lernstudio. Jeder Auszubildende hat dort ein Tonbandgerät, durch das ihm allein ein Programm vermittelt wird. Sollte er eine Frage haben, so kann er sie, unabhängig von seinen Klassenkameraden, mit dem

Lehrer besprechen. Für die kaufmännischen Auszubildenden gibt es einen Schreibmaschinensaal und ein Lernbüro mit eigener Telefonanlage. Zum Gebäudekomplex gehört auch ein großer Versammlungsraum, der Hörsaalcharakter hat.

Diese Ausbildungsstätte würde nach heutigen Berechnungen etwa sechs bis acht Millionen DM kosten. Man sollte sich fragen, ob es nicht möglich wäre, auch in Schleswig-Holstein so ein Ausbildungszentrum zu errichten. Denn, wenn unsere Wirtschaft weiterhin nach der konventionellen Methode ausbildet, wird die Bundesrepublik in zehn bis zwanzig Jahren ein Entwicklungsland sein. Ich bin mir darüber im klaren, daß ein Betrieb allein so etwas nicht verwirklichen kann. Aber es gibt ja noch die Industrie- und Handelskammern, die so ein Zentrum errichten könnten.

Im großen und ganzen lohnt es sich, an der Studienreise teilzunehmen. Freizeit und Besichtigung waren harmonisch miteinander verbunden. Am Samstag, dem 23. Mai waren wir nach einer schönen Fahrt durch das Bergische Land gegen 15 Uhr wieder in Kiel.

Wolfgang Heinrich

HDW-Lehrlinge besuchen Hamburger Rathaus und Börse

Unter der Überschrift, die der Hamburger Maschinenschlosser Hans-Joachim Pahl seinem Bericht gab, berichten im folgenden drei unserer jungen Mitarbeiter über ihre Eindrücke bei Besuchen der Hamburger Bürgerschaft und der Hamburger Börse. Während die erste der drei Gruppen von Auszubildenden, die im Herbst ihre Ausbildung beenden und Börse und Bürgerschaft besuchten, Gelegenheit hatte, die Regierungserklärung des Ersten Bürgermeisters der Hansestadt Hamburg Prof. Dr. Weichmann zu hören, erlebte die zweite Gruppe die erste Debatte über die Regierungserklärung.

Um Überschneidungen zu vermeiden, wurden die Beiträge entsprechend gekürzt.

Am Mittwoch, dem 27. Mai 1970 erhielten einige der Lehrlinge, die zum Herbst auslernen, die Möglichkeit, vom Betrieb aus ins Hamburger Rathaus zu gehen.

Vor Beginn der Bürgerschaftssitzung sammelten wir uns in einem der vielen Räume. Dort empfing uns ein wissenschaftlicher Assistent (er selbst betitelte sich so), der uns in die Arbeit und Funktion der Bürgerschaft einführte. Wir bekamen die Möglichkeit, Fragen zu stellen. Was wir durch diesen Herrn erfuhren, war bestimmt für viele neu; oder es wurde wieder aufgefrischt. Gemeinsam sahen wir uns die Tagesordnung an. Als erstes stand die Regierungserklärung auf dem Programm. Es folgten noch viele andere Punkte, die der Sitzung eine Länge bis in die frühen Morgenstunden geben sollten.

Gerade in eine Unterhaltung hinein läu-

tete es. Dies war der erste Aufruf, sich im Sitzungssaal einzufinden. Wir beendeteten das interessante Gespräch und machten uns auf den Weg zum Zuhörerraum.

Wir trafen etwas zu spät ein, denn Bürgermeister Prof. Dr. Weichmann hatte schon mit seiner Regierungserklärung begonnen. Vom Zuschauerraum aus gesehen, saßen die Regierungsparteien (SPD/FDP) rechts und die Opposition (CDU) links.

Mit der Zeit merkt man aber, daß die Luft schlechter wird. Im Zuschauerraum geht es ein und aus. Das ist selbstverständlich. Ich traue keinem zu, von diesen Bänken aus die ganze Sitzung zu verfolgen. Nach der Regierungserklärung verließ ich den Zuhörerraum, um nach Hause zu fahren.

