

DEUTSCHE WERFT

WZ 11/61



Am 7. Nov. wurde
**MS CAP SAN
LORENZO**

in Dienst gestellt.
Während der Er-
probung hieß es:

*Feueralarm
zur Übung!*

Ein Hubschrauber
brachte Hilfe aus
der Luft.

Das Arbeitsprogramm der DW

Neubauten:

Helgen 2: S. 785, Hamburg-Süd, Schwesterschiff der „Cap San Lorenzo“. Stapellauf Anfang Dezember. Das Schiff soll „Cap San Diego“ heißen.

Helgen 3: S. 788, 16 300 tdw Bulk Carrier für norwegische Rechnung.

Helgen 4: S. 794, Schwesterschiff der „Syria“, zweites Fahrgastschiff für die United Arab Maritime Company.

Helgen 7: Die beiden neuen Mittelschiffe für R 1602 und R 1603 sind beide am 16. 11. vom Stapel gelaufen. Anschließend wurde S. 795 auf Kiel gelegt.

Helgen 8: S. 758, „Gulf Hansa“, Schwesterschiff der „Gulf Italian“. Stapellauf vor-(Großhellung) aussichtlich am 17. 1. 1962.

In der Ausrüstung liegen zur Zeit „Gulf Italian“, „Tanganyika“, „Syria“, „Green Harbour“ (R 1601).

Reparaturen vom 21. Oktober bis 20. November 1961:

30 Schiffe mit größeren und kleineren schiffbaulichen und maschinenbaulichen Reisereparaturen wurden im Hafen überholt.

26 Schiffe, von denen 25 dockten, wurden an der Werft bearbeitet.

Von diesen insgesamt 56 Schiffen bearbeitete Finkenwerder 13 und Reiherstieg 43 Schiffe.

Es wurden Umbauten auf Schweröl vorgenommen, größere Boden- und Außenhautschäden beseitigt sowie umfangreiche Klasse-Arbeiten durchgeführt.

Unter anderen gaben folgende Reedereien ihre Schiffe an die DW:

Deutsche Reedereien:

„Bugsier-Reederei u. Bergungs-A.G.“, „Deutsche Afrika-Linien“, „John T. Essberger“, „Globus Reederei GmbH.“, „Hamburg-Amerika Linie“, „A. F. Harmstorf & Co.“, „Horn-Linie“, „F. Laeisz“, „Leonhardt & Blumberg“, „Nordfriesische Reederei GmbH.“, „Rudolf A. Oetker“, „Ernst Russ“, „Rob. M. Sloman jr.“.

Englische Reedereien:

„Reardon Smith Line“, „Ellerman Lines Ltd.“, „Hain Steamship Co. Ltd.“, „B.P. Tanker Co. Ltd.“, „The Alva S. S. Co. Ltd.“, „Royal Mail Lines Ltd.“, „Ben Line Steamers Ltd.“, „Union Castle Mail S. S. Co. Ltd.“, „Compañía de Navegación „Julia“ S.A.“.

Norwegische Reedereien:

„Wilh. Wilhelmsen“, „Torvald Klaveness“, „Skibs A/S Akershus & Arild O. Nyquist O. N. Henriksen“, „Texaco Norway A/S“, „H. Angel Olsen“, „P. Meyer“, „Johann Gerrard“, „Skibs A/S Igadi“, „H. M. Wrangell & Co. A/S“.

Schwedische Reedereien:

„Sven Salén“, „A/B Transmarin“.

Holländische Reedereien:

„Shell Tankers N. V.“, „N. V. van Nievelt Goudriaan & Co.'s Stoomvaart Maatschappij“.

Brasilianische Reedereien:

„Comissao de Marinha Mercante“, „Namdal Shipping & Trading Corp.“.

Argentinische Reederei:

„Louis Dreyfus“.

Ägyptische Reederei:

„United Arab Maritime Company“.



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

21. Jahrgang · Nr. 11 · 29. November 1961

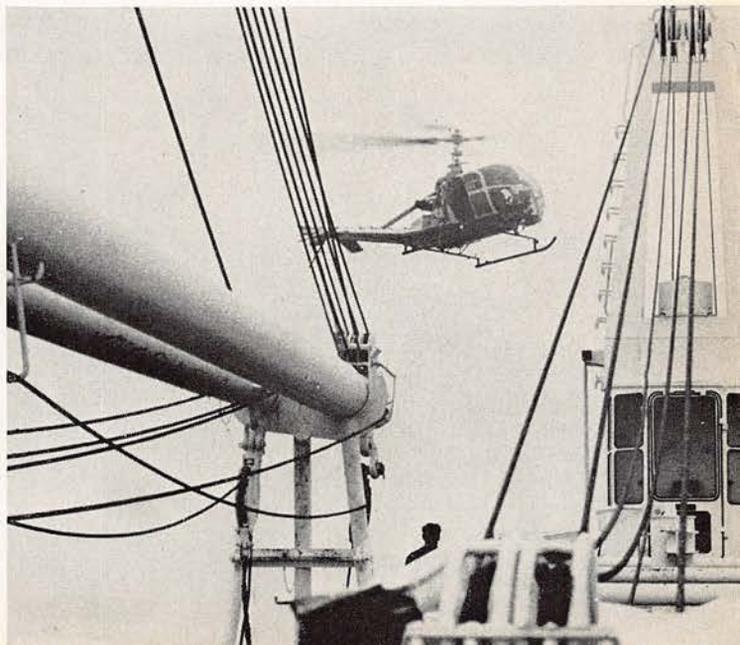
Was die letzten Wochen brachten ...

Zwei Schiffe wurden im November abgeliefert: Die „CAP SAN LORENZO“ und die „HAR GILEAD“. „CAP SAN LORENZO“, S. 784, ist das erste von zwei Schwesterschiffen für die Hamburg-Süd und hat folgende technische Hauptdaten:

	als Volldecker	als Shelterdecker
Länge ü. a.	159,41 m	
Länge zw. d. Loten	144,45 m	144,40 m
Breite a. Spanten	21,40 m	
Seitenhöhe I. Deck	11,57 m	
Seitenhöhe II. Deck	8,52 m	
Tiefgang a. Sommerfreibord	8,46 m	7,55 m
Tragfähigkeit	10 740 tdw	8 500 tdw
Vermessung	9 849 BRT	7 431 BRT
Geschwindigkeit	19 Kn.	

(bei 118 U/min.; 11650 PSe)

Das Schiff machte wie üblich ausgedehnte Maschinenproben am Kai, so daß das Schiff nur eine Probefahrt benötigte, auf der das Schiff der Reederei übergeben wurde. Alles wurde noch einmal auf Herz und Nieren geprüft. Es gab Stufenfahrten, Ankermanöver, Kompensieren usw. und als besondere Attraktion einen Feueralarm zur Übung, bei welchem 2 Hubschrauber eingesetzt wurden. Die Übung zeigte, daß im Ernstfall eine Personen- und Geräteübernahme vom Schiff zum Flugzeug und umgekehrt durchaus möglich wäre. Ein abgeleiteter Brandexperte und eine aufgehievte Rumbuddel bewiesen das. Rundfunk, Fernsehen und über 700 Gäste wohnten diesem imposanten Schauspiel bei. Zuviele für eine Probefahrt im November auf einem Schiff mit 49 Kammern. Es soll aber trotzdem einige gegeben haben, die auf ihre Kosten gekommen sind. Von der Unzulänglichkeit des Landzuganges an der Überseebrücke, über die wir schon zu verschiedenen

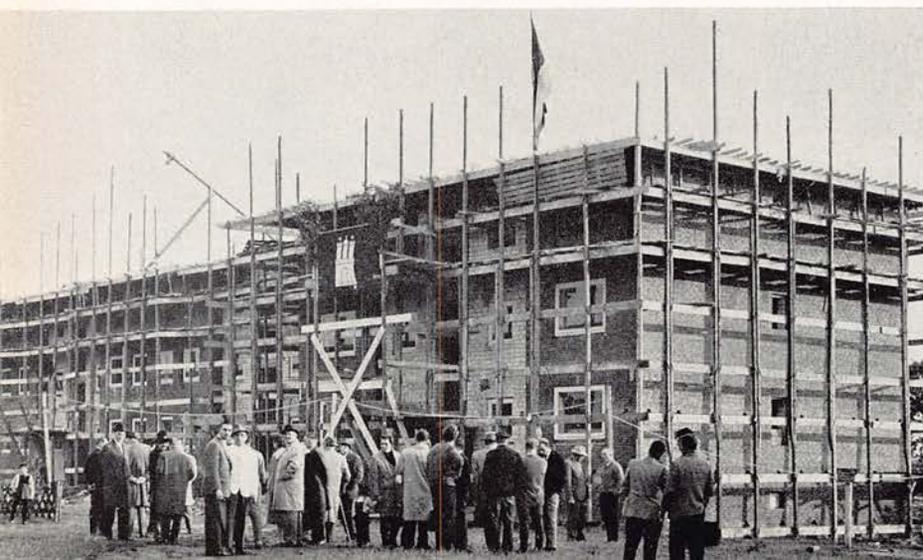


Malen zu klagen hatten, muß jedoch auch hier wieder berichtet werden. Das An- und Vonbordgehen dauerte Stunden. Eine Blamage für den Welthafen Hamburg.

Die Reederei Cargo Ships EL YAM übernahm am 17. 11. ihr zweites Fruchtschiff (Motorkühlschiff) von der DW. Das Schiff hat die Abmessungen:

Länge ü. a.	136,04 m
Länge zw. d. Loten	123,40 m
Breite a. Spanten	17,20 m
Seitenhöhe, I. Deck	11,15 m
Seitenhöhe, II. Deck	8,82 m
Tiefgang a. Sommerfreibord	7,76 m
Tragfähigkeit	5 869 tdw
Vermessung	6 415 BRT
Geschwindigkeit	19 Kn.
	(bei 130 U/min.; 8150 BHP)

Auch dieses Schiff befindet sich bereits auf seiner ersten großen Reise. Das Fernsehen brachte kürzlich Aufnahmen aus den Salons, dem Maschinenraum und von der Brücke und begleitete das Schiff mit dem Flugzeug ein Stück elbeabwärts.



Als weiteres erfreuliches Ereignis können wir melden, daß in Lurup wieder eine Richtfeier stattgefunden hat und in Kürze 21 neue werfteigene Wohnungen bezugsfertig sein werden.

kleine chronik der weltchiffahrt...

In diesen Tagen rufen die Zeitungen die Erinnerung an ein altes deutsches Schiff wach, das als ein Markstein in der Geschichte des Weltchiffbaues gelten darf: die „EUROPA“.

Es ist etwas Seltsames um berühmte Schiffe. Sie haben Namen und Schicksale und gleichen in vielem eher berühmten Persönlichkeiten als bekannten Bau- oder Kunstwerken. Es mag daran liegen, daß Schiffe eine relativ kurze Lebensdauer haben, und man bei ihnen von Leistung, Schönheit, Glück, Zuverlässigkeit und ähnlichem spricht und ihnen Qualitäten zuerkennt, wie sie im allgemeinen nur lebenden Wesen beigemessen werden. Man spricht nicht von dem größten Dampfer, dem schnellsten Segelschiff, dem ersten U-Boot – man kennt ihre Namen! Das zeichnet die Schiffe vor allen anderen von Menschenhand geschaffenen Werken aus. Ob die Schiffe auch eine Seele haben, wollen wir heute nicht ergründen.

In der Reihe unvergessener Schiffe, aus der Namen wie „SANTA MARIA“, „ADLER VON LÜBECK“, „CUTTY SARK“, „GREAT EASTERN“, „VATERLAND“, „NORMANDIE“, „UNITED STATES“, „BISMARCK“, „NAUTILUS“ herausleuchten, um nur einige wenige zu nennen, steht auch die „EUROPA“. Sie und ihre etwas größere Schwester „BREMEN“ waren zehn Jahre nach Ende des ersten Weltkrieges Leistungen, die das Wirtschaftswunder des vergangenen Jahrzehnts nicht hervorzubringen vermochte.

