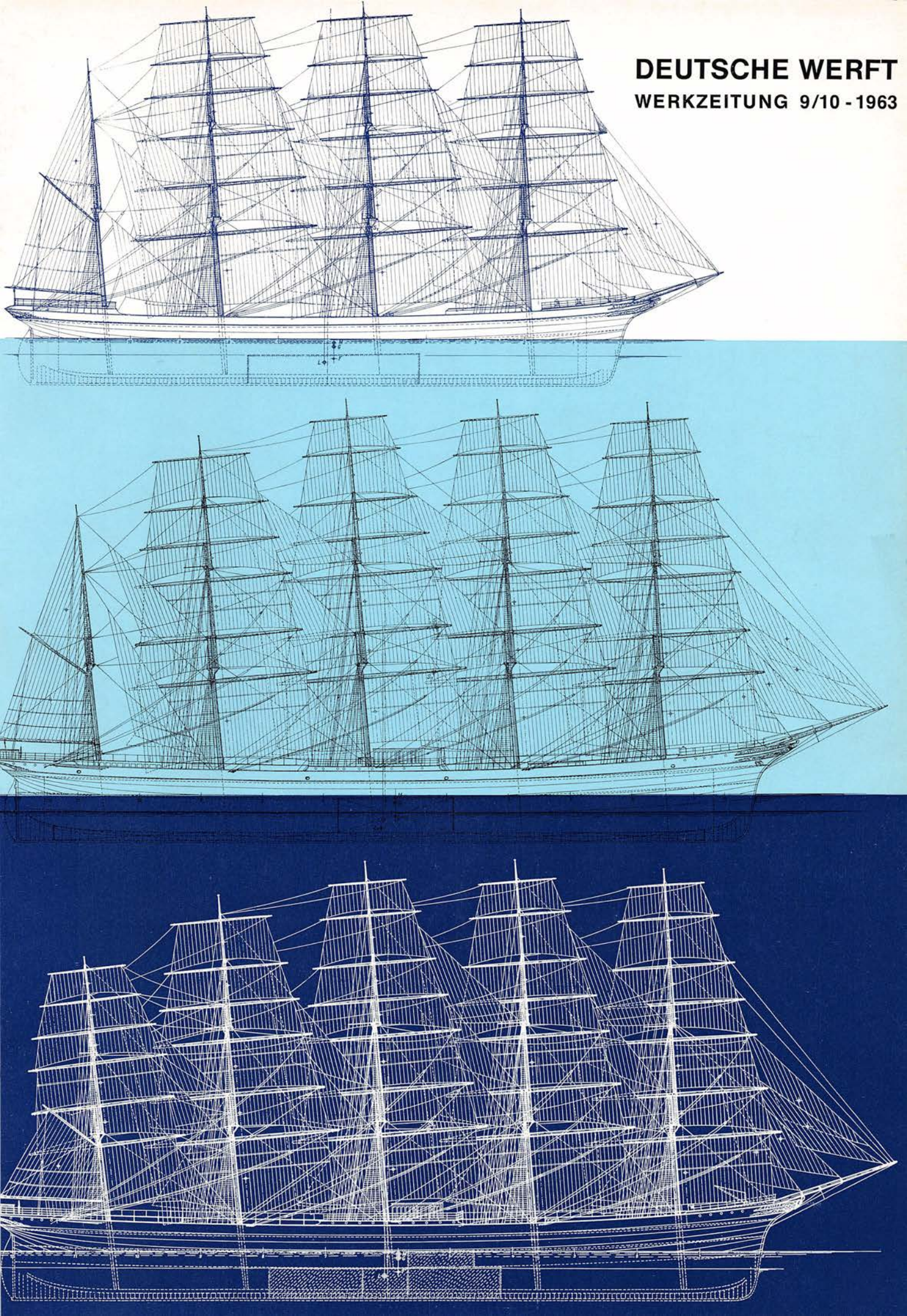
DEUTSCHE WERFT

WERKZEITUNG 9/10 - 1963



Das Arbeitsprogramm der DW

In der Ausrüstung liegen folgende Schiffe:

S. 799 „Arad"		Probefahrt	27. 11. 63
S. 750 „Alnair"		Probefahrt	5. 2. 64

Auf den Helgen liegen:

Helgen III	S. 802 (Laeisz)	Stapellauf	Dez. 63
Helgen V	S. 801 (Laeisz)	Stapellauf	25. 11. 63
Helgen VIII	S. 766 (Alvion)	Stapellauf	10. 4. 64

Mit Werkstattarbeiten begonnen:

S. 803 (Laeisz)	Kiellegung	17. 12. 63

Das Titelbild zeigt Segelrisse einer Viermast- und einer Fünfmastbark sowie eines Fünfmastvollschiffes nach Middendorf: Bemastung und Takelung der Schiffe. Sie entsprechen weitgehend den in dem Artikel S. 8—21 behandelten Schiffen „Peking", „Potosi" und „Preußen". Es sind exemplarische Entwürfe. (Middendorf war um 1900 Direktor des Germanischen Lloyd.) Die ausgeführten Schiffe wichen in Einzelheiten ab. Z. B. hatten sie nur Royal- aber keine Skysegel.

WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

Stapellauf der „Arad"
Foto: Hamburger Aerolloyd
Freigabe Nr. 221 667

Heft 9/10 · 30. Oktober 1963 · 22. Jahrgang

Zwei Stapelläufe, eine Probefahrt

In den jüngst vergangenen Wochen gab es drei für uns wichtige Ereignisse. Am 3. September lief das Massengutfrachtmotorschiff „Arad" vom Stapel, vom 25.—26. September ging die „Trolltop" auf Ablieferungsprobefahrt und am 30. September fand der Stapellauf der „Alnair" statt.

Die „Arad", Bau Nr. 799, ist ein 30 000-tdw-Bulk-Carrier, der uns, wie das Ende Februar fertiggestellte Schwesterschiff „Tel-Aviv" (798), von der Reederei „Cargo Ships El-Yam" in Auftrag gegeben wurde. Es handelt sich bei diesem Typ um eine Weiterentwicklung der 23 300 tdw tragenden Schiffe der „Mezada"-Klasse. Die Abmessungen der „Arad" entsprechen denen der „Tel-Aviv", die in Heft 3/4 mitgeteilt worden sind. Auf Tragfähigkeit und Vermessung kommen wir nach der Ablieferung zurück, die noch in diesem Jahr erfolgen soll. Die Taufe wurde von Frau F. Shinnar vollzogen, der Gattin des Leiters der Israel Mission in Deutschland, Botschafter Dr. Shinnar. Der Name Arad ist der einer alten Stadt in Israel, die schon in der Bibel erwähnt wird, die dann aber von der Flut einer mehr als 2000jährigen Geschichte ausgelöscht wurde. Heute wird die Stadt Arad wieder aufgebaut.

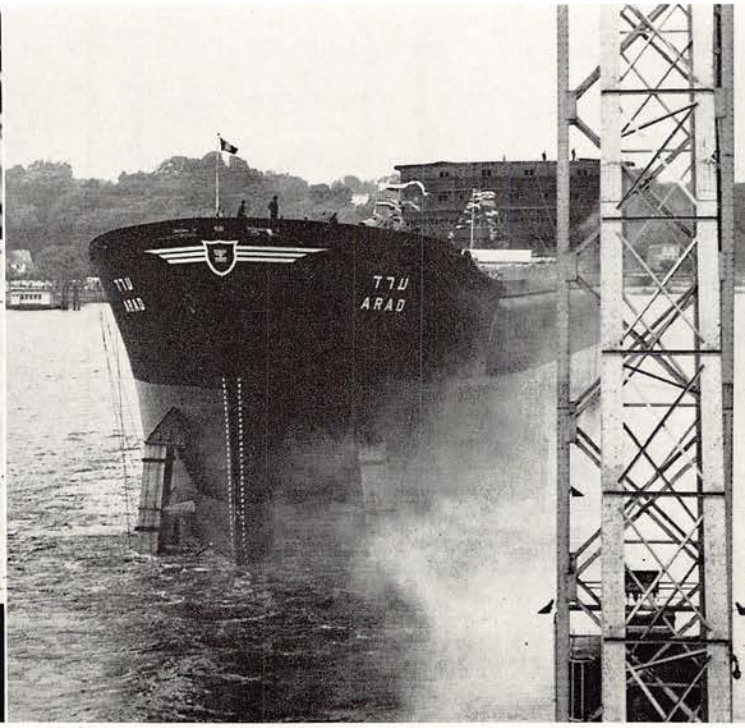
Dr. Knappertsbusch

Frau Recanati

Dr. Scholz

Frau Shinnar

Dr. Voltz



Frohe Gäste und tutende Schlepper begrüßten das glücklich seinem Element übergebene Schiff

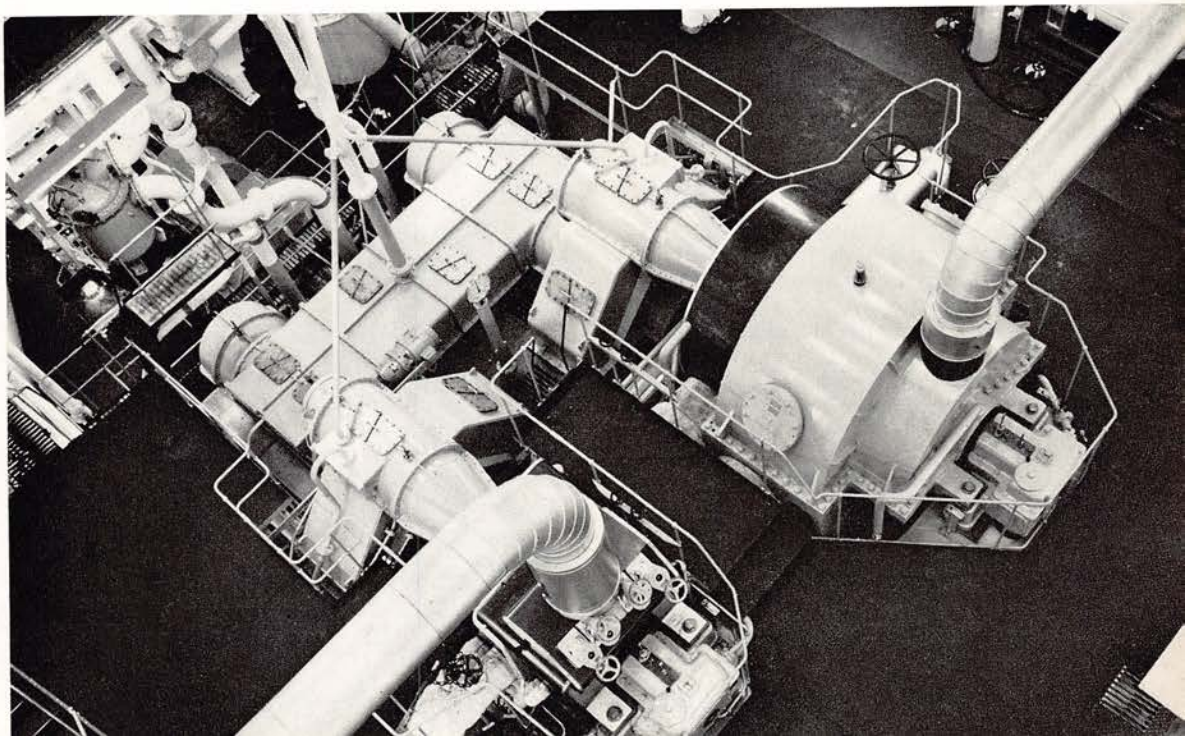
Zwei Millionen Tanker-Tonnen der DW

TT „Trolltop" wurde abgeliefert

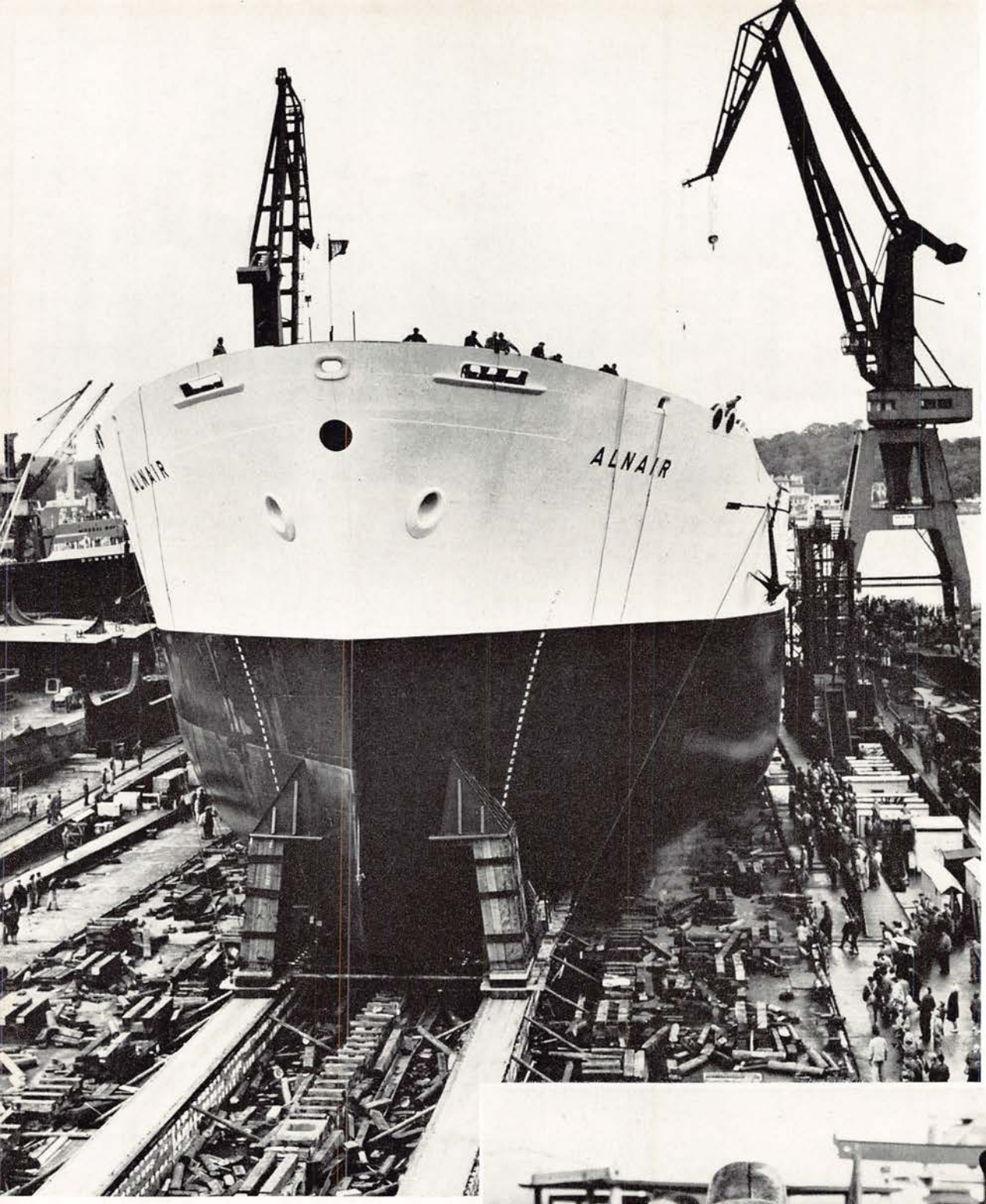
Mit der stolzen Bau-Nummer 800, ihrem bisher größten Schiff, hat die Deutsche Werft ein schönes Ergebnis erzielt: 115 Tanker mit insgesamt 2 030 668 tdw sind bis heute abgeliefert worden. Die Gesamtbauleistung der DW beträgt rund 4,3 Mill. tdw. In dieser Zahl sind Schiffe aller Art enthalten: Frachter, Fahrgastschiffe, Tanker, Massengutfrachter und Spezialfahrzeuge, vom Walfangmutterschiff bis zur kleinen Flußfähre. Der hohe Anteil von fast 50 % am Gesamtbauprogramm zeigt indessen, daß die DW an der Entwicklung des Tankerbaus besonderen Anteil hat. Technische Einzelheiten dieses dritten Tankers für Halle & Peterson sind bereits im Heft 3/4 angegeben worden. Die endgültige Tragfähigkeit des Schiffes beträgt 58 674 tdw.