Es war eine gute Idee des Betriebes,

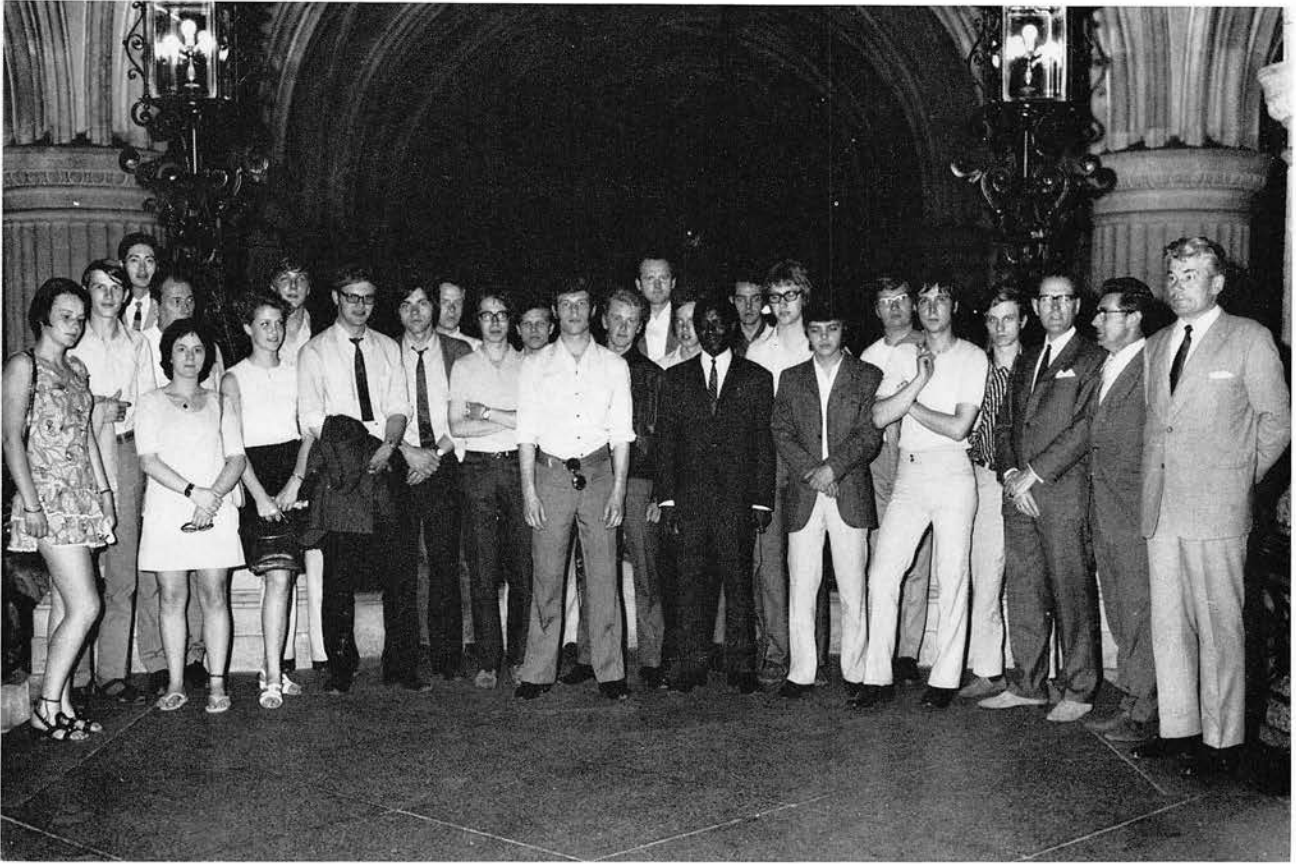
uns ins Hamburger Rathaus zu führen. Ich bin davon überzeugt, daß viele der Lehrlinge, wenn sie nicht vom Betrieb aus diesen Besuch gemacht hätten, nicht aus freien Stücken ins Rathaus gehen würden. Ich glaube, etwas haben wir bestimmt dazugelernt.

Holger Dübel, Möbeltischler

*

Am 10. Juni besuchten HDW-Lehrlinge des letzten Lehrjahres die Hamburger Börse und das Rathaus. Zuerst besuchten wir die im selben Gebäudekomplex gelegene Börse.

Eine junge Dame weihte uns in die „Geheimnisse“ des Börsengeschehens ein. Dies war unbedingt notwendig, denn als Laie wird man schwerlich das hektische Leben in der Börse verstehen können. Kurz zusammengefaßt ist die Börse der Handelsplatz von Wertpapieren. Die Kursmakler stellen hier den amtlichen Börsenkurs fest, der sich nach Angebot (Brief) und Nachfrage (Geld) richtet. Nach der Einführung konnten wir einen Blick von der Tribüne auf das Börsengeschehen werfen. Ich glaube,



wir alle waren vom lauten Treiben der Börsianer beeindruckt. Wir sahen in einen großen Raum, an dessen Längsseiten je sechs „Rednerpulte“ standen. Die waren mit je zwei Kursmaklern besetzt. Es ging da zu wie auf einem „Wochenmarkt“. Die Kursmakler riefen laut, schnell und fast unverständlich die neuesten Börsenkurse aus. Die Börsenmakler standen um die Pulte herum, notierten, liefen zum Kursmakler, schlossen Geschäfte ab oder rannten zu den Telefonen. Wir hielten uns etwa eine halbe Stunde auf der Tribüne auf. Anschließend sahen wir in der Börse noch einen Film über ihre Aufgaben und ihre Bedeutung.