Die „EUROPA“ (ca. 50 000 BRT) lief am 15. August 1928 bei Blohm & Voß vom Stapel. Der Bau schritt rüstig voran, als ein halbes Jahr später, am 26. März 1929, ein Großfeuer an Bord wütete, das den Totalverlust des Schiffes befürchten ließ. Der Schaden betrug rund 21 Millionen Mark. Doch ein Jahr später lief das Schiff zu seiner ersten Reise aus, und auf ihr eroberte es das Blaue Band des Ozeans. Es erreichte mit seinen 136 400 PS eine Stundenfahrt von 27,91 Kn., die „BREMEN“ später 28,5 Kn. Die „NORMANDIE“ ist 1935 29,69 Kn. gelaufen. Heute hält die „UNITED STATES“ den Rekord mit 36,08 Kn. Ihre Tonnage ist übrigens der der „EUROPA“ fast genau gleich.

Ein Jahrzehnt lang kreuzten „EUROPA“ und „BREMEN“ den Atlantik, und in ihren Fahrgastlisten spiegeln sich

Wirtschaftskrise, politische Spannungen und Blütezeiten des interkontinentalen Reiseverkehrs. Dann kam der Krieg, und das Schiff überlebte ihn – im Gegensatz zur „BREMEN“, deren abenteuerliche Blockadebrecherfahrt von Murmansk nach der Heimat alle Kriegführenden in gleicher Weise beeindruckte, die aber danach doch verlorenging.

Der Vernichtung entgangen, war die „EUROPA“ trotzdem für Deutschland verloren: Kriegsbeute. Zwei Reisen machte das Schiff als amerikanischer Truppentransporter, dann wurde es Frankreich zugesprochen. Die alte „EUROPA“ wurde nun umgebaut und erhielt einen neuen Namen: „LIBERTE“. Als wolle sie sich das nicht gefallen lassen, ging sie bei einem schweren Sturm um die Jahreswende 1947–48 in Le Havre auf Grund. Nach der Hebung loderte zum zweitenmal Feuer an Bord. Doch dann tat sie treu ihre Dienste für Frankreich bis zum heutigen Tage. Sie war ein beliebtes Schiff; zu 80 % war sie im Durchschnitt belegt. Vor dem Krieg sollen es nur 50 % gewesen sein. Aber der Vergleich ist nicht gerecht, denn man hat die Zahl der Fahrgäste, die das Schiff aufnehmen konnte, von 2100 auf 1497 reduziert. Die Maschinenleistung wurde von 136 400 PS auf 85 000 PS herabgesetzt, man begnügte sich mit einer Geschwindigkeit von 24 Kn. Ein gutes, solides, erfolgreiches, rentables Schiff wurde daraus; aber jener Nimbus, der einst die „EUROPA“ umgab, war dahin. Er wurde erst in diesen Tagen wieder lebendig, als es hieß, das Schiff solle abgewrackt werden. Die Franzosen bauen ja ihre „FRANCE“, das längste Schiff der Welt, mit dem sie noch einmal, wie seinerzeit mit der „NORMANDIE“, die Ozeanriesen in aller Welt ausstechen wollen. Die „EUROPA-LIBERTE“ ist mit ihren 32 Jahren nicht mehr in diesem Rennen. Und doch stellte Frankreich für den Verkauf die Bedingung, daß das Schiff aus der Fahrt gezogen werden muß. Das spricht für sich. – Jeder, der sich für das Schicksal dieses Schiffes interessierte, sah schon voller Wehmut die Abwrackgesellschaften um den Schrottpreis feilschen, als plötzlich die Nachricht bekannt wurde, daß das Schiff noch einmal im alten Glanz erstrahlen soll, auf der Weltausstellung in Seattle im kommenden Jahr. Dort wird es als schwimmendes Hotel wohl zum letztenmal prominente Gäste aus allen Weltteilen beherbergen. cl.



Entwurf und Konstruktion von Schiffen

Im Laufe der beiden letzten Jahre haben wir in mehreren Fortsetzungen Reportagen aus dem Betrieb gebracht, die ein anschauliches Bild vom Bau eines Schiffes von den ersten Werkstattarbeiten, von der Vormontage und von der Arbeit auf dem Helgen bis zum Stapellauf, vermittelten. Wir haben mit den Berichten dort angefangen, wo der eigentliche Bau des Schiffes beginnt.

Aber es versteht sich von selbst, daß ehe man ein Schiff bauen kann, eine umfangreiche Rechen- und Zeichenarbeit vorausgegangen sein muß. Diese Arbeit leisten die Kollegen im Hochhaus. Immer wieder vernehmen wir die Frage von Interessierten aus allen Gewerken, welcher Art diese Vorarbeit eigentlich ist. Wie ein Schiff berechnet wird, woher man im voraus weiß, wie groß Tragfähigkeit und Geschwindigkeit sein werden, wieviel das fertige Schiff kosten wird, wieviel Material man braucht; wie man das Verhalten des Schiffes im Seegang voraussagen kann, wieviel Decksladung es nehmen darf ohne daß es Gefahr läuft zu kentern, und welche konstruktiven Maßnahmen man trifft, daß das Schiff selbst im Falle einer Kollision und des Vollaufens einer oder mehrerer Abteilungen schwimmfähig bleibt.

Über diese schwierigen Fragen soll eine Reihe von Beiträgen Auskunft geben, die wir in der nächsten Zeit bringen wollen. Theorie ist nun zwar nicht so anschaulich wie die Praxis. Aber der Leser lasse sich nicht entmutigen — so schwer ist es gar nicht zu verstehen. Es ist vor allem wichtig, die Begriffe zu klären. Stabilität und Festigkeit, Tragfähigkeit und Vermessung sind zum Beispiel — so ähnlich sie oft zu sein scheinen — ganz verschiedene Begriffe, die häufig verwechselt werden. Die folgenden Beiträge sollen Licht in die Zusammenhänge tragen, deren Kenntnis nicht nur für den Techniker, sondern für jeden Werftangehörigen wichtig ist. Und sei es, daß man sich nicht blamieren will, wenn man beim Stapellauf von seinem Sohn in verfänglicher Weise gefragt wird.

*

Betrachtet man die im Laufe der Jahre von der DW erbauten Schiffe, so stellt man fest, daß das umfangreiche Bauprogramm nicht nur die verschiedensten Schiffstypen wie Tanker, Frachtschiffe, Fahrgastschiffe, Kühlschiffe und Massengutschiffe umfaßt, sondern auch, daß sich die Schiffe der einzelnen Typen in Größe, Gesamtanordnung und Ausrüstung merklich unterscheiden. Während der Bau der Verkehrs- und Transportmittel für den Land- und Luftverkehr meistens nur in größeren Serien erfolgt, werden im Schiffbau vom gleichen Typ und von gleicher Größe durchschnittlich nur 2—6 Einheiten gebaut. Ein Auftrag über 10 gleiche Schiffe stellt im Schiffbau eine Seltenheit dar. Die Verschiedenartigkeit der Schiffe ist einerseits durch die Vielzahl der zu befördernden Güter, andererseits durch die Routen, Kanäle und die angefahrenen Häfen bedingt. Ferner spielen auch die im Laufe der Zeit sich ändernden Anforderungen, die an ein Transportmittel gestellt werden, und der technische Fortschritt eine Rolle. Während in den Jahren vor dem Kriege beispielsweise die durchschnittliche Größe der Tanker bei 16 000 t Tragfähigkeit lag, liegt sie heute bei 40 000 bis 65 000 t dwt und geht in einzelnen Fällen bis über 100 000 t dwt, da die Wirtschaftlichkeit mit der Größe der Schiffe zunimmt. Bei den im Liniendienst fahrenden

Frachtschiffen ist eine Steigerung der Geschwindigkeit von früher durchschnittlich 12 Knoten auf 16—20 Knoten zu verzeichnen.

A. Grundlagen des Entwurfs

Für ein Objekt mit einem Wert von vielen Millionen, wie es ein Schiff darstellt, ist natürlich — bevor mit dem Bau in den Werkstätten und auf dem Helgen begonnen werden kann, eine umfangreiche und durchschnittlich über 1—2 Jahre sich erstreckende Planung und Konstruktion erforderlich.

Diese Arbeiten beginnen schon vor der Auftragserteilung, da die Reedereien sich in den meisten Fällen bei Neubauten von mehreren Werften Angebote machen lassen, die Projektzeichnungen der Gesamtanordnung, Preis und Zahlungsbedingungen umfassen. Die von der Reederei gemäß dem Verwendungszweck verlangten, den ersten Entwurf kennzeichnenden Hauptgrößen sind

- 1) Tragfähigkeit,
- 2) Rauminhalt und
- 3) Geschwindigkeit.

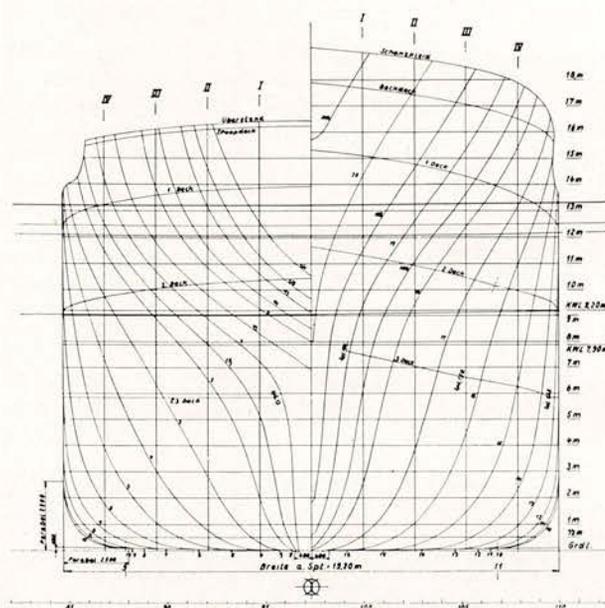


Abb. 1. Spantenriß eines Frachtschiffes

Aus diesen Größen ergeben sich die Hauptabmessungen des Schiffes, d. h. Länge, Breite, Seitenhöhe, Tiefgang und Völligkeitsgrade. Bei der Bestimmung und Festlegung der Hauptabmessungen muß neben den vom Auftraggeber gestellten Bedingungen dem Verlangen nach Sicherheit, Seefähigkeit, Festigkeit, Steuerfähigkeit und Wirtschaftlichkeit je nach dem Verwendungszweck Rechnung getragen werden. Häufig stehen sich diese Wünsche und Forderungen diametral gegenüber. Sie müssen so gegeneinander abgestimmt werden, daß immer die größeren Vorteile wahrgenommen werden und mit möglichst geringem Aufwand die größte Wirtschaftlichkeit erreicht wird.

Die dem Auftraggeber zu garantierende Tragfähigkeit (Deadweight) umfaßt alle Gewichte, die nicht zum Schiffseigengewicht gehören, d. h. Nutzladung, Brennstoff, Be-

und Vollaufen eines Raumes mit Wasser einen Reserveauftrieb und damit eine Sicherheit gegen Sinken. Ferner hat die Größe des Freibords Einfluß auf die Stabilität, d. h. Sicherheit gegen Kentern, und schützt die freiliegenden Decks, Deckshäuser und Luken gegen Beschädigung durch Seeschlag.

Nach Berechnung der Hauptabmessungen, Völligkeitsgrade, Verhältniszahlen, Geschwindigkeit und nach Überprüfung verschiedener für die Sicherheit von Schiff, Besatzung und Fahrgästen wichtiger Faktoren, kann mit dem Entwurf der Gesamtanordnung begonnen werden.

Die Räume des Schiffes sind so anzuordnen, daß für Ladung, Maschinenanlage, Brennstoff, Wasserballast und Frischwasser genügend Raum zur Verfügung steht. Bei der Anordnung der verschiedenen Räume ist besonderes Augenmerk auf die Trimmverhältnisse zu legen, d. h. die Tiefgänge vorn und hinten bei den verschiedenen Beladungszuständen. Nach Verbrauch von Brennstoff und Vorräten oder in der Ballastfahrt soll das Schiff nicht kopflastig liegen; die Schraube muß genügend eintauchen. Die Anordnung der Decks, Laderäume, Ladeluken und des Ladegeschirrs richtet sich jeweils nach den zu transportierenden Ladungsarten (Stückgut, Schüttgut) und den zu befahrenden Haupttrouten.

Bild 4 zeigt die Gesamtanordnung eines 11 200-t-Frachtschiffes für den Liniendienst, Bild 5 die eines 47 000-t-Tankers.

Die Bilder 2 und 3 stellen die Hauptspantquerschnitte beider Schiffstypen dar.

