

*Treppenhaus des Turbinen-
Fracht- und Fahrgastschiffes
„Heidelberg“ der HAPAG.
Erbauer: Deutsche Werft.*



**WERKZEITUNG
DEUTSCHE WERFT**

Unsere Schiffe von innen

Von Wolfram Claviez

Wenn man als Unbeteiligter mal drei Tage vor einer Probefahrt sich an Bord durch das Gewühl von Menschen, Luftschläuchen, Kabeln und Farbpöten schlängelt und dann kurz darauf das Schiff bei der Ablieferung wiedersieht, kommt man oft aus dem Staunen nicht heraus. Was da so in wenigen Tagen bewältigt wird, das ist enorm. Gewiß gibt es oft Verdruß, wenn sich so zum Schluß die Arbeiten stauen, wenn der Elektriker kommt, nachdem der Maler gerade fertig ist oder der Klempner, wenn der Teppich eben liegt. Aber sehen wir von solchen oft schwer zu vermeidenden kleinen Störungen ab, so wird jeder unvoreingenommene Mensch einer solchen Gemeinschaftsleistung, die aus dem Zusammenwirken so vieler verschiedener Einzelkräfte entstanden ist, aufrichtige Bewunderung zollen. Weitsichtige Planung, geschickte Organisation und großes handwerkliches Können sind ganz elementare Voraussetzungen dafür, daß eine solche Gemeinschaftsarbeit auf Tag und Stunde genau fertig wird.

Das Handwerk hat im Schiffbau eine ganz besondere Tradition. Arbeiten, die an Land noch allemal gut genug sein mögen, können für uns völlig unbrauchbar sein, weil die Dinge ganz anderen Beanspruchungen ausgesetzt sind. Angefangen bei Kreuzknoten, Pahlsteg und zwei halben Schlägen, womit der Seemann seinen Tampen festmacht (im Gegensatz zum Altweiberknoten, der für eine Wäscheleine genügen mag) und aufgehört bei Möbeln, die bei heftigem Seegang nicht nur nicht umfallen, sondern wo sich zur Not noch ein paar Leute dran festhalten können müssen, wenn der Kahn mal ordentlich überholt.

Solche die Ausführung betreffenden Fragen sind uns Werftleuten eigentlich alle geläufig und man braucht gar nicht viel darüber zu reden. Schwieriger wird es bei der Gestaltung, der Architektur der Schiffe. Architectura navalis heißt es; aber ist man überzeugt, es immer mit einer wirklichen Schiffsarchitektur zu tun zu haben, wenn man an Bord ist? Ich habe aus unserem Foto-Archiv mal eine Handvoll Aufnahmen von Innenräumen herausgegriffen, die einen recht guten Querschnitt zeigen durch das, was wir heute bauen, was wir einmal gebaut haben und was wir auf Reparaturschiffen sahen. Man müßte diese Fotos oft und in Ruhe betrachten, wenn man den Fragen, um die es hier geht, näherkommen will. Wenn man sie sich ansieht wie die Fotos einer Illustrierten, sagt man vielleicht „ist das aber gemütlich“ — aber gewonnen ist damit gar nichts.

In der Baukunst gibt es keine Rezepte; es darf keine geben, wenn sie lebendig bleiben will. Wir werden sehen, daß sie dort, wo gedankenlos Formen übernommen werden, langweilig wird. Seien es Formen vergangener Stilepochen oder Formen typischer Landarchitektur, die auf das Schiff übertragen werden. Auf Schiffen kommt es darauf an, nicht nur im Stil der Zeit zu bleiben, sondern, wie schon erwähnt, der Form des Schiffes gerecht zu werden. Dieses letztere ist ein altes Problem. Man kann in der Geschichte des Schiffbaues wunderschön verfolgen, wie oft das Bestreben, stilgerecht zu bauen, in Widerstreit gerät mit den Forderungen des Schiffes und der See. Wir werden uns später einmal mit Schiffen des Mittelalters beschäftigen, der Renaissance und des Barock, wo oft Elemente des Haus- und Festungsbaues mit Türmchen, Dächern usw. auf die Schiffe übernommen wurden, was uns heute recht eigenartig anmutet. Nun, diese Sorgen haben wir nicht mehr, dafür andere. Ein Schiff sollte auch von innen

überall als Schiff zu spüren sein — das ist bei unseren relativ kleinen Schiffen nicht sehr schwer, aber ich möchte doch an verschiedene alte und neuere große Passagierdampfer erinnern, in deren Hallen man sich wie in einem Hotel, aber nicht wie auf See vorkommt. Man imitierte Sachen, die an Bord gar keine Existenzberechtigung haben, Holzbalkendecken, Kamine, die nicht brennen dürfen, und ähnlichen Unsinn, und man tut so etwas heute noch. Echtes Gefühl für Schiffsarchitektur und architektonisch wirklich gute Schiffe trifft man sehr selten. Wohlgerne, ich meine „gut“ jetzt nicht von der rein technischen Seite.

Es gibt wohl nirgends ein Bauwerk, bei dem die Gesetze der Statik und der Wirtschaftlichkeit der freien architektonischen Gestaltung engere Grenzen setzen, als bei einem Schiff. Kein Bauwerk, in dem eine strengere Raumaussnutzung gefordert wird. Oft erleichtert das dem Architekten die Sache. Es ist viel schwerer, etwas Anständiges zu gestalten, wo man jede Freiheit hat.

Aber betrachten wir unsere Bilder. Die Abbildungen 1 und 2 zeigen zwei komfortable Interieurs unserer „Patria“, die Staatszimmer, die einen Eindruck geben von der Großzügigkeit und Eleganz, mit der dieses Schiff eingerichtet war. Abb. 3 und 4 zeigen zwei Fahrgastkammern von Neubauten der letzten Zeit. Eines fällt sofort ins Auge, wenn wir diese Räume miteinander vergleichen: Welche Vorliebe man noch vor fünfzehn Jahren für markante Einrahmungen hatte. Mit breiten Profilleisten wurden die Wände umrahmt, die Türen eingefast, die Fenster betont, wogegen wir heute versuchen, Ruhe und Einheitlichkeit in unsere Räume zu bekommen. Ganz ist der Kult, der mit den Profilleisten getrieben wurde, zwar immer noch nicht überwunden, aber wenn man lediglich eine unaufdringliche Wandgliederung erreichen will, wie es in dem Raum auf Bild Nr. 4 in ganz dezenter Weise gelungen ist, ist nichts dagegen zu sagen. Mißglückt ist das hingegen in den Räumen, die die Fotos 5 und 6 zeigen.

Ein Haus an Land hat eine andere Grundform als ein „Haus auf See“, wie man das Schiff einmal nennen könnte, um das Gemeinsame zu betonen, das beide haben. Das Gemeinsame ist, daß Haus und Schiff dem Menschen Lebensraum bieten und eingeteilt sind in Zimmer und Kammern, und diese wieder mit Möbeln mehr oder weniger angefüllt sind, deren Größenordnung den Maßen des Menschen entspricht. Beim Haus haben wir es mit einem Gebilde zu tun, das fest an Land steht und dessen Grundstruktur der Quader ist mit parallelen und rechtwinklig zueinander liegenden Wänden, Decken und Böden. Daß es zu jeder Zeit Ausnahmen gab, von der Barockkirche bis zu jenem eigenartigen Palacio Güell in Barcelona oder den aus den Felsen wachsenden Wohnstätten Frank Lloyd Wrights, soll uns hier nicht weiter interessieren. Nehmen wir einen Wolkenkratzer, da haben wir das, was ich zeigen will, in reinsten Form. Dieser Grundstruktur des Kubus oder Quaders entsprechend sind auch die Zimmer von gleicher Form, und nichts anderes ist letzten Endes ein Schrank, ein Schreibtisch, eine Zigarrenkiste; es sind rectangulare Behälter verschiedener Größe. Anders ein Schiff. Ein Schiff soll fahren, also ist es an den Enden angespitzt. Das Wasser muß von den Decks ablaufen, also sind die Decks gewölbt usw. So ergibt sich, daß selbst im Bereich des parallelen Mittelschiffs nur in den seltensten Fällen ein kubischer Raum zustande kommt. Dem muß unbedingt Rechnung getragen werden, und wenn man mit Profilen eine Wand gliedert und dabei