Vor dem Besuch der Bürgerschaft fand im Rathaus eine Diskussion mit einem Mitglied eines der vielen Fachausschüsse statt. Gefragt wurde u. a.: was die Ratsherren verdienen; wie oft Sitzungen stattfinden; wie lange sie durchschnittlich dauern; was man zu tun gedenkt, um dem Bildungsnotstand abzu- helfen usw.

Nach der Diskussion gingen wir fast bis in den letzten Stock des Rathauses, um von oben die Bürgerschaftssitzung zu verfolgen.

Die Debatte in der Bürgerschaft ging um die Regierungserklärung Prof. Weich-

manns. Die CDU fühlte sich veranlaßt, die meines Erachtens arrogante und selbstherrliche Regierungserklärung scharf anzugreifen und zu brandmarken. Hier hielt Jürgen Echternach, linker Flügelmann der CDU, seine große Rede: scharf anklagend, aber niemals ausfallend.

Für mich war diese Debatte sehr interessant.

Nach einer Stunde etwa verließen wir die Bürgerschaft. Ich bin der Meinung, daß diese Form der Lehrlingsausbildung öfter genutzt werden sollte.

Hans-Joachim Pohl,
Maschinenschlosser

*

Anhand eines Modells und eines Films wurde uns die Aufgabe und Bedeutung der Börse erklärt.

Die Börse ist ein Markt für Waren des internationalen Großhandels und für Wertpapiere. Die Güter brauchen nicht in das Börsengebäude mitgeführt zu werden, sondern sie werden bei Angebot und Nachfrage nur nach Gattungen bezeichnet und gehandelt. Um Geschäfte in der Börse zu tilgen, muß ein Antrag

auf Börsenbesuch gestellt werden. Unter Börsenbesuchern versteht man die amtlichen Kursmakler, freie Makler, selbständige Bankiers und Händler und Bankangestellte als Börsenvertreter. Alle, die z. B. Wertpapiere kaufen oder verkaufen wollen und nicht an der Börse als Börsenbesucher zugelassen sind, müssen sich an ihre Bank wenden und diese beauftragen.

Nach der Börsenbesichtigung hatten wir uns ein „kleines kühles Blondes“ verdient, zumal uns an diesem warmen Tag die Bürgerschaftssitzung bevorstand.

Die Bevölkerung wählt alle vier Jahre die Bürgerschaft. Sie besteht aus ca. 120 Abgeordneten, die dann die Senatoren wählen. Diese wiederum bilden den Senat, also die Landesregierung. Der Senat wählt aus seiner Mitte den Präsidenten (Erster Bürgermeister).

Bei dieser Bürgerschaftssitzung am 10. Juni – die Sitzungen finden alle vierzehn Tage statt – gab die Opposition ihre Meinungsäußerungen zur Regierungserklärung des Ersten Bürgermeisters Prof. Dr. Weichmann ab. Es gab stellenweise heftige Debatten und Mißfallenskundgebungen seitens der Regierungsparteien.

Peter Bartolitus,
Maschinenschlosser



Alte Schiffe erzählen

*Ich kenne die Häfen der Erde genau
und jedes der Sieben Meere.
Der Ozean, glaubt mir, ist überall blau
ich schwör' es, bei meiner Ehre.
Der Meermaid kitzelte ich den Bauch,
ich hab' manchen Walfisch gesehen,
und meine Maschine, die spuckte viel Rauch,
doch blieb sie kein einzigmal stehen.
Ich hatte Piraten und Sklaven an Bord,
Käp'ten Kidd schritt über mein Deck;
ich schleppte die teuerste Ladung fort
und oft auch den größten Dreck . . .
Doch los die Leinen zur letzten Fahrt!
Lebt wohl ihr Häfen der Erde.
Flaggt über die Toppen nach Seemannsart
bevor ich verschrottet werde — — —*

Nicht mehr wettbewerbsfähig liege ich hier an meinen Festmachern, die im Laufe der Zeit ebenso vergammelt sind wie ich. Auf ihrer gesamten Länge sind sie besät mit Fleischhaken; keine ungeschützte Hand wagt sie anzufassen. Einzig den nach außen gewölbten Rattenblechen widmet man von Zeit zu Zeit einige Aufmerksamkeit.