Die „Trolltop"
auf Probefahrt

Die Mannschaftsmesse



Blick in den
Maschinenraum

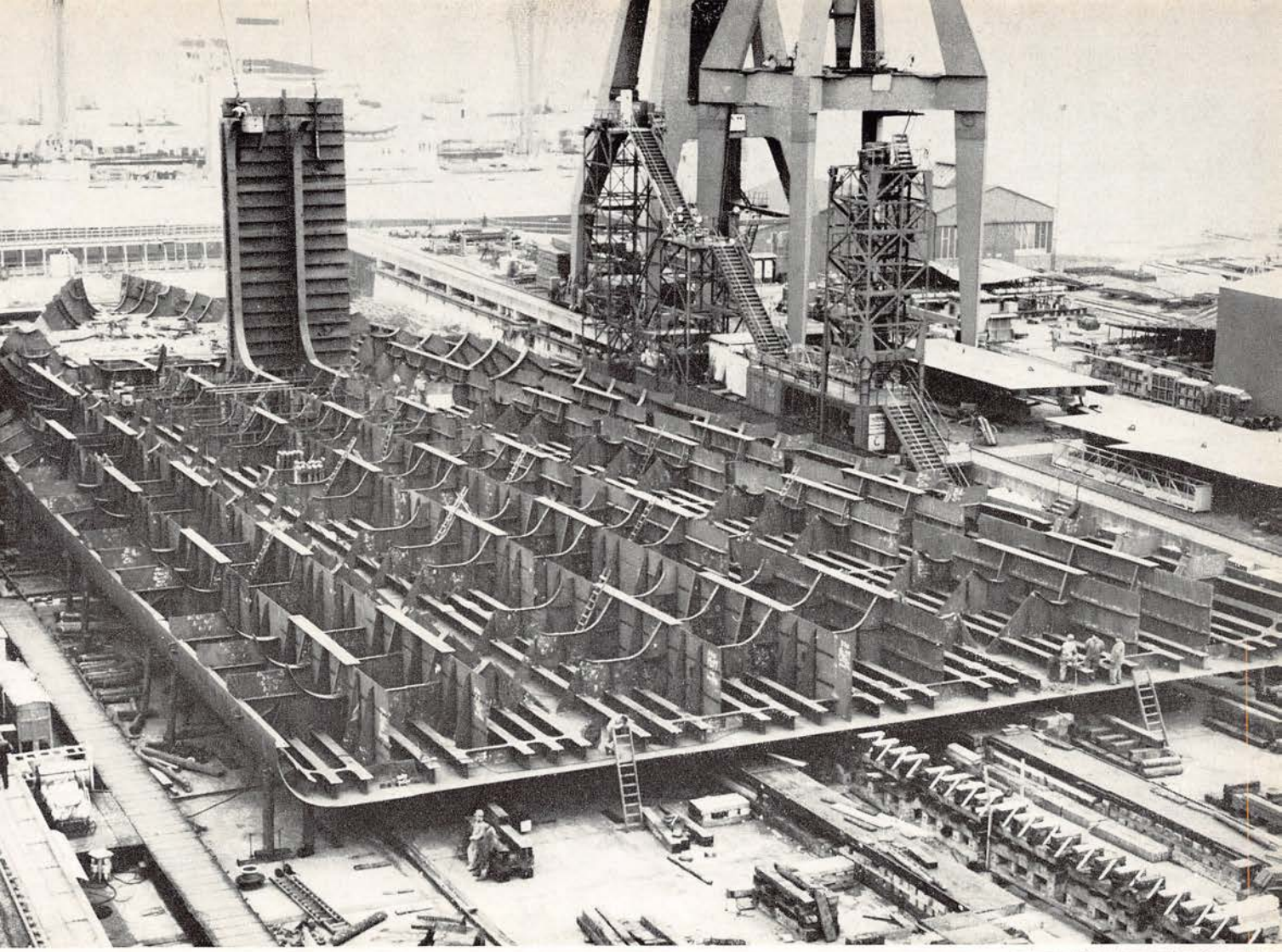


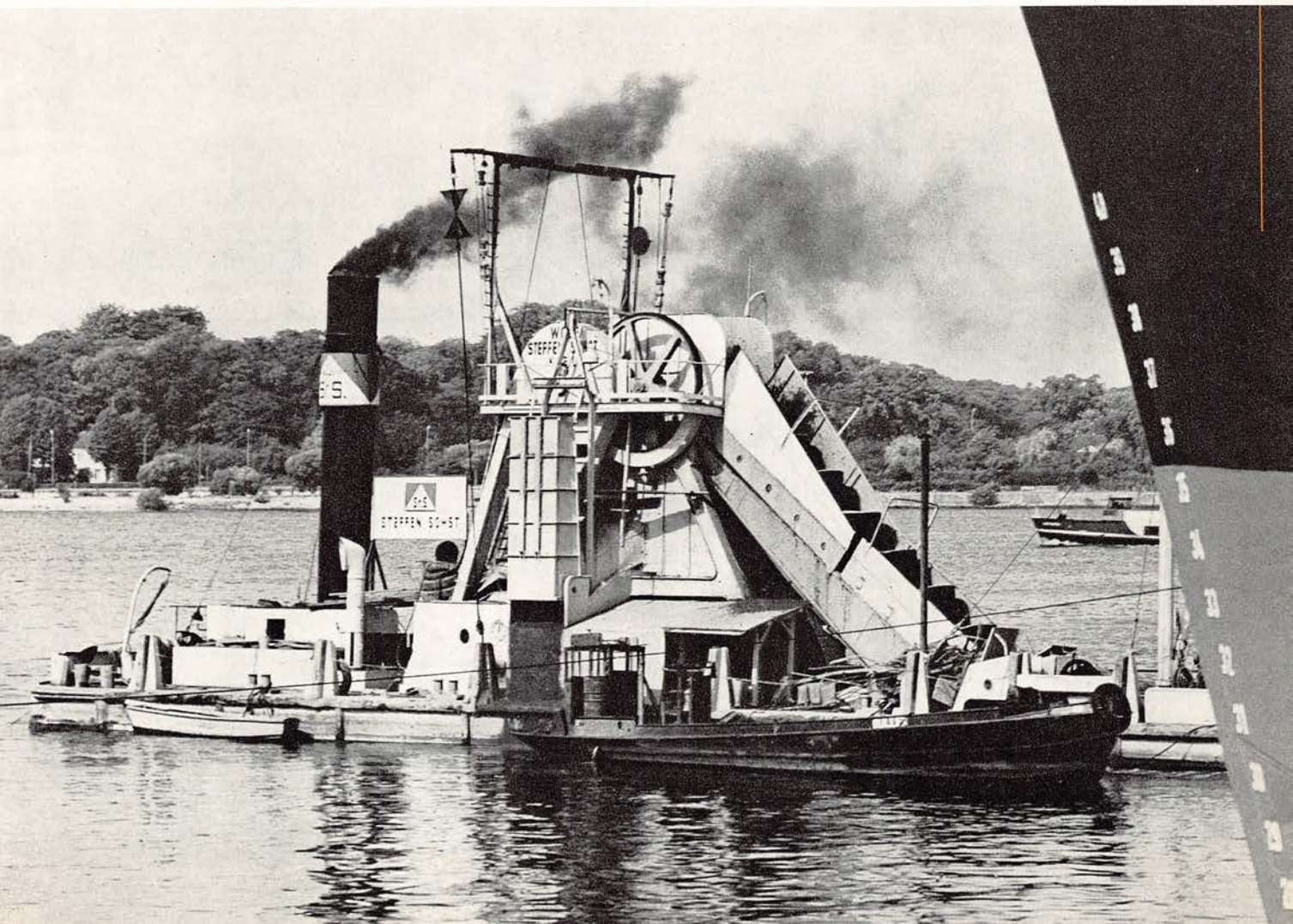
S 766
Kiellegung de
80 000-t-Tanke

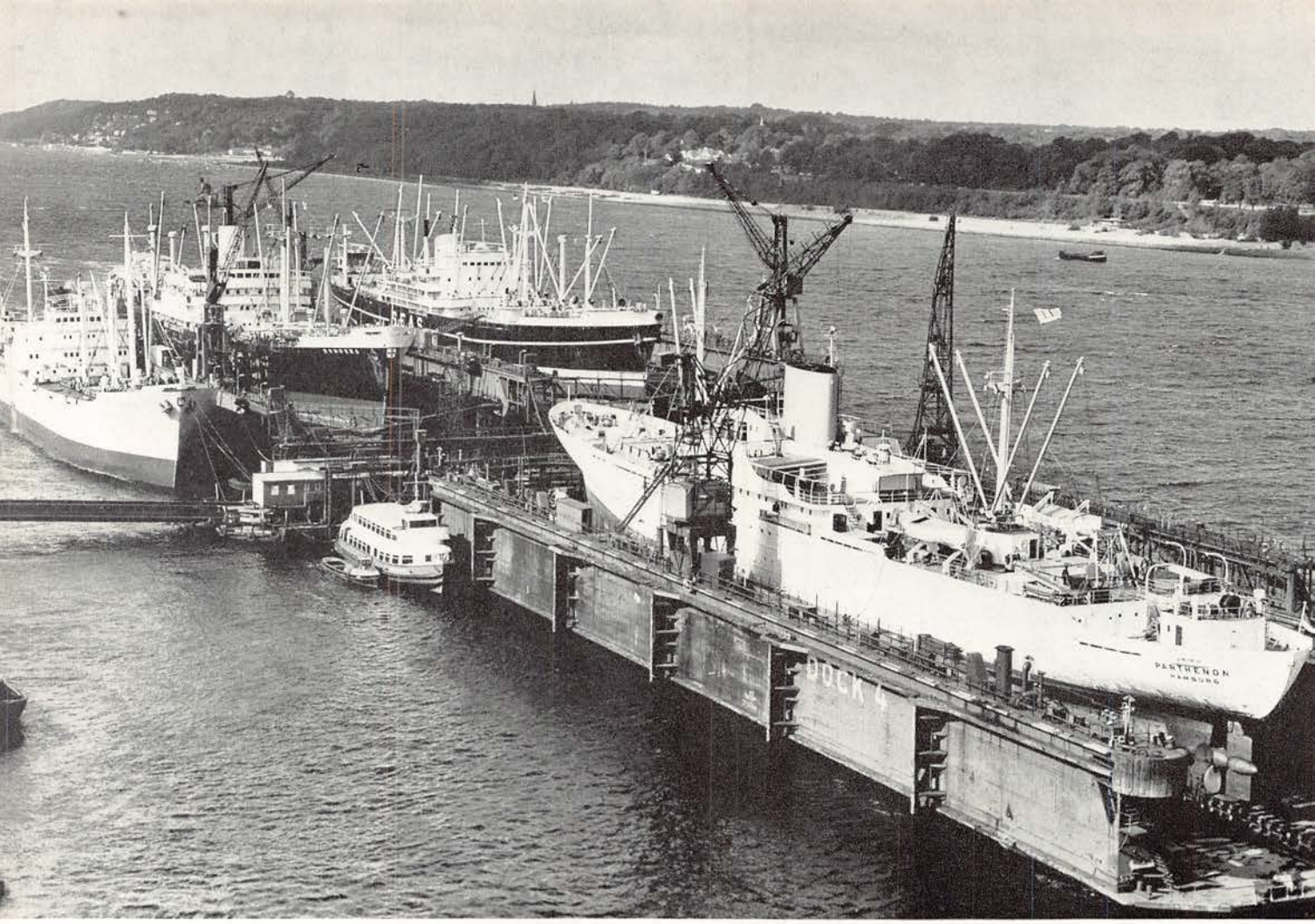
ALNAIR

Mrs. Becker
kam aus Amerika,
um die „Alnair"
zu taufen

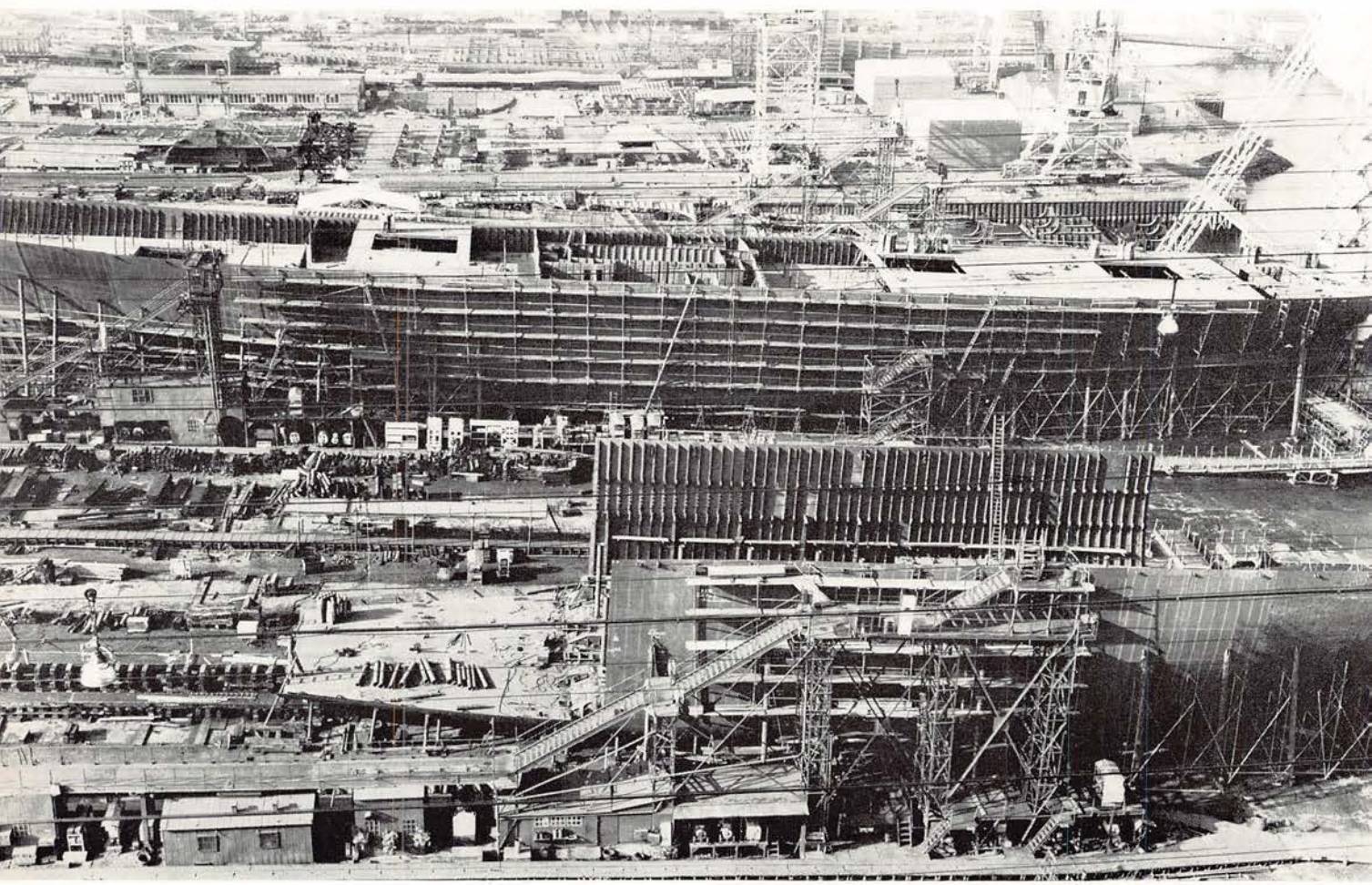
Am 30. September lief der Turbinen-Tanker „Alnair" (Bau Nr. 750) vom Stapel. Auftraggeber ist die Alvion Steamship Corporation S. A. Panama. Auch dieses Schiff wird über 50 000 tdw haben, ist also ungefähr von der gleichen Größenordnung wie die „Trolltop". Die „Alnair" ist der erste von drei Großtankern, die wir für diese Reederei bis Ende nächsten Jahres zu liefern haben. Während der dritte (Bau Nr. 751) ebenfalls annähernd so groß werden wird wie die „Trolltop", wird der zweite (Bau Nr. 766) mit etwa 80 000 tdw unser bisher größtes Schiff werden. Mit dem Bau ist bereits begonnen worden. Das Foto auf der nächsten Seite zeigt das Schiff in seinem augenblicklichen Stadium auf der Großhelling. Der Bagger im Werfthafen hat dafür gesorgt, daß der Riese während der Ausrüstung auch bei Niedrigwasser genug Wasser unter dem Kiel hat.




STEFFEN SCHIFF



Auf dem auf der DW gebauten Kühlschiff „Parthenon" (F. Laeisz) wurden Reisereparaturen ausgeführt und die Maschinenanlage auf den Verbrauch von Schweröl umgestellt



Zwei neue Laeisz-Schiffe wachsen heran. Bau Nr. 801 (im Hintergrund) und Bau Nr. 802 auf der Helling. Beide Schiffe sollen noch in diesem Jahr vom Stapel laufen

kleine chronik der weltschiffahrt...

Die Geschehnisse der jüngsten Zeit in der Welt der Schifffahrt verblassen vor einem Ereignis auf einem anderen Felde, auf dem zu bewegen wir hier an dieser Stelle eigentlich nicht als unsere Aufgabe ansehen. In diesem einen Falle sei es uns jedoch gestattet, den Horizont des weiten Meeres einmal mit dem politischen zu vertauschen. Analog dieser Bedeutungsverschiebung des Ortes mag auch das Ereignis selbst eine symbolische Umdeutung erfahren – und so betrachtet geht es uns in jeder Hinsicht an. Gemeint ist der Wachwechsel auf der Kommandobrücke der Bundesrepublik Deutschland.

Nach vierzehnjähriger Kanzlerschaft hat Konrad Adenauer am 15. Oktober sein Amt niedergelegt. Wir alle haben in Zeitungen, Film und Rundfunk diesen Abschied in irgendeiner Weise miterlebt.

Insofern steht nichts Neues in diesen Zeilen. Wir möchten nur ein kleines Stückchen festhalten von diesem Abschied. In einer von Ehrfurcht getragenen und doch für uns Deutsche ungewöhnlich objektiven Ansprache würdigte Eugen Gerstenmaier die Persönlichkeit des Bundeskanzlers. Nachdem er zu Beginn einen Vergleich mit Bismarck wagte und hervorhob, daß Adenauer der erste deutsche Staatsmann seit 100 Jahren sei, der „nach langer Regierungszeit unbesiegt und in Frieden von einem vergleichbaren Stuhle steigt", sagte der Bundestagspräsident u. a.: „Ihr politischer Stil ist oft kritisiert worden. Indessen haben diese vierzehn Jahre deutscher parlamentarischer Demokratie gezeigt, daß anders als in der Präsidialdemokratie, geschweige gar in der Bismarckschen Rechtsverfassung, der Regierungschef unserer Demokratie unablässig auf einen mindestens ausreichenden parlamentarischen Rückhalt bedacht sein muß. Es ist selbstverständlich, daß er deshalb immer versuchen wird, wenigstens seine eigene Fraktion und Koalition so geschlossen als möglich hinter sich zu bringen. Das hat natürlich zur Folge, daß ein wesentlicher, oft entscheidender Teil des Dialogs zwischen Regierung und Parlament eben nicht im Plenum, sondern vor den Fraktionen, und das heißt praktisch unter Ausschluß der Öffentlichkeit, erfolgt.

Man mag das bedauern, man kann das auch kritisieren, aber man täuscht sich über die Realität, wenn man daraus den Schluß zieht, daß das Parlament in unserem Staat oder seine Regierungsfraktionen die Befehlsempfänger der Regierung, genauer gesagt, des Mannes seien, der die Richtlinien der Politik bestimmt. Dies zu tun, war nicht nur Ihr verfassungsmäßiges Recht, Herr Bundeskanzler, das war auch Ihre Pflicht. Darauf läßt sich in unserem Staat um so weniger ein Vorwurf autoritärer Herrschaft gründen, als die Regierung schließlich zur Verwirklichung ihrer Politik noch immer auf eine Parlamentsmehrheit angewiesen bleibt.