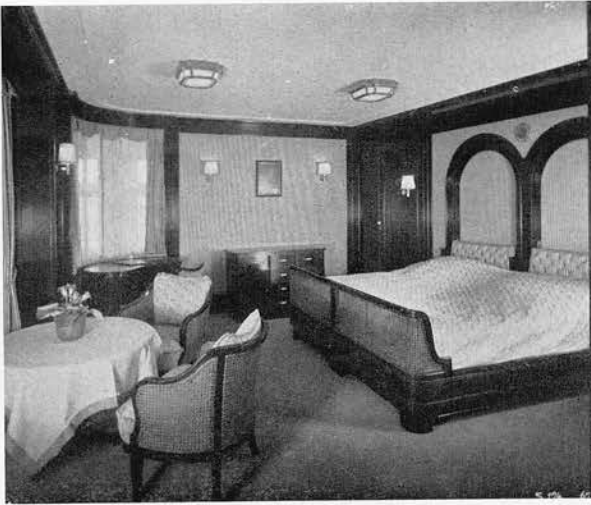


Abb. 1



Abb. 2

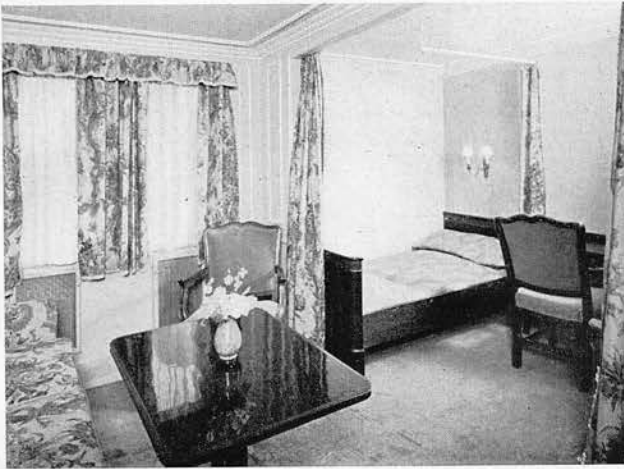


Abb. 3



Abb. 4



Abb. 5



Abb. 6

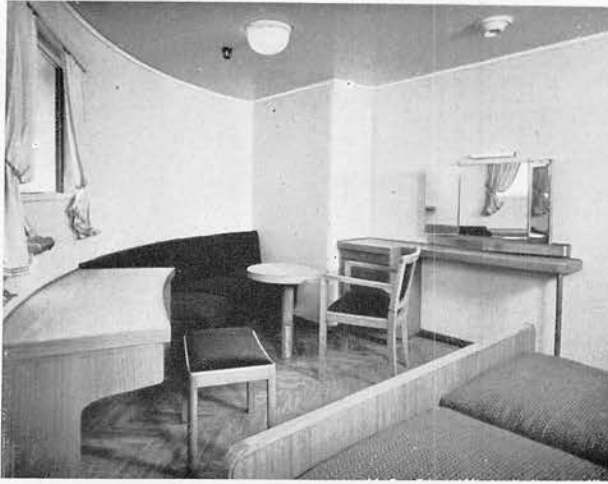


Abb. 7

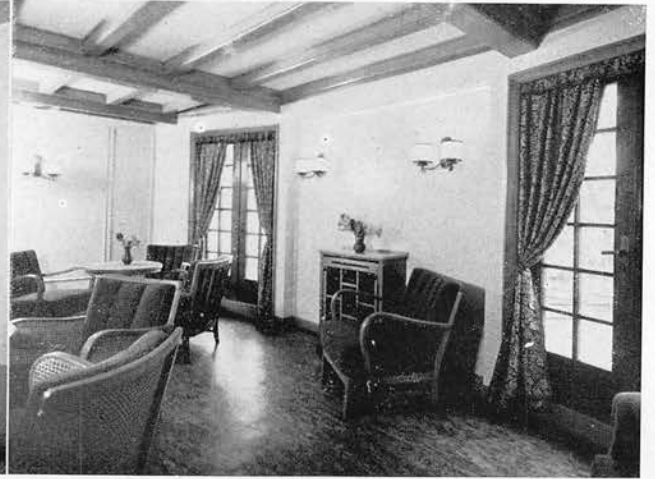


Abb. 8

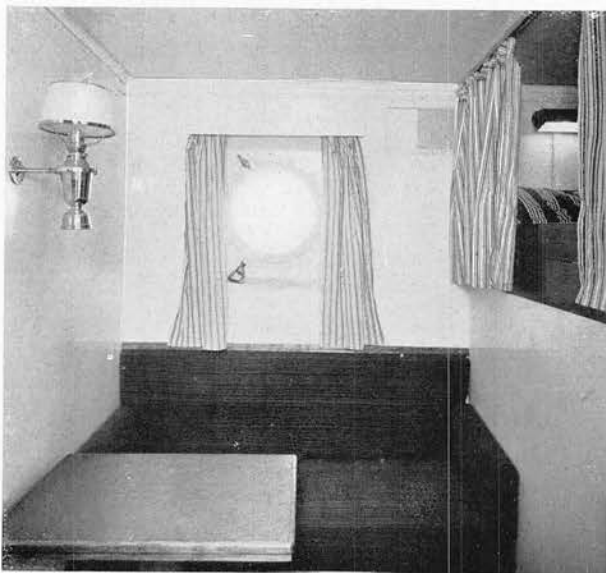


Abb. 9

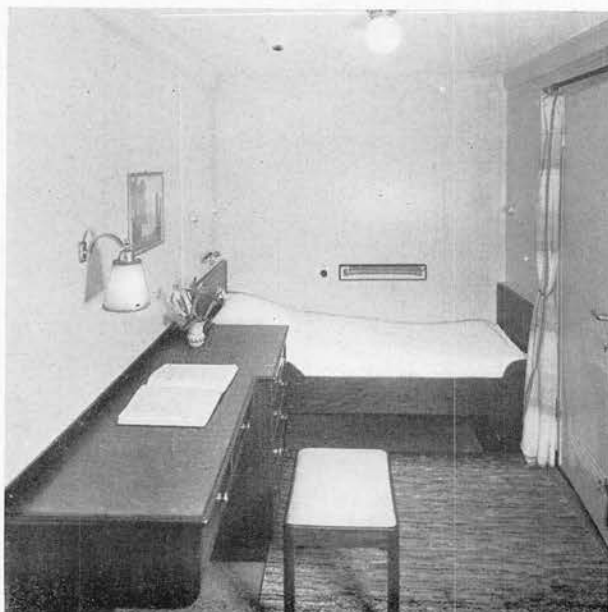


Abb. 10

ein notwendigerweise horizontal stehendes Sitzmöbel überschneidet, oder bei ansteigender Decke und Fußboden horizontal die Gardinen aufhängt, so gerät man doch wohl in ziemliche Konflikte. Ebenso wird man ein unbehagliches Gefühl nicht los, wenn man Schränke auf zwei kurze und zwei lange Beine stellt, statt sie einzubauen. Diese Schränke sind ja auch an ihren Platz gebunden; man kann sie nirgendwoanders hinstellen.

Wie wohltuend ist so eine einfache, den Bordverhältnissen in jeder Weise gerecht werdende Lösung einer Eckkammer in Abb. 7, und wie wenig überzeugend ist so eine Balkendecke in Abb. 8; die glaubt einem kein Mensch. Warum soll man nicht Deckbalken und Unterzüge verkleiden, wenn sie einen stören; man soll jedoch nicht falsche Tatsachen vortäuschen. Diese Gutshausdecke paßt sehr schlecht zu der eisernen Ladewinde, die man durch die Glastür an Deck stehen sieht. Nicht nur an Deck, sondern auch im Salon sollte man sich der Besonderheit des schönen sicheren Schiffes bewußt bleiben. Werk- und Materialgerechtigkeit ist überhaupt ein Kapitel, über das man Bücher schreiben könnte. Da sieht man Kunststoffplatten mit Holzmaserung, Wandleuchten mit imitierten Kerzen und ähnliche Phantasielosigkeit. Anständig und ohne Pfusch ist da die schlichte Ein-Mann-Kammer Nr. 9 mit der schönen Messinglampe, die keine Schnapsidee, sondern eine echte Petroleumlampe ist für den Fall, daß mal das Licht ausfällt. Etwas anspruchsvoller, doch ebenso einfach im Stil ist die Fahrgastkammer Nr. 10. Ich gehe absichtlich so bis in die Details, um zu zeigen, wie schwer es ist, eine Sache zu machen, die aus einem Guß ist.

Das war das Großartige in den verschiedenen Epochen der Vergangenheit, der Gotik, des Barock: Man spürte das gleiche Stilgefühl von der Kathedrale bis zum Türdrücker des einfachen Hauses. Und heute?

Wir kennen heute viel zu viel. Wir können uns nach Belieben Anregung bei dem Primitiven, bei den Chinesen, bei den modernsten Amerikanern suchen, — klar, daß es immer schwerer wird, zu einem harmonischen und organisch gewachsenen Stilgefühl zu kommen.

Abb. 11 zeigt einen Raum, den ausschließlich die dort auszuübenden Funktionen, nämlich das Schiff zu steuern, bestimmt haben. Hier ist alles klar und übersichtlich, und man sieht nichts, was nicht unbedingte Daseinsberechtigung hat. Ebenso ist der Waschraum Bild 12 sehr gut. Er muß so tadellos sein, damit die schöne Wohnkammer daneben seine unmittelbare Nähe vertragen kann (Abb. 13). In Abb. 14 und 15 sehen wir

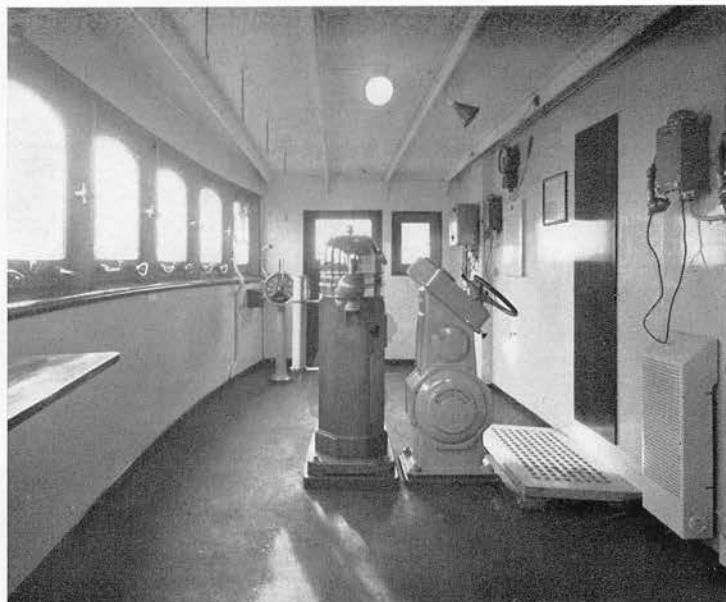


Abb. 11



Abb. 12



Abb. 13



Abb. 14



Abb. 15



Abb. 16

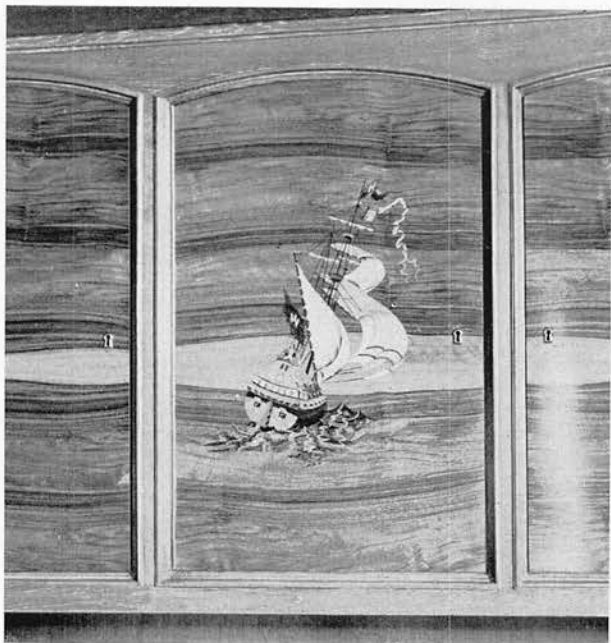


Abb. 17

zwei Kammern verschiedener Schiffe, die in ihrer Aufteilung sehr sympatisch sind. Nr. 15 auffallend durch ihre großen Fenster, die trotz ihrer Größe wirkliche

Schiffsfenster sind. Sie haben sich bereits in Orkanen bewährt. Abb. 16 zeigt mal einen ganz in dunklem Holz gehaltenen Raum, zu dessen Charakter die alten Stiche an den Wänden gut passen.

Das letzte Foto zeigt eine Arbeit, die deshalb diskutiert werden muß, weil sie stationär ist und nicht weggehängt werden kann, wenn sie einem mißfällt. Über Intarsien auf derart lebhaft gemasertem Grund wie hier kann man geteilter Meinung sein. Aber vielleicht sparen wir uns auch dieses Thema für ein anderes Mal auf, nämlich inwieweit sich die interessante natürliche, zufällige Struktur einer Werkstoffoberfläche mit der gewollten Struktur eines Kunstwerkes vertragen — hier tun sie es jedenfalls nicht.

All das, was ich versucht habe zum Ausdruck zu bringen, soll weniger eine Kritik sein, als eine Anregung, zu neuen und sinnvollen Lösungen zu gelangen. All diese kleinen Fragen sind ebenso wichtig wie die große Frage der quantitativen Leistungsfähigkeit unserer Werft, die einmal ihre obere Grenze erreichen wird; so gewiß, wie der 100-m-Läufer den Weltrekord eines Tages nicht mehr unter eine erreichte Bestzeit drücken können wird. Die hier angeschnittenen Probleme sind immer aktuell, und daran ändert sich nichts, wenn man in einigen Jahrzehnten ganz anders bauen wird. Das ist das Recht jeder neuen Generation, die Dinge immer neu und anders zu sehen, und wenn sie das eines Tages nicht mehr tut, dann ist es zu Ende mit der lebendigen geistigen Kraft eines Volkes.