B. Stabilität von Schiffen

Eine ausreichende Stabilität, d. h. eine genügende Sicherheit gegen Kentern, ist bei allen vorkommenden Beladungszuständen unbedingt erforderlich und alle zum Kentern führenden Einflüsse sind schon beim Entwurf von vornherein zu berücksichtigen. Die Schwimmfähigkeit und Stabilität der Schiffe ist wiederum ein umfangreiches Gebiet der Schiffstheorie. Es sollen hier nur einige grundlegende und allgemein verständliche Begriffe erörtert werden. Ein schwimmender Körper ist stabil, wenn er bei Neigung durch von außen wirkende Kräfte, z. B. Wind und Seegang, wieder in seine ursprüngliche, horizontale Lage zurückdreht. Für das Aufrichten des geneigten Schiffes ist nur die Lage des Gewichtsschwerpunktes G

von Schiff und Ladung maßgebend. Durch die Veränderung der Form des eingetauchten Volumenteils bei Krängung (Neigung) ändert sich auch die Lage des Formschwerpunktes F , er wandert von F nach F' . Diese Bewegung des Formschwerpunktes ist günstig in bezug auf die Stabilität, denn sie findet nach der eintauchenden Seite hin statt und ergibt ein aufrichtendes Moment. Es genügt jedoch nicht, daß der Formschwerpunkt nach der eintauchenden Seite hin auswandert, er muß auch genügend weit auswandern. Krängt das Schiff etwa um einen größeren Winkel, so taucht die Deckskante ein, und dem eintauchenden Keil fehlt das für die Formschwerpunktswanderung besonders wirksame äußere Stück. Das Kräftepaar aus Gewicht P und Auftrieb A wirkt nicht mehr aufrichtend sondern kippend. Notwendige Bedingung für die Stabilität ist, daß das entstehende Kräftepaar aufrichtend wirkt. Wie aus Abb. 6 u. 7 ersichtlich, ist das immer der Fall, wenn die durch F gehende Auftriebskraft die Mittellinie des Schiffes über G schneidet. Bei geneigter Lage des Schiffes geht der Angriffspunkt des Auftriebs A durch F' und ist senkrecht nach oben gerichtet. Den Schnittpunkt von A mit der Symmetrieachse des Schiffes nennt man das Metazentrum M . Um M dreht sich die Auftriebskraft bei Neigungen. Solange G unter M bleibt, richtet das entstehende Moment das Schiff auf.

Für kleinere Neigungen ist die Strecke MG ein Maß für die Anfangsstabilität, denn sie gibt an, ob das Schiff in der aufrechten Lage stabil oder instabil ist, ob also bereits kleine Neigungen aus der aufrechten Lage zum Kentern führen. Für größere Neigungen ist die Größe der Strecke GH , d. h. der Hebelarm des aufrichtenden Moments von Bedeutung. Der Hebelarm GH muß beispielsweise bei einer Neigung von 30° genügend groß und bei einer Neigung von 60° einen positiven Wert haben.

Der für die Anfangsstabilität maßgebliche Wert MG hat ferner noch Einfluß auf die Rollbewegungen des Schiffes, d. h. die Bewegung um die Längsachse bei Seegang. Ein zu großes MG hat harte Bewegungen zur Folge, die für Passagiere und Besatzung unangenehm sein können. Da andererseits besonders Passagierschiffe auch bei Beschädigung und Vollaufen eines oder mehrerer Räume eine ausreichende Stabilität haben müssen, sind Stabilität und Seeverhalten für sie von besonderer Bedeutung.

(Fortsetzung folgt)

H. Reibel

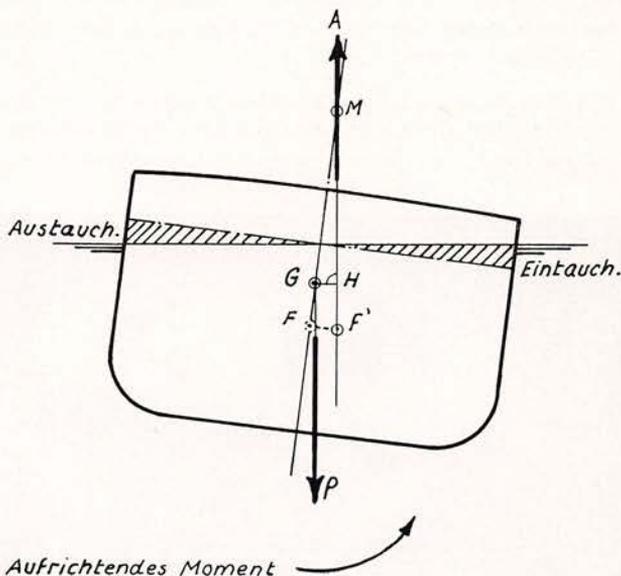
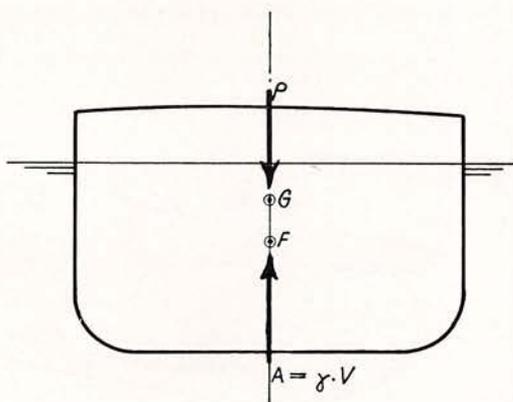
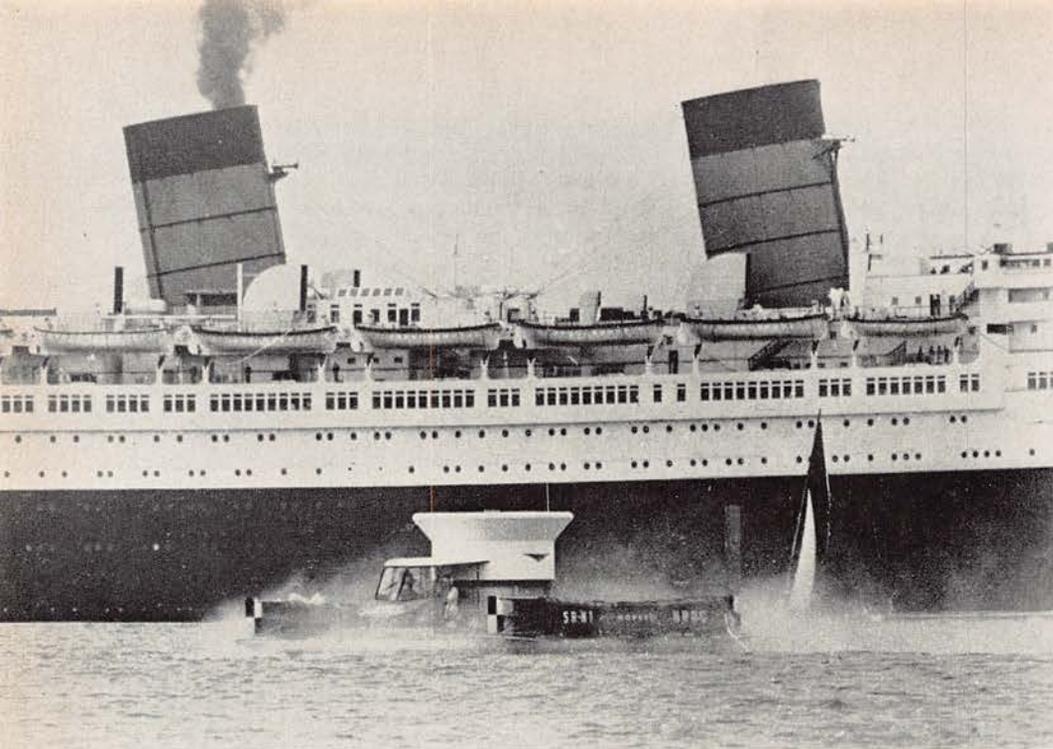


Abb. 6 und 7



Schwebeboote

das
jüngste Kind
der
Schiffbautechnik

1) Drei extrem verschiedene Schiffstypen: Ozeanriesen, Segelyacht und Luftkissenboot

VON WOLFRAM CLAVIEZ

In Heft 7 unserer Werkzeitung („kleine chronik der welt-schiffahrt“) wurde ein Bootstyp kurz erwähnt, der sich an-schickt, die Zahl der verschiedenen Verkehrsmittel um eine neue und recht eigenartige Konstruktion zu bereichern: Das Luftkissenboot oder die „Hoverkraft“.

Man muß wohl einen neuen verkehrstechnischen Begriff einführen, will man diese Fahrzeuge eindeutig einer bestimmten Gattung von Transportmitteln zuordnen. Nennen wir sie „Schwebefahrzeuge“. Alle bisher so benannten Fahrzeuge, wie die sogenannten „Schwebbahnen“, hängen und rollen, aber schweben nicht; sie hängen – wenn auch über dem Erdboden – an festen erdverankerten Gerüsten. Unter Fliegen verstehen wir das Überwinden des Körpergewichtes durch dynamischen Auftrieb. Das bedeutet stets das Gebundensein an eine bestimmte Geschwindigkeit. Die Luft wird bei entsprechend schneller Bewegung, mit der ein geeignet geformter Körper sie durchheilt, zum tragenden Medium. Ein schwebender Körper vermag sich jedoch über den Erdboden zu erheben, ohne bei Unterschreiten einer bestimmten Mindestgeschwindigkeit herunterzufallen. Sein Gewicht muß durch andere Kräfte aufgehoben werden.

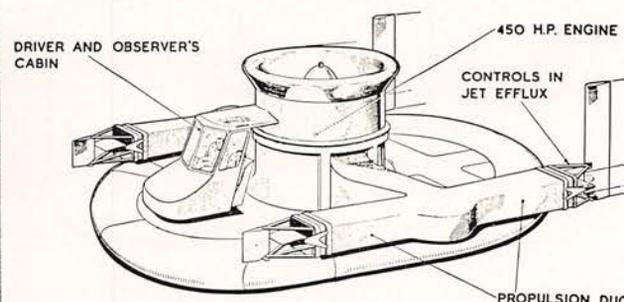
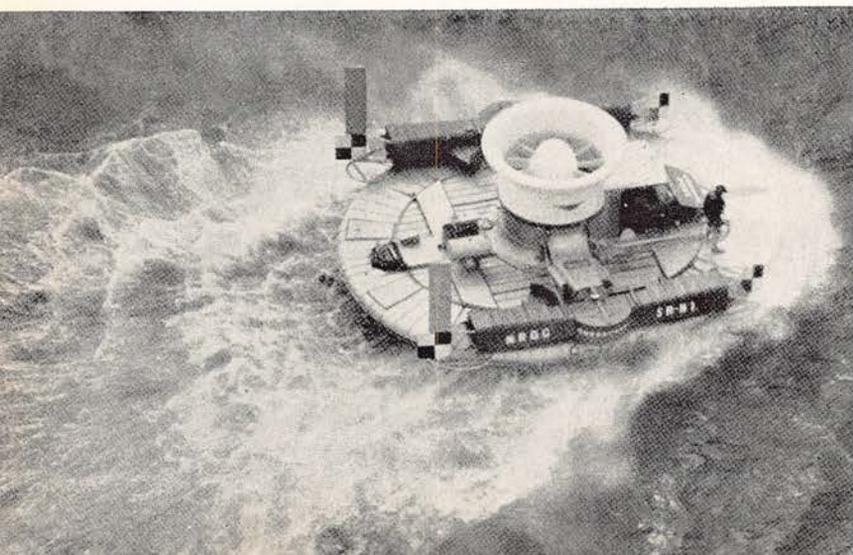
Bekannte Beispiele echten Schwebens sind im Wasser das getauchte U-Boot, in der Luft der Ballon. Ihr Schwebemögen beruht auf dem Prinzip, das Gesamtgewicht des

Körpers gleich dem Gewicht des verdrängten Mediums zu halten.

Die Schwebeboote, die hier betrachtet werden sollen, lösen sich jedoch nicht infolge einer statischen Gewicht-Volumen-Anpassung vom Boden. Die Kraft, die den Körper emporhebt, muß erst erzeugt werden. Sie dient im allgemeinen nicht zugleich für den Vortrieb. Diese Fahrzeuge haben also zwei getrennte Energiegruppen. Die für den Auftrieb erforderliche Maschine bläst durch einen Kranz von Düsen Luft mit sehr hoher Austrittsgeschwindigkeit unter das Fahrzeug, bis dieses sich über den Boden bzw. die Wasserfläche erhebt und auf einem Luftkissen ruht. Die andere Energiegruppe besteht aus einem oder mehreren Motoren, Turbinen oder Strahltriebwerken, die entweder mittels Propeller, Luftschaube oder Rückstoß den Vortrieb bewirken.