Wer sich das vergegenwärtigt, wird verstehen, wenn Sie, Herr Bundeskanzler sagen, daß Sie sich unablässig darum bemüht hätten, möglichst viele zu überzeugen. Darauf bleibt eben auch ein Bundeskanzler in unserem Staat unerbittlich angewiesen, und deshalb ist auch jede Bundestagswahl eine Volksentscheidung für oder gegen seine Politik."

Gerstenmaier charakterisierte und würdigte in gleicher Weise politisches Temperament und staatsmännische Erfolge Adenauers und stellte ihnen die noch ungelösten Probleme gegenüber. Er sagte:

„Die Bundesrepublik Deutschland steht seit Jahr und Tag als gleichberechtigtes Glied in der Bündnisgemeinschaft der freien Welt, das Gefühl der Sicherheit und Freiheit in unserem Volk ist zwar noch immer nicht ganz ungefährdet, aber tiefer und stärker als vor vierzehn Jahren. Die Zuversicht in eine friedliche Zukunft Deutschlands und der Welt ist gewachsen. Die Schutthalden sind beseitigt, die Wirtschaft läuft, die soziale Sicherheit ist noch immer im Wachsen.

Mit Frankreich haben wir eine unvergeßliche Aussöhnung erlebt: Eines der Ereignisse, an dem Sie ganz persönlich einen großen Anteil haben. Mit unseren Nachbarn im Westen, Süden und Norden verbinden uns mindestens freundlich-korrekte Beziehungen. England, Italien, Benelux gehören zu unseren NATO-Partnern, und mit den Vereinigten Staaten von Amerika verbindet uns darüber hinaus noch besondere Dankbarkeit...

Schön und gut werden Ihre und meine Kritiker spätestens jetzt sagen. Aber eines, das Wichtigste hat eben auch Konrad Adenauer nicht geschafft, nämlich die Wiedervereinigung Deutschlands. Ich darf und will hier keinen Streit um die Rangordnung der Werte und Ziele eröffnen, welche die Politik Ihrer Regierung bestimmt haben. Aber vielleicht darf man bei einem ruhigen Rückblick auf die heißen Kämpfe, die Sie, Herr Bundeskanzler, hier jahrelang zu bestehen hatten, heute doch sagen, daß diese Kämpfe ja nicht deshalb geführt wurden, weil etwa die einen nur die Einigung Europas und die anderen nur die Wiedervereinigung Deutschlands wollten, sondern sie wurden darum geführt, weil für den von allen anerkannten Verfassungsauftrag zwei sich gegenseitig ausschließende Alternativen verfochten wurden.

Daß es bindender Verfassungsauftrag für jede Bundesregierung und jeden Bundestag ist, die Einheit und Freiheit Deutschland zu vollenden und als gleichberechtigtes Glied in einem vereinten Europa dem Frieden der Welt zu dienen, steht außer Zweifel. Wir aber mußten in diesen vierzehn Jahren immer nur die Erfahrung machen, daß der Eiserne Vorhang dichter und die Mauern höher wurden, die uns von den 17 Millionen trennen. Die Kontroverse darüber, ob es nicht doch einmal eine echte Chance gegeben hätte, Deutschlands Einheit unter tragbaren Bedingungen wiederzugewinnen, ist in einigen bitteren Nachtstunden hier im Bundestag entbrannt.

Inzwischen hat auch sie ihren politischen Gehalt nahezu verloren, so daß in dem Augenblick, in dem Sie, Herr Bundeskanzler, aus Ihrem Amte scheiden, fast allenthalben in den hier vertretenen Parteien Übereinstimmung darüber besteht, daß Deutschlands Wiedervereinigung nicht im Alleingang der Deutschen, sondern nur im Zusammenwirken mit der freien Welt herbeigeführt werden kann."

Nicht weniger wohltuend als diese Worte, die gleichweit von billiger Kritik wie von enthusiastischem Überschwang waren, sind etliche Stimmen des Auslandes. Greifen wir nur drei heraus. Manchen Deutschen, der aufgrund jahrelanger oppositioneller Haltung nicht geneigt sein möchte, dem Werk des greisen Kanzlers die gebührende Achtung zu zollen, mag das Echo der freien Welt vielleicht nachdenklich stimmen:

Washington Post: Die Welt würde sich größter Undankbarkeit schuldig machen, wenn sie diesem gefürchteten Mann am Tage seines Rücktritts nicht salutieren würde. Vielleicht stimmen nicht alle mit Churchill überein, der ihn als den größten deutschen Staatsmann seit Bismarck bezeichnet hat; aber niemand kann bestreiten, daß Adenauer, mehr als jeder andere, die ihm am Ende des Krieges in die Hände gelegten Ruinen in einen lebensfähigen demokratischen Staat verwandelt hat.

Le Figaro: Der Name Adenauer wird unauslöschlich mit der Geschichte des Wiederaufstiegs Deutschlands nach dem Zusammenbruch des Dritten Reiches verbunden sein. Wenn seine Landsleute nicht blind oder undankbar sind, dann werden die Kränze, die sie ihm flechten, weniger schnell welken als jene, die einst die Statue des Fürsten von Bismarck geschmückt haben.

Neue Zürcher Zeitung: Adenauers Leistung war mehr als nur die Ausführung dessen, was der Zwang der Umstände in den Nachkriegsjahren und in der akutesten Phase des Ost-West-Konfliktes zu tun vorschrieb. Jene Betrachter, die ihm nur eben den Spürsinn für das Selbstverständliche zugestehen wollen, haben – wie große Teile der deutschen Öffentlichkeit – sehr schnell vergessen, wie leidenschaftlich umstritten die Politik dieses „Kanzlers der Alliierten" war, bis sie von ihren eingeschworenen Gegnern schließlich in ihren Hauptzügen übernommen wurde.

Hinter dieser Politik stand eine Konzeption und ein unbeugsamer Wille. Sie wurde mit einer Beharrlichkeit und, bei aller Anpassung an wechselnde Umstände und trotz gelegentlichen Oszillierens, mit einer Gradlinigkeit verfochten und verwirklicht, die in diesem Jahrhundert ebenfalls nicht Merkmal deutscher Politik gewesen ist und die wesentlich dazu beigetragen hat, daß das freie Deutschland wieder einen internationalen Vertrauenskredit begründen konnte.

Pudel - Preußen - Pentelikon

Ein Jahrhundert „Flying P-Liner"

Von Wolfram Claviez

In den Jahren des Wiederaufbaus der deutschen Handelsflotte nach dem zweiten Weltkrieg hat die Deutsche Werft sechs Schiffe für eine alte Hamburger Reederei gebaut, deren Segler vergangener Jahrzehnte in die Geschichte der Schiffahrt eingegangen sind: Die Namen „Potosi", „Preußen", „Peking", „Padua", „Pamir" usw. sind jedem Seemannsherzen unvergeßlich.

Bereits vor dem Kriege baute die DW für die Reederei F. Laeisz vier Schiffe, und augenblicklich sind wieder drei neue Schiffe im Bau. Schon mehrmals sind an dieser Stelle kurze Studien über bekannte Reedereien erschienen. Die heutige soll der Reederei Laeisz gewidmet sein.

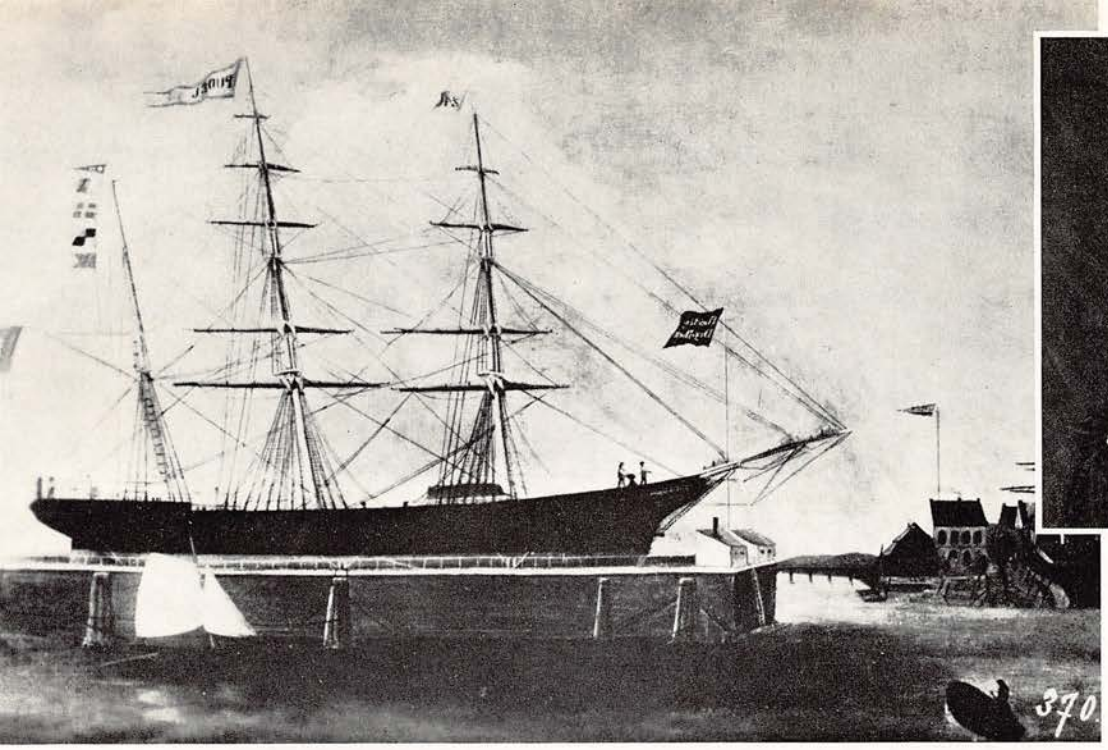
Drei Männer waren es, die den Aufbau der Reederei zuwege gebracht haben, drei Männer dreier Generationen, Vater, Sohn und Enkel. Ferdinand Laeisz, der Begründer der Firma, wurde am 1. 1. 1801 geboren, und des scherzhaften Beinamens, den man ihm später daraufhin gab, brauchte er sich keineswegs zu schämen: „Der erste Mann des Jahrhunderts". Er begann in kleinen Verhältnissen und hatte durchaus nicht schon als Jüngling die Absicht, eine Schiffahrtsgesellschaft zu gründen. Vielmehr baute er sein Leben, das in jungen Jahren die ganze Unruhe einer verworrenen Zeit und eines dem Handwerkerstande angemessenen Wanderlebens durchgekostet hatte, Schritt für Schritt auf. Als Buchbinderlehrling begann er, weniger der eigenen Neigung als der Not gehorchend, nutzte dann nach einigen Jahren die Chance, die ein modisches Bedürfnis jener Zeit bot, und stellte seidene Hüte her. In diesem Gewerbe machte er sich selbständig, vergrößerte sich, tat sich schließlich mit anderen zusammen, um überseeische Niederlassungen zu gründen und schuf so die Basis, auf der der Besitz eigener Schiffe wünschenswert wurde.

Die 1839 in Lübeck gebaute, nach Ferdinands Sohn benannte Brigg „Carl" von 220 BRT war das erste Laeisz-Schiff. Es war ein mutiger Beginn in einer Zeit, in der mit Hamburgs Schiffahrt durchaus nicht viel los war. Bis zur bedeutendsten Segelschiffsreederei Deutschlands war es freilich noch ein weiter Weg.

Ferdinand Laeisz war eine umsichtige und charaktervolle Persönlichkeit; das zeigt der Ausbau seines Geschäftes, das beweisen alle Zeugnisse der Menschen, die mit ihm zu tun gehabt haben — und nicht zuletzt die ehrenvollen Posten, die er im öffentlichen Leben bekleidete. Er hatte darüber hinaus das seltene Glück, einen Sohn zu haben, dessen Anlagen und Ausbildung nicht besser geeignet sein konnten, das Werk des Vaters fortzusetzen. Carl Laeisz hatte eine gründliche kaufmännische Ausbildung genossen und trat 1852 in die Firma des Vaters ein. Unter ihm gewann die Reederei Laeisz ihre Weltgeltung.

Nach des Vaters eigenen Worten trat in der Organisation des Gesamtgeschäftes eine „gründliche Besserung" ein, als sein Sohn Carl 1852 Teilhaber wurde und „vermöge seiner kaufmännischen Befähigung einen rationelleren Betrieb herstellte". Sie sollte sich bereits wenige Jahre später, in

Ferdinand Laeisz, 1801—1887
Carl Laeisz, 1828—1901
Carl-Ferdinand Laeisz, 1853—1900

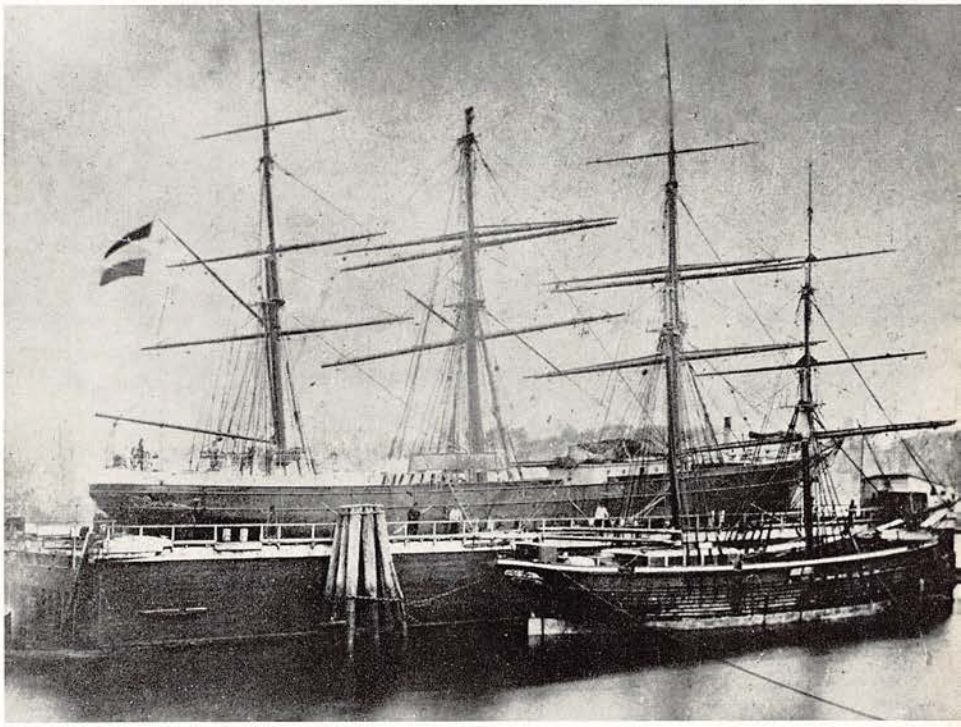


Frau Sophie Laeisz
und der erste nach
ihr benannte P-Liner
„Pudel"

der großen Wirtschaftskrise von 1857, in hohem Maße bewähren. Seit dieser Zeit kann man erst von einem Laeisz'schen Reedereibetrieb sprechen. Die Hutfabrikation war schon seit etlichen Jahren nicht mehr der Hauptzweig des Geschäftes; man hatte sich anderen aktuellen Aufgaben zugewandt. Aber jetzt, ab 1856, erwarb die Reederei Laeisz Jahr für Jahr neue Schiffe. Die 1857 gebaute Bark „Pudel", so genannt nach dem Necknamen von Carls junger Frau Sophie, begründete die Tradition, die Namen der Laeisz-Schiffe mit P beginnen zu lassen. Es gab nur wenige Ausnahmen, nach 1866 nur eine einzige.

Das Jahr 1881 bedeutet einen gewissen Einschnitt im Aufbau der Flotte. Von diesem Zeitpunkt an waren alle Laeisz-Schiffe aus Eisen oder Stahl, während sie bis dahin mit Ausnahme der auf der Reiherstiegwerft gebauten Schiffe „Professor" (ex „Flottbek", 1865) und „Polynesia" (1874) ausschließlich aus Holz waren. Das war zweifellos durch die Konzentration auf das Chilegeschäft bedingt. Die Salpeterfahrt rund Kap Hoorn stellte an Schiff und Besatzung die denkbar höchsten Anforderungen. Die Leistungen auf dieser Route waren es, die die Namen der Laeisz-Schiffe auf allen Meeren bekannt machten.

Bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges nahm die Salpeterfahrt beständig zu. (Salpeter



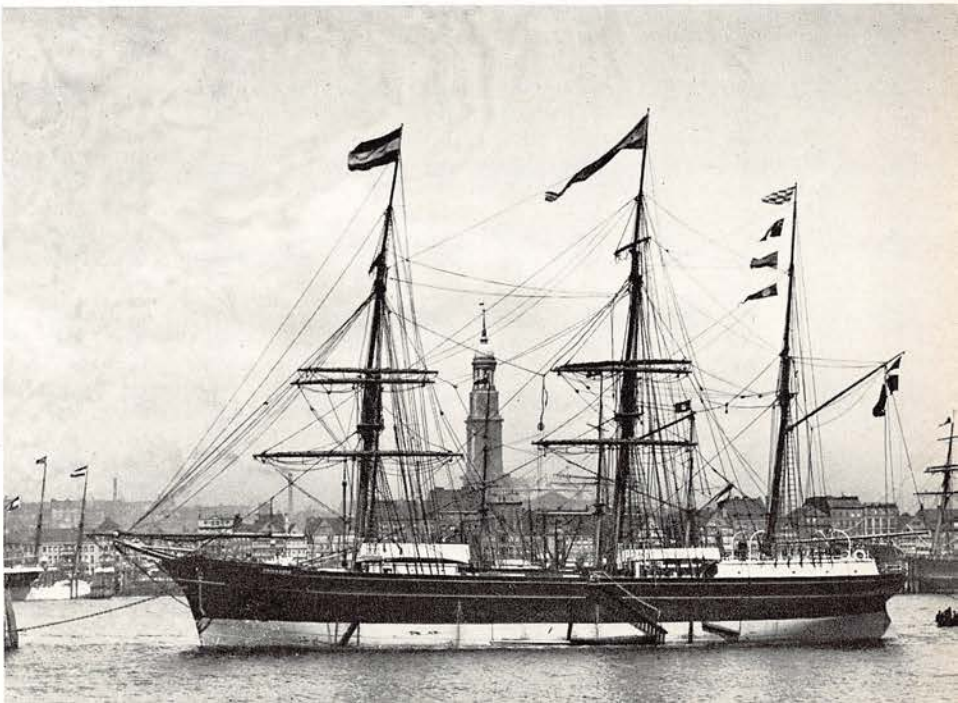


Bild Mitte: „Polynesia"
Bild unten: „Professor"

„Puck"
494 BRT
unter
FL-Flagge
1883—1888

war eines der wichtigsten mineralischen Düngemittel.) Entsprechend wuchs die Laeiszsche Flotte — d. h., die Schiffe wuchsen und damit die Gesamttonnage. Die Anzahl der Schiffe blieb über 30 Jahre lang bemerkenswert konstant. Ein paar Zahlen mögen das veranschaulichen: 1880 waren es 14 Segler mit insgesamt 8641 NRT, 1900 16 Segler mit 30 229 NRT, 1910 16 Segler mit insgesamt 39 485 NRT.