Über sinnvolle Gestaltung und Fertigung

Bei der Durchsicht alter Werkzeitzungen stieß ich ab und zu auf ein Thema, das bisher nur ganz versteckt behandelt wurde und doch von großer Bedeutung ist. Es handelt sich um die „Industrielle Formgebung“, von der in letzter Zeit in Ausstellungen und Zeitschriften viel zu sehen und zu lesen war. Ich glaube, dieses Thema ist wichtig genug, sowohl für jeden einzelnen als auch für jedes Unternehmen, um einmal näher betrachtet zu werden. Es greift tiefer in unser Dasein, als wir im ersten Augenblick zu erfassen vermögen.

Die Industrialisierung erforderte in der Herstellung der Erzeugnisse eine Umstellung in der Auffassung über deren Formen. Je mehr nun diese unbekannten Formen in Erscheinung traten, machte sich eine Gegenbewegung bemerkbar, die den Wunsch nach Erhaltung der bisher bekannten und gültigen Formen vertrat. Dieser Wunsch entsprach dem größten Teil der Konsumenten, und die Industrie stellte sich darauf ein. So wurden bisher handwerklich hergestellte Erzeugnisse mit der Maschine nachgemacht, mit dem Unterschied, daß sie viel billiger waren. Dies kam dem Bedürfnis der breiten Massen entgegen, den gleichen Prunk entfalten zu können, wie es bisher nur wenigen vergönnt war. Daß nun die Proportionen der Wohnungen aus den Fugen gerieten, wurde nicht überlegt. Vieles konnte die Maschine nun herstellen, was die Vergangenheit in den verschiedenen Epochen kraft ihrer eigenen Phantasie geschaffen hatte. Was aus dieser Entwicklung geworden ist, wird uns heute noch allzuoft demonstriert.

Im Anfang unseres Jahrhunderts traten nun Männer auf, die gegen diese Entwicklung Front machten. Architekten, Unternehmer, Lehrer, Künstler waren es, die sich zusammenschlossen und deren Ideen die ganze Welt erobert haben. An dieser Stelle will ich vier Punkte anführen, die ich mir mal aus einem Katalog abgeschrieben habe und die sehr klar zum Ausdruck bringen, mit welchen Gedanken sich diese Leute befaßt haben und die heute ebenso gültig sind:

Die Erzeugnisse der modernen Industrie sollen so gestaltet sein, daß sie dem Wesen der industriellen Herstellung und den Anforderungen des modernen täglichen Lebens entsprechen, ohne die nur hinderliche Nachahmung einer Handarbeit zu versuchen.

Die moderne Industrie und der Handel sollen die Verbraucher mit Erzeugnissen einwandfreier Qualität versorgen, um so die zuverlässige Arbeit des Handwerkers und seiner Zunft zu ersetzen.

Neue technische Möglichkeiten bringen auch neue Schönheitsbegriffe mit sich, die neben der großen abendländischen Tradition der klassischen Formenwelt als unabhängig und gleichwertig anerkannt werden sollen.

Die ständige Ausweitung der Forschung und der Erkenntnisse, die zu einer immer umfassenderen Betrachtungsweise des Menschen und seiner Arbeit führt, soll sich auch in einer weniger engstirnigen Formgestaltung ausdrücken.

Ich glaube, diese Sätze zeigen auch, wie umfassend dieses Gebiet ist. Ob es sich um Möbel handelt oder sonstige Gebrauchsgegenstände, ob es die Schreibmaschine ist oder der Kühlschrank, immer besteht die gleiche Forderung nach sinnvoller, werkgerechter Gestaltung. Es war in den verschiedenen Ausstellungen, die ich besucht habe, immer wieder interessant zu sehen, was aus diesem Geist heraus in den verschiedenen Ländern geschaffen worden ist. Allmählich findet man das richtige Verhältnis zur Technik und Industrie. Aber diese Ansätze sind noch sehr klein im Gegensatz zu dem, was im allgemeinen produziert wird.

Einige Beispiele sollen zeigen, wie notwendig die Forderung nach sinnvoller Gestaltung ist.

Da sind u. a. die „ach so schönen“ Küchenschränke. Schnitzereien und Profile sind gleichmäßig über den Schrank verteilt. Was noch an freien Flächen übrig bleibt, ist den tollsten Zusammensetzungen des Furniers ausgeliefert. Scheiben mit eingezätzten Blumenmustern oder Gardinchen, die an den Türen festgemacht sind, als seien es Zimmergardinen, vollenden das Werk. Viel anders sieht es bei den gestrichenen Modellen auch nicht aus. Geschwungene Türen und Rahmen, die so dick sind, daß sie ein Haus abstützen könnten, lassen die Vermutung aufkommen, daß der Schrank ohne dieses Beiwerk zu billig geworden wäre. Es ist auch nicht anzunehmen, daß die Hersteller sich mal Gedanken darüber gemacht haben, was alles in den Schrank kommt und wie groß diese Dinge sind. Hauptsache, die Symmetrie ist gewahrt und „es sieht nach was aus“. Da heute die Wohnungen sehr klein gebaut werden, wird es schon große Schwierigkeiten bereiten, so einen Schrank überhaupt aufzustellen. Ist es aber gelungen, ihm den gebührenden Platz einzuräumen, dann steht er wie eine Festung und alles muß sich ihm unterordnen. Kommt nun der Gasherd noch dazu, wird dieser kaum ein Verhältnis finden zu seinem Nachbarn. Zwei Welten stoßen aufeinander, die eine nur auf Effekt aus und mit der Gedankenlosigkeit des Käufers spekulierend, die andere klar, sachlich, sauber. Einen Gasherd mit Schnitzereien und Löwenfüßen stellt sich wohl niemand in die Küche. Jeder ist bestrebt, den besten und praktischsten zu besitzen und ist stolz, wenn der Nachbar den „schönen“ Gasherd bewundert. Ein Beispiel, wie sich ein neuer Schönheitsbegriff durchgesetzt hat.

Mir erzählte mal ein Mitarbeiter in einer Werkstatt, er wolle sich ein Schlafzimmer kaufen und habe zu diesem Zweck 2000 DM gespart. Er hat das Zimmer mal in einem Schaufenster gesehen und nur das käme in Frage. 2000 DM für ein Schlafzimmer bei einem Einkommen, das einen solchen Kauf problematisch erscheinen läßt, da u. a. eine Familie von drei Köpfen zu ernähren ist. Wie lange mag er gespart haben? Auf was hat er alles verzichten müssen, um dieses Schlafzimmer zu besitzen? Wie mag das Zimmer ausgesehen haben, als die „Pracht“ aufgestellt war? Ob er in etwas bescheideneren Betten, die sich seiner Umgebung bestimmt besser angepaßt hätten, nicht ebenso gut geschlafen hätte? Der Mensch soll die Wohnung mit seiner Persönlichkeit beherrschen und nicht zum Knecht seiner Umwelt werden. Nicht der Preis ist entscheidend über den Wert, sondern in erster Linie die zweckmäßige und formale Gestaltung. Immer wieder muß man an den Raum denken, in dem die Dinge stehen sollen.

Ein anderes Kapitel sind Stuhl und Sessel. Hier ließe sich eine Doktorarbeit verfassen. Am besten drückte es mal ein bekannter Architekt aus: „Nicht jeder Gegenstand, auf dem man sitzen kann, ist auch schon ein Stuhl!“ Jedenfalls ist bei sehr vielen Modellen wohl erst zuletzt daran gedacht worden, daß sie zum Sitzen da

sind. Viele Stühle z. B. stützen den Rücken des sitzenden Menschen an der völlig verkehrten Stelle ab, und wenn er aufsteht, ist der Körper alles andere als ausgeruht. Die „Klubsessel“ ähneln mehr Betonfundamenten, die in keinem Verhältnis stehen zu dem, was sie eigentlich tragen sollen. Die Armlehnen der Sessel sind in den meisten Fällen so angebracht, daß sie in einem halben Jahr wackeln und kurze Zeit später, wenn sie bei einem Gast ihren Zweck erfüllen sollen, bestimmt abbrechen. Und wie es mit dem Anleimen einer solchen Armlehne aussieht, brauche ich wohl nicht näher zu beschreiben. Trotzdem diese Mängel bekannt sind, wird von seiten der Fabrikation nichts unternommen, sie abzustellen. So wird der Absatz der Ware gesichert, große Serien können hergestellt und ein niedriger Preis erzielt werden. Die Stoffe der Sessel sind ebenfalls eine Preisfrage. Aber nicht deren Farbe. Kupfer, Rostrot oder grün, das sind so ziemlich die einzigen Variationen, die dem Käufer zur Wahl stehen. Welche Möglichkeiten liegen in den farbigen Stoffen, einem Raum eine lebendige und heitere Note zu geben! Der Einfluß der Farbe auf den Menschen war in den letzten Jahren Gegenstand umfangreicher Untersuchungen, und man hat die erstaunlichsten Ergebnisse erzielt, was jedoch hier nicht näher behandelt werden soll. Die paar Beispiele lassen vielleicht schon deutlich werden, wie umfangreich dieses Thema ist.

Als letztes will ich noch ein Gebiet aus der Industrie anführen: Die Kunststoffe.

Die Technik verlangt funktionelle Konsequenz und Wahrheit. Wenn es gelungen ist, auf Grund eines bestimmten Verfahrens einen neuen Werkstoff zu erzeugen, so soll dieser auch das bleiben, was er ist. Es gibt heute Kunststoffe, die von großer Haltbarkeit sind und die mit ihren schönen Farben zu allen möglichen Zwecken verwandt werden können. Nach meiner Auffassung ist es aber gefährlich, z. B. die Struktur von irgendeinem Holz mit den letzten technischen Feinheiten auf Kunststoffplatten zu imitieren, und zwar so, daß man kaum mehr unterscheiden kann, was nun eigentlich echt und was Nachahmung ist. Wenn ich heute Geld nachmache und es unter die Leute bringe, werde ich bestraft, wenn man mich erwischt. Handelt es sich nun bei den angeführten Platten nicht um einen ähnlichen Vorgang? Nach meiner Ansicht gilt hier die Antwort: „Es merkt ja keiner“, ebensowenig wie bei allen anderen Fälschungen.

So wie es dem Menschen in der Vergangenheit gelungen ist, in seinen Bauwerken und seinen Geräten dem Geist und den Anforderungen der Zeit zu entsprechen, so haben wir heute die gleiche Aufgabe für unsere Zeit. Wir besitzen genug Phantasie, neue Formen zu schaffen, die sich neben denen der Vergangenheit sehen lassen können.