Die Luftkissen-Schwebeboote*) sind aus dem Versuchsstadium noch nicht heraus. Über Wirtschaftlichkeit, Stabilität und Manövrierfähigkeit lassen sich noch keine endgültigen Urteile fällen. Aber es läßt sich schon deutlich eine Gliederung in verschiedenen Spielarten erkennen. Da ist zunächst das Versuchsfahrzeug Typ SR. N 1 mit folgenden Abmessungen: Länge 9 m, Breite 7 m, Gewicht 3,4 t. Ein 450-PS-Motor treibt einen Rotor, der das Luftkissen erzeugt.

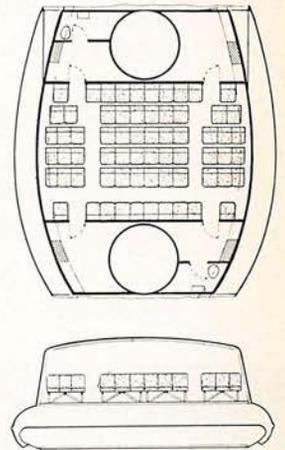
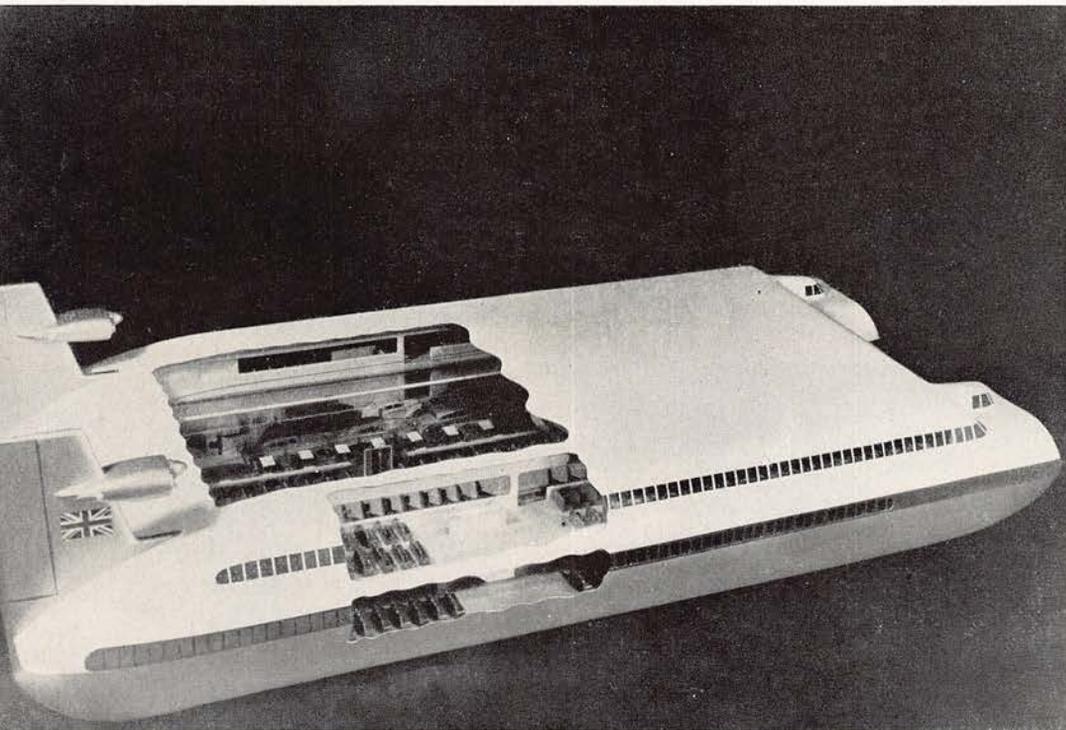
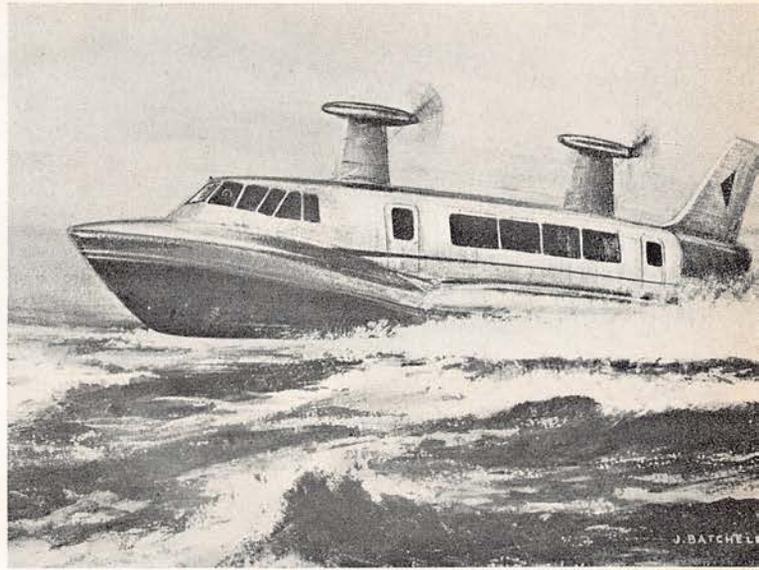
*) Über die bereits seit längerer Zeit im Verkehr befindlichen „Tragflügelboote“ soll hier nicht gesprochen werden.



2) Prinzipskizze der „SR-N 1“

3) „SR-N 1“ in Fahrt. Das „Kielwasser“ läßt erkennen, mit welchem Druck die Luft ausgeblasen wird

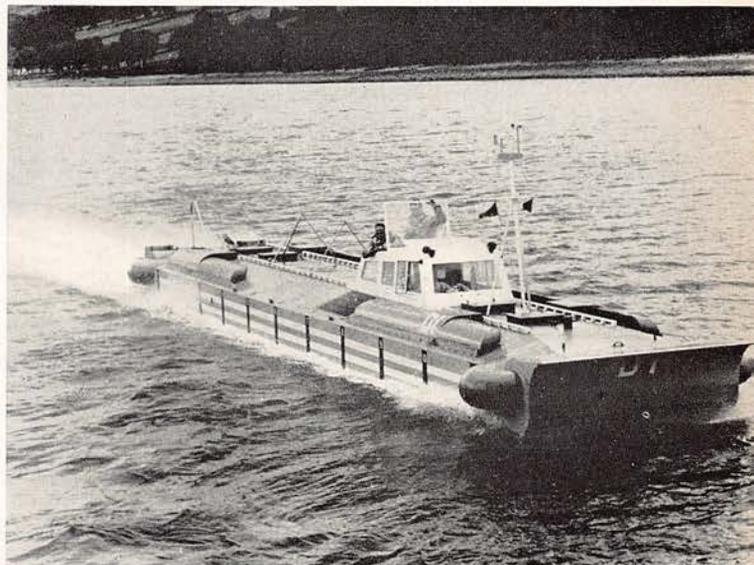
Der Vortrieb erfolgt durch Ableiten eines Teiles der aus-geblasenen Luft. Dieser Grundtyp wurde weiterentwickelt und soll so aussehen wie das Modell Bild 5: 400 t schwer, 40-60 Kn., 160 ts Tragfähigkeit über 300 Seemeilen. Gedacht ist an einen Einsatz als Schnellfähre. Man kann die beiden Gebilde natürlich nicht miteinander vergleichen, die sich scheinbar zueinander verhalten wie Daimlers erste Motor-kutsche zu einem Mercedes 220 SE. Die SR. N 1 ist ein reines Demonstrationsmodell, während die Schnellfähre eine bis ins letzte durchdachte moderne Anwendung des neuen Prinzips darstellt. Erbauer der SR. N 1 und Konstrukteure deren verbesserter Konstruktionen sind die Saunders-Roe-Flugzeugwerke in Großbritannien. Man hofft, die erste 400-t-Schnellfähre über den Kanal schon 1963 in Dienst stellen zu können. Bild 4 zeigt das Projekt SR. N 2, das folgende technische Hauptdaten hat: 25 t Gesamtgewicht bei einer Nutzlast von 12 t, 70 Kn. Geschwindigkeit, Schwebhöhe $1\frac{1}{2}$ -2 Fuß (ca. 0,5 m). Das Boot kann 68 Fahrgäste oder zwei schwere Wagen an Bord nehmen.

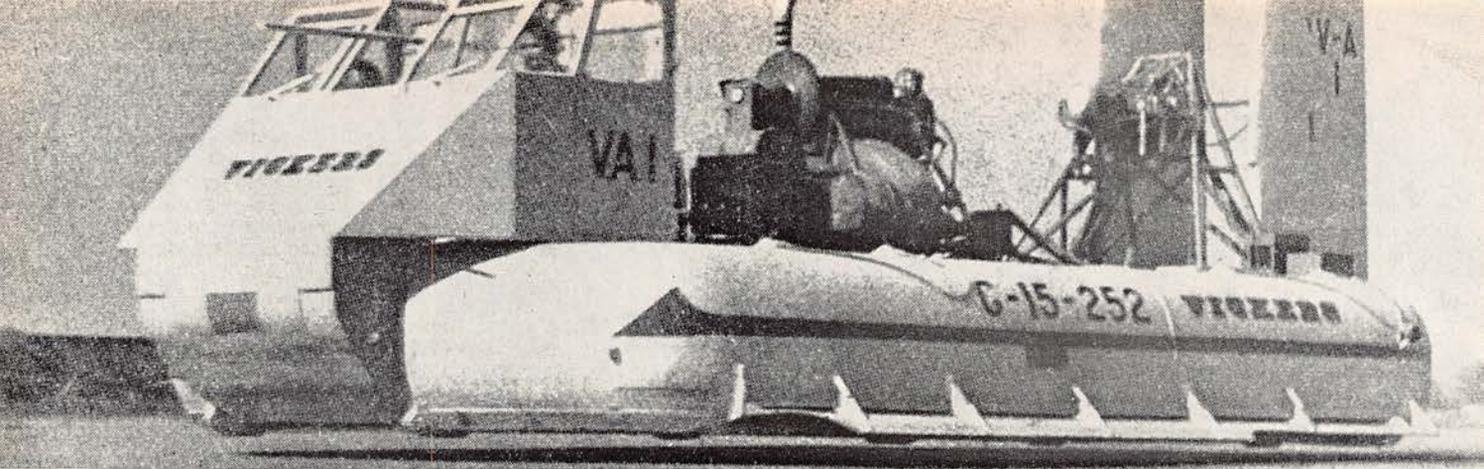


- ▲ 4) „SR-N 2“ mit Sitzanordnung für 66 Fahrgäste
- ◀ 5) Projekt einer Schnellfähre
- ▼ 6) „D 1“ mit eintauchenden Seitenwänden

Auf der Werft von William Denny and Brothers Ltd. in Dumbarton, Schottland, wurde eine Abart des obigen Versuchsschiffes erprobt. Die „D 1“ ist ein 18 m langes Schwebeschiff mit auffallend niedrigen Leistungen. Zwei 25-PS-Motoren sorgen für den Auftrieb, zwei 35-PS-Außenbordmotoren für den Vortrieb. Bei diesem Fahrzeug bleiben die Seitenwände eingetaucht, wodurch sich natürlich schneller ein Luftkissen bildet als wenn die Luft rings um das Boot herum freien Austritt hat. Man spricht von einem „Seeschlittentyp“. Dieses Versuchsfahrzeug wiegt 3 t. Man plant die Konstruktion von 90 m langen Schiffen, die 30 bis 40 Kn. laufen sollen. Diese Fahrzeuge, deren Stärke in Kursstabilität und Manövrierfähigkeit liegt, sollen vorwiegend in Flußgebieten verkehren.