Meine Nachbarschaft ist nicht gerade standesgemäß, abgesehen von einem Leidensgenossen, der die Hoffnung nicht aufgegeben hat, daß wenigstens sein immer noch attraktiver Rumpf auf dem Schiffsmarkt zu Buche schlägt. Als dritter im Bunde eine uralte Bark, die hier mit ihren gut 100 Lebensjahren als Werkstattthulk dient. Ansonsten nichts als Abfallschuten und sonstiges Gelichter mit fragwürdigem Stammbaum. Tag um Tag erzählen wir drei uns aus alten Zeiten, genau wie die menschlichen Alten es tun. Immer neue Erinnerungen werden in den Vordergrund gezerrt, wobei uns die Bark als ehemaliger Rekordsegler weit über ist. Gewiß, oft scheint sie es mit der Wahrheit nicht so genau zu nehmen, und wären meine Spanten elastisch, würden sie ihren Gefühlen keinen Zwang auferlegen und sich biegen. Aber was soll's; hier in der verdammten Einsamkeit des Schiffsfriedhofes wird jede Story dankbar aufgegriffen, zumal wir diesem Methusalem, mit unseren 50 bis 60 Jahren Dienst auf dem Meer nichts ähnliches zu bieten haben. Aber nun will ich mich erst mal vorstellen. Mein Name lautet Lloyds Register: „Andromeda“ ex „Clide“. Ich erblickte 1922 an der Tyne das Licht der See und lernte später, in langen Dienstjahren, auch das der Welt kennen.

Es war nicht immer hell um mich, bewahre, zumal ich nicht den Ehrgeiz aufbrachte, etwa an Rekordreisen zwischen Bishop Rock und Ambrose teilzunehmen um danach in irgendeinem Schiffsfahrtsjournal gelobt und gestriegelt zu werden. Ich ließ es immer sutche angehen und sagte mir, wer langsam fährt, kommt auch zum Ziel. Mit meinen neun Meilen war sowieso nicht viel Staat zu machen. Auch wenn die Stoker einen Teufelstanz vor den Feuern aufführten, die zehnte wurde nie erreicht. Die aus allen Hautschattierungen bestehende Crew, die meine Planken drückte, dachte genauso. Lieber ein paar Tage länger in den Spelunken von Newcastle (Australien), dem einstmals bedeutendsten Segelschiffshafen der Welt, von Rio, Frisco oder Hamburg. „Golden klingt und springt die Heuer“ sang man damals noch überall, wo sich das Seemannsvolk ein Stelldichein gab. Der Song: „Und wenn das Geld versoffen ist, dann fahren wir zur See“ trifft nur von Fall zu Fall den Kern. Welcher Schiffsführer fährt schon gern mit einer besoffenen Crew? Wurde notgedrungen ein angetrunkenener Beachcomber an Bord genommen, so nahm ihn Bumbas, der Smarting, erst einmal unter seine Fittiche. Daß diese manchmal brachialen Charakter trugen, ergab sich aus dem Sinn der Sache. Crewwork ist Teamwork, Auflehnen dagegen ist vergebliche Müh! Zumal die Profosse des Decksgewaltigen auch noch ihren Stremel dazu singen konnten. Unser „Alter“, mein Dompteur, dem auch ich gezwungen war unbedingt zu gehorchen und meinen Bug überall dahin zu richten, wohin es dem „Master next God“ gefiel, war zwar kein Guttempler, seine Devise lautete oft: „Besanschot an!“ aber alles zur rechten Zeit. Und er ist gut mit dieser Devise über die Meere gefahren, kaum einen Fall von Subordination gibt es zu berichten.

Unser Liegeplatz? Er kann sich überall in der Welt befinden, wo Schiffe auf ihren Abwrackhenker warten. Das Milieu ist überall das gleiche, ein nach brackigem Wasser duftender Hafenwinkel, gelb bis schmutziggrau, auf ihm und zwischen uns das Treibgut der nahen Hafenstadt. Über uns das ewige Geschrei der Möwen. Sie sind es auch, die unserer Derma das tausendfach gesprenkelte Gepräge geben, dem niemand mehr mit Pütz und Deckwasch-Schlauch zu Leibe zu gehen für nötig hält. Gewiß, auch in meinen Blütejahren wurde damit nicht allzu verschwenderisch umgegangen. Frischwasser war knapp und grüne Seife kostete Geld, wie so vieles andere auch. Sparen, sparen hieß es. Die Vergleichskurve den anderen Schiffen gegenüber durfte sich auf der Reederei nicht in roten Zahlen verlieren. Das nannte man „Hanseatengeist“.