Ich gehöre noch nicht lange zur Werft, glaube aber, daß man sich hier genau so mit den angedeuteten Problemen auseinandersetzt. Es bereitet sicher große Schwierigkeiten, so ein Schiff zu einem einheitlichen Ganzen zu gestalten. Aus einem ständigen Für und Wider müssen die Formen gefunden werden, jahrelange Erfahrung und neue Ideen vereinigen sich. Möge sich der Gedanke eines zeitnahen und sinnvollen Gestaltens überall durchsetzen, damit das Ganze in allen seinen Details den gleichen Charakter trägt. Wenn die einzelnen Beispiele nur angedeutet wurden, so mit der Absicht, überhaupt erstmal aufzuzeigen, wie vielseitig dieses Gebiet ist, um in weiterer Folge näher darauf einzugehen.

Arnim Schaedla, S. U.

Echolotung auf See

Einige Erlebnisse meiner Jugendzeit bringen so recht zum Ausdruck, wie notwendig für ein Schiff die dauernde Kontrolle der Meerestiefe ist. Mein Vater war in seiner Freizeit immer auf dem Wasser. Mit seinem Segelboot fuhr ich oft hinaus und so lernte ich nach und nach die Priele und Sandbänke des Jadebusens und des Wilhelmshavener Fahrwassers bis Wangerooge hinaus kennen. Mein Vater erzählte mir, daß dauernd eine Verlagerung der Sandbänke stattfände, und nur ein Einheimischer es sich erlauben könnte, quer über die Watten zu fahren. Aber einmal passierte es uns doch, daß wir festsaßen. Es war ablaufendes Wasser, es gab einen heftigen Ruck, mein Vater und ich sprangen sofort ins Wasser und schoben das Boot gerade noch zur rechten Zeit wieder ins Fahrwasser. Sonst hätten wir etwa sechs Stunden auf der Stelle liegen bleiben müssen, ehe uns die nächste Flut wieder flott gemacht hätte. Bei solch einem kleinen Boot ist solch eine Boden-

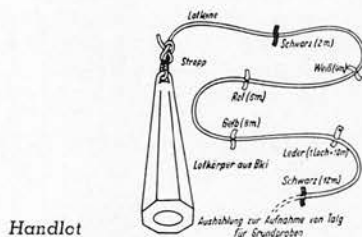


Bild 1

berührung infolge seines verhältnismäßig kleinen Eigengewichtes nicht so tragisch. Würde es jedoch einem großen Dampfer passieren, irgendwo auf einer Sandbank oder gar auf einem Felsen aufzulaufen, dann muß nicht nur mit einer Beschädigung des Schiffsbodens gerechnet werden, sondern auch die Gefahr eines Verlustes des Schiffes rückt in greifbare Nähe.

Die Lotung ist daher eine wichtige Messung, welche laufend, besonders aber in Küstennähe, vorgenommen werden muß. Es sind zwar in den Seekarten die Meerestiefen eingetragen, aber es kommt immer wieder vor, daß die Schiffe durch schweres Wetter abgetrieben werden und trotz nautischer Meßgeräte die Lage nicht so schnell präzise bestimmt werden kann. In solchen Fällen ist die Lotung die einzige verlässliche Kontrolle, ob man sich noch im Fahrwasser befindet. Die älteren Lotausführungen haben alle den Nachteil, zu viel Zeit zu benötigen, ehe das Lotungsergebnis zum Kapitän gelangt; denn in solchen ersten Augenblicken spielen einige Sekunden schon eine große Rolle.

Zunächst etwas über die älteren Lotungseinrichtungen. Das einfachste Lot ist das Handlot, welches allerdings nur bei stillliegendem Schiff oder bei langsamer Fahrt benutzt werden kann. Es besteht aus einem Lotkörper mit Lotleine (Bild 1). An der Lotleine sind verschiedene farbige Bänder angebracht. Beim fahrenden Schiff wird das Lot in der Fahrtrichtung voraus ausgeworfen und dann im Augenblick der senkrechten Lage der angezogenen Lotleine an dem über Wasser befindlichen Band abgelesen. An der unteren Seite des Lotkörpers befindet sich eine Bohrung, welche mit Talg ausgeschmiert gleichzeitig eine Grundprobe heraufbringt. Die Beschaffenheit des Grundes ist auch auf der Seekarte angegeben und kann daher evtl. mit zur Ortsbestimmung herangezogen werden.

In ähnlicher Weise arbeiten Lotmaschinen, welche einige 1000 m Stahldraht auf besonders hierfür gebauten Trommeln mit Meß-Einrichtungen aufgewickelt haben, um Tiefseelotungen vornehmen zu können. Da aber bei

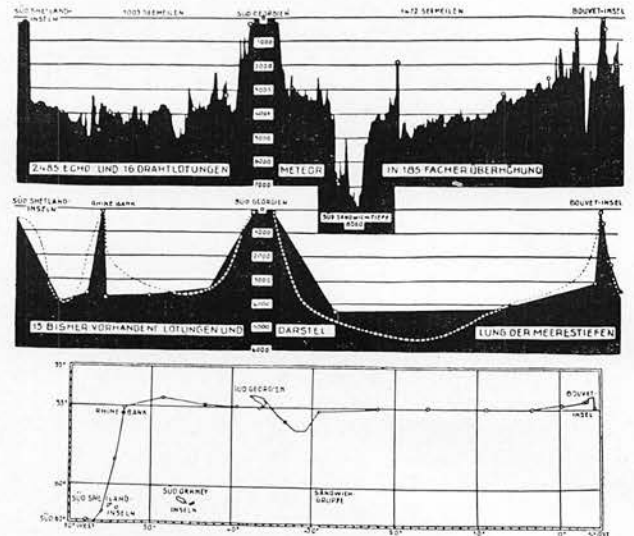


Bild 2

Profil des Meeresbodens zwischen Süd-Shetlandinseln und Bouvet-Insel, aufgenommen vom Vermessungsschiff „Meteor“ im Vergleich zu der bisherigen Darstellung.

Aus F. Spieß: „Die Meteor-Fahrt“ Verlag: Dietrich Reimer, Berlin.

großen Tiefen der Stahldraht durch Meeresströmungen usw. abgetrieben wird, ergibt sich nur eine recht ungenaue Messung.

Das Thomsonlot kann beim fahrenden Schiff benutzt werden. Es ist ein 1 m langer, 11 kg schwerer Körper. Im Inneren befindet sich eine Glasröhre mit einem Innenbelag von chromsauren Silber. Bei einer Lotung dringt das Wasser in die untere Öffnung der Röhre ein und drückt entsprechend der Wassertiefe die Luft in der Röhre zusammen. Die zunächst rote Farbe des Belages verändert sich in ein Gelbweiß. Mit einem Meßstab kann man nach dem Aufholen des Lotes die Tiefe ablesen. Der Lotkörper ist mit einem Stahldraht verbunden, welcher auf einer Handwinde aufgehängt wird. Beim Auswerfen läßt man den Lotdraht frei auslaufen.

Das Elektrolot arbeitet ohne Lotleine. Es wird bei dem Lotungsvorgang über Bord geworfen. Beim Auftreffen auf den Meeresboden explodiert es. Der Lotkörper hat eine Sinkgeschwindigkeit von 2 m in der Sekunde. Mit einer Spezialstoppuhr kann man die Zeit vom Auf-

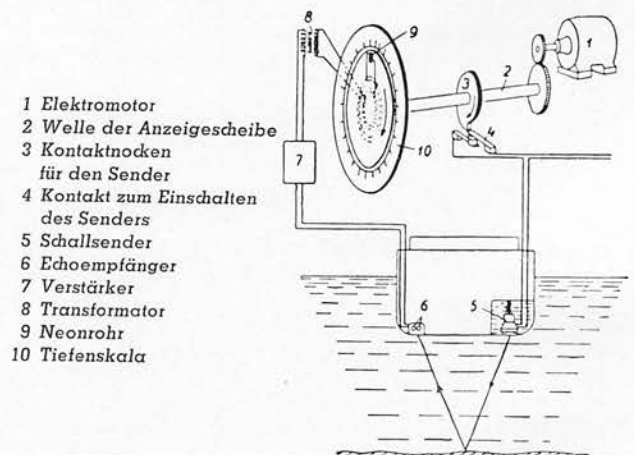


Bild 3: Prinzipschema des Atlas-Echolotes. Navigations-Type.

treffen des geworfenen Lotkörpers auf die Wasseroberfläche bis zur Explosion in Sekunden messen und gleichzeitig die Tiefe ablesen. Bis zu 30 m Wassertiefe ist der Explosionsknall mit dem bloßen Ohr zu hören; bei größeren Tiefen wird ein besonderes Abhörgerät benutzt. Alle vorgenannten Loteinrichtungen sind nur noch wenig oder gar nicht bei modernen Seeschiffen in Gebrauch. Jetzt werden die Lotungen mit dem Echolot

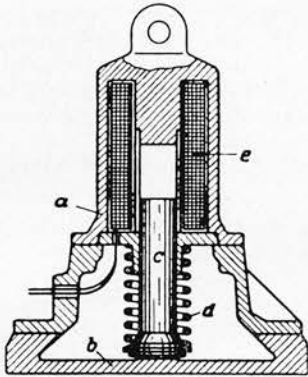


Bild 4

vorgenommen. Eine Echolot-Anlage besteht aus einem Schallsender, einem Echoempfänger, dem Anzeigegerät zur Messung der Schalllaufzeit und zur Tiefenanzeige, dem Stoßkreisgenerator zur elektrischen Erregung des Schallsenders und dem Verstärker zur Verstärkung des vom Empfänger aufgenommenen Echos. Die Lot-Einrichtung ermöglicht es, je Sekunde mehrere Lotungen vorzunehmen, so daß man an der Anzeigeskala den Eindruck hat, laufend die Veränderung der Wassertiefe abzulesen. Die modernen Lotgeräte sind auch mit einer Registriereinrichtung lieferbar, so daß die erfolgte Lotung gleichzeitig aufgezeichnet wird. Man erhält so ein Bild von dem Meeresboden bzw. einen Profilquerschnitt der durchfahrenen Strecke und den auf dieser Linie vorhandenen Meerestiefen (Bild 2). Die Arbeitsweise eines Echolotes ist folgende: der Schallstoß wird zum Meeresboden gesandt, dort reflektiert und vom

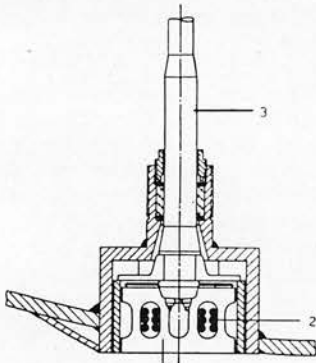


Bild 5

Empfänger wieder als Echo aufgenommen (Bild 3). Das zurückkommende Echo ist bei größeren Tiefen sehr schwach und muß daher 80 000- bis 100 000fach durch einen Röhrenverstärker verstärkt werden. Der verstärkte Echoimpuls wird dem Anzeigeapparat zugeleitet, wo auf einer Skala die jeweilige Wassertiefe ablesbar ist. Die einfachste Art, einen Schallstoß zu erzeugen, wäre, wenn man mit einem schweren Hammer kurz, aber kräftig auf den Schiffsboden schlagen würde. Tatsächlich sind in den ersten Jahren der Entwicklung sogenannte Schlagsender (a) gebaut worden (Bild 4). Bei



Bild 6

diesem Schlagsender wurde ein kräftiger Bolzen (c) elektromagnetisch (e) angezogen und im Augenblick des Durchganges der rotierenden Anzeigescheibe durch die Nullstellung von einer starken Feder (d) gegen die in der Bordwand eingebaute Schlagsendermembrane (b) geschlagen. Der erzeugte Schallstoß wandert mit einer Geschwindigkeit von rund 1500 m in der Sekunde zum Meeresboden, kommt zurück und wurde von 2 Mikrofonen wieder aufgefangen.