Eine dritte, von den oben erwähnten Beispielen abweichende Konstruktion zeigt die Abb. 8. Es handelt sich um ein Sportfahrzeug, bei dem es im Gegensatz zu den





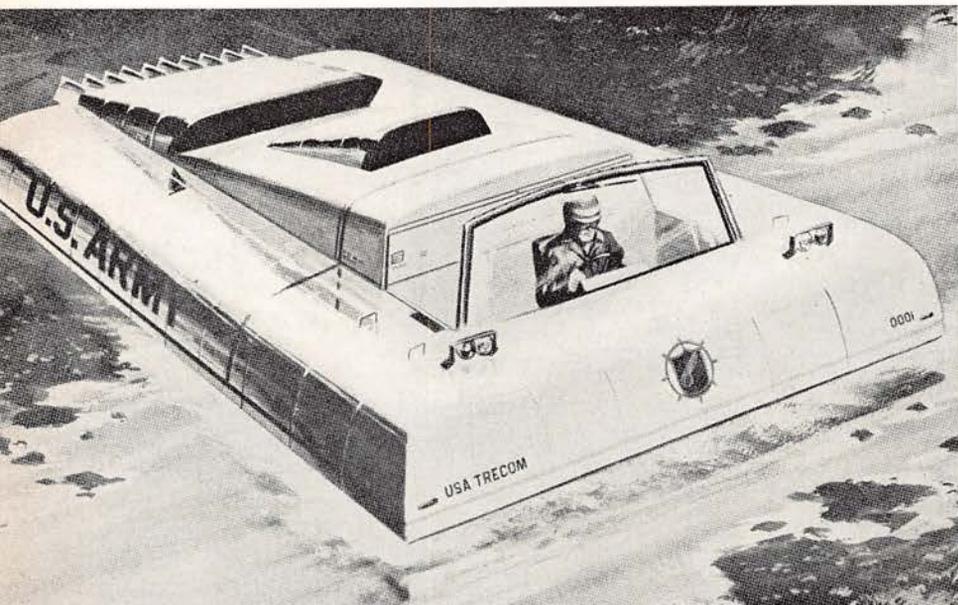
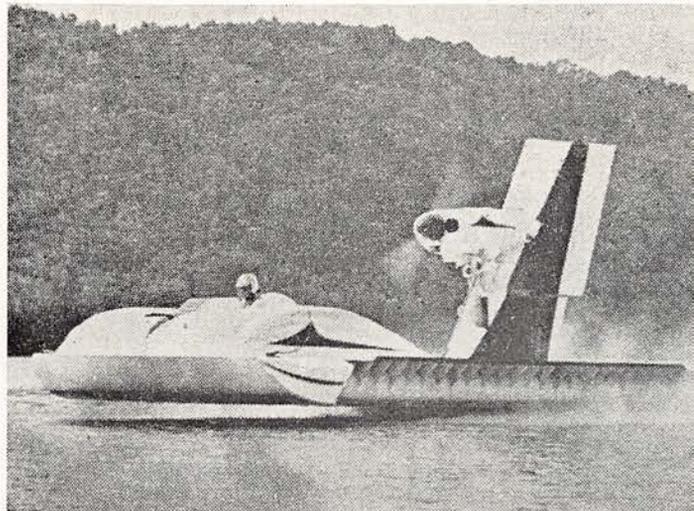
▲ Abb. 7

obigen auf hohe Geschwindigkeit ankommt. Das Boot wurde in Ohio erprobt, trägt 40 Personen und schwebt 40 cm über dem Wasser. 150 PS erzeugen das Luftkissen, die gleiche Leistung verlangt der Vortrieb, der durch eine Luftschraube erzeugt wird. Das Boot läuft 65 Kn. (Abb. 8) ▶

Die übrigen Bildbeispiele zeigen noch weitere Anwendungsmöglichkeiten des neuen Prinzips.

Grundsätzlich ist folgendes zu sagen:

Die geringe Schwebhöhe von 0,5 m und weniger verbieten die Verwendung von Schwebbooten hoher Geschwindigkeiten im Seegang. Keinesfalls würden Fahrzeuge dieser Bauformen und notwendigerweise auch leichten Bauart Seeschlag bei über 30 Kn. aushalten, und der wäre unvermeidlich. Anders sieht die Sache in Flußgebieten aus. Für Schnellverkehr auf glattem Wasser gibt es theoretisch kaum ein idealeres Verkehrsmittel. Ob es auch praktisch so ist, bleibt abzuwarten. Die bisherigen Veröffentlichun-



▲ Abb. 9

gen verschweigen sämtlich die ganz gewiß vorhandenen unangenehmen Begleitumstände: Lärm, Sprühen, Wind sowie Wellenbildung bei den Typen ohne Seitenwände. Es ist eigentlich merkwürdig, wie wenig sich (wenigstens hier bei uns) die schon vor etlichen Jahren erprobten „Tragflächenboote“ durchgesetzt haben, auf die man seinerzeit auch die größten Hoffnungen gesetzt hatte. Die Verwendung der Tragflügelboote bleibt anscheinend auf schnelle Personenbeförderung auf Binnengewässern beschränkt. Sie hatten ähnlich gute Eigenschaften versprochen wie heute die Schwebboote. Nur in einem



▲ Abb. 10

werden letztere jenen überlegen sein: Die Luftkissenboote sind ganz unabhängig von der jeweiligen Wassertiefe. Sie könnten nicht nur jede Untiefe passieren, sondern sogar über flaches Land hinwegbrausen. Demgemäß zeichnen sich bereits bevorzugte Einsatzgebiete ab: die langen Flüsse Südamerikas und Kanadas sowie Flußgebiete in Afrika und Indien. Ferner die Küstenfahrt um Australien und überall dort, wo gleichfalls Riffe die klassische Navigation so außerordentlich erschweren. Militärische Belange werden schließlich noch eine ganze Reihe kurioser Sonderausführungen hervorbringen. (Abb. 9 u. 10)

Vor 1914 - Erfolge und Gefahren

In den Jahren 1907/08 ist die weltwirtschaftliche Entwicklung rückläufig. Anders als in den vorangegangenen Depressionen um 1890 und 1900/01 werden sich in Deutschland, England und den anderen Industriestaaten die Verantwortlichen in Politik, Finanz, Industrie, Handel und Verkehr nicht so rasch einig, was zu tun sei. Es kommt zu heftigen Meinungsverschiedenheiten, die Nervosität ist groß.

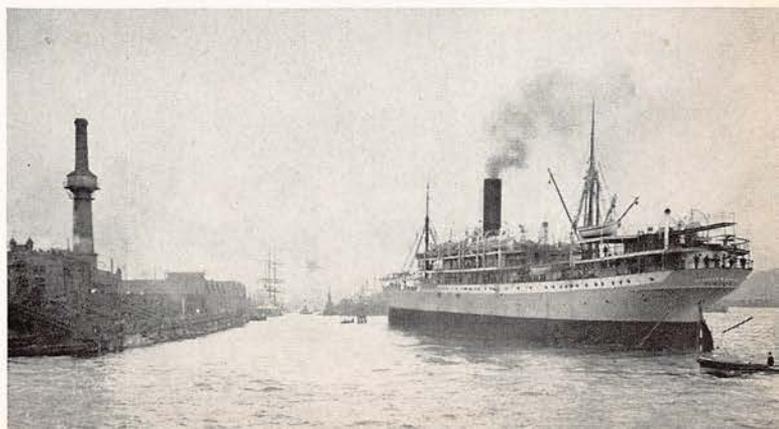
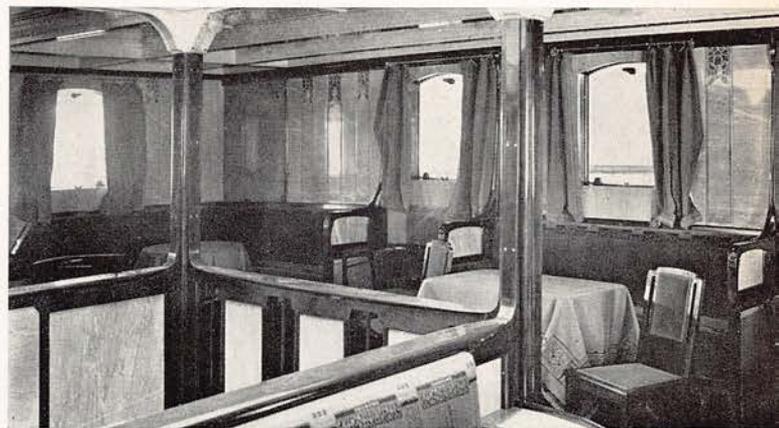
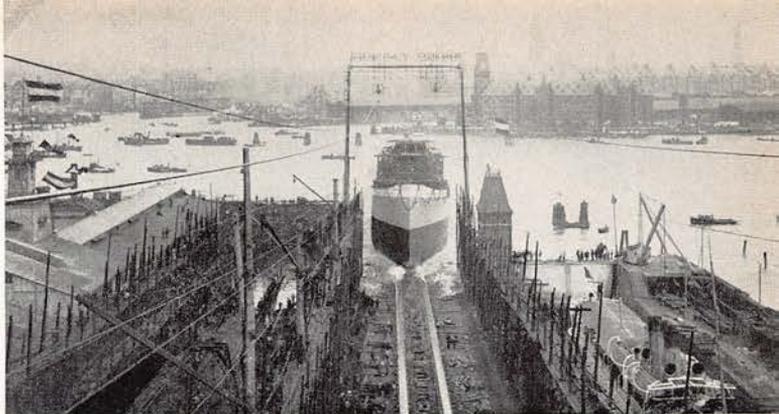
In den englischen Häfen sind Hunderte von Dampfern aufgelegt; mit einem Seitenblick auf das damalige Deutschland wird von vielen die Einführung von Schutzzöllen und die staatliche Exportförderung gefordert. Die 1908 beschlossene weitere Verstärkung der deutschen Kriegsflotte empfindet man in England als direkte Bedrohung. In Deutschland hingegen gilt England nun weithin als der Widersacher, der der Expansion der deutschen Wirtschaft überall in der Welt Schwierigkeiten bereitet; über die Gefahren dieser Entwicklung herrscht viel Unklarheit. Tirpitz betreibt den Flottenbau und die Propaganda des deutschen Flottenvereins in der Hoffnung, daß es möglich sein werde, mit dem französisch-russischen Zweibund zum Ausgleich zu kommen. Das erscheint jedoch den meisten deutschen Politikern, Generälen und Wirtschaftsführern als aussichtslos. Um so entschiedener setzt sich Ballin in diesen Jahren für eine Entspannung des deutsch-britischen Verhältnisses ein; er löst seine Beziehungen zu Tirpitz; auch sein Einvernehmen mit Schinckel ist Belastungen ausgesetzt, denn in der Norddeutschen Bank glaubt man nicht an die Möglichkeit eines deutsch-britischen Ausgleichs. Da auch in den deutschen Häfen zahlreiche Schiffe aufgelegt sind, suchen die Reederei- und Werftleitungen nach Auswegen. Da sich die Mächtigen unter den Wirtschaftsführern nicht einig sind, nimmt man dabei nicht viel Rücksicht aufeinander.

★

Ballin entschließt sich zu rigorosen Sparmaßnahmen in der Hapag; Neubaufträge werden gestoppt, ein Fahrgastdampferneubau bei Harland & Wolff storniert. Das alte Trockendock der Hapag auf dem Kl. Grasbrook wird an die Wichhorstwerft verkauft und nicht an die westlich angrenzende Reiherstiegwerft, die diesen Geländezuwachs so gut hätte gebrauchen können. Von diesem Zeitpunkt an erhält die Reiherstiegwerft von der Hapag keinen einzigen Neubauftrag mehr.

Auch die Hamburg-Süd fällt in dieser kritischen Zeit als Auftraggeber der Reiherstiegwerft aus; erst 1912 — nach siebenjähriger Pause — erfolgt auf der Werft wieder ein Stapellauf für den alten Stammkunden.

Woermann hat ebenfalls viel Verdruß. Der Beförderungsvertrag für Deutsch-Südwestafrika läuft 1907 aus und wird von der deutschen Regierung nicht verlängert. Man wirft Woermann vor — nach Meinung Ballins und anderer Schiffsachverständiger durchaus zu Unrecht —, er habe sich während der militärischen Maßnahmen in Südwestafrika unangemessen bereichert; ein Untersuchungsausschuß des Reichstages veranlaßt Woermann, seine Restforderung an die Staatskasse um 745 000 M herabzusetzen.