Die Schiffe wuchsen, bis zu den beiden berühmten Fünfmastern, die zu den größten Segelschiffen gehörten, die je die Meere überquerten. Das Vollschiff „Preußen" mit 8000 tdw und die Bark „Potosi" mit 6500 tdw, beide bei Tecklenborg in Geestemünde gebaut, waren Höhepunkte im Segelschiffbau. Wirtschaftlich gesehen hatten sie die optimale Grenze bereits überschritten. Die Viermastbarken mit einer Tragfähigkeit von etwa 4500 tdw erwiesen sich als die geeigneten Schiffe. Sie konnten auch zwischen den beiden Kriegen noch mit den Dampfern konkurrieren. Erinnert sei nur an die Namen „Pamir", „Peking", „Passat", „Priwall", die alle Viermastbarken der erwähnten Größe waren und bis zu dem Beginn der dreißiger Jahre noch in Fahrt gewesen sind. („Priwall" und die erst 1926 gebaute „Padua" noch länger. Hauptsächlich Salpeterfahrt von Chile, aber auch Weizenfahrt nach Australien.)

Eine strenge Auslese war das Fundament des Erfolges. Sie betraf Schiff und Mannschaft. Ein eindrucksvolles Dokument hierüber ist erhalten, die „Instruktionen", die Carl Laeisz für seine Schiffsführer ausgearbeitet hatte. Es heißt darin unter anderem:

„Meine Schiffe können und sollen schnelle Reisen machen; daraus folgt, daß auch alles, was hierzu an Bord notwendig ist, als Riggen, Segel, Tauwerk etc., vollständig und im allerbesten Zustand sein muß und etwa Fehlendes oder Schadhaftes bei der Rückkehr in Hamburg erneuert oder ausgebessert werden muß; auch sind die Vorschriften des Inventar- und Hafenbuches genau zu beachten. Ebenso muß alles an Bord den Vorschriften der Seeberufsgenossenschaft entsprechen. Ich kann durchaus nicht zugeben, daß Ausrüstungsgegenstände oder Proviant (ausgenommen frisches Fleisch, Kartoffeln, Eier, frisches Gemüse, Wasser) im Auslande gekauft werden. Der Capitain ist dafür verantwortlich, daß er mit voller Ausrüstung von Hamburg abgeht. Neben der Fähigkeit in der Navigation lege ich besonderen Wert auf Sparsamkeit, Achtsamkeit auf mögliche Verbesserungen im Betriebe und vorzügliche Conservierung des Schiffes und Inventars. Unbedingte Nüchternheit im Dienst setze ich bei meinen Capitainen als so selbstverständlich voraus, daß ich kaum zu erwähnen brauche, daß ein einziger Fall, wo ein Capitain sich angetrunken zeigen sollte, ihn für mich unwiderruflich unmöglich macht. Auch verlange ich, daß der Capitain einen jeden Steuermann, welchen er einmal angetrunken oder auf Wache schlafend antrifft, mir sofort meldet, damit er entlassen und nicht wieder in meinen Diensten angestellt wird. Vom überseeischen Bestimmungsort aus hat mir der Capitain brieflich zu berichten, wie er mit seinen Steuerleuten und der Mannschaft zufrieden ist; ebenso wieder alsbald nach der Rückkehr in Hamburg mündlich. In gleicher Weise ist brieflich vom Auslande und persön-

lich in Hamburg alles Bemerkenswerte über Mängel oder Schäden am Schiffe, an der Ausrüstung und am Proviant, sowie über alle wichtigeren Vorkommnisse Bericht zu erstatten.

Die ganze Mannschaft, vom zweiten Steuermann abwärts, muß vor Antritt der Reise in Hamburg vom Arzt untersucht werden, und dürfen nur gesunde Leute angenommen werden.

Schiffsjungen werden nur angenommen, wenn ich selbst sie angenommen habe; ich nehme nur am Wasser aufgewachsene Söhne von Seefahrern; solche kann mir der Capitain empfehlen.

Sollten während der Reise Leute desertieren oder abgehen und neue Leute mustern, so müssen mir die betreffenden Namen und Daten mitgeteilt werden. Gegen Deserteure hat der Capitain allemal Strafantrag zu stellen. Wenn von der Mannschaft Überstunden verdient sind, so muß der Capitain, um spätere Differenzen zu vermeiden, dies wöchentlich oder bei Verlassen des Hafens mit ihnen schriftlich feststellen.

Angesichts der heutigen sozialdemokratischen Neigungen unter der Mannschaft hat der Capitain sich großer Vorsicht in der Behandlung der Leute zu befleißigen und besonders auch darauf zu halten, daß die Steuerleute hierin vernünftig handeln. Die Disziplin an Bord muß unter allen Umständen aufrechterhalten werden, aber mit Takt und Ruhe geht das besser, als mit roher Gewalt. Widersetzlichkeiten und Bestrafungen sind allemal ins Journal einzutragen, dem Betreffenden vorzulesen und müssen die Zeugen unterschreiben, damit bei der Rückkehr weitere Maßnahmen getroffen werden."

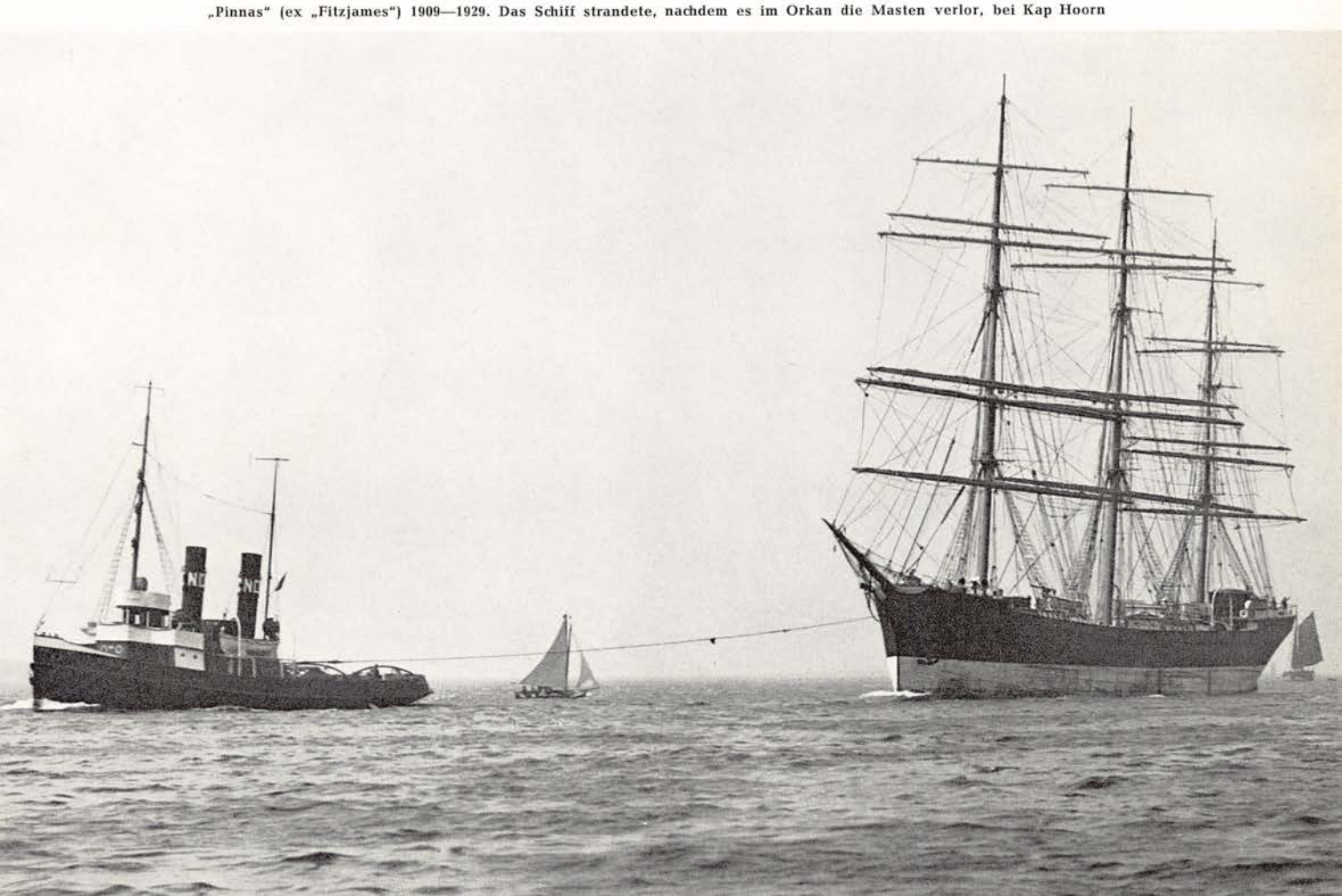
Entsprechend diesen hohen Anforderungen gelang es der Geschäftsenergie der Reedereileitung auch, die Lade- und Löschzeiten an der Westküste auf ein Viertel der sonst allgemein benötigten Zeit zu reduzieren.

Die seemännischen Leistungen, namentlich in den beiden Jahrzehnten vor dem Ausbruch des ersten Weltkrieges, gehören zu den imponierendsten, die die Seefahrtsgeschichte in der Neuzeit zu verzeichnen hat. Die „Flying P-Liner" — dieser ehrenvolle Name stammt von der englischen Konkurrenz — waren auf der Westküstenfahrt ungeschlagen. Die „Potosi" stellte im Jahre 1900 den Rekord auf. Sie benötigte von Hamburg rund Kap Hoorn bis Valparaiso nur 55 Tage. Größtes Etmal 378 sm, vom 10. bis 11. Mai.

Eine Anekdote sagt, wenn man früher an der Westküste irgendeinen Chico gefragt hätte, ob er den Namen eines berühmten Deutschen kenne, er unweigerlich gesagt hätte: „Si señor, Bismarck y el capitán Hilgendorf". Der Mann, von dem hier die Rede ist, hat diesen Ruf verdient. Er gehört zu den großen Kapitänen, bei denen Instinkt und Erfahrung zu einer Wissenschaft von der See geworden sind. Zuverlässigkeit und Mut machten sie zum Vorbild von Generationen. Hilgendorf machte in seinem Leben s e c h s u n d s e c h z i g Reisen um Kap Hoorn. Daß außergewöhnliche Leistungen nicht nur den Schiffen zuzuschreiben sind, sondern (in weit höherem Maße als in der Schifffahrt unserer Tage) erst vom Seemann herausgeholt werden mußten, erlebte man auch an dem Schicksal der „Potosi", die nach dem ersten Weltkrieg abgeliefert werden mußte und in fremden Händen nie wieder die glänzenden Reisezeiten ihrer frühen Jahre erreicht hat.

Über den Verbleib berühmter Schiffe zu schreiben, ist eine Sache für sich. Es wäre zu wünschen, daß das schöne Buch „Schiffe und Schicksale" von Fred Schmidt endlich neu aufgelegt würde. Wir können jedoch, indem wir über die Laeisz-Schiffe berichten, an einigen Ereignissen nicht vorübergehen. Die „Potosi" wurde laut Versailler Diktat an die Franzosen ausgeliefert, die das Schiff aber 1923 nach Chile verkauften. Es wurde dort wieder seefähig gemacht und ging als „Flora" nach kleineren Westküstenreisen, 1925 noch einmal mit einer Salpeterladung nach Hamburg. Es war ihre letzte Reise. Heimwärts lud sie in Cardiff Kohle und Koks — die Ladung geriet unweit der patagonischen Küste in Brand. Das Schiff brannte trotz verzweifelter Löschversuche 14 Tage lang. Dann erfolgten zwei Kohlengasexplosionen, und das Schiff mußte aufgegeben werden. Es wurde als die Schiffahrt gefährdendes treibendes Wrack von einem argentinischen Kreuzer versenkt.

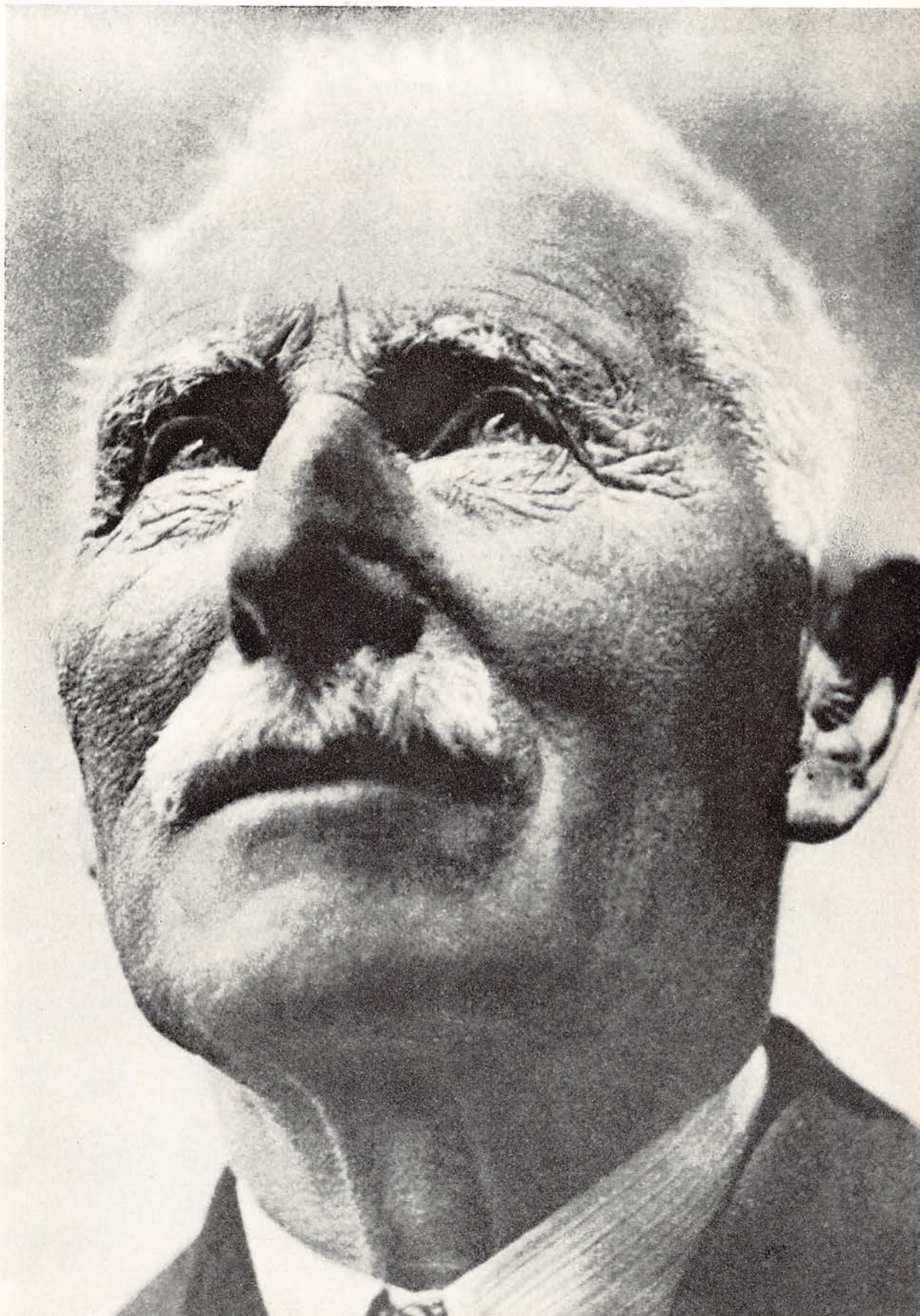
„Pinnas" (ex „Fitzjames") 1909—1929. Das Schiff strandete, nachdem es im Orkan die Masten verlor, bei Kap Hoorn