In neuerer Zeit verwendet man jedoch den nicht hörbaren sogenannten Ultraschall zur Echolotung. Dieser Schallerzeuger besteht aus einem Nickelblechpaket, welches kurzzeitig elektrisch erregt wird und dann eine Schallwelle von 20 000 oder 80 000 Schwingungen in der Sekunde zum Meeresboden sendet (Bild 5). Das menschliche Ohr ist gewöhnlich nur imstande, Schwingungen bzw. Töne bis 14 000 oder 15 000 Schwingungen/Sek. aufzunehmen. Bei den neueren Loten sind Sender und Empfänger gleichartig ausgeführt. Wenn man eine Lotungstiefe von 0,5 m unter dem Kiel des Schiffes zu messen hat, so legt der Schall im Wasser die Wegstrecke hin und her in $\frac{1}{1500}$ Sekunde zurück. Es leuchtet ein, daß zur Erfassung dieser kurzen Zeit ein äußerst präzise arbeitendes Anzeigegerät erforderlich ist. Diese Messung wurde möglich durch die Anwendung der rot aufleuchtenden Neonglimmlampe, welche an der Rückseite der rotierenden Anzeigescheibe angebracht ist (Bild 3). Diese Scheibe besitzt einen schmalen Schlitz. Jedesmal wenn die Scheibe durch den Nullpunkt geht, wird ein Lot-Impuls ausgesandt von dem zum Sender gehörenden Stoßkreis. In der Zeit des Schallweges eilt die Anzeigescheibe weiter, und im Augenblick des Auftreffens des Echos wird die Glimmlampe zum Aufleuchten gebracht. An der vor der rotierenden Anzeigescheibe befindlichen Glasskala kann man die Tiefe ablesen. Diese Art Lote werden Magnetostruktionslote genannt nach der Erzeugungsart des verwendeten Ultraschalles. Die modernen Anzeigegeräte sind auf drei Tiefen-Meßbereiche ein-

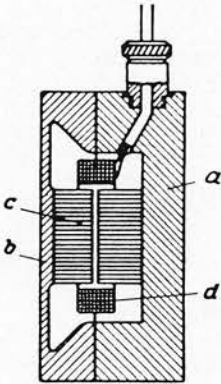


Bild 7

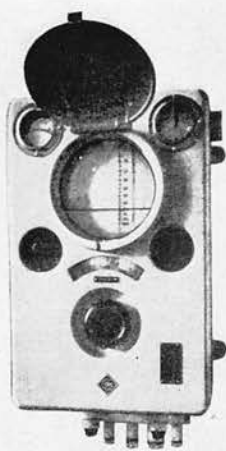


Bild 8

stellbar, 0—200 m, 0—500 m und 0—1000 m. Unter der Ableseskala befindet sich das Schreibgerät. Die Rolle Registrierpapier reicht für 65 Betriebsstunden aus (Bild 6). Durch das Fenster hat man jeweils die Lotungen der letzten Viertelstunde vor sich. Lotungen über

1000 m Tiefe werden unter Verwendung des sogenannten Membransenders durchgeführt (Bild 7). Der Ton wird hier durch eine ca. 8 mm starke Stahlmembrane erzeugt, welche durch ein elektro-magnetisches Ankersystem angeregt ca. 1050 Schwingungen in der Sekunde macht. Es sind bei der Lotung die Umdrehungen der Anzeigescheibe nach Aussendung des Tones zu zählen, wobei jede Umdrehung 1000 m bedeutet und die noch hinzukommenden Meter bis zum Aufleuchten des roten Neonrohrs addiert werden.

Außer zur Lotung kann diese Anlage zum Aufsuchen von Fischschwärmen benutzt werden, wobei noch darauf hingewiesen wird, daß hierfür speziell ein Sondergerät, Fischlupe (Bild 8) genannt, entwickelt wurde. Hier hat man statt des Anzeigegegerätes eine Kathodenstrahlröhre zum Auffangen des Echos eingesetzt. Die Auswertung der Leuchtbilder erfordert jedoch recht viel Erfahrung.

Seit Benutzung dieser Einrichtungen ist der Schifffahrt ein Mittel in die Hand gegeben, schnell und sicher festzustellen, ob das Schiff sich noch im Fahrwasser befindet, und bei der Fischerei wurden bedeutend größere Fangergebnisse gezeitigt.

Ing. Harms RF

Mit einem DW-Tanker-Neubau auf Reisen

Von Ing. Heinrich Fricke

San Pedro mit Long Beach ist wohl das größte Ölzentrums an der nordamerikanischen Westküste. Täglich läuft eine große Zahl von Tank- und Frachtschiffen ein und aus. Die Hafenanlagen sind vorbildlich und großzügig angelegt. Vom Binnenhafen gehen zahlreiche Nebenarme aus, an deren Piers die Schiffe zum Löschen und Laden anlegen. Nach dem Anbringen der Ladeverbindungen ist das Schiff bald auf Tiefgangsmarke gebracht, und innerhalb von 24 Stunden befindet sich der Tanker mit einer Ladung von 16 000 t schon wieder auf See. Es geht nun wieder derselbe Seetörn vor sich, in 14 Tagen finden wir uns wieder ein in Tocopilla. Die gesamte Ladung ist abzugeben. Hierfür sind 36 Stunden Liegezeit erforderlich. In dieser für ein Tankschiff sonst nicht oft gewährten Hafenzeit werden gleich die Gelegenheiten wahrgenommen, um Überholungsarbeiten am Hauptmotor durchzuführen. Es wurden 2 Kolben gezogen und die üblichen damit zusammenhängenden Arbeiten und Kontrollen ausgeführt. In Ruhe konnte alles wieder zusammengebaut werden. Da die Ladung abends nicht mehr abgegeben sein konnte, mußte bis zum nächsten Morgen gewartet werden. Fast die ganze Crew schob an Land, um nach langen Wochen sich mal wieder einen vergnügten Abend zu gönnen.

Am nächsten Morgen wird nach erfolgter Ladungsabgabe schnell etwas Ballastwasser eingepumpt und eine neue Reise wird angetreten. Das Öl für die Kraftwerke wird von verschiedenen Häfen herangeholt, diesmal geht es nach Aruba via Panamakanal. Dort angekommen, geht die Beladung und das Bunkereinnehmen sogleich vor sich. Nach 12 Stunden ist dies abgetan, und schon befindet man sich wieder auf Fahrt. Der Panamakanal wird abermals durchfahren und es geht wieder an der Küste herunter nach Tocopilla und Chañaral de las Animas. Ganze 17 Tage sind für Hin- und Rückfahrt nötig gewesen. Auf der Reede von Tocopilla lagen diesmal zwei bekannte Schiffe, die zur Ausführung von Klassenarbeiten und Grundüberholung an unserer Werft lagen, es sind „Max Manus“ und „Sunny Queen“, beide um eine Salpeter-Fracht abzuholen.

In Chile war gerade eine Wahlpropaganda im Gange, die Abgeordneten reisten von Ort zu Ort und hielten

Reden für einen in Aussicht genommenen Präsidenten. Während sich die Bevölkerung auf den Parkplätzen einfand, spielte bis zum Beginn der Wahlrede eine Militärkapelle auf. Die Gringos stießen ins Horn und wimmerten teilweise deutsche Märsche daher. Nach der Rede wurde die Hymne gespielt und alles nahm Haltung an. Der ganze Ort war an diesem Geschehen beteiligt und erst langsam ebte der Strom der Zuhörer ab. Am nächsten Tage vollzog sich fast dasselbe, nur redete diesmal ein Abgeordneter für einen anderen Kandidaten. In dem nächsten Hafen Chañaral war die Stimmung ebenfalls auf derselben Höhe, die Reden wurden hier nun fortgesetzt.

Die Ladung ist in diesen beiden Häfen gelöscht worden und Kalifornien stand auf der neuen Liste. Kaum 24 Stunden auf See kam eine Gegenorder. Das Schiff sollte die Ballastfahrt nutzbringend unterbrechen und, weil doch nach Norden fahrend, noch eine volle Fracht mitnehmen. Der Platz hieß La Libertad auf 2° S an der Küste von Ekuador in der Bahia Santa Elena. Dies ist ein ausgesprochenes Bambushüttendorf. Für die Shell war diese Reise zu tätigen, und so wurde über eine fast 2 sm lange Unterwasserleitung auf Reede das Schiff mit Crudeoil beladen. Viel Öl geht hier nicht weg, es sind nur 6—7 Tankerladungen, die jährlich exportiert werden. Das Rohöl ist aber sonst von sehr guter Qualität und eignet sich besonders, um Schmieröle daraus zu gewinnen.

Als das Schiff die Bucht anließ und vom Lotsen an seinen Liegeplatz manöviert war, kamen die Hafenbehörden an Bord zur Erledigung der üblichen Angelegenheiten. Es waren 20 Mann, dazu 4 Zollbeamte und 4 Mann Militär für Bewachung. Eine peinliche Situation wurde groß aufgebauscht, als der Hafenkapitän in seinem ausgefranzten Anzug nach der vermißten Landesflagge am Fockmast fragte und die Antwort erhielt, es sei eine solche nicht an Bord. Die Order zum Anlaufen dieses Hafens hätten wir auf See bekommen und konnten demzufolge keine Flagge anschaffen. Wegen dieses Vorgehens sei man nun genötigt, das Schiff wegen Mißachtung der Republik Ekuador in Strafe zu nehmen und drohte dem Kapitän noch sonstiges an. Schließlich

wurde die Sache aber doch noch wohlwollend abgewendet: nachdem diese hungrigen Seelen sich im Proviantraum ihre mitgebrachten leeren Taschen bis an den Rand voll schöner Sachen gepackt hatten, spielte das Fehlen der Landesflagge keine so große Rolle mehr. In 36 Stunden Liegezeit war das Schiff beladen, wir konnten diese öde Gegend verlassen und steuerten unserem neuen Bestimmungshafen San Pedro zu; nach 10 Tagen kamen wir dort an.

Hier wurde die Crudeoil-Ladung nach Festmachen am Pier über nur eine 10" Schlauchverbindung abgegeben. Eine hinter dem Pier angeordnete Zwischenpumpe erleichterte die Übergabe, hatten wir doch nur gegen 40 lbs = $\approx$ 3 kg anzupumpen, so daß in 16 Stunden das gesamte Gut abgegeben war.