Rechts von oben nach unten:

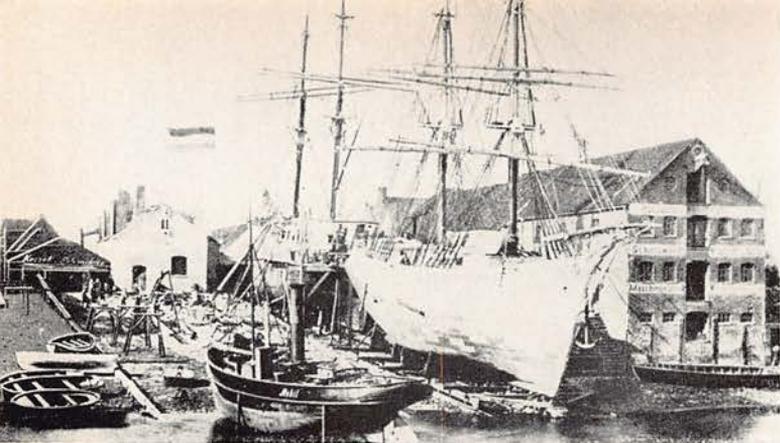
Stapellauf des Doppelschraubendampfers „Gertrud Woermann“, 6500 Br.T., Bau-Nr. 421, 1907 für die Woermann-Linie gebaut

Speisesaal

Herrensalon

Damensalon

die „Gertrud Woermann“ geht ins Dock II der Reiherstiegwerft



Die Werft Heinrich Brandenburg um 1880

Zugleich eröffnet eine Reederei, deren Schiffe Woermann 1904 gechartert hatte, nun einen eigenen Westafrikadienst und geht engere Beziehungen zum Norddeutschen Lloyd ein. Gegen diese mächtige Konkurrenz ist Woermann nicht gerüstet. Er muß die zähe verteidigte Unabhängigkeit aufgeben und sich an die Hapag anlehnen. 1908 vereinbaren die Hapag, Woermann, der Lloyd und die neue Afrikareederei (HBAL), in Betriebsgemeinschaft zu fahren. In diesem Jahr kann Woermann der Reiherstiegwerft keine Neubaufträge erteilen, auch 1909 kommt es nur zum Neubau einer Barkasse für Woermann („Sanaga“, Bau-Nr. 427). 1911 stirbt Adolph Woermann, die Rückschläge hat er nicht verwunden.

In dieser Situation müssen sich die Leiter der Reiherstiegwerft um neue Auftraggeber bemühen. Man bedient sich moderner Werbemittel, druckt Postkarten mit Stapellauf-

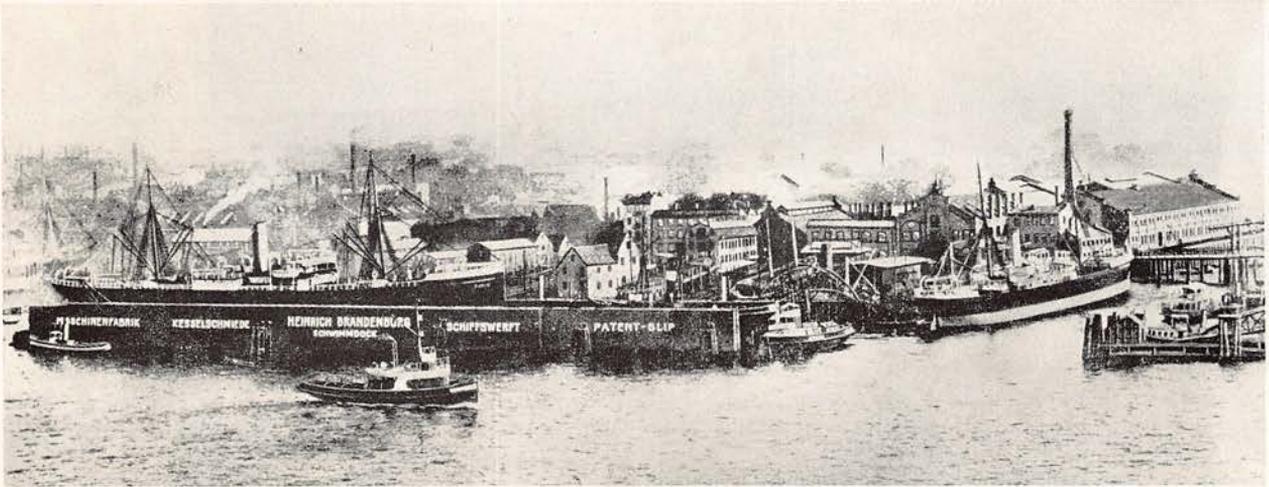
abbildungen und eine reich bebilderte Broschüre. Zugleich verhandelt man mit Reedern und Bankmännern, mit denen man bisher noch nicht zusammengearbeitet hat. Diese Bemühungen führen zu Erfolgen: für die D.D.G. Kosmos können 1908 zwei große Doppelschraubendampfer gebaut werden, die „Roda“ (7200 Br.T., Bau-Nr. 423) und die „Heluan“ (7246 Br.T., Bau-Nr. 424). Auch die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft wird als Auftraggeber gewonnen und erhält 1909/10 die Dampfer „Iserlohn“ (4667 Br.T., Bau-Nr. 426) und „Hamm“ (4598 Br.T., Bau-Nr. 428); die Deutsche Bank, Hausbank der Deutsch-Austral, erwirbt um diese Zeit einen Teil der Reiherstiegaktien, und Kirsten, einer der Aktionäre der Deutsch-Austral und des Kosmos, tritt in den Aufsichtsrat der Reiherstiegwerft ein. Auch die Reederei Maschmann & Ahrens erhält 1907 einen Neubau, den Doppelschraubendampfer „Marie Maschmann“ (Bau-Nr. 422). Schließlich betätigt sich die Werft auch wieder im Kleinschiffbau. Geliefert werden für verschiedene Auftraggeber ein Schlepper und ein Leichter (1906), eine Barkasse (1908), einige Pontons (1910) und zehn Kastenschuten (1911).

*

Der Pessimismus und die Nervosität der Depressionsjahre 1907/08 werden in den deutschen Reedereikontoren rasch überwunden; an ihre Stelle treten Zuversicht und Investitionsfreudigkeit. Das Abkommen mit Frankreich über Marokko und den Gebietsstreifen am Kongo, die Wiederaufnahme und der Verlauf der deutsch-britischen Gespräche, an deren Zustandekommen und Fortführung Ballin maßgeblich mitgewirkt hat, und die zunächst erfolgreiche Lokalisierung der Balkanwirren bestärken die Ver-

Das Dock der Werft Heinrich Brandenburg um 1900





Gesamtansicht der Werft Heinrich Brandenburg, ab 1912 „Werk III“ der Reiherstiegwerft

antwortlichen in Deutschland offensichtlich in der Meinung, daß das Land mächtig genug sei, den Weg der wirtschaftlichen Ausbreitung weiterzugehen. Den Werften werden wieder Neubaufträge in großer Zahl erteilt. Wichtigster Auftraggeber der Reiherstiegwerft ist in diesen Jahren wieder die Woermann-Linie. 1913 wird die Woermann-Linie in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und das Kapital auf 20 Mill. M erhöht, in den Aufsichtsrat treten Eduard Woermann als Vorsitzender, ferner Ballin, Schinckel und andere ein. Einer der Woermann-Direktoren, Arnold Amsinck, geht seinerseits in den Aufsichtsrat der Reiherstiegwerft.

Neubauten für die Woermann-Linie 1910-1915

Baujahr	Bau-Nr.	Name	Br.T.
1910	429	Aline Woermann	3133
1910	432	Lulu Bohlen	3159
1911	443	Henny Woermann	6062
1912	445	Professor Woermann	6061
1913	449	Haussa (Küstendampfer)	387
1914	451	Kigoma (DOAL) *)	8156
1914/15	452	Hilde Woermann *)	7371
1914/15	458	Waregga	3830
1915/16	463	Wadai (I) *)	7497

*) Doppelschraubendampfer.

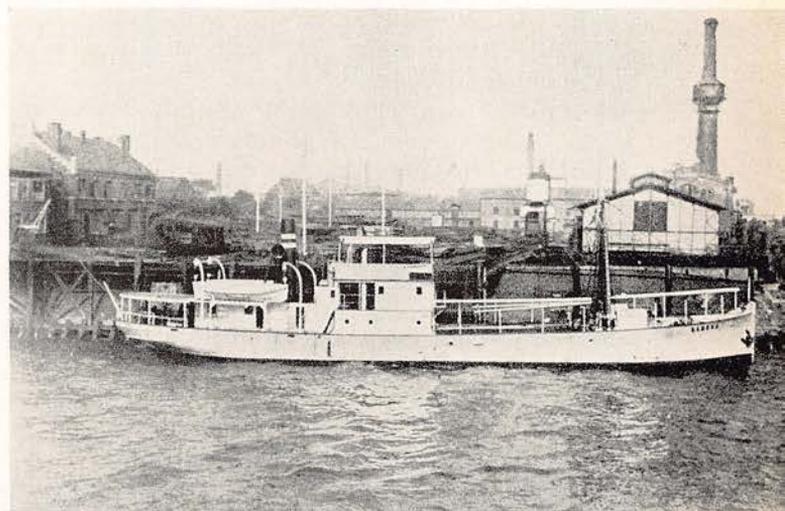
Die Hamburg-Süd hat 1910/12 so viel zu tun, daß sie ihr Kapital 1912 von 11,25 auf 25 Mill. M erhöhen und 9,5 Millionen M Anleihen aufnehmen muß; bei der Vergabe der Neubaufträge wird ab 1912 auch der alte Lieferant am Reiherstieg wieder bedacht. Auch von Kirsten kommt wieder ein Neubauftrag (1914), dieses Mal für eigene Rechnung. Die Aufnahme des Schiffsmotorenbaus auf der Werft führt schließlich zum Bau des ersten Motortankschiffes im Jahre 1913; zunächst war beabsichtigt, den ersten großen Motor der Werft auf dem Tanker „Excelsior“ der D.A.P.G. einzubauen; da das Schiff jedoch wegen guter Beschäftigung nicht aus der Fahrt gezogen werden kann, wird der Auftrag zu einem neuen Tanker erteilt, dem Tankmotorschiff „Wotan“ (5703 Br.T.); nachdem der Motor seit dem April 1912 auf dem Prüfstand erprobt worden ist, wird die „Wotan“ 1913 an die D.A.P.G. übergeben.

Weitere Neubauten 1912—1914

Auftraggeber	Baujahr	Bau-Nr.	Name	Br.T.
Hamburg-Süd	1912	444	Bahia Blanca*)	9349
"	1913	446	Bahia Castillo*)	9950
"	1914/15	459	Itajahi	4155
D.A.P.G.	1913	447	Wotan (M.T.)	5703
Kirsten	1914	457	Alster	997

*) Doppelschraubendampfer.

Der Bau von Hafen-, Fluß- und Küstenfahrzeugen, der 1906 wieder aufgenommen worden war, gehört seit 1912 zum regulären Programm der Werft; in diesem Jahre wird



Küstendampfer „Haussa“, Bau-Nr. 449, 387 Br.T., 1913 für die Woermann-Linie im Werk III erbaut

die Werft Heinrich Brandenburg am Steinwärder Fährkanal von der Reiherstiegwerft erworben.

Der Reparaturbetrieb des Schiffszimmermeisters Heinrich Brandenburg ist 1845 gegründet worden, seit 1859 existiert er auf Steinwerder. 1873 wird der Betrieb mit Hilfe Sauberschen Kapitals — Sauber Gebr. beteiligen sich mit 50 % — an den Fährkanal verlegt. Johann Sauber und später sein Sohn Hermann sind die kaufmännischen Leiter der Werft. Die zuletzt 450 Mann starke Belegschaft arbeitet unter Leitung der Ing. Johann Rieck und Konrad Engel, dieser ist Saubers Schwiegersohn.

Auf dem Platz am Fährkanal hat der Betrieb mit einem Slip angefangen, später wurde ein 7200-t-Dock erworben, dieses diente vor allem der Reparatur der Sauberschen Seedampfer. Die Neubauten sind fast ausnahmslos Hafen- und Flußfahrzeuge. *)

*) Die Baunummern 1 bis 220 (1876—1907) umfassen: 51 Schlepper, 37 Barkassen, 9 Dampfboote, 5 Großboote, 5 Doppelschrauben-Fahrgastflußdampfer, 1 Zollkreuzer, 1 Lotsendampfer, 6 Fährdampfer, 1 Alsterdampfer, 26 Leichter, 45 Schuten, 3 Wasserboote, 2 Drehewer, 3 Prähme, 1 Leuchtschiff, 2 Baggerv Verlängerungen, 3 Getreideheber, 15 Pontons, 2 Docksektionen, 1 Bollen und — als einziges Seeschiff — den Fischdampfer „Wappen von Hamburg“. Bis 1912 werden weitere 52 Fahrzeuge gebaut (71).