(Bitte nicht mit Himbeergeist oder ähnlichem zu verwechseln!). Der Brücke, des Salons (auf der „Andromeda“ nur eine bessere Focksel) und der Maschine, die ja mein Herz war, wurde etwas großzügiger gedacht. Das alles mußte ja repräsentieren, wenn Mister Bloomfortz, der Makler in Durban, an Bord kam oder Master Krehulala, der schwarze Pilot, uns vor Dakar seine Dienste anbot. Hinterher gab's dann im „Saloon“ einen aus der Repräsentanzbuddel hinter die ausgedörrte afrikanische Binde. Wenn auch midships keinem übertriebenen Reinlichkeitskult gehuldigt wurde, — das konnte ja vorne unter der Back, an den Gemächern des noch hinter Lattenverschlängen sein Leben fristenden Seewolks wieder reingeholt werden. Der große Seewasserteich um uns stand denen vorne ja in unendlichem Maße zur Verfügung. Dann und wann einen Kuttenleckerstrich Süßwasser darüber und die Käfige standen wieder im Hochglanz. Aber nun soll erst einmal unsere Bark zu Wort kommen. Die wird schon ganz quickelich in ihren Leinen. Doch bloß nicht alles für bare Münze nehmen, was sie einem unter den Troyer zu jubeln versucht, vor allem, wenn sie auf ihre Vorfahren zu sprechen kommt! Und damit wird sie bestimmt anfangen, denn sie selbst ist ja man auch erst gute hundert Jahre alt. — —

*

Was man hier von mir noch sieht ist nur ein Schatten von dem, was ich einmal war: eine 1867 auf einer kleinen, soliden Werft in Boston gebaute Bark. Mein Name „Marybo“, den einst Bug und Heck zierte, ist inzwischen verblichen und unleserlich geworden; er ist an sich auch bedeutungslos, da er in keinem Schiffsregister mehr geführt wird. Eine Bark, aus heute noch einwandfreiem Holz, die mit eisernen Sailors so manches Weizenrennen in Rekordzeit fuhr. Nichts war meinem Laderaum heilig, ob es sich um die feinsten Im- und Exportgüter handelte, um Weizen und Kohle von Australien, Salpeter und Guano round Kap Goorn, Petroleum in Fässern von den verschiedensten Ölfeldern an ihre Interessenten — ein ständiger Roundup querbeet durch die endlosen Weiten des Pazifik und Atlantik, bis ins 20. Jahrhundert hinein und alles unter Segel und Wind und dem Song klangvoller Shanties. Eines Tages war dann alles vorbei, wir waren nicht mehr wettbewerbsfähig, die Generation derer, die jetzt im Begriff sind ihr Dasein zu beenden, hatte uns überholt. Der Langlebensfähigkeit von Schiffen war ein Ende gesetzt worden und damit auch dem legendären Traum vom Abenteuer und fernweh, der dem Seemannsberuf anhing. Die voran hastende Zeit hat die Schiffe kurzlebig gemacht. Am Beispiel meiner Nachbarn hier ist das zu ersehen, kaum 50 Jahre alt und schon altes Eisen. Ihre Nachfolger bringen es in der Regel noch auf 15—20 Jahre, dann segnet auch sie das Zeitliche, der Schneidbrenner. Aber das ist nun der Lauf der Welt — SIC TRAN-SIT GLORIA MUNDI — bis aller Ruhm erlischt. Ich erinnere mich noch der Ueberlieferungen meiner Vorfahren. Während die älteren von ihnen noch im Banne des fliegenden Holländers, des Klabautermannes und des Käpten Kidd standen, sich mit Piraten und Slibustiern herumschlugen, huldigten die jüngeren bereits dem Handel mit schwarzem Elfenbein, Petroleum und dem Satan Alkohol. Den oft harten Zügellosigkeiten der Besatzungen wurden härtere Maßnahmen entgegengesetzt. Die neunschwänzige Katze zählte noch zur sanfteren Tortur, sie trat dann und wann auch noch auf meinem Deck in Tätigkeit. Das Kielholen kenne ich nur aus den Erzählungen meiner Vorfahren. Nun, diese Zeiten sind längst dahin, gleich den vielen Segelschiffen aus Holz, von denen weitaus der größte Teil an irgend einer unwirtlichen Küste zerschellte oder in einem Sturm mit Mann und Maus verloren ging. Das waren die damaligen Schiffsfriedhöfe, die überall in der Weite des großen Wassers verstreut liegen. Eine Pen-

sion, wie ich sie hier genieße, war kaum einem Schiff vergönnt. Das wäre meine Geschichte und nun möchte „Andromeda“ weiter erzählen. —