Eigentlich war für das Schiff ein Bodenanstrich und Unterwasser-Besichtigung im Dock der Bethlehem Steel Corp. vorgemerkt. Wegen der Crudeoilladung war das Schiff aber nicht gasfrei, und deshalb wurde noch eine kleine Reise eingelegt, um nach Beendigung derselben ins Dock zu gehen. Die Ladetanks wurden mit der Butterworth-Einrichtung notdürftig gespült, das Ballast-Öl-Wassergemisch an Land gepumpt. Die neue Ladung wurde in dem nahegelegenen Long Beach eingenommen. Das Verholen des Schiffes nach dort führt durch den beide Häfen verbindenden Kanal mitten in das von Bohrtürmen dicht besiedelte Erdölgebiet. Eine große Hubbrücke für den Eisenbahnverkehr und eine daneben aufgebaute Klappbrücke für den Straßenver-

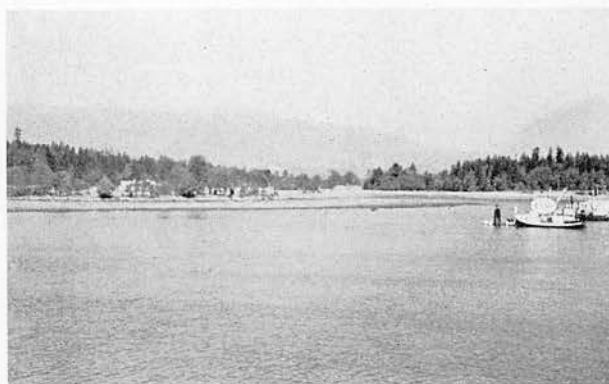


Bohrtürme bei San Pedro

kehr werden auf diesem Wege passiert. Auf der vorgelegerten Insel, welche durch diese Brücken mit dem Festland verbunden ist, wird auch ausgiebig Öl gepumpt, die Türme stehen zum Teil im Wasser. Außer den beiden Werften steht dort auch noch das Großkraftwerk San Pedro. Bei der Richfield Oil Comp. am Pier fest, geht das Beladen in kurzer Zeit vonstatten. Mit voller Ladung werden wir aus dem Hafen durch den anderen Ausgangsweg nach See gelotst und treten un-



San Pedro

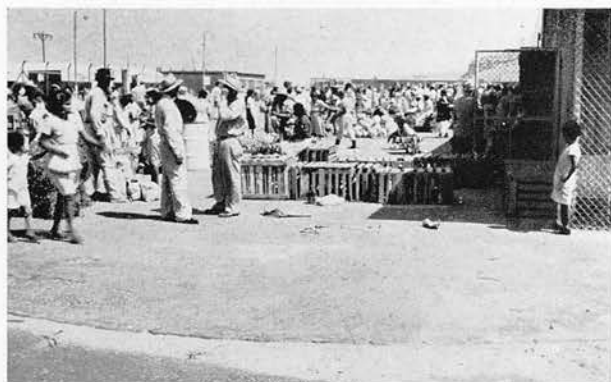


Vancouver

sere nun kürzeste Reise nach Vancouver an. Bei gutem Wetter geht es an der Küste nordwärts, durch die Juan de Fuca-Straße bis nach Victoria, auf dessen Reede wir einen Lotsen erhalten, der uns in sieben weiteren Stunden durch das inselreiche Gewässer nach British Columbia, nach Vancouver, bringt. Innerhalb 24 Stunden ist das Schiff leer. Ein- und Auslaufen vollzog sich beidemal um Mitternacht, so daß man wenig von der schönen Einfahrt dieser Bucht sehen konnte. Während der dreieinhalb Tage Rückfahrt werden nun alle Ladeöltanks und Leitungen gasfrei gemacht, mit dem Eintreffen in San Pedro geht das Schiff längsseit an den Ausrüstungskai der Bethlehem Steel Corp. Nach Untersuchung der Tanks stellt der Chemiker ein Gasfrei-Zertifikat aus, und am anderen Morgen wird das Schiff ins Dock genommen. Es ist ein alter Veteran, vollkommen aus Holz gebaut und aus 10 Sektionen bestehend. Die Unterwasserpartien zeigten im Dock keine Besonderheiten, das Ganze wurde gesandstrahlt und ein Bordanstrich wurde aufgetragen. Am nächsten Morgen wird ausgedockt, zum Ölpier der Taxaco verholt und die nächste Ladung eingenommen, worauf auch gleich wieder ausgelaufen wird. Es geht wieder nach dem Süden zur Chile-Küste. Nach drei Tagen gerieten wir auf unserer Fahrt in ein Tiefdruckgebiet, und während zweier Tage wütete schlechtes Wetter, die See brüllte über Deck und richtete einigen Schaden an. Danach wurde die See von Stunde zu Stunde ruhiger und bald war alles wieder zu normalen Verhältnissen zurückgekehrt. Die Reise führte zum uns langsam vertraut gewordenen Tocopilla. Die Fahrten wechselten nun noch nach einigen Plätzen, und jedesmal ging es nach dem Zubringerhafen zurück. Die nächste Fahrt ging wieder nach Aruba und zurück. Darauf kam eine Reise nach Talara auf 4° S. an der peruanischen Küste. Hier ist fast alles Sand, eine sattelartige Gebirgshöhe bildet eine regelrechte Einklammerung, der Ort ist gegen die vom Süden kommenden Winde und Sandstürme gut geschützt. Das Klamottenviertel sieht wüst aus, aber am Ende des Ortes nach den Berghängen hat die Ölgesellschaft vornehme Häuser für die Angestellten und Belegschafter aus Stein aufgebaut. Bei einem Rundgang fallen einem diese krassen Gegensätze besonders scharf auf. Ein groß angelegter Gemüsemarkt liegt inmitten der weiträumigen Kolonien, und alle Waren sind in rauen Mengen vorhanden. Der Hafen hat zwei Pierplätze, außerdem gibt es noch zwei Ankerplätze auf Reede, nach denen Unterwasserleitungen führen. Wir bekamen unseren Platz am zweiten Pier, es ist an dieser Sandküste ganz steil abgehend, auf 20 m vom Strand sind 35 Fuß Wasser zu verzeichnen. Beladen und Bunkereinnehmen ist in 20 Stunden erledigt, und nunmehr geht es für mich zum letzten Male nach Tocopilla. Hier werden im Hafen noch Maschinenarbeiten ausgeführt und die uns zustehende Liegezeit von 36 Stunden ausgenutzt. Nun geht die Reise nach Amuaybai-Las Piedras an der Bucht von Maracaibo in Venezuela. Hier wird nach sieben Monaten am 6. November das Schiff verlassen,



Am Steg von Talara



Markt in Talara

um die Rückreise nach Hamburg anzutreten. Mit einem norwegischen Tanker geht es nach Aruba, die Fahrt nach dort dauert fünf Stunden. Die Nacht vom 7. zum 8. mußte noch dort im Hotel verbracht werden, am Nachmittag ging es per Auto zum Flughafen. Von hier flog eine viermotorige Constellation via Curaçao, Havanna,

Montreal, Gander, Prestwick nach Amsterdam. Von hier mit einer zweimotorigen Maschine nach Hamburg-Fuhlsbüttel. Nach einer Reisezeit von 43 Stunden war dieser Großflug zu Ende und es ging jetzt so schnell wie möglich nach Hause.

Heinrich Fricke

Was die letzten Wochen brachten

Am 30. 6. 1953 sollte das z. Z. größte Schiff der deutschen Handelsflotte, der Motortanker „Ernst G. Russ“ seine Probefahrt erledigen. Sämtliche Arbeiten waren soweit fortgeschritten, daß der Ablieferungstermin, wie immer, genauestens hätte eingehalten werden können.

Das Schicksal wollte es aber anders. In der Nacht vom 23. zum 24. Juni ereignete sich an Bord des Schiffes im hinteren Kofferdamm eine heftige Explosion, die auch ein Todesopfer forderte. Ein Malergeselle einer mit den Anstricharbeiten im Kofferdamm beauftragten Firma büßte sein Leben ein. Einer seiner Kameraden wurde schwer verletzt. Es geht ihm aber erfreulicherweise wieder besser.

Die Explosion war so heftig, daß schwere Stahlplatten wie Papier zusammengedrückt und teilweise sogar eingerissen wurden. Die Verwüstung hätte selbst nach einem Bombenvolltreffer nicht so groß sein können. Die Ursache der Explosion ist bisher nicht geklärt worden. Die Untersuchungen sind im Gange. Mit aller Kraft sind unsere Werkangehörigen sofort wieder an die Arbeit gegangen, um den Schaden zu beseitigen. Am 13. Juli ging der Tanker auf seine Probefahrt. Die Überprüfung war verständlicherweise besonders gründ-

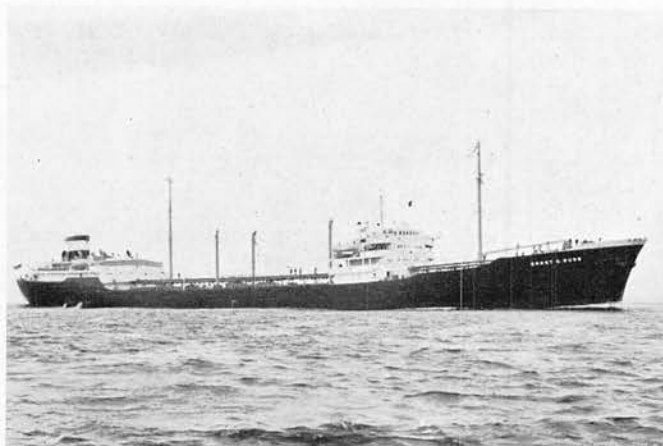
lich und ergab, daß nichts zu beanstanden war. So konnte das stolze 18 300 tdw große Schiff dem Reeder übergeben werden.

Ein weiteres Schiff der gleichen Klasse ist am 29. 6. 1953 seinem Element übergeben worden. Frau Aabel taufte den Neubau für die Aaby's Reederei, Oslo, auf den Namen „Evje“.

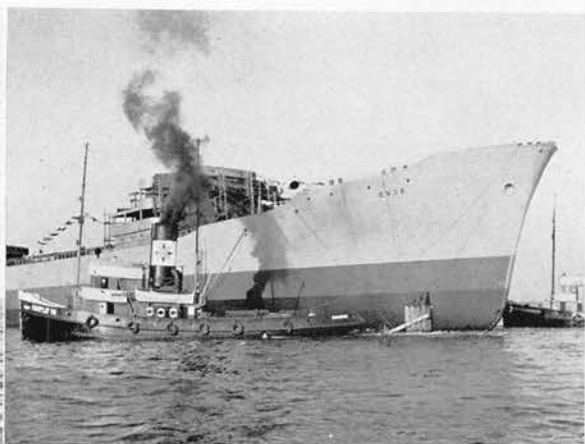
Der 14. 7. ließ uns wieder einmal einen Stapellauf erleben. An diesem Tage lief das Frachtschiff „Hornberg“ für die Horn-Linie vom Stapel. Die Taufe nahm Frau Irma Röchling vor. In etwa vier Wochen wird das Schiff der Reederei übergeben werden.