Das Gelände am Grenzkanal vor der Übernahme durch die Reiherstiegwerft

Nach 1900 wäre die Modernisierung der Werft erforderlich gewesen, der Kapitalbedarf war jedoch für ein Familienunternehmen zu groß. So kommt es zu Fusionsverhandlungen mit der Nachbarwerft Stülcken. Deren Inhaber hat jedoch Bedenken, ihm könne die technische Leitung entgleiten; zudem würde der Umbau zur Großwerft viel Kapital erfordern, zur Umwandlung in eine Aktiengesellschaft führen und die Kontrolle der Großbanken mit sich bringen. Auch glaubt Stülcken, einziger in Frage kommender Verhandlungspartner zu sein; so zerschlagen sich die Verhandlungen schließlich. Stattdessen kommt 1912 der Verkauf des Unternehmens an die Reiherstiegwerft zustande. Für die Reiherstiegwerft erweitert sich durch diese Erwerbung, die von nun an als „Werk III“ bezeichnet wird, vor allem die Dockkapazität.

Ebenfalls im Jahre 1912 kann die Werft das 18 000 qm große Gelände östlich der damaligen Wichhorst-Werft übernehmen. Hier, auf dem früheren Schiffbauplatz Günther & Götze und am Grenzkanal, wird nun die neue Maschinenfabrik gebaut, an diese die Werkzeugmacherei angegliedert und das neue Bürogebäude errichtet. Auf der Elbseite entsteht eine Kaianlage mit einem fahrbaren Hammer-Portalkran von 40 t Hebefähigkeit. Davor wird das neue Schwimmdock III aus Flensburg, ein U-Dock von 20 000 t Tragfähigkeit mit 3-t-Kränen, stationiert. Die räumliche Enge auf der Stammwerft wird jedoch auch durch diese Erwerbungen nicht behoben. Das ist um so bedauerlicher, weil die Reedereien beim deutschen Schiffbau jetzt Schiff um Schiff bestellen und die Gelegenheit zur Finanzierung des Ausbaus der Werftanlagen besonders günstig wäre.

*

Auf vielen anderen deutschen Werften nehmen die Neubauleistungen in den Jahren vor 1914 sprunghaft zu.

Neubauten deutscher Werften 1905 und 1913

Neubauten in 1000 BRT	1905	1913
AG Weser	—	19
Bremer Vulcan	34	60
Tecklenborg	26	48
Blohm & Voss	37	59
Vulcan Hamburg	—	52
Reiherstieg	14	16
Flensburger Schiffbau	22	53
Howaldt	24	21
Germaniawerft	20	·*)
Neptun Rostock	20	25
Vulcan Stettin	14	·*)
Schichau Elbing und Danzig	22	·*)

*) Nicht erfaßt, da z. T. Marinebauten.

1907 haben die deutschen Werften insgesamt 236 000 BRT abgeliefert, 1913 sind es demgegenüber 465 000 BRT, also fast 100 % mehr. Deutschland hat damit einen starken 2. Platz in der Weltrangliste inne. Englands Vorsprung ist mit 1 932 000 BRT Neubauten (1913) zwar immer noch sehr beträchtlich, doch meinen die Engländer, daß Deutsch-

lands Schiffbau und Schifffahrt nun zum Konkurrenten Nr. 1 geworden seien, zumal sie Teil einer Nationalwirtschaft sind, die sich schneller als die der benachbarten Großmächte entwickle. Das letztere traf zu.

*

Der Vergleich einiger weniger Zahlen erweist deutlich, welche gewaltige Entwicklung die deutsche Wirtschaft in den vier Jahrzehnten zwischen 1871 und 1914 genommen hat. Eine der entscheidenden Grundlagen dieser Entwicklung ist die Zunahme der Bevölkerung von 40 auf 65 Millionen Menschen; von ihnen lebten in den Städten 1871 14 Millionen und 1914 44 Millionen. Arbeitsplätze und Ernährungsbasis für diese Millionenmassen werden durch die Industrialisierung geschaffen. Waren 1871 noch kaum Großbetriebe mit mehr als 1000 Beschäftigten vorhanden, so gab es deren 1914 um die 600, unter ihnen nicht wenige mit einer Belegschaft von 10 000 und mehr Menschen. Die Kohleförderung stieg von wenigen Millionen Tonnen auf über 200 Mill. t an, die Roheisenproduktion belief sich 1871 auf 1,6 Mill. t und 1913 auf 19,3 Mill. t, das war fast ebensoviel wie die englische, französische und russische Gesamtproduktion. Wohl noch bedeutsamer waren der Aufbau ganz neuer Industrien wie der Elektrotechnik und der angewandten Chemie sowie die Entwicklung moderner industrieller Organisationsmethoden. 1913 näherte sich die deutsche Ausfuhr an Wert der englischen. Und die Auslandsanlagen der deutschen Banken stiegen seit 1900 schneller an als die der britischen und französischen Institute.

Auch heute noch, bald fünfzig Jahre nach diesem europäischen Schicksalsjahr 1914, will es uns angesichts dieser Erfolge bei der Industrialisierung Deutschlands beinahe verständlich erscheinen, daß die Bank- und Kaufleute jener Generation, die Ingenieure und Beamten, ja, die Mehrheit des deutschen Volkes, wie von einem Rausch gepackt waren und glaubten, es gäbe keine Aufgabe, die nicht bewältigt werden könnte, wenn man nur alle Kraft einsetze, die materielle wie die moralische.

Es steht uns wohl kaum an, jene Generation mit den Maßstäben unserer Zeit zu messen. Eher sollten wir es als Tragik empfinden, daß die Jahrzehnte der friedlichen Erfolge in das große Chaos umschlugen, in das nicht nur das deutsche Volk hineingerissen wurde, sondern ebenso sehr seine Nachbarn. Es kann uns nicht mit Genugtuung erfüllen, daß Ballin nur zu sehr recht hatte, als er vor den Gefahren seiner Zeit warnte. Er selbst war nicht stolz auf seinen Weitblick, sondern so erschüttert von den Schicksalsschlägen, die das Volk, seine Heimat, sein Werk trafen, daß er den 9. November 1918 nicht überlebte.

*

Für Schifffahrt und Schiffbau beginnen nun schwere Jahre.

(Schluß folgt)

SPORT

Bericht vom Punktspiel Deutsche Werft 3 — Tretorn 2
am 24. 10. 1961 — Groths Gesellschaftshaus

Deutsche Werft „Schiff III“ in Seenot

Eine Seefahrt ist bei gutem Wetter eine feine Sache. Aber das Punktspiel „Eisen gegen Gummi“ war für die Deutsche Werft-Besatzung eine Sturmfahrt bei Windstärke 11. Schon der Bug- und Vorpiek-Kegler H. Wiechmann konnte mit 435 Holz gar nicht pieken, sondern bekam die schwere See gleich von vorn. Da der als Spitze kegelnde Sportfreund von Tretorn, H. Kretschmann, 452 Holz warf. Die Gummi-Schuhspitze bohrte also 17 Löcher in den Bug des DW-Schiffes. SOS wurde sofort gegeben, weil die DW III die Nase tief in die See steckte und Wasser machte. Der zweite Tretorn-Kegler, W. Jürgens, ließ, wie bei der Weihnachtsfeier des Kuttel Daddeldu, die Wogen noch höher gehen. Jürgens warf 462 Holz und wurde bester Einzelkegler der Tretorn-Mannschaft. Doch der Vorschiff-Kegler W. Schultz ließ sich das Ladegeschirr nicht von Deck nehmen, fierte 465 Holz in den Laderaum, stopfte also 3 Leckstellen mit Tretorn-Gummi dicht. Auch der Mittschiffs-Kegler E. Dorn konnte mit 452 Holz gegen A. Draack 449 3 weitere Abdichtungen vornehmen. Aber das mit nun 11 Löchern im Bug treibende Schiff war immer noch nicht seeklar. Der Hinterschiffs-Kegler H. Lenz wurde bester Einzelkegler der DW-Mannschaft, denn an seinem Ladebaum hingen 467 Holz, damit waren weitere 8 Löcher dichtgestopft. R. Czerwinski dagegen hatte gute 458 Holz am Schuhband. Der Wind flaute etwas ab, doch der Klabautermann war immer noch an Bord, denn die Tretorn-Mannschaft führte mit 3 Holz.

Die große Frage war nun: Wird es dem Schlußkegler K. Eberhard gelingen, mit Original Tretorn-Gummihacken weitere Löcher in den Schiffsrumpf zu treten? Sportfreund Eberhard hatte keine Fehlwürfe, doch konnte er das Hamburger Wappen mehrfach nicht vermeiden, 453 Holz war die Piraten-Ausbeute. Unser Heckkegler W. Henningsen bekam aus der Schiffs-Apotheke einige Tropfen Baldrian und vom Kapitän den Befehl „Volle Fahrt voraus“. Die Schiffsschraube am Heck drehte sofort mit voller Drehzahl und der Klabautermann ging vor Schreck gleich über Bord. Alle Leckstellen waren plötzlich dicht und der Wind drehte um 180 Grad und kam nun von achtern. Um 465 Holz wurde die Schiffsladung schwerer. Mit einer Gesamt-Holzladung von 2284 Holz (Tretorn 2275 Holz) im nassen Laderaum und 2 Kautschuk-Punkten in der Kapitän-Lade fuhr die DW III mit einer glücklichen Mannschaft an Bord in den sicheren Hafen. Die Sturmschäden wurden schnell beseitigt, denn aus den B-Seeventilen (B heißt nicht Bier, sondern Backbord) förderten die Lenzpumpen noch herrliches braunes Wasser mit Schaum oben drauf aus dem Schiffsleib.

Die Rückreise führt im stürmischen Frühjahr durch die gefürchtete Rönnhaidstraße, aber unser Bootsmann hat alle Schwimmwesten klar. Noch besser wäre es, wenn der Klabautermann im kommenden Winter zu viel Grog trinkt und den Seemannstod stirbt.

Gut Holz.

W. Schmitz.

Waldlauf in Aumühle am 11. 11. 1961

Die Betriebssportgemeinschaft „Weide & Co“ hatte zum Abschluß der Saison zu einem Waldlauf alle Aktiven eingeladen. Es war das erstmal, daß eine derartige Veranstaltung von einer Sportgemeinschaft und nicht vom Verband durchgeführt wurde. Daß alles so wunderbar klappte und auch die Siegerehrung kurze Zeit nach Beendigung der letzten Disziplin durchgeführt werden konnte, darüber haben sich nicht nur die Aktiven gefreut,

nachdem es bei den letzten Sportfesten so sehr an Organisation mangelte.

Ausgeschrieben waren 600 m für Senioren und Frauen, für die Sprinter 1200 m und für die Mittel- und Langstreckenläufer eine Strecke von 3500 m. Bei nun schon traditionsgemäß schönem Wetter startete die BSG Deutsche Werft lediglich mit drei Aktiven, ein bedauerlicher Zustand bei einer so großen Sportgemeinschaft.

Bei den Senioren startete Herr Thomas, der zum erstmal wieder aktiv war und einen beachtlichen 3. Platz errang. 25 Teilnehmerinnen waren am Start des 600-m-Laufes der Frauen. Hier galt Fräulein Duckstein als Favoritin und sie holte sich dann mit einem starken Endspurt die Siegerurkunde und die gestiftete Plakette. Die beiden letzten ausgeschriebenen Strecken sahen aber keinen DWer am Start. Waren wirklich alle krank?

Im ganzen betrachtet war es ein sehr schöner Nachmittag. Wir hoffen nur, daß die Beteiligung beim nächstenmal wieder größer wird. Pü/Duk.

40 Jahre bei der DW



Am 10. November feierte unser Prokurist Ernst Plewnia den Tag der 40. Wiederkehr seines Eintritts in die Deutsche Werft.

Herr Plewnia erhielt seine erste berufliche Ausbildung in einem Anwaltsbüro. Ihr folgte eine weitere gründliche Lehrausbildung in einer Exportfirma.

Nach dem ersten Weltkrieg, den Plewnia als Soldat mitgemacht hatte, begann er am 10. November 1921 seine Tätigkeit im Lohnbüro der DW, wo ihm bald die Verwaltung der Lohnkasse übertragen wurde.