*

Nun, ich trat gewissermaßen in die Fußstapfen der Bark „Marybo“, was sie bisher unter Windeskraft transportierte, bewältigte ich fortan mit meiner dreifachen Expansion, die mich kraft ihrer zwei Feuer und den ausgemergelten Heizern davor durch die Meere schaukelte. Dieselben Häfen wurden angelaufen, dieselbe Ladung ex- und importiert, fast zehn Jahre lang, dann begann meine Maschine asthmatisch zu werden und ich bekam ein Bontje als Zubringerschiff zwischen einem stickig heißen Küstenort und einer Station im Innern des Landes. Die Besatzung wurde gewechselt wie durchgeschwitzte Hemden, dem Sumpffieber und den Moskitos war niemand auf die Dauer gewachsen, da nützten auch die schönsten, zusätzlichen Dollarchens nichts. Dann kam aber noch einmal eine Sternstunde für mich. Mit Ausbruch des zweiten großen Krieges ging es wieder hinaus auf die See. Auf Staatskosten gut erholt fühlte ich mich wie neugeboren und wurde fünf Jahre lang den Anforderungen gerecht, die mir gestellt wurden: Truppentransporte, Convoi, Lazarettenschiff, heute diese Flagge, morgen jene an Stock oder Gaffel, was tat's, Parole war: möglichst überleben! Oft kam ich gerade noch mit einem blauen Auge davon und schlug mich seitwärts in die See. Das Hasenpanier ergreifen für mich immer noch das Beste, zumal ich, wenn ich nicht gerade Truppen an Bord hatte, vollkommen wehr- und waffenlos war. Als der große Orlog dann zu Ende war, gehörte ich wieder zu einem begehrten Artikel an der Schifffahrtbörse aber leider nur noch im „Güternahverkehr“, für die große Fahrt reichte die Puste nicht mehr. Ja, das war mein Leben und morgen vielleicht schon frißt sich der Schneidbrenner in meine Flanken. Doch jetzt soll die „Jütland“, ein im Jahre 1891 von Stapel gelaufener Viehtransporter unsere Unterhaltung beschließen.

*

Ich komme mir euch weitgereisten Abenteurern gegenüber klein und häßlich vor. Mein Aktionsradius war Zeit meines Lebens eng begrenzt, die Anliegerstaaten round the Nord- und Ostsee mit Ochsen, Schweinen, mitunter Pferden zu beliefern war meine Aufgabe; gewissermaßen ein Viehomnibus, der genau seinen Fahrplan innehielt, wenn die Wetterlage mir eben dieses Viehs wegen nicht einen Strich durch die Rechnung machte, denn Schlechtwetter konnten die Vierbeiner genausowenig ab wie mancher Zweibeiner. Auf und unter Deck gewann man den Eindruck, sich auf einem größeren Gutshof zu befinden, die Umgangssprache ähnelte in keiner Weise dem Seemannsjargon und wurde auch nicht durch lockende Shanties gewürzt, diese „Passagiere“ waren nur das Gröhlen eines „Schlachtermax“ gewohnt, wenn sie etwa in Lübeck ihren letzten Weg über die Rampe zum Schafott trotteten. Einmal hatte ich aber auch Ochsen auf der Brücke, sie schunkelten mich bei klarer Nacht auf eine seichte Sandbank im Belt, von der mich zwei Bullen — sprich Schlepper, wieder runterochsen mußten. Auch ich habe mich gut durch zwei Weltkriege gemogelt, wobei ich das große Glück hatte, in beiden „UK“ zu sein und lebe immerhin noch in der Hoffnung, daß aus meinem gepflegten Korpus noch einmal ein Kümo entsteht, auf dem, wenn es in naher oder ferner Zukunft irgendwo vor Anker liegt, der im Stimmbruch befindliche Moses aussingt: „Auf der Back ist alles wohl, Lampen brennen“. R. Jakobeit



Unsere Werftkomödianten machten mit beim „Fest der Nationen 1970“

Zu einem Treffpunkt farbenprächtiger Trachten- und Folkloregruppen aus dem In- und Auslande wurde auch in diesem Jahr, wie 1966, das „Fest der Nationen“ in Finkenwerder. Mitten in den Vorbereitungen verstarb unerwartet der Gründer dieser Idee, Adolf Albershardt sen., Heimatforscher und Spielboos der von Gorch Fock gegründeten „Finkwarder Speeldeel e. V.“

Adolf Albershardt wurde für seine Arbeit im Dienste der Völkerverständigung in den 50er Jahren mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet.

Witwe Dora Albershardt, sowie Sohn Addi, jetziger Spielboos und Leiter des Festes der Nationen, haben das Vermächtnis des Verstorbenen fortzusetzen versucht. Sie kamen zu der Erkenntnis, daß Vater Albershardt unersetzlich sei.

Den geglückten Ablauf des 10 Tage dauernden Festes verdankt Addi Albershardt seinen wenigen Getreuen, die, so wie er, nebenberuflich und ehrenamtlich im Einsatz waren.