Ein weiteres großes Ereignis brachte der 16. Juli. An diesem Tage ging das Turbinenschiff „Werrastein“ auf die Ablieferungsprobefahrt. Das 10 000 tdw große Schiff konnte nach einwandfreier Erledigung aller Überprüfungen an die Roland-Linie, Bremen, übergeben werden. Dieses Schiff wird mit anderen schnellen Turbinenschiffen den Ostasiendienst übernehmen.

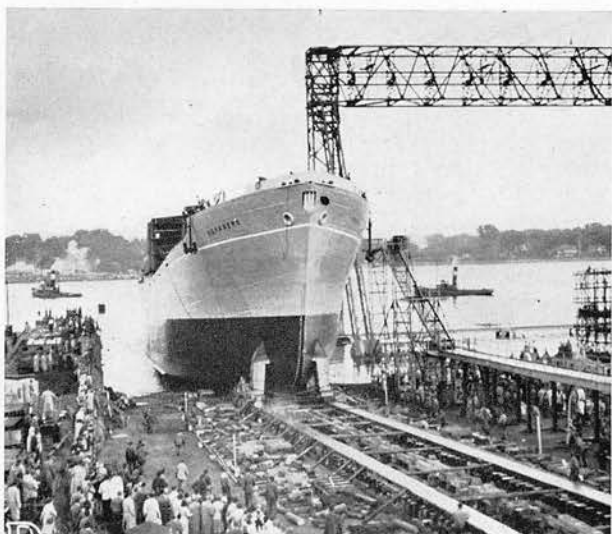
Im Juli werden wir noch den Stapellauf eines Turbinenschiffes von 10 000 tdw für die Hapag erleben, das auf den Namen „Essen“ getauft werden wird.



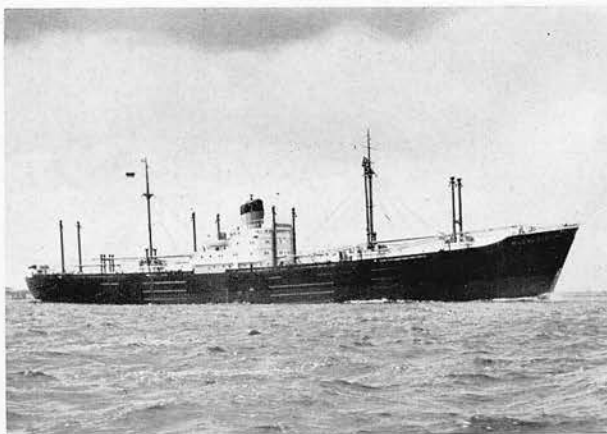
MT „Ernst G. Russ“ auf Probefahrt



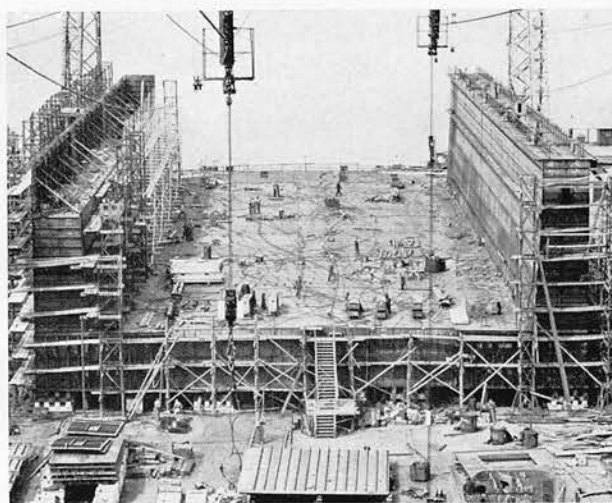
MT „Evje“ nach dem Stapellauf



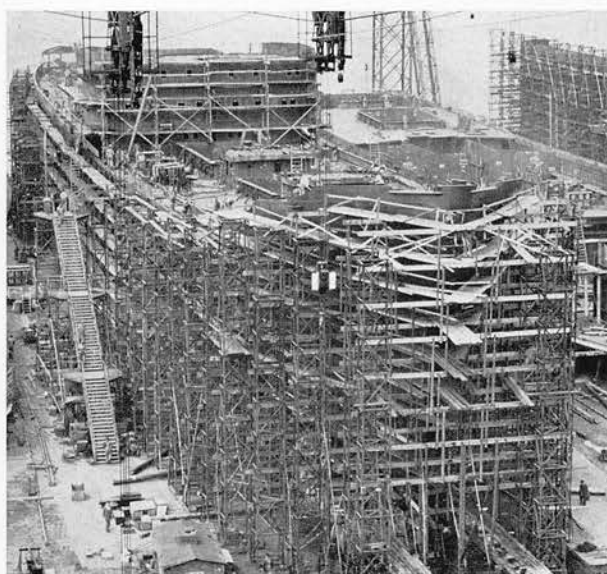
Stapellauf MS „Hornberg“



TS „Werrastein“ auf der Probefahrt



Die erste Hälfte des Docks vor dem Stapellauf



Ein weiterer Stapellauf steht bevor

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Seit 25 Jahren bei der DW.

Meier



Lange



Brodersen



Ockelmann



FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Schlosser Rudolf Kurfürst mit Frl. Gisela Schischke am 30. 5. 1953
Dipl.-Volkswirt Heinz Schüler mit Frl. Gertrud Mahrt am 6. 6. 1953
Brenner-Helfer Albert Dietz mit Frl. Ilse Hoffmann am 6. 6. 1953
E-Schweißer Wilhelm Runge mit Frl. Käte Mahler am 6. 6. 1953
Schiffbauhelfer Hugo Soltau mit Frl. Elisabeth Merkel am 12. 6. 1953
E-Schweißer Wolfgang Rauer mit Frau Frieda Hennig am 13. 6. 1953
Brenner Albert Unke mit Frl. Erika Wiechert am 13. 6. 1953
Schlosser Helmuth Jaap mit Frau Käthe Gehrke am 13. 6. 1953
Stellagenbau-Helfer Hans Voss mit Frl. Dina Scheutwinkel am 20. 6. 1953
Bohrwerk-Helfer Emil Quilling mit Frl. Gertrud Wulf am 20. 6. 1953
Anstreicher Günther Hock mit Frl. Erna Gerloff am 20. 6. 1953
Maschinenschlosser Karl-Heinz Petersen mit Frl. Marga Jacobs am 20. 6. 1953
Schiffszimmerer Wilhelm Heitmann mit Frau Marie Mensing am 27. 6. 1953
Kranfahrer Karl Beck mit Frau Marianne Kock am 27. 6. 1953
Anstreicher Lothar Muszkiet mit Frl. Lisa Freitag am 27. 6. 1953
Ingenieur Heinz Recht mit Frl. Waltraut Ratjen am 4. 7. 1953
Raumwärter Heinrich Hinz mit Frau Marie Heymann am 4. 7. 1953
Arbeiter Jürgen Szabries mit Frl. Ingrid Wegener am 11. 7. 1953
Schlosser Franz Buttgerit mit Frl. Waltraut Krahner am 11. 7. 1953

Für die mir anlässlich des Heimanges meines lieben verstorbenen Mannes erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich allen Arbeitskameraden und der Betriebsleitung der Deutschen Werft meinen herzlichen Dank.

Frieda Klamann und Kinder

Geburten:

Sohn:

Maschinenschlosser Bruno Wagner am 2. 6. 1953
Kfm Ang. Otto Minnemann am 6. 6. 1953
Anschläger Wilfried Brilsky am 9. 6. 1953
Stemmer-Anlerner Günther Steinbeck am 12. 6. 1953
Schiffbauhelfer Günter Stussnat am 14. 6. 1953
Tischler Friedrich Steuer am 16. 6. 1953
Transportarbeiter Philipp Born am 17. 6. 1953
Schlosser-Helfer Siegfried Luxa am 17. 6. 1953
Angel. Seilbahnfahrer Heinrich Möschter am 20. 6. 1953
Maler Rolf Schmidt am 24. 6. 1953
Schiffbauer Hans-Albert Orlowski am 27. 6. 1953
Magazin-Ausgeber Werner Krause am 28. 6. 1953
Schiffbauer Günter Utecht am 3. 7. 1953
Ingenieur Hans-Uwe Andresen am 4. 7. 1953
Stemmer-Anlerner Martin Beer am 7. 7. 1953

Tochter:

Vorhalter Jakob Freudenthal am 31. 5. 1953
Schiffbauer Edvard Fischer am 9. 6. 1953
Helfer Rudolf Penner am 10. 6. 1953
Schlosser Günther Neuber am 14. 6. 1953
Konstrukteur Hans Lockemann am 24. 6. 1953
Helfer Wilhelm Griepe am 7. 7. 1953
Maschinenbauer Georg Rebetje am 28. 6. 1953
Helfer Heinrich Oehms am 9. 7. 1953

Für erwiesene Aufmerksamkeiten anlässlich meines 40jährigen Dienstjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.

Paul Schlichting

Wir gedenken unserer Toten

Alfred Boche
Stellagenbauer
gest. 10. 6. 1953



Johannes Klamann
Modelltischler
gest. 19. 6. 1953

Wendelin Drews
Rentner
gest. 24. 6. 1953

Heinrich Fröhlich
Krankenbesucher
gest. 13. 6. 1953

Egon Nonnewitz
Schweißer
gest. 1. 7. 1953

Unfallverhütung

Auf einem unserer Neubauten wollte kürzlich ein Brenner feststellen, ob eine in einem Flaschenregal stehende Azetylenflasche leer oder gefüllt ist.

Er drehte also das Flaschenventil auf, spürte an seiner vor das Ventil gehaltenen Hand einen starken Gasstrom und wollte nun das Flaschenventil schließen, als — nach seiner Aussage — ein Feuerstrahl aus der Flasche schoß. Die Ursache des Flaschenbrandes konnte nicht einwandfrei ermittelt werden. Um eine Zersetzung des Azetylens kann es sich nicht gehandelt haben, da die Flaschenwandung keine höhere Temperatur zeigte als die Außentemperatur betrug.

Offene Feuer, Funkenbildung von Schweißern, Brennern oder aus Schmirgelscheiben kommen nicht in Frage, da in unmittelbarer Nähe des Flaschenregals nicht gearbeitet wurde.

So bleibt eigentlich nichts anderes übrig, als an ein Wunder zu glauben oder aber anzunehmen, daß der Mann beim Öffnen des Ventils vergessen hat, seine brennende Zigarette aus dem Mund oder aus der Hand zu nehmen. Unmöglich ist bekanntlich beim lieben Gott und auf der Deutschen Werft nichts.