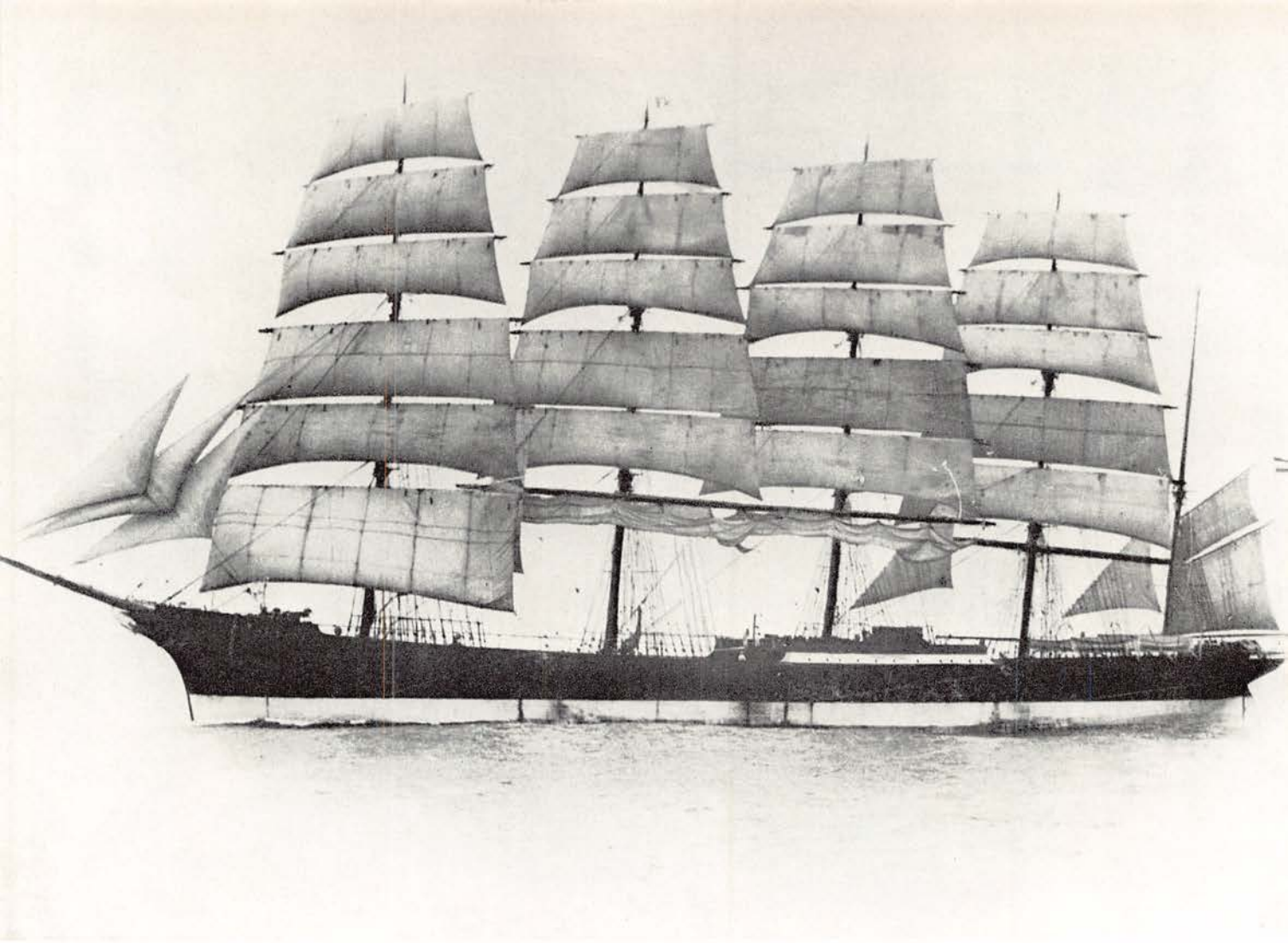


Das Antlitz des Tiefwasserseglers

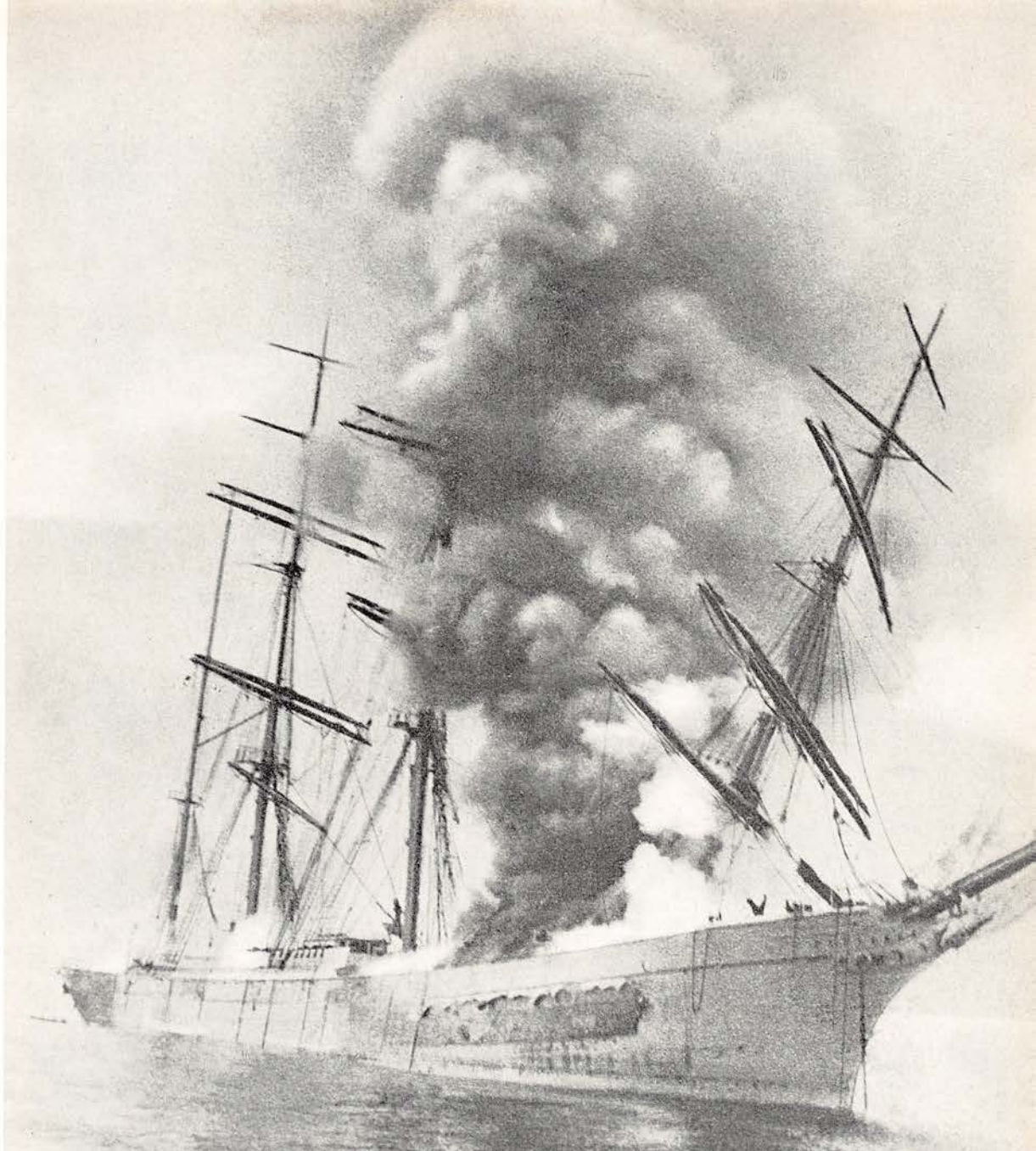
Kapitän Hilgendorf — einer der ganz Großen

Sein Schiff, die Fünfmastbark „Potosi"

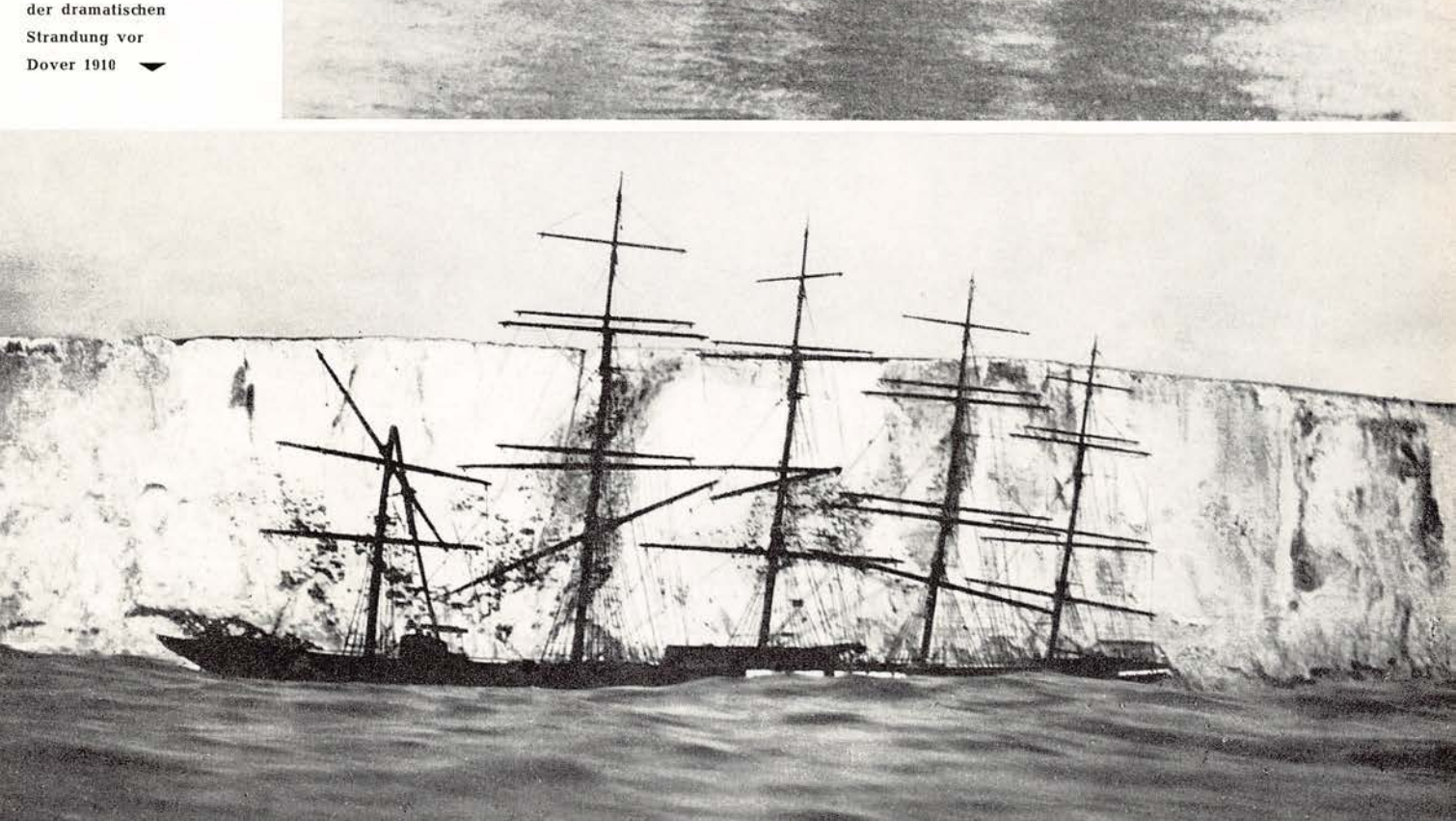




Die „Potosi“ in ihren Glanztagen und ihr trauriges Ende als „Flora“ in chilenischen Diensten



Die „Preußen“ unter vollen Segeln in Chile und nach der dramatischen Strandung vor Dover 1910



„Penang"
(ex „Albert Rickmers"),
1905 gebaut, unter
FL-Flagge 1911—1917

„Petschili"
1903—1919
Sie strandete nach
zwangsweiser über-
langer Liegezeit
während des ersten
Weltkrieges bei
Valparaiso

Noch tragischer ist das Schicksal der „Preußen", der nur eine Lebensdauer von acht Jahren beschieden war. Unter Kapitän Petersens Führung hatte sie in fünfeinhalb Jahren zehn Reisen von Hamburg rund Kap Hoorn zur chilenischen Westküste gemacht, darunter die großartige Fahrt Hamburg-Iquique in 57 Tagen. Da Iquique 800 sm nördlich Valpareiso liegt, darf diese Reise wohl als die absolut schnellste nach Chile angesehen werden. Insgesamt hat die „Preußen" 13 Reisen gemacht. (Sie war sogar einmal an die Standard Oil Company verchartert und fuhr Petroleum nach Japan). Auf der 14. Ausreise unter dem Kommando von Kapitän Nissen ereilte sie Ende Oktober 1910 das Schicksal im Kanal. Der Englische Kanal galt für die Großsegler neben dem Kap Hoorn als das gefährlichste Fahrwasser der Erde. Was für das Kap Sturm und Seegang — war für den Kanal der Dampferverkehr. Die Dampfer unterschätzten oft die Fahrt der Segler und verursachten auf diese Weise Kollisionen. Im Falle der Kollision des Dampfers „Brighton" mit der „Preußen" gibt es für den Dampfer keine Entschuldigung. Die „Preußen" lief zu der Zeit etwa 4 Knoten, und die „Brighton" versuchte sie noch eben vor dem Bug zu passieren. Wir wollen über dieses grenzenlos unseemännische Verhalten kein weiteres Wort verlieren. Doch ist es erschütternd, was es für Folgen hatte. Die „Preußen" mußte Segel bergen, da sie infolge der Havarie manövrierunfähig war. Sie hatte auch Wassereinbruch im Vorschiff, doch das Kollisionsschott hielt. Es begann ein dramatisches Ringen um die Erhaltung des Schiffes. Der Schlepper „Alert", der nach zwei Stunden die „Preußen" in Schlepp nahm, erwies sich als zu schwach. Bei dem auffrischenden Wind war die „Preußen" vor Topp und Takel stärker als der Schlepper. Man suchte eine geeignete Stelle, wo man vor Anker ruhiges Wetter abwarten konnte. Es gelang nicht. Beide Anker rauschten aus, ohne daß man das Schiff halten konnte. Letzter Ausweg: Dover anlaufen. Die beiden starken Bergungsschlepper „Albatroß" und „John Bull" wurden zusätzlich angenommen. Fast war der rettende Hafen erreicht, der vorderste Schlepper schon zwischen den Molen, da brach die Trosse des „John Bull", und alles war umsonst. Ein letztes verzweifeltes Manöver des großartigen Kapitäns Nissen: Segel setzen und mit backgebraßten Segeln rückwärts hinaussegeln in freies Wasser. Es wäre um ein Haar geglückt — doch das Vorschiff kam fest, und da war es um das Schiff geschehen. —

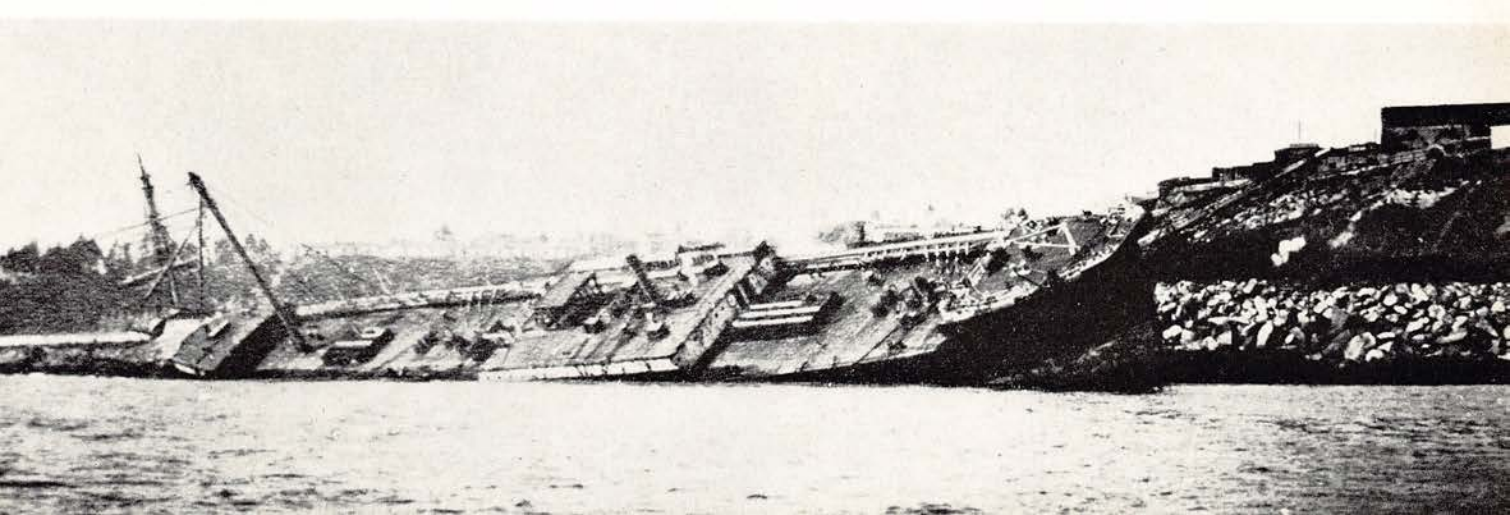
Noch viele Jahre sah man das Wrack wie ein Mahnmal vor den Kreidefelsen von Dover — bis die Brandung auch den letzten Rest verschlungen hatte.

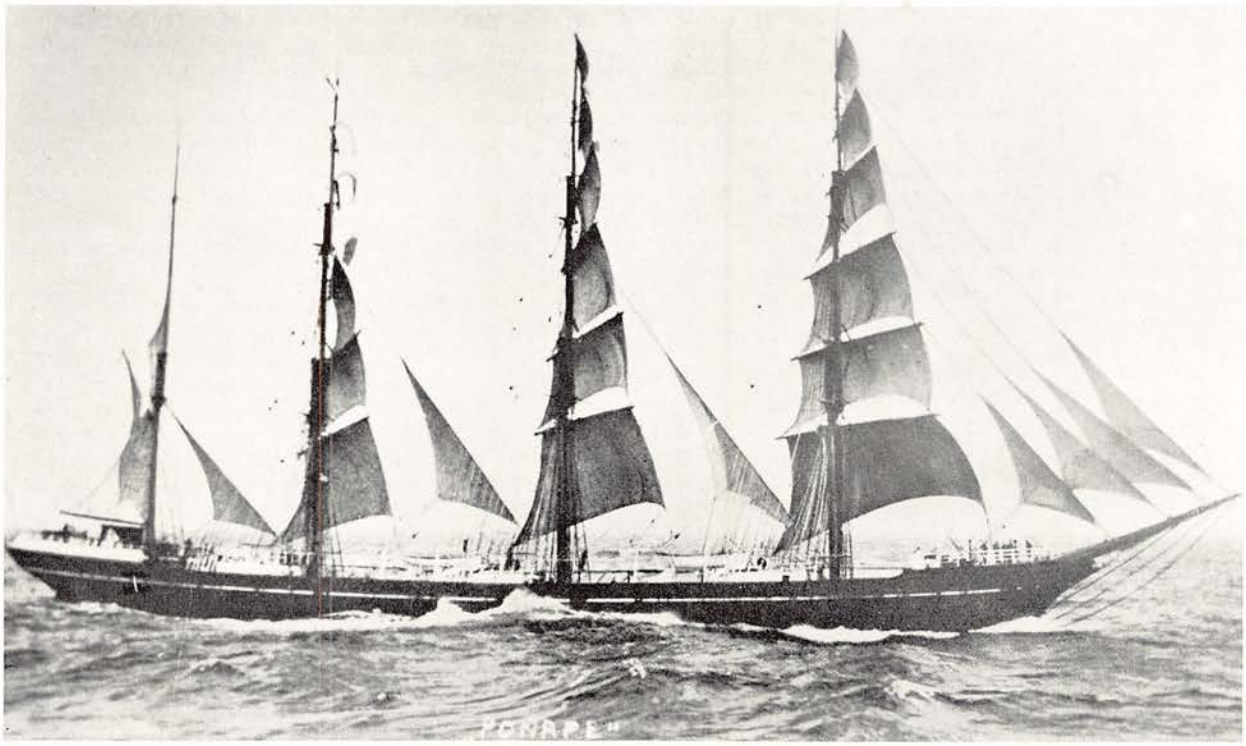
„Parsifal", „Palmyra", „Pinnas" — drei Schiffe, die auch verloren gingen. Aber sie unterlagen in heldenhaftem Kampf gegen die Gewalten der Natur. Das Schicksal der „Preußen" geht uns deshalb so nahe, weil es nicht hätte zu sein brauchen.