Mitveranstalter war außerdem das Deutsche Rote Kreuz in Finkenwerder, dem der Reinerlös aus diesem Fest zugedacht war. Fast alle Widerstände, sogar die Gefahr einer totalen Absage des Festes, brandeten in höchster Not an der löblichen Hilfsbereitschaft des Technischen Hilfswerkes Harburg mit seinen rund 20 Helfern.

Schon im Herbst vergangenen Jahres wurde mit A. Albershardt sen. die Mitwirkung unserer WERFTKOMÖDIANTEN besprochen. Spielboos Werner Dittes hatte konkrete Ideen, als Wanderbühnen-Direktor in den Umzügen wirksam und malerisch seine Komödiantentruppe ins rechte Licht zu setzen. Mit Applaus wurden die 21 Akteure in ihren Theaterkostümen von der Bevölkerung begrüßt. Der selbstgebaute „TESPISKARREN“ veranschaulichte die Gründerjahre der

Neubertschen Theaterpoche, die im Februar 1732 in Hamburg erstmalig in der Fuhrentwiete auftrat.

Die Theaterspielgruppe der HDW hatte darauf folgend mit ihren Hittfelder Speeldeel-Freunden erstmalig ein überfülltes Haus im Theatersaal der Norderschule.

Möge den Komödianten mit ihrem unverwüstlichen Idealismus fernerhin immer ein ausverkauftes Haus beschieden sein. Der moderne Theatersaal der Norderschule mit seiner guten Akustik erfreut sich in steigendem Maße großer Beliebtheit. Die Werftkomödianten stehen beim Erscheinen dieses Blattes schon wieder in den Proben für das Weihnachtsmärchen „Goldmarie und Pechmarie“ für die Kinderaufführungen, welche am 5. und 6. sowie am 12. und 13. Dezember in der Norderschule zur Aufführung kommen.

Treffen von Bayern und Preußen

Echte „Komödienstadt-Atmosphäre“ in Finkenwerder

Nur 500 Hamburger dürfen sich glücklich schätzen, die tiefere Bedeutung des Ausdrucks „Plattdeutscher Komödienstadt“ verdeutlicht bekommen zu haben. Weitere Interessenten mußten aus Platzmangel auf diese Wissensbereicherung verzichten. Der dritte Tag der Veranstaltung „Fest der Nationen“ bewies, daß diese, zunächst unsinnig erscheinende Bezeichnung ihre Berechtigung hat.

Ausgerechnet den neuen Theatersaal der Aula der Norderschule hatte sich Addi Albershardt, Organisator des Festes, in Finkenwerder für das Zusammentreffen von Bayern und Preußen ausgesucht. Und tatsächlich krachte es wenig später in dem Saal, daß sich die Balken bogen. Die Ursache war jedoch nicht eine handfeste Auseinandersetzung zwischen Nord- und Süddeutschen.

Vielmehr boten bayerische Volkstänzer und norddeutsche Laienspieler den zahlreichen Zuschauern kurzweilige Unterhaltung. Dabei waren die ersten Eindrücke alles andere als positiv. Ein Bajuware zu den plattdeutschen Stük-

auch die Mädchen so urwüchsig schreien müssen!

Schon in der Pause nahm die Verbrüderung ihren Anfang. Addi Albershardt war es gelungen, echte „Komödienstadt-Atmosphäre“ in Finkenwerder zu schaffen. Der Musikverein des Ortes unterstützte mit zünftiger Blasmusik dieses Vorhaben. Den Boden für die aufgelockerte Atmosphäre schufen die ersten Akteure des Abends, die „Hittfelder Speeldeel“ mit einem niederdeutschen Stück.

Dann beherrschten die bayerischen Volkstänzer der Gruppe „D'Edelweißer“ die Bühne. Sie verbreiteten „derbe Heimatkultur“, die etwas Herzliches an sich hat. Wie am Vortage auf der Freiluftveranstaltung in Planten und Blumen begeisterten sie mit ihren Darbietungen das Publikum.

Den krönenden Abschluß des niederdeutschen Theaterabends oder „plattdeutschen Komödienstadt“ schufen die einheimischen Laienspieler der Howaldswerke/Deutsche Werft AG, die „Werftkomödianten“. Ihre Aufführung von „Hier geht'e hin, dor geht'e hen“ verriet zuweilen profihafte Brillanz. Wie bei der Hittfelder Speeldeel

spielte auch hier der Leiter der Gruppe die Hauptrolle selbst.

Bei den Hittfeldern bestach Otto Drewes, und bei den Werftkomödianten überzeugte Werner Dittes. Die Laienspieler aus Finkenwerder gestalteten diesen Abend im Rahmen des „Festes der Nationen“ mit großem Geschick. Er klang mit einem geselligen Beisammensein anschließend aus.