1936 wurde Herr Plewnia in die Hauptkasse versetzt und 1940 wurde er zum Leiter der Sozialabteilung ernannt, die damals noch ein Teil der Personalabteilung war. Seit 1945 leitet er die Hauptkasse der DW und ist zugleich Leiter der Personalabteilung für Angestellte. Nachdem Herr Plewnia zunächst Handlungsvollmacht erteilt worden war, verlieh ihm unser Vorstand 1958 Prokura.

Von jeher hatte Plewnia eine ausgesprochene Neigung für alle Fragen, die mit der Sozialversicherung zusammenhängen. In besonderen Lehrgängen ließ er sich ausbilden, so daß er besonders auf diesem Gebiete über ganz hervorragende Kenntnisse verfügt, die ihm bei seiner Mitarbeit in der BKK gut zustatten kommen.

Herr Plewnia hat sich immer durch ganz besondere Zuverlässigkeit und Gründlichkeit ausgezeichnet. Man kann einfach feststellen, daß es in seinem Arbeitsbereich immer klappt.

Wir wünschen ihm noch viele Jahre bei der DW in ungebrochener Schaffenskraft.

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Ehrung der Jubilare am 27. Oktober 1961



Bernhard Wenzel

40 Jahre:

Helmut Krönke, Kalkulator	FA
Bernhard Wenzel, kaufm. Angestellter	FGv
Willi Schmeling, Schlosser	260

25 Jahre:

Hermann Mackeprang, Unterbrandmeister	FSW
Ernst Rix, Kalkulator	FA
Wilhelm Schultz, Betr. Assistent	FHE
Heinrich Ipsen, Vorarbeiter	206
Karl Hoenig, E'Schweißer	226
Hermann Koch, M'bauer	652
Walter Oppermann, Schmied	238
Peter Pruter, Arbeiter	251
Emil Schmidt, Schlosser	221
Friedrich Schmidt, Klempner	655
Wilhelm Wriedt, Tischler	231



Willi Schmeling



Helmut Krönke



FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen

E'Schweißer Achim Dumke mit Frl. Anni Buhr am 22. 9. 1961
 E'Schweißer Hilmar Zeidler mit Frl. Roswitha Hoffmann am 29. 9. 1961
 Schiffbauer Erich Grewe mit Frl. Brunhilde Budnick am 30. 9. 1961
 E'Schweißer Günther Bornholdt mit Frl. Marianne Sommer am 7.10.1961
 Schiffbauer Lothar Kukuk mit Frl. Christa Smolka am 14. 10. 1961
 Elektriker Günther Hoefit mit Frl. Christel Grün am 16. 10. 1961
 Brenner Helmut Kruschel mit Frl. Christa Koschel am 20. 10. 1961
 Elektriker Horst Lorenzen mit Frl. Ortrud Scheel am 20. 10. 1961
 E'Schweißer Gerd Sternfeld mit Frl. Ursula Kubitz am 20. 10. 1961
 Stellagenbauer Peter Schmitz mit Frau Elli Herrmann am 27. 10. 1961
 M'Schlosser Alois Schmidt mit Frl. Maria Wienert am 27. 10. 1961
 Matrose Walter Hoffmann mit Frl. Heike Jürgens am 3. 11. 1961
 Schlosser Dieter Höhne mit Frl. Antje Gaussing am 3. 11. 1961
 Schiffbauer Erwin Ahmling mit Frl. Antje Stahl am 4. 11. 1961
 Elektriker Lothar Andres mit Frl. Rita Bruhn am 10. 11. 1961
 M'Schlosser Ernst-Dietrich Danneberg mit Frl. Christine Stamer am 10. 11. 1961

Geburten:

S o h n

E'Schweißer Heinz Kosky am 1. 9. 1961
 M'Schlosser Vitomir Filipovic am 20. 9. 1961
 E'Schweißer Hilmar Zeidler am 30. 9. 1961
 Schlosser Hubert Müller am 8. 10. 1961
 Schiffbauer Siegfried Wollenberg am 8. 10. 1961
 Helfer Antoni Bernat am 12. 10. 1961
 Elektriker Hermann Diederichs am 22. 10. 1961
 Schiffbauer Erwin Heidrich am 28. 10. 1961
 Stellagenbauer Erich Makethan am 9. 11. 1961
 Hauer Bruno Zint am 11. 11. 1961
 Helfer Heinrich Adler am 11. 11. 1961
 E'Schweißer-Anlerner Heinz Reichmann am 11. 11. 1961

T o c h t e r

M'Schlosser Walter Feigenspan am 27. 9. 1961
 M'Schlosser Wolfgang Kokerbeck am 30. 9. 1961
 Helfer Hans Scheff am 6. 10. 1961
 Klempner Hans Mehrkens am 14. 10. 1961
 Schlosser Wolfgang Wassmann am 17. 10. 1961
 Stellagenbauer Edmund Becker am 18. 10. 1961
 Dreher Ernst Heidorn am 19. 10. 1961
 Helfer Günther Menke am 22. 10. 1961
 M'Schlosser Hans Hahn am 1. 11. 1961
 Probierer Fritz Brandt am 4. 11. 1961

Z w i l l i n g e

Söhne

Elektriker Willi Gideon am 9. 10. 1961

Wir sagen hiermit der Direktion und dem Betriebsrat unseren herzlichsten Dank für die Spende zu unserer diamantenen Hochzeit und verbleiben mit herzlichen Grüßen
 Ludwig Schultz und Frau

Möchte hiermit der Betriebsleitung sowie allen Gratulanten für die Ehrungen, Glückwünsche und zahlreichen Geschenke anlässlich meines 40jährigen Jubiläums meinen herzlichsten Dank aussprechen.
 Helmut Krönke

Für die vielen Glückwünsche, Ehrungen und Geschenke anlässlich meines 40jährigen Jubiläums sage ich der Direktion, der Betriebsleitung sowie allen Kolleginnen und Kollegen meinen herzlichsten Dank.
 Bernhard Wenzel

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten anlässlich meines 40jährigen Jubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen aufrichtigen Dank.
 Willi Schmeling

Für die mir zu meinem 25jährigen Jubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichen Dank.
 W. Straßburg

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

Für die mir zu meinem 25jährigen Dienstjubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
 Walter Oppermann

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen meinen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
 Peter Pruter

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten zu meinem Ausscheiden danke ich allen Kollegen und Kolleginnen recht herzlich.
 Voß

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

Herzlichen Dank der Deutsche Werft für die Gratulation zu meinem 80. Geburtstag, zum Beginn der zweiten Hälfte meines Lebens.
 Ernst Haack

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme beim Heimgang unseres geliebten Sohnes Günter. Familie Gerhard Naumann

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme spreche ich hiermit der Betriebsleitung und allen Kollegen aus.
 Lisbeth Ohm

Für die Beweise aufrichtiger Teilnahme und erwiesene Kranzspenden beim Heimgang meines lieben Mannes und Vaters, Andreas Fenners, sagen wir der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und den Kollegen unseren herzlichsten Dank.
 Ida Fenners und Kinder

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme.
 A. Frehse und Kinder

Für die Anteilnahme, die mir zum letzten Geleit meines lieben Mannes, Paul Schwingel, zuteil wurde, sage ich der Betriebsleitung sowie allen Kollegen und Kolleginnen meinen herzlichen Dank.
 Toni Schwingel

Kaufm. Angestellter
Paul Schwingel
 Lohnbüro
 gest. am 14. 10. 1961

Feuerwehrmann
Anton Bötzel
 gest. am 18. 10. 1961

Rentner
Otto Rose
 früher Werkzeugdreher
 gest. am 22. 10. 1961

Zimmerer
Günter Neumann
 gest. am 23. 10. 1961

Wir gedenken  unserer Toten

Kranfahrer
Heinz-Berthold Frehse
 gest. am 24. 10. 1961

Rentner
Andreas Fenners
 früher Kesselschmied
 gest. am 24. 10. 1961

Rentner
Wilhelm Ohm
 früher Zimmerei
 gest. am 25. 10. 1961

Rentner
Richard Kahl
 früher Tischlerei
 gest. am 4. 11. 1961

Rentner
Andreas Jensen
 früher Transportkolonnenführer
 gest. am 6. 11. 1961

Bohrer
Jakob Kleer
 gest. am 7. 11. 1961

Schlosser
Walter Becker
 gest. am 12. 11. 1961

Tischler
Kurt Schneider
 gest. am 12. 11. 1961

Rentner
Martin Winter
 früher Schlosserei
 gest. am 12. 11. 1961



In den letzten Wochen hat sich die Presse in bisher kaum dagewesenem Umfange mit uns beschäftigt. Falsche und richtige Meldungen gingen munter durcheinander, so daß zum Schluß eigentlich niemand so recht wußte, was eigentlich los ist. Eine Zeitung hat uns 22 neue Aufträge im Jahre 1962 zgedacht. Andere waren etwas bescheidener. Richtig ist lediglich, daß wir neben 6 Bulk-Carriern für norwegische Rechnung, die wir im ersten Vierteljahr 1961 buchen konnten, 2 Optionsverträge abgeschlossen haben sowie weitere Verträge auf 2 Bulk-Carrier über 30 000 t und 4 Tanker von 45 000 t, 53 000 t, 54 000 t und 80 000 tdw, sämtlich für ausländische Rechnung. Außerdem schweben noch verschiedene Verhandlungen, aus denen vielleicht auch noch Neubau-Aufträge werden. Da unsere Bücher zu Beginn des Jahre 1961 nicht leer waren, kann zusammenfassend mit Befriedigung festgestellt werden, daß die Vollbeschäftigung bei uns auf Jahre hinaus gesichert ist.

Groß ist immer noch die Sorge um Arbeitskräfte. Sie wird dadurch noch vergrößert, daß der Krankenstand einen so erheblichen Umfang erreicht hat, daß es fraglich wird, ob wir unsere Termine einhalten können.

Das Weihnachtsfest ist jetzt sehr nahe herbeigekommen. Erhebliche Ausgaben stehen für jeden bevor. Schließlich will man ja seinen Familienangehörigen und Freunden eine Freude machen. Laßt mich in diesem Zusammenhang ein ganz klein wenig den Zeigefinger warnend erheben und auf einen Aufsatz hinweisen, der mir vor wenigen Tagen in die Hände fiel. In diesem Aufsatz wird festgestellt, daß es außerordentlich gefährlich ist, allzusehr auf Pump zu leben. Das Ratenzahlungsgeschäft führt nicht immer zu Glück und Zufriedenheit. In dem erwähnten Auf-

satz wird darauf hingewiesen, daß in den Vereinigten Staaten über 100 Millionen Menschen in irgendeiner Form auf Pump leben, und die Zahl der Schulden Aufnehmenden stetig steigt. Die Gesamtschuldenlast, die die Bevölkerung im Laufe eines einzigen Jahres auf sich nimmt, beläuft sich auf 56 Milliarden Dollar. Rund 89 000 Familien sind in einem einzigen Jahr in den Bankrott getrieben worden. Da ist es schon besser, wenn man sich manches, was man glaubt haben zu müssen, doch lieber verkneift.

Die umgebaute alte Kantine strahlt in neuem Glanz. Hoffentlich sind alle Essenteilnehmer damit zufrieden.

Ihr habt in den letzten Betriebsversammlungen gehört, daß die Arbeitsprämie bei entsprechenden Leistungen in erhöhtem Maße wieder bewilligt werden soll. Auch über die Weihnachtzuwendungen sind die notwendigen Mitteilungen inzwischen ergangen. Ich denke, daß im wesentlichen Zufriedenheit über das Ergebnis herrscht.

Die Weihnachtzuwendungen sollen bis zum 7. Dezember gezahlt werden. Am 13. Dezember werden wir die alten DWer wieder bei uns zu Gast haben. Und dann geht es mit Riesenschritten auf Weihnachten los. Am 20. und 21. Dezember werden die Kinder unserer DWer wieder ihre Weihnachtsmärchenvorstellung erleben. Hoffentlich haben sie die gleiche Freude wie im vergangenen Jahre. Es ist selbstverständlich, daß der DW-Weihnachtsmann sich schon auf die Weihnachtspakete für die Kinder einrichtet.

Auf Wiedersehen bis zum nächstenmal.

Es grüßt Euch herzlich Euer Klabautermann.