Gedenken wir dieser Opfer, die die See gefordert hat, so tun wir es aus Liebe zu jenen schönen Schiffen und als Würdigung ihrer Mannschaften im Kampf um Leben und Tod. Man möge aber bedenken, daß im Verhältnis zu der Gesamtzahl der Reisen, die die Laeisz-Schiffe gemacht haben, die Zahl der Verluste gering war. Man vergißt heute gar zu leicht, welche unglaublichen Leistungen sich hinter den nüchternen Worten „Kap Hoorn umsegelt" verbergen. Man kann das Ergebnis 55 Tage Hamburg-Valparaiso gar nicht richtig würdigen, wenn man nicht weiß, wie lange viele Schiffe vor dem Kap im eisigen Wind und Schneegestöber praktisch auf der Stelle getreten haben. Lassen wir den uns Schiffbauern der DW allen bekannten Flying-P-Kapitän Piening, selbst zu Worte kommen. Er war, lange bevor er die „Peking" auf ihren Überfahrten kommandierte, als Leichtmatrose auf der „Susanne". Er läßt in dem Buch „Kapitäne berichten" diese Erinnerungen wach werden:

„Oft, wenn ich meine Jungen in Ölzeug und Südwester an Deck sehe, muß ich meiner jungen Jahre gedenken, der Wochen und Monate, die ich als Leichtmatrose an Bord des Vollschiffes „Susanne" unter Kapitän Jürgens in jenem schlimmen Winter des Jahres 1905 hier unten durchleben mußte. Volle 99 Tage lagen wir hier unten am Kap! Das ist eine Zeit für die Umsegelung der Horn, die selbst für abgehärtete Gemüter etwas reichlich war. Ich weiß nicht, ob es der Rekord ist. Aber zum zweiten Male wünsche ich mir eine derartige Reise nicht wieder.

Braßwinden gab es auf der alten „Susanne" noch nicht und auch keine Fallwinden. Alles wurde noch nach dem bewährten „Armstrong-Patent" bearbeitet, das heißt, kräftige Arme mußten alle mechanischen Hilfsmittel ersetzen. Das am wenigsten beliebte „job" war es, beim Setzen der Obermarssegel „Törn zu halten". Da saß man dann mit dem dicken Marsfall-Läufer in der Faust unter der Peilbrücke vor dem Gangspill, um das die anderen wie die Zirkusgäule herumliefen. Fegte dann Rasmus mit einem richtigen Brecher über die Reling, so konnten sie alle hochjumpen und sich in Sicherheit bringen bis auf den, der Törn hielt. Eisern klammerte man sich ans Fall. Eiskalt rauschte die ganze Flut über einen hinweg, und man war froh, wenn man halb erstickt erst wieder den Kopf aus dem gurgelnden Wasser recken konnte, um den salzigen Kram auszuspucken, der einem in Hals und Nase saß. Und dabei mußte man noch die aufgeschossene Lose des Fall-Läufers festhalten, um zu verhüten, daß sie durch die Lenzpforten außenbords gespült und abgekniffen wurde. Und dann diese Kälte dabei! Die Finger verklammt, das Ölzeug undicht, Handgelenke und die Haut des Halses zerrieben und wund vom ewigen Scheuern des harten Zeuges, die Hände in den Fingerbeugen in tiefen, blutigen Rissen aufgeplatzt. Die vielen Salzwasserbäder fraßen die Wunden immer tiefer. Deswegen drängte sich jeder dazu, nach dem Losmachen der Segel den Posten des Gording-Überholers oben im Mast zu erwischen. Wenn dort auch der eiskalte Sturm bis auf die Haut biß, aber man wurde doch wenigstens nicht in den Rinnstein gespült und alle drei Minuten gebadet. Natürlich ging es nicht ohne Verletzungen und Knochenbrüche ab. Und der Zweite Offizier Bansen verdarb sich damals seinen Stolz, die griechische Nase, für immer. Ich wollte eines Tages die Kaffeekessel zur Kombüse bringen, als gerade „Klar zum Halsen" befohlen wurde. Beim Achterauslaufen erwischte mich diesmal beinahe das Geschick so vieler Kameraden. Eben war ich aus dem Schutz unseres Decks-





„Ponape“ (ex „Regina Elena“). 1903 gebaut, unter FL-Flagge 1911—1914

„Priwall“ (unten) und „Peking“ (rechts) gehörten zu den Schiffen, die noch zwischen den Kriegen beachtliche Reisen machten

hauses getreten, da brach mit Tosen eine gewaltige See luvwärts über die Reling. Ehe ich mich am Strecktau festhalten konnte, riß mich der Schwall mit meinen beiden Kesseln davon. Die Riesenkraft der Wassermassen hob eine der schweren Reservespieren an, die mit Ketten an der Steuerbordseite des Großdecks festgelascht lag. Mich wusch das rasende Wasser mit beiden Beinen voran über Deck und rammte mich wie einen Keil unter die Spiere. Hilflos lag ich festgeklemmt, über mir ein Meter oder zwei schäumenden Seewassers. Ich zerrte und zerrte, dann fühlte ich noch, wie die Spiere in ihrer Länge zurücksackte. Ein wahnsinniger Schmerz durchglühte meine Beine. Ich weiß nur noch, daß mich der Gedanke durchzuckte: jetzt sind deine gesunden Knochen ein für allemal dahin. Dann wurde es schwarz vor meinen Augen. Zum Glück hatte Kapitän Jürgens von der Peilbrücke aus meinen Unfall bemerkt. Ich wäre sonst unter der Spiere an Deck ertrunken. Sofort rückten sie mit „all hands" an, die Kameraden, arbeiteten sich durch das rauschende Wasser hin, wo ich liegen mußte. Die eigene Gefahr nicht achtend, tauchten sie in die eisige Flut, ergriffen mich und versuchten mich hervorzuzerren. Vergebens, die Spiere hielt mich mit eisernem Griff fest. Mit alle Mann mußten sie mit großen Handspaken die Spiere anlüften, dann zerrten sie mich aus meinen schweren Lederstiefeln heraus. Ob es sich noch lohnte, das wußte keiner. Ohne ein Zeichen von Leben lag ich in den Armen meiner Kameraden, als sie mich in meine Koje trugen.

Das erste, was ich wieder bemerkte, war: Ich lag an Deck im Logis — allein. Von draußen kam das Tosen schwerer Seen, die „Susanne" rollte wie irrsinnig von Bord zu Bord. Ich war dadurch aus meiner Koje herausgeschleudert worden, die Kameraden waren noch an Deck beim Halsen. Überströmende Freude durchrann mich, als ich merkte, daß mich meine Beine doch noch trugen, wenn mir auch jeder Knochen im Leibe einzeln weh tat. Seemannsglück!"

Doch reißen wir uns los von diesen Bildern vom Leben auf See, das von einer sagenhaften Härte sein konnte, jedoch von einer noch größeren Anziehungskraft war — und nehmen wir den Faden des Berichtes über die Reederei Laeisz wieder auf.

Die Jahre, in denen die obenerwähnten Rekordreisen vollbracht wurden, hat keiner der drei Laeisz, Vater, Sohn und Enkel, mehr erlebt.

Carl Ferdinand, der Sohn Carls, der der Firma seit 1879 angehörte, ein hervorragender Reederei-Fachmann war und zum Vorstand der See-Berufsgenossenschaft gewählt wurde, starb im August 1900, noch ein halbes Jahr vor seinem Vater. Daß Carl Ferdinand ein Shippingman von Format gewesen ist, das bewiesen seine Leistungen für die Schiffahrt über die Belange seiner eigenen Reederei hinaus. Er war Aufsichtsratsvorsitzender der Deutsch-Australischen Dampfschiffsgesellschaft, er saß im Aufsichtsrat der DDG Kosmos, war Mitglied der „Naval Architects" und vom Lloyds, um nur einiges aufzuzählen. Er war es auch, der sich um den Entwurf der „Preußen" bemüht hatte, die sein Vater dann kurz vor seinem eigenen Tod in Auftrag gab. Es sei nur am Rande erwähnt, daß sowohl Carl als auch Carl Ferdinand — wie schon der Großvater — ehrenvolle Ämter im öffentlichen Leben ihrer Vaterstadt bekleideten. Die Stiftung der Hamburger Musikhalle verdanken wir Carl und Sophie Laeisz.

Dieser Bericht kann keine vollständige Firmengeschichte sein; wir müssen Lücken in Kauf nehmen. So wissenswert und interessant z. B. die Ereignisse sind, die mit dem Weltkrieg 1914—1918 zusammenhängen, wollen wir sie doch übergehen. So rühmenswert Aufbauwille und Tatkraft bei der Rekonstruktion der Seglerflotte waren, so große Verdienste sich die Reederei Laeisz um eine handfeste Ausbildung seemännischen Nachwuchses gegeben hatte — die Zeit der großen Segelschiffe ging zu Ende. Die Leistungen, die mit den Schiffen „Priwall", „Peking", „Passat", „Padua" vollbracht wurden, reichen gewiß an die

der großen Zeit der Segelschiffe heran — aber sie hatten an Bedeutung verloren. Sie waren von sportlichem Geist und von dem Stolz einer großen Tradition beseelt — aber sie waren keine Lebensnotwendigkeit mehr. Dampfer und Motorschiff eroberten das Feld.

Die Segelschiffahrt war es vor allem, die den Namen Laeisz in die vorderste Linie der deutschen Reedereien gerückt hatte. Aber sie war es nicht allein, worauf sich das Unternehmen stützte, und das wirkte sich segensreich aus, als die einstigen Königinnen der Meere endgültig der modernen Technik weichen mußten. Wie schon Ferdinand Laeisz überseeische Niederlassungen einrichtete, haben auch seine Nachfolger stets den Blick in die Ferne gerichtet und im Ausland Handelsunternehmen gegründet. Ohne sie hier vollzählig aufzuführen, sei nur eine hervorgehoben, da auf ihren Namen moderne Kühlschiffe heute laufen, von denen allein die Deutsche Werft in den letzten zwölf Jahren sechs gebaut hat: Afrikanische Frucht-Compagnie. Nachdem fast zur gleichen Zeit Carl und Carl-Ferdinand Laeisz die Augen für immer geschlossen hatten, war Carl-Ferdinands Sohn Erich der letzte Namensträger der Familie Laeisz. Er war bis 1923 alleiniger Inhaber, nahm aber dann den langjährigen verdienstvollen Prokuristen Paul Ganssauge als Teilhaber auf. Dieser war es, der an dem Aufbau der Afrikanischen Frucht-Compagnie entscheidenden Anteil hatte. Die Anfänge liegen in den Jahren vor dem ersten Weltkrieg. Kamerun war deutsche Kolonie und erst am Beginn einer wirtschaftlichen Erschließung. Wie auch anderenorts in jener aufbaufreudigen Zeit, in der ein kraftvolles Unternehmertum außerordentliche Leistungen zustande brachte, war private Initiative die Triebkraft und das Durchhalten einzelner der Weg zum Erfolg.

Man war sich in Kamerun durchaus nicht von Anfang an klar über die günstigste Nutzung des Bodens. Kaffeeanbau schlug fehl, doch mit Ölpalmen, Kakao, Kautschuk und schließlich Bananen hatte man zufriedenstellende Ergebnisse. Nach einem vorübergehenden Zusammenschluß, der sich „Deutsches Bananen-Syndicat" nannte und mit der Regierung Verträge über Grunderwerb in Kamerun schloß, wurde 1910 gemeinsam mit der Firma Ernst Russ die Afrikanische Frucht-Compagnie erworben und umgegründet. Nach nicht unerheblichen Schwierigkeiten, die sowohl die tropische Pflanzerarbeit sowie der Bau von Brücken und Verladeplätzen mit sich brachten, schritt der Aufbau in den wenigen Jahren, die der Gesellschaft für die Arbeit in einer deutschen Kolonie überhaupt vergönnt sein sollten, frisch voran. Die ersten Bananentransporter „Pungo" und „Pionier" wären bereits Ende 1914 einsatzbereit gewesen, wenn nicht der Kriegsausbruch alle hoffnungsvollen Pläne zunichte gemacht hätte. Die beiden Schiffe mußten an die kaiserliche Marine abgegeben werden, „Pungo" sollte als Hilfskreuzer „Möwe" noch von sich reden machen.

Während des Krieges und in den Jahren danach hatte die Firma Laeisz die Mittel zur Erhaltung der Afrikanischen Frucht-Compagnie in Deutschland aufgebracht. Die Pflanzungen in Kamerun wurden jedoch mit dem Verlust des deutschen Kolonialgebietes enteignet und konnten erst später zurückgekauft werden. Daß die Jahre nach 1918 große Aufwendungen erforderten, daß man in so vielem ganz von neuem beginnen mußte, ist uns allen bekannt, und auch, daß nach so manchen vielversprechenden Ansätzen in allen Bezirken des wirtschaftlichen Lebens die Weltwirtschaftskrise zu Beginn der dreißiger Jahre noch einmal die ganze Erschütterung zeigte, die der erste Weltkrieg mit seinen ungelösten Problemen hinterlassen hatte. Etwa 1924 konnte die Afrikanische Frucht-Compagnie G.m.b.H. zusammen mit anderen deutschen Plantagengesellschaften den alten Besitz in Kamerun zurückerwerben. Bald begann der Wiederaufbau und schon ab 1926 war ein Anwachsen der Einnahmen zu verzeichnen. Man ging abermals an die große Aufgabe heran, die Bananenkultur in Kamerun und eigene Schiffe für das Unternehmen zu bauen. Die Afrikanische Frucht-Compagnie war 1929 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden. Gleichzeitig wurde eine beträchtliche Kapitalerhöhung vorgenommen, die vorwiegend von den Firmen F. Laeisz und Ernst Russ getragen wurden. Die Mehrheit blieb in den Händen der Firma Laeisz, die auch die Schiffe der A.F.C. bereederte. Zwei Dampfer und vier Motorschiffe besaß die Reederei wieder bis 1936, und von dem Zeitpunkt an erteilt sie auch Aufträge an die Deutsche Werft. Jahr um Jahr entstand ein neues Laeisz-Schiff auf der DW: „Python" 1936, „Palime" 1937, „Pomona" 1938, „Panther" 1940. Die beiden zuerst genannten entstanden noch auf den heute nicht mehr existierenden Helgen der „Deutsche Werft-Reiherstieg". Von „Panther" ist zu sagen, daß die Reederei nicht mehr in den Besitz des Schiffes kam. Abermals hatte Krieg den Aufbau gestoppt, und abermals sollte ein verheerendes Ende die Arbeit vieler mühevoller Jahre zunichte machen. Alle Schiffe waren Kühlschiffe für den Bananentransport.

Der weitere Werdegang der Reederei Laeisz ist im wesentlichen ein Spiegelbild unseres eigenen. Erst 1950 war es uns aufgrund des Petersberger Abkommens wieder zugebilligt worden, mit gewissen Einschränkungen Schiffe zu bauen; und eben dieses Abkommen ermöglichte auch den deutschen Reedern, mit dem Wiederaufbau ihrer Flotten zu beginnen. Die beiden ersten Nachkriegsneubauten der Reederei Laeisz gehören zu den ersten Schiffbauaufträgen, mit denen die Deutsche Werft (nach einigen kleinen Fischdampfern) in eine neue Periode wirtschaftlicher Blüte startete.

„Proteus", „Perseus", „Perikles", „Piräus", „Parthenon" und „Pentelikon" sind die Namen der von uns erbauten Laeisz-Schiffe nach 1950. Die gesamte Flotte der Reederei besteht heute — ausschließlich der noch auf den Helgen liegenden Neubauten — aus acht Schiffen.

Die Tradition der berühmten Flying-P-Liner, die Tausende von Quadratmetern weißer Segel an über 50 m hohen Masten über die Meere fliegen ließen, lebt in den Namen dieser Schiffe fort, die heute weiß und elegant und schnell die Meere durchkreuzen. Von „Pudel" über „Preußen" zur „Pentelikon" — ein Kapitel lebendiger Schiffahrtsgeschichte.