Nun ist die brennende Azetylenflasche durchaus noch kein großes Unglück. Bei Ventilbränden ist das Ventil zu schließen und gleich wieder zu öffnen. Erfolgt keine neue Zündung, kann weitergearbeitet werden. Bei wiederaufflammenden Ventilbränden und bei Flaschen mit Übertemperatur ohne äußere Einwirkung hilft nur Ausbrennenlassen bei geöffnetem Ventil und reichliches Kühlen der Flaschenwandung.

Leider war nun der aus der Azetylenflasche austretende Feuerstrahl direkt auf eine Gruppe gefüllter Sauerstoffflaschen gerichtet und glühte deren Wandungen aus, wodurch der in den Flaschen herrschende Druck von 150 atü die Flaschen von innen her aufriß bzw. aufbrannte. Dabei kann es leicht zu einem größeren Unglück kommen.

Als die Männer des Werkschutzes an der Brandstelle eintrafen, hatte sich der im Gesicht leicht verletzte

Brenner, der das Ventil nicht schließen konnte, entfernt. Alle in der näheren Umgebung tätigen Arbeitskameraden waren vorsorglich unter dem Doppelboden oder hinter Holzstapeln usw. in Deckung gegangen.

Der Wachführer unserer Werksfeuerwehr, Christensen, aber ging kurz entschlossen an die brennende Flasche heran und begann das Ventil zu schließen. Als von einer der Sauerstoffflaschen mit lautem Knall ein Ventil abflog, ging er für einen Augenblick zu Boden in Deckung, sicherte dann nach allen Seiten und sprang wieder zur Flasche, um nun die Gefahr endgültig zu beseitigen.

Die Betriebsleitung hat Christensen, der zweifellos durch sein mutiges und entschlossenes Eingreifen größeren Schaden verhütet hat, ihre Anerkennung zum Ausdruck gebracht. Darüber hinaus hat sie diesen Fall der „Nordwestliche Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft“ zur Kenntnis gebracht, da diese sich bereit erklärt hat, Prämien an solche Leute auszuzahlen, die durch Geistesgegenwart oder bewiesenen ungewöhnlichen Mut dazu beigetragen haben, größere Unfälle zu verhüten. Christensen erhielt daraufhin das im Folgenden wiedergegebene Anerkennungsschreiben:

Belohnung:

Im April d. J. geriet eine Azetylenflasche in Brand. Der Brand dehnte sich auf einen Stapel gefüllter Sauerstoff-Flaschen aus, von denen 5 Stück ausbrannten und zerstört wurden. Sie haben die große Gefahr, in der sich Arbeitskollegen, die in der Nähe des Brandherdes beschäftigt waren, befanden, sofort erkannt. Sie haben geistesgegenwärtig unter Außerachtlassung Ihrer eigenen Gesundheit den Brand zum Verlöschen gebracht und damit beherzt ein großes Unglück abgewendet.

Für Ihr entschlossenes Verhalten sprechen wir Ihnen unsere Anerkennung aus. Als Zeichen des Dankes gewähren wir Ihnen eine Geldspende von DM 50,—.

Der Betrag wird Ihnen durch die Deutsche Werft ausgehändigt werden.



Das sind ja schöne Sachen, die ich da wieder mal gehört habe. Da soll doch einer unserer Betriebsangehörigen sich zwei DW-Spezial-Werkzeugkisten „billig eingekauft“ haben, um auf diese Weise sein Einkommen zu erhöhen, allerdings in unzulässiger Weise. Selbstverständlich, daß der Mann nicht mehr bei uns ist. Und wie das immer so geht, findet jetzt eine ernstere Unterhaltung vor dem Richter statt. Ja, und damit nicht genug. Ein anderer, der sich mit der Beschaffung von Ausrüstungsteilen für unsere Schiffe zu beschäftigen hatte, hat sich von einem Lieferanten ganz erhebliche Bestechungsgelder zahlen lassen. Er hatte Pech dabei und fiel auf. Auch er ist nicht mehr bei uns. Dafür beschäftigt sich der Staatsanwalt mit ihm. Man darf diese Dinge natürlich nicht allzu tragisch nehmen. Wie ich schon einmal hier gesagt habe, wird in

einem Betrieb mit rund 8000 Menschen immer etwas vorkommen; denn diese Zahl entspricht durchaus der Einwohnerzahl einer normalen deutschen Kleinstadt, wo ja auch immer etwas los ist. Trotzdem ist das Ganze betrüblich, weil wir ja eine Gemeinschaft bilden, wo so etwas nicht vorkommen sollte. Dazu muß weiter gesagt werden, daß derartige Dinge immer dazu führen, ein gewisses Mißtrauen zu schaffen. Und das ist nun einmal nicht gut. Gerade unser Betrieb ist in besonderem Maße darauf angewiesen, daß alle gut zusammenarbeiten, damit wir unsere Pläne und Ziele verwirklichen können. Es kann doch beim besten Willen niemand sagen, daß bei uns jemand gezwungen ist, aus wirtschaftlicher Not Handlungen zu begehen, die nun einmal den Auffassungen eines jeden anständigen Menschen zuwiderlaufen.

Erfreulich ist, daß die Zahl unserer Betriebsangehörigen auch im vergangenen Monat wieder angestiegen ist. Das beweist uns, daß es in unserem Betrieb weiter aufwärts geht.

Wie Ihr alle wißt, haben wir unsere Jahres-Hauptversammlung hinter uns, in der die Geschäftslage unserer Werft der Öffentlichkeit bekanntgegeben worden ist. Und wenn unser Wirtschaftsausschuß erst endlich gebildet ist, werdet Ihr alle durch ihn ständig bestens über die wesentlichen wirtschaftlichen Vorgänge bei uns unterrichtet werden.

Auch der neue Aufsichtsrat ist zusammengetreten. Ihm gehören in Zukunft neben den Vertretern der Aktionäre auch drei Vertreter der Belegschaft an. Hoffen wir, daß diese Zusammensetzung dem Wohl unserer Werft dienlich ist.

Unsere DW-Urlaubsreisen gehen laufend weiter. An den strahlenden Gesichtern der braungebrannt zurückgekehrten Urlauber kann man ablesen, daß sie sich erholt und wohl gefühlt haben. Möchte das Wetter allen denen, die noch reisen werden, so günstig sein, daß auch sie nur Freude in ihrem Urlaub haben.

Und dann noch eins: Unsere Lohnbüros geben sich alle Mühe, immer pünktlich zu den Lohnzahlungsterminen mit ihren Abrechnungen und sonstigen Vorbereitungen fertig zu werden. Der einzelne, der dann seine gefüllte Lohntüte in Empfang nimmt, macht sich wahrscheinlich überhaupt keine Gedanken darüber, was für Arbeit notwendig ist, um so weit zu kommen. Diese Arbeit unserer Lohnbüros wird von Woche zu Woche schwieriger, weil nämlich die Zahl der Lohnpfändungen in erschreckendem Maße zugenommen hat. Wenn es sich nur darum handeln würde, daß irgend jemand unverschuldet in Not geraten ist oder daß besonders hartnäckige Gläubiger sich sichern wollen, wie ich es von manchem von Euch weiß, wäre das Ganze halb so schlimm. Das Unangenehme dabei ist, daß jeder Lohnrechner und der

Leiter der Lohnkasse wissen, daß ein großer Teil der Pfändungen völlig überflüssig ist. Da hat irgend jemand ein Radiogerät gekauft, selbstverständlich das größte, das er finden konnte. Ein anderer hat seine wirtschaftliche Leistungsfähigkeit überschätzt und sich Verpflichtungen aufgeladen, indem er Möbel auf Abzahlung kaufte, wieder andere haben wirklich unnötige Einkäufe gemacht. Auch das weiß ich aus eigener Erfahrung von manch einem unserer Betriebsangehörigen. Das Ende vom Lied ist dann ein Urteil irgendeines Gerichts, und im Anschluß daran der berühmte Pfändungs- und Überweisungsbeschluß. Ganz abgesehen davon, daß der Betroffene selbst den allergrößten Ärger davon hat, wird dadurch dem Lohnbüro eine erhebliche Mehrarbeit aufgebürdet. Ich möchte Euch also alle bitten, den so verlockend wirkenden Abzahlungsangeboten mit größter Vorsicht zu begegnen und nur nach gründlicher Überlegung und wirklicher Sicherstellung der Finanzierung zum Kauf zu schreiten. Einmal erspart Ihr Euch selbst Ärger und Verdruß. Und zum anderen macht Ihr Euren Kameraden aus dem Lohnbüro das Leben etwas leichter.

Auf Wiedersehen im August.

Herzlichst

Euer Klabautermann

Matthias und das Pferd

Es war kurz nach dem ersten Weltkrieg, so in den Anfangsjahren unserer Werft. Die Mark verlor in rasendem Tempo ihren Wert, und mit der Beschaffung von Lebensmitteln war es ähnlich wie etwa 1947.

Die Männer im Betrieb waren nicht immer satt, und so überlegten sie, wie man diesen Zustand ändern könnte. Das einzige, was ihnen einfiel, war, daß sie ihren Vertrauensmann Matthias zum Chef schickten. Der würde schon einen Ausweg finden. Der Chef hörte sich den Bericht von Matthias an und sagte: „Da müssen irgendwie zusätzliche Lebensmittel beschafft werden. Haben Sie eine Quelle?“ Die Frage wurde bejaht und Matthias erhielt den Auftrag, zunächst einmal ein Schlachtpferd zu kaufen. So geschah es dann auch. Für einen märchenhaft hohen Preis wurde irgendwo bei einem Bauern ein Pferd erstanden. Das wurde auf die Werft gebracht. Matthias suchte unter den Belegschaftern einen Schlachter aus, der versicherte, daß gerade das Schlachten von Pferden nahezu seine Spezialität sei. Mitten in einer der wenigen Hallen wurde das Pferd aufgestellt. Der „Schlachter“ wies mit überlegenem Lächeln Angebote, das Pferd zu fesseln oder festzubinden, weit von sich, ergriff einen Vorschlaghammer, holte aus und schlug zu.

Er hatte entweder nicht richtig gezielt oder das Pferd hatte eine Bewegung gemacht, jedenfalls ging der Schlag daneben. Das Pferd nahm den Angriff übel und schlug und biß wild um sich. Die Belegschafter ergriffen die Flucht und sausten durch Türen und Fenster aus der Halle. Matthias, der der langsamste war, schaffte es nicht so schnell wie die anderen. Als er, dicht gefolgt von dem wütenden Pferd, eine Tür aufreißen wollte, um sich in Sicherheit zu bringen, merkte er, daß die Tür von der anderen Seite zugehalten wurde.

Es begann nun eine wilde Jagd in der Halle. Matthias rannte wie ein Wilder um sein Leben und das erregte Pferd hinter ihm her. Endlich kamen nun einige Kameraden dem in größte Bedrängnis geratenen Matthias zu Hilfe und fingen das Pferd ein. Als Matthias wieder etwas ruhiger atmen konnte, fragte er, warum denn die Kameraden die Tür zugehalten hätten, und bekam von seinem Freund Odje die Antwort: „Ja, weißt du. Matthias, wir dachten, das Pferd wäre an der Tür.“