Der gestrige Tag brachte für die über 200 in- und ausländischen Teilnehmer die erste große Ruhepause. Während einige Ausflüge unternahmen, holte die Mehrzahl den versäumten Schlaf der letzten Tage nach. Einige hatten seit der Abfahrt aus ihrem Heimatland kein Bett mehr gesehen.

Heute steht den Trachten- und Folkloregruppen jedoch wieder ein umfangreiches Programm bevor, das allerdings überwiegend der Unterhaltung dient. Zunächst unternehmen sie eine Rundfahrt durch den Hamburger Hafen. Im Anschluß daran folgen die offiziellen Empfänge durch den Senat, das Ortsamt Finkenwerder und Bezirksamt Hamburg-Mitte. Mit dem traditionellen Labskaus-Essen soll der Tag ausklingen.

MANFRED SCHRADER



70 von 91 Auszubildenden wollen Facharbeiter werden

Am 1. September wurden von unserem Kieler Werk 92 Jugendliche, darunter ein Praktikant der Fachrichtung Elektrotechnik, zur Ausbildung eingestellt.

Eine dreiundeinhalbjährige Ausbildungszeit haben vor sich:

- 17 Maschinenschlosser,
- 13 Elektromechaniker,
- 2 Werkzeugmacher und
- 8 technische Zeichnerinnen.

Eine dreijährige Ausbildungszeit begannen:

- 3 Betriebsschlosser,
- 3 Bauschlosser,
- 15 Elektroinstallateure,
- 1 Feinblechner,
- 1 Schmelzschweißer,
- 1 Schiffbauer und
- 6 Möbeltischler.

Für eine zweijährige Ausbildung entschieden sich 21 Teilezurichter.

Zur Begrüßung durch Vorstandsmitglied Gerrit Körte und Ausbildungsleiter Ru-

dolf Meyer hatte letzterer wie zu allen wesentlichen Veranstaltungen der Auszubildenden auch die Vertreter der Berufsschulen, der Industrie- und Handelskammer und des Arbeitsamtes eingeladen, um sie den neuen Mitarbeitern unserer Werft und deren Eltern vorzustellen. Kurze Ansprachen der an der Ausbildung beteiligten und eine Besichtigung der Lehrwerkstatt machten die jüngsten Werftangehörigen und ihre Eltern anschließend mit dem ersten Abschnitt der Ausbildung bei uns bekannt.

PERSONALIEN

Peter Deutschländer (KBS-1) und Dieter Groth (KBF) wurden mit Wirkung vom 1. Juli zu Betriebsingenieuren ernannt. Günter Mewes wurde mit Wirkung vom 1. April zum Leiter der Abteilung Maschinenbau-Ausrüstung (HMA) ernannt. Klaus Gössner hat mit Wirkung vom 1. Juli die Leitung der Abteilung Wehrtechnik Hamburg (HMSO) übernommen. Am 11. August wurde Egmont Hoffahrt die Leitung der Abteilung Bilanzen und Berichtswesen (RGB), Günter Schneider die Leitung der Abteilung Geschäftsbuchhaltung (RGH) und Gerd Bartels die Leitung der Abteilung Rechnungsprüfung (RGR) übertragen.

ZITATE

Die Leute, die vom Grundsatz her die Welt verändern, verbessern wollen, sind alle gefährlich. Sie sind im günstigen Falle Narren, im anderen Tyrannen. Uns bleibt nichts übrig, als unsere Welt hinzunehmen, sie in Mosaikarbeit besser zu machen und über vieles zu lachen.

Rolf Spaethen

Investitionen sind nach Durchführung Schicksal – vorher Unternehmenspolitik.

Aus der Werkzeugzeitung
„Unsere Hütte“, Salzgitler

Wenn alle in den Kurven aufpassen würden, müßte man in den Kurven nicht mehr aufpassen.

Stanislaw Jerzy Lec,
polnischer Satiriker

Die zwei größten Erfindungen der Menschheit sind der Buchdruck und das Fernsehen. Der Druck hat den Menschen die Bücher geschenkt, und das Fernsehen erleichtert es ihnen, sie nicht zu lesen.

Ugo Tognazzi,
italienischer Komiker

Ein Kompromiß ist ein Zusammenprall unter Anwendung von Stoßdämpfern.

Maurice Couve de Murville,
französischer Minister

Der Wissende von gestern ist in Gefahr, der Analphabet von morgen zu werden.

Hamburgs Bürgermeister
Prof. Weichmann

Der Fortschritt ist unaufhaltsam. Früher hat man fünf Mottenkugeln für einen Badeanzug gebraucht; jetzt genügt eine Mottenkugel für fünf Badeanzüge.

Micheline Presle,
französische Schauspielerin

Wir mögen die Menschen, die frisch heraus sagen, was sie denken – falls sie das gleiche denken wie wir.

Marc Twain