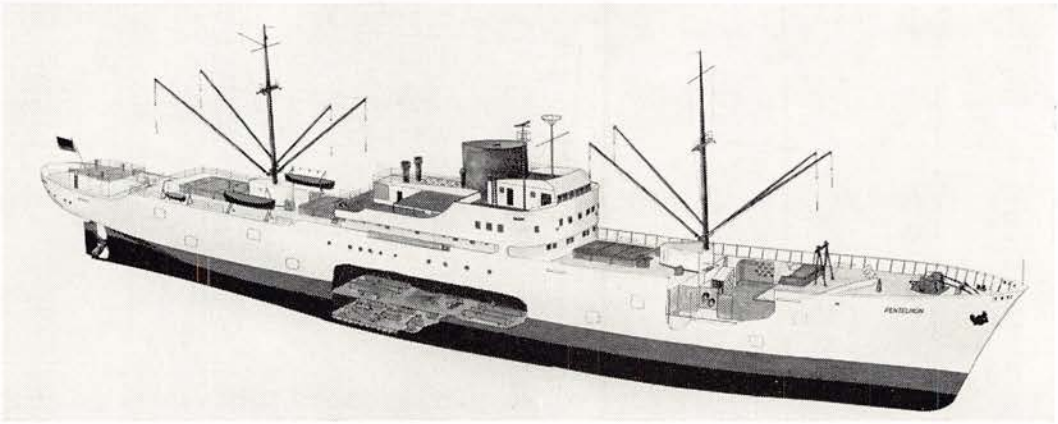
Literaturhinweis:

FL. Die Geschichte einer Reederei (Rohrbach, Piening, Schmidt)
Hamburgs Reederei 1814—1914 (Otto Mathies)
Schiffe und Schicksale (Fred Schmidt)
Kapitäne (Fred Schmidt)
Neue Kapitänsberichte (Fred Schmidt)
Nitrate Clippers (Basil Lubbock)

Ein neues Laeisz-Schiff wächst auf der Deutschen Werft

„Pentelikon", eines der formschönsten Schiffe der Welt

Schiffskühlanlagen



In Fortsetzung der an dieser Stelle bisher veröffentlichten Aufsätze über die Aufgaben der verschiedenen Abteilungen unseres Technischen Büros soll heute einmal über Schiffskühlanlagen berichtet werden. Da dieser Bericht im wesentlichen Auszüge eines Vortrages enthält, den der Verfasser auf der Kältetagung 1962 in Bremen gehalten hat, gibt er damit gleichzeitig einen Einblick in die Mitarbeit unserer Ingenieure in den technisch-wissenschaftlichen Vereinen. Diese Vereine, zu denen unter vielen anderen auch der DKV (Deutscher Kältetechnischer Verein) gehört, geben auf ihren Veranstaltungen Gelegenheit zu regem Erfahrungsaustausch.

Als nun der Vorstand des DKV sich mit der Bitte an uns wandte, auf der Kältetagung 1962 ein Referat über das Thema „Kältetechnische Einrichtungen moderner Kühlschiffe" zu halten, haben wir diesem Wunsche natürlich gern entsprochen. Schließlich war uns damit gleichzeitig die Gelegenheit gegeben, einmal die besonderen Probleme der Schiffskühlanlagen aus der Werftperspektive darzustellen.

Diese in Bremen — also ausgesprochen „küstennah" — durchgeführte Tagung enthielt dann auch zur Hauptsache den Schiffbau angehende Themen. So wurde u. a. gesprochen über die Verflüssigung von Erdgasen für den Seetransport, den Seetransport flüssiger Gase bei tiefen Temperaturen (Methantanker), die kälte- und klimatechnischen Einrichtungen auf dem TS „Bremen", die Luftführung in Kühlschiffen, kältetechnische Einrichtungen von Fischfang- und Fabrikschiffen, die Kühltunnel an Land und Bord und die Probleme beim Entwurf von Klimaanlagen auf Seeschiffen.

Bevor nun die Vortragsauszüge wiedergegeben werden, sei hier noch einmal ganz allgemein die Arbeitsweise einer Kühlanlage erläutert:

In der — vereinfacht dargestellten — Kühlanlage verdampft ein flüssiges Kältemittel unter niedrigem Druck, also bei entsprechend tiefer Temperatur. Die für die Verdampfung erforderliche Wärme wird der Umgebung entzogen (der Kühlraumluft bei direkter Verdampfung, der Kühlsole bei indirekter Verdampfung). Das nunmehr gasförmige Kältemittel wird dann so hoch verdichtet, daß es durch Wärmeabgabe an das Kühlwasser (Wasserkühlung) oder an die Luft (Luftkühlung) wieder verflüssigt werden kann. Vom Verflüssiger gelangt das Kältemittel dann über ein Expansionsventil in den Verdampfer, um dort wiederum unter Wärmeaufnahme bei niedrigem Druck zu verdampfen.

Es folgt nun auszugsweise der bereits eingangs erwähnte Vortrag „Kältetechnische Einrichtungen moderner Kühlschiffe":

Es werden die dem Schiffbau eigenen Probleme beim Bau von Kühlschiffen und sonstigen Seeschiffen mit Ladungskühlanlagen aus der Werft-Perspektive gesehen behandelt. Die dabei genannten Daten resultieren aus dem Bau von 14 Kühlschiffen und weiteren 42 größeren Ladungskühlanlagen, erheben jedoch keineswegs den Anspruch, allgemein gültig zu sein. Abschließend wird an Hand einiger Bilder von besonders bemerkenswerten Kühlanlagen berichtet.

Zunächst geht es also einmal um die Unterbringung der Kühlanlage an Bord eines Schiffes.

Während der Konstrukteur von Landkühlanlagen es sicher gewohnt ist, die Größe und vielleicht sogar die Form des für die Kühlmaschinen erforderlichen Raumes selbst zu bestimmen, muß sich der Schiffskühlanlagenbauer mehr oder weniger mit den Platzverhältnissen des im Entwurf fertigen Schiffes abfinden. Die Form des Schiffes wird zu unserem Leidwesen eben nicht nach den Wünschen des Maschinenbauers bestimmt, sondern sie entsteht als Kompromiß aus Forderungen, Vorschriften, Berechnungen und Schleppversuchen.

Mit diesem Ergebnis hat man sich abzufinden und dafür zu sorgen, daß trotzdem eine auch in kältetechnischer Hinsicht zufriedenstellende Lösung erreicht wird. Der Kältetechniker einer Schiffswerft muß sich also schon rechtzeitig bemühen, für seine Kühlmaschinen einen günstigen Platz innerhalb des ohnehin nicht zu großen Maschinenraumes zu beschaffen.

Aber trotz aller Mühe wird es sich nicht vermeiden lassen, daß die Werft hin und wieder verschiedene Änderungen an den Kühlmaschinen und Apparaten von dem jeweiligen Lieferanten der Kühlanlagen verlangen muß. Vorteilhaft wirkt sich aber für alle Beteiligten aus, wenn die Kühlmaschinen-Aufstellungszeichnung auf der Werft selbst angefertigt wird, weil nur dort die Koordinierung aller Wünsche möglich sein wird und auch Rückfragen mit Bauaufsichten, Klassifikationsgesellschaften und Lieferanten schnell erledigt werden können. Vor allen Dingen können aber alle schiffbaulichen Änderungen sofort erfaßt und berücksichtigt werden.

Als weitere wesentliche Besonderheit beim Bau von Schiffskühlanlagen ist die Beachtung der Vorschriften zu erwähnen, wie sie von den verschiedenen Klassifikationsgesellschaften für Ladungskühlanlagen ausgearbeitet wurden. Grundsätzlich ist jede größere Schiffsladungskühlanlage mit den erforderlichen Testen mindestens einer Klassifikationsgesellschaft abzuliefern. Vorbedingung für die Ausstellung der Zertifikate ist die strikte Beachtung aller Vorschriften, die sich bereits bei der Fertigung und Abnahme von Einzelteilen auswirken und deren letzter Punkt die ordnungsgemäße Durchführung eines Kühlversuches ist. Es würde in diesem Zusammenhang zu weit führen, auf Einzelheiten der oft recht umfangreichen und innerhalb der einzelnen Gesellschaften auch unterschiedlichen Vorschriften einzugehen. Für alle Kühlmaschinenhersteller und deren Unterlieferanten ist jedoch schon vor Angebotsabgabe ein genaues Studium der Klassifikationsvorschriften unerläßlich, wenn später große Schwierigkei-

ten vermieden werden sollen. Schließlich geben die Vorschriften ja nicht nur die Prüfdrücke für die einzelnen Anlagenteile oder die an die Werkstoffe zu stellenden Ansprüche wieder, sondern sie legen eindeutig fest, wie groß das Reserveaggregat sein muß, welche Reserveteile überhaupt zu liefern sind, welche Vorkehrungen für die Aufrechterhaltung des Kühlbetriebes nach Eindockung des Schiffes zu treffen sind, welche Mindestanforderungen an die Meßgeräte zu stellen sind, welche Sicherheitseinrichtungen verlangt werden und so weiter. Deshalb lautet bei uns im Schiffbau bei jedem Projekt die erste Frage:

„Welche Klasse bekommt das Schiff?"

Beeinflußt also schon die Klasse die zu projektierende Schiffskühlanlage, so sind natürlich außerdem die sehr variablen klimatischen Bedingungen, die sich in der Umgebungsluft und im Seewasser bemerkbar machen, entsprechend zu berücksichtigen.

Beim Seewasser macht aber nicht nur die hohe Temperatur, sondern auch das korrosive Verhalten dem Konstrukteur von Schiffskühlanlagen Sorge. Gerade bei Ammoniakkühlanlagen, bei denen die Verflüssiger bekanntlich nicht mit Rohren aus seewasserbeständigen Kupferlegierungen ausgerüstet werden können, macht sich diese Eigenschaft des Seewassers unangenehm bemerkbar. Das Ammoniak zwingt aber, bei Stahlrohren und Stahlrohrplatten zu bleiben, deren Lebensdauer trotz aller Maßnahmen — wie Verstärkung der Rohre, Reduzierung der Wassergeschwindigkeit auf 0,75 m/s, Verwendung von Schutzanstrichen und katalytischen Hilfsmitteln — recht begrenzt bleibt.

Besonders auch in dieser Hinsicht sind uns im Schiffbau die fluorierten Kohlenwasserstoffe natürlich als Kältemittel sehr angenehm, weil sie uns zum Beispiel bei den Verflüssigern die Verwendung von Muntzmetallrohrplatten mit Kondensatorrohren aus Sondermessing gestatten, und solche Verflüssiger dann eben seewasserbeständig und sehr langlebig sind.

Beim Entwurf einer Schiffskühlanlage muß schließlich auch bedacht werden, daß die Schlingerbewegungen und Vibrationen die Funktion der Anlage nicht beeinflussen dürfen.

Für die spätere Wartung der Anlagen an Bord ist es unbedingt erforderlich, dem Bedienungspersonal auf die jeweilige Anlage und den Bordbetrieb zugeschnittene Bedienungsanleitungen auszuhändigen. Trotz der Erfahrungen der älteren Fahrensmänner und der auf die neuen Kältemittel abgestimmten Ausbildung der Nachwuchskräfte muß berücksichtigt werden, daß an Bord auch umfangreiche Reparaturen unter ungünstigen Bedingungen ohne fremde Hilfe ausgeführt werden müssen.

Um wenigstens kurz auf die Frage nach dem im Bordbetrieb gebräuchlichsten Kältemittel einzugehen, wäre zu berichten, daß sich hier das Kältemittel „R 12" — früher „Freon 12" und „Frigen 12" genannt — absolut durchgesetzt hat. Abweichend von der Entwicklung im Landanlagenbau dominiert Ammoniak nur noch auf reinen Kühl- oder Fabrikschiffen.

So erhielten von den eingangs erwähnten 14 Kühlschiffen 12 Ammoiak und 2 „R 12" als Kältemittel. Alle 14 Schiffe arbeiten mit indirekter Verdampfung.

Von 42 großen Ladungskühlanlagen für Frachtschiffe erhielten 6 Ammoniak, 3 „R 22" und die restlichen 33 „R 12". Sie arbeiten bis auf 2 Ammonikanlagen sämtlich mit direkter Verdampfung.

Die Gründe für die Abkehr vom Ammoniak im Schiffskühlanlagenbau liegen im wesentlichen in der Gefahr, die schon bei relativ kleiner Leckage für den gesamten Maschinenbetrieb und damit für die Sicherheit des Schiffes entsteht. Nicht ohne Einfluß blieb dafür auch der Umstand, daß — wie bereits erwähnt — Ammoniak den Einbau seewasserbeständiger Verflüssiger unmöglich macht.

Bezüglich der Frage nach direkter und indirekter Verdampfung ist zu sagen, daß mit den heute verfügbaren Regelorganen die im Normalfall erforderlichen Temperaturdifferenzen auch mit direkter Verdampfung durchaus zu beherrschen sind. Wie die eben zitierten Zahlen beweisen, sind allerdings noch alle 14 Kühlschiffe wieder mit Sole ausgerüstet worden. Es wäre jedoch sehr gut möglich, diese recht konservative Ausführung zu verlassen, um auch deutsche Kühlschiffe mit „R 12" als Kältemittel und direkter Verdampfung zu bauen.

Zu dem Fragenkomplex „Luftführung, Luftwechsel und Lufterneuerung" sollen hier in diesem Zusammenhang nur einige Kurzangaben gemacht werden.

Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, daß man von Fall zu Fall — je nach Raumgröße, Raumform, Verwendungszweck und Wunsch des Reeders — entscheiden sollte, ob der horizontalen oder der vertikalen Luftführung der Vorzug zu geben ist. Es ist in jedem Falle eine technisch einwandfreie Lösung zu finden.

Für den Luftwechsel — oder besser die Luftumwälzung — innerhalb der Kühlräume, bezogen auf die leeren Netto-Räume, gelten als normale Werte für Fruchtfahrt 60fach/h, für Fleischfahrt 45fach/h. Einige Reedereien fordern sogar 80fachen Luftwechsel, aber es lohnt eigentlich nicht, über diese Zahlen zu streiten, zumal sie ja auf die leeren Räume bezogen sind. Man muß nur bedenken, daß jede Vergrößerung der Lüfterleistung eine Vergrößerung der Kälteleistung erforderlich macht, weil stets die Lüfterwärme wieder aus dem Raum abgeführt werden muß.

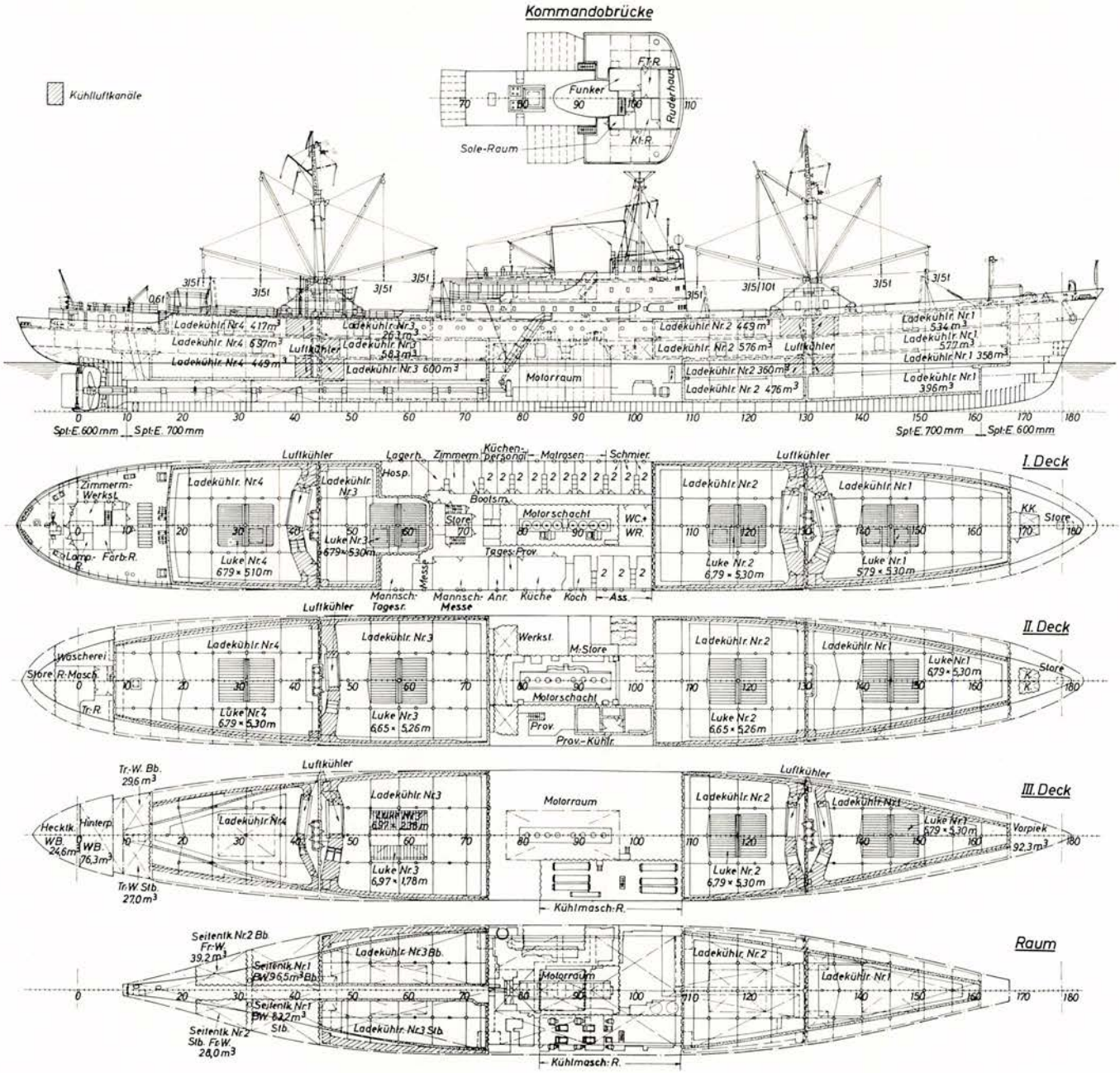
Der Frischluftzufuhr ist ebenfalls besondere Beachtung zu schenken. Im allgemeinen sieht man für Fruchtfahrt vor, den Luftinhalt des leeren Raumes zehnmal je Tag zu erneuern. Auch hier bedeutet jede übertriebene Forderung zusätzliche Kälteleistung und damit zusätzliche Kosten. Bekanntlich ist es für die richtige Auslegung einer Kühlanlage wesentlich, daß man sich wegen der mit vernünftigem Aufwand erreichbaren Gesamt-Wärmedurchgangszahl der Raumisolierung keinen Illusionen hingibt. Wir haben seit vielen Jahren unseren Berechnungen und Anfragen den Wert $K = 0{,}45\ \mathrm{kcal/m^2 \cdot h \cdot {}^\circ C}$ zugrunde gelegt, sofern unsere Auftraggeber nicht ausdrücklich andere Vorschriften machten. Die Auswertung zahlreicher Kühlversuche, die nach den Vorschriften der jeweils zuständigen Klassifikationsgesellschaft durchgeführt wurden, bestätigte schließlich die Richtigkeit der gemachten Annahmen.

Da aber letztlich das Verhältnis der installierten Kälteleistung zur einstrahlenden Wärme auch viele Jahre nach Ablieferung des Schiffes an die Auftraggeber noch in Ordnung sein muß, ist außer den Kühlmaschinen auch der Raumisolierung eine Pflege zu widmen, die die Erhaltung der Ausgangswerte sichert.

Für diese Pflege der Raumisolierung erhielten fast alle in den letzten Jahren abgelieferten Schiffe besondere Dehydrieranlagen. Diese Dehydrieranlagen verhindern die Bildung von freiem Wasser in der Isolierung, indem sie Luft aus der Isolierung in einem besonderen und in sich geschlossenen Kreislauf abkühlt und die getrocknete Luft wieder in die Isolierung drückt.

Als weitere Zusatzeinrichtungen wären noch die Ozonanlagen zu erwähnen, die immer häufiger auf Kühlschiffen oder Frachtschiffen mit Ladungskühlanlagen eingebaut werden. In den Ozonanlagen wird durch die Anwendung sogenannter stiller Entladungen, die bei einer Hochspannung von einigen tausend Volt erfolgen, Ozon aus Luft erzeugt. Das Ozonmolekül besteht bekanntlich aus drei Sauerstoffatomen und ist sehr labil. Es besitzt deshalb eine außerordentliche Oxydationskraft und vernichtet infolgedessen unangenehme organische Geruchsstoffe sowie schädliche Keime und Schimmelpilze.

Schließlich sind noch die elektrischen Meßeinrichtungen zu nennen, die sich zumindest für die Temperatur und den CO_2-Gehalt von Ladungskühlräumen gut bewährt haben. Da man bei Ladungskühlräumen ohne Kontrollgänge auf die direkte Messung der Raumtemperatur verzichten muß und auch die Benutzung von Peilrohrthermometern nur wenig befriedigen kann, haben sich in der letzten Zeit die elektrischen Widerstandsthermometer sehr gut eingeführt, zumal inzwischen die meisten Klassifikationsgesellschaften



die nach dem Kompensationsverfahren arbeitenden Meßeinrichtungen anerkennen und bei richtiger Auslegung auf jede andere Temperaturmessung verzichten. Die mit diesen Anlagen im Bordbetrieb gemachten Erfahrungen haben dazu geführt, daß selbst dort, wo die örtliche Messung möglich wäre, die elektrische Fernanzeige vorgezogen wird.

Ebenso wie die elektrische Temperaturmessung ist auch die Fernmessung des CO_2-Gehaltes heute allgemein üblich. Für das Bordpersonal ist diese CO_2-Meßanlage wesentlich für die richtige Bemessung der Frischluftzufuhr, da ein zu großer CO_2-Anteil sich bei Fruchtfahrt schädlich auswirkt. Als Faustregel gilt in der Bananenfahrt, bei mehr als 1 % CO_2-Gehalt mit der Frischluftzufuhr zu beginnen und die Luftmenge so einzuregulieren, daß der Wert unter 1 % absinkt und bleibt.

Damit dürften die wichtigsten Zusatzeinrichtungen wenigstens kurz gestreift worden sein. In den folgenden Bildern werden einige interessante Einzelheiten gezeigt.

Es wird die für die deutschen Kühlschiffe, wie sie in den letzten Jahren gebaut wurden, typische Anordnung der Kühlmaschinen und Luftkühler gezeigt. Die Ladungskühlanlage für einen Gesamt-Nutzraum von 254 000 cb.ft. arbeitet mit Ammoniak und Sole, was ebenfalls für Schiffe dieser Art als Normalausführung anzusprechen ist. Die Anlage wurde ursprünglich für Temperaturen zwischen + 12 und — 12° C in allen Räumen entworfen. Die Leistung der Anlage wurde jedoch absichtlich so reichlich gewählt und das Schiff insgesamt so gut isoliert, daß die zuständigen Klassifikationsgesellschaften nach Auswertung des von der Werft durchgeführten Kühlversuches das Zertifikat auf — 15° C für alle Räume bzw. für — 18° C in den Räumen 2 unten und 3 unten, bei gleichzeitig — 12° C in allen übrigen Räumen ausstellten.

Abb. 2 Generalplan MS „Pentelikon"

In diesem Generalplan der „Pentelikon" ist nochmals die eben erwähnte Anordnung, jetzt aufgeteilt für die einzelnen Decks, zu sehen. Die 8 Luftkühler versorgen — ausgenommen den Raum 4 unten — jeweils 2 Decks mit gekühlter Luft. Für jeden Luftkühler sind zwei Umwälzlüfter vorgesehen, die über den Luftkühler saugen und horizontal die Räume belüften. Die Lüfter selbst sind für 60fache Luftumwälzung je Stunde, bezogen auf die leeren Netto-Räume, ausgelegt. Durch Drehzahlregelung kann die Luftumwälzung verringert und den jeweiligen Kühlgütern angepaßt werden.

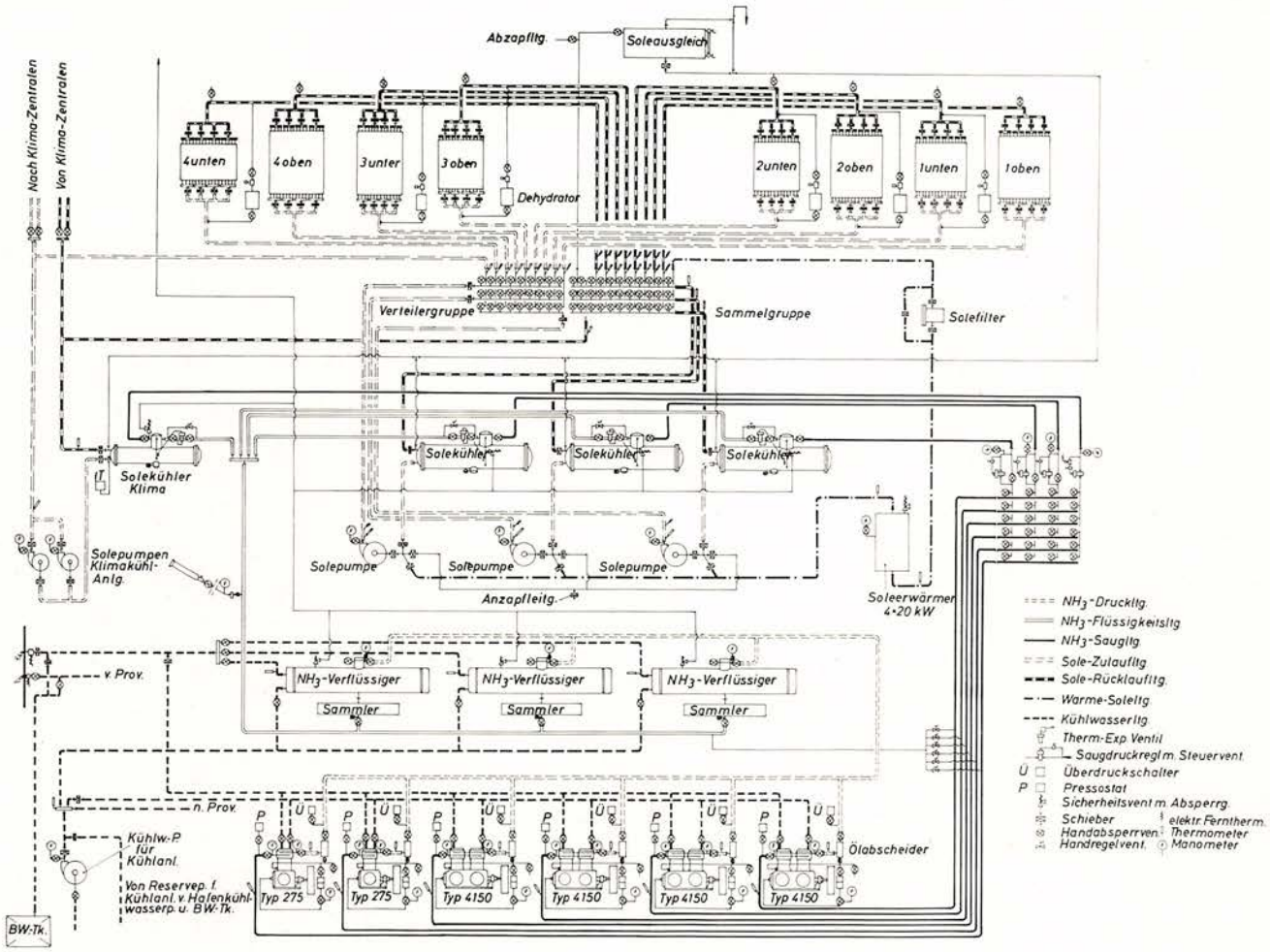


Abb. 3 Gesamtschema MS „Pentelikon"

In diesem Gesamtschema der „Pentelikon"-Kühlanlage sind die Ammoniak-, Sole- und Kühlwasserkreisläufe dargestellt. Die auch auf früheren Neubauten dieser Klasse bewährte Dreierteilung wurde für die Verflüssiger, die Sammler, die Solekühler und die Solepumpen beibehalten, während die Anzahl der Verdichter auf insgesamt 6 Stück, nämlich 4 große und 2 kleine, erweitert wurde.

Die 2 kleinen Verdichter (mit je 2 Zylindern) ergeben zusammen gerade die Leistung einer großen Vierzylindermaschine. Sämtliche Verdichter sind außerdem noch mit regelbaren E-Motoren versehen, wodurch die Anlage in einfachster Weise auf jeden Kältebedarf abgestimmt werden kann.

Die früher mit Steilrohrverdampfern versehenen Solekühler in Kastenbauart sind durch solche in Kesselbauart ersetzt. Bei dieser Ausführung befindet sich die Sole in den Rohren. Das Kältemittel wird über thermostatische Expansionsventile eingespritzt. Die Soletemperatur wird über Saugdruckregler gesteuert. Die Sole-Vor- und Rückläufe werden von Hand im Kühlmaschinenraum geregelt.

Die vierfache Unterteilung der Luftkühler geht über die von den Klassifikationsgesellschaften vorgeschriebene Sicherheit noch hinaus. Nach diesen Vorschriften muß jeder Luftkühler mindestens in 2 separat betriebsfähige Teile aufgeteilt werden. Bei Gefrierladung erfolgt das Abtauen der Luftkühler mittels warmer Sole. Die entsprechende Solepumpe saugt dann die Sole direkt aus dem mit einer Leistung von 80 kW beheizten Soleerwärmer ab und drückt sie in die Luftkühler.

Ebenso wird verfahren, wenn in der kalten Jahreszeit einmal die Bananenräume warmgehalten werden müssen. Bezüglich der Kühlwasserseite wäre noch zu erwähnen, daß auch dabei alle Sicherheitsvorschriften hinsichtlich Reservepumpe und Kühlbetrieb für das im Dock stehende Schiff zu berücksichtigen sind.

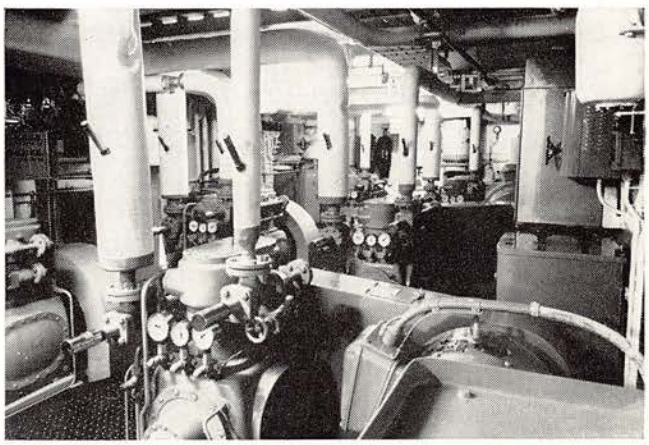


Abb. 4 Anordnung der Kühlverdichter MS „Pentelikon"

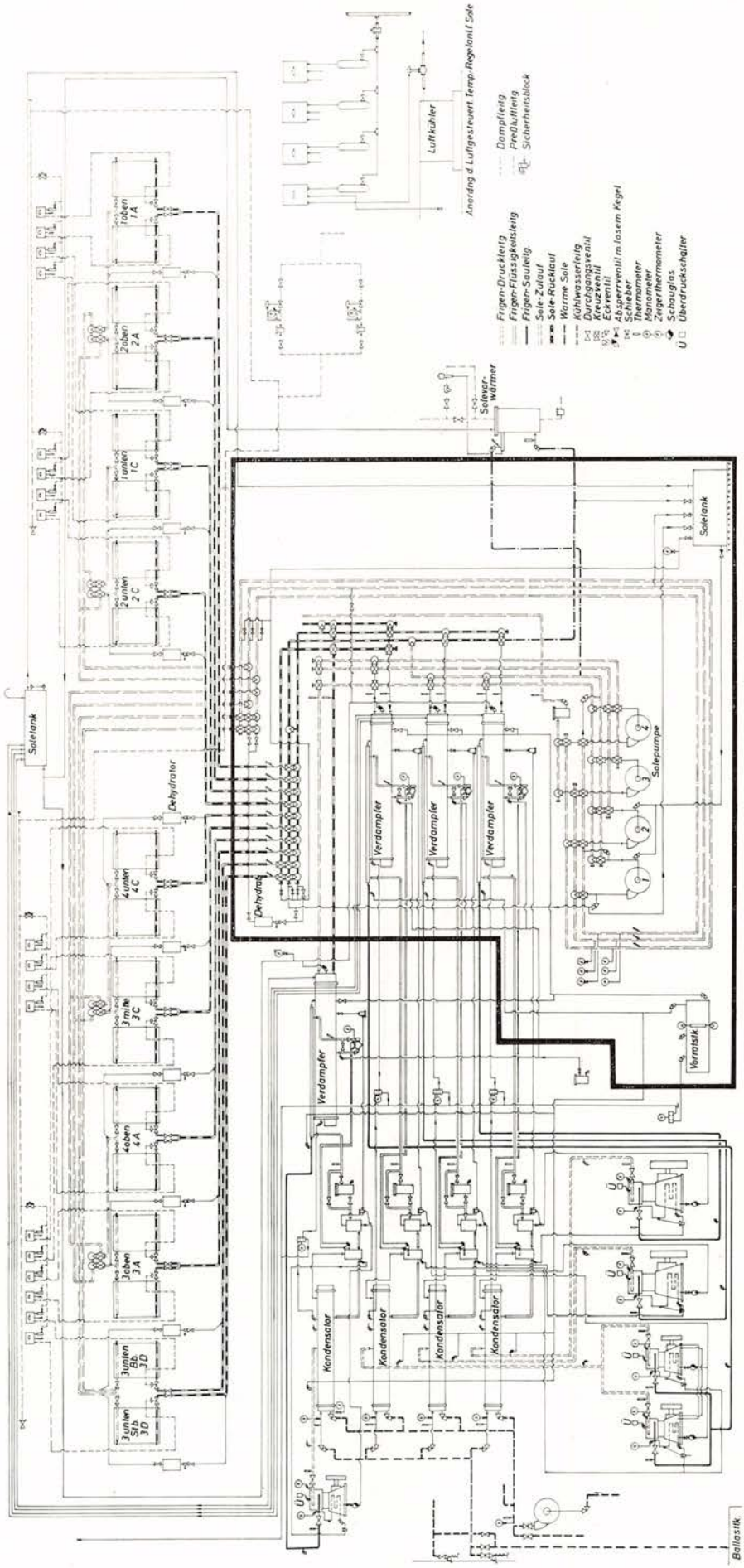


Abb. 5
Gesamtschema
MS „Har Ramon"

Dieses Bild zeigt das Gesamtschema für ein ausländisches Kühlschiff. Diese Kühlanlage weist wesentliche Unterschiede gegenüber der „Pentelikon"-Anlage auf:

1. Als Kältemittel ist „R 12" mit Sole verwandt.
2. Der gesamte Soleteil der Anlage einschl. Solekühler und Pumpen bleibt unisoliert und wird in den isolierten Soleraum eingebaut.
3. Die Kältemittelkreisläufe (ursprünglich 3, später auf 4 erweitert) haben keine Querverbindung.
4. Die Regelung der Solemenge erfolgt mittels durchluftgesteuerter Membranventile am Soleaustritt jedes Luftkühlers.

Die Anlage wurde nach diesem Schema für 2 Kühlschiffe mit je etwa 243 000 cb.ft. für einen Temperaturbereich von + 12° bis — 18° C ausgeführt. Die anfängliche Dreierteilung (große und 2 kleine Maschinen auf 3 Verflüssiger und 3 Solekühler) wurde durch Einbau einer weiteren Einheit, bestehend aus Verdichter, Verflüssiger und Solekühler, ergänzt, als die Auftraggeber den Raum 3, Tankdeck, in zwei Krabbenkühlräume für — 20° C umgebaut haben wollten.

Die Regelung jedes Kältemittelkreislaufes erfolgt über schwimmergesteuerte Einspritzventile. Wegen der pneumatischen Soleregelventile hinter den Luftkühlern sind nur zwei Solevorläufe installiert, von denen der eine für die höhere, der andere für die tiefere Soletemperatur vorgesehen ist. Lediglich die Solerückläufe sind einzeln bis an die Soleregulierstation geführt, um im Notfall auch von hier die Raumtemperaturen steuern zu können.

Abb. 6 R-12-Schema MS „Münsterland"

Nach diesem Schema, das für die direkte Verdampfung von „R 12" aufgezeichnet worden ist, wurden die Ladungskühlanlagen für die Schiffe „Münsterland" und „Kulmerland" gebaut und arbeiten seit etwa zwei Jahren zur vollsten Zufriedenheit unseres Kunden. Hier ist ganz bewußt darauf geachtet worden, trotz des verlangten vollautomatischen Betriebes die Anlage in ihren Schalt- und Regelorganen möglichst einfach und übersichtlich zu gestalten. Die Steuerung der Minustemperaturen wird von Raumthermostaten, die auf in die Flüssigkeitsleitung eingebaute Magnetventile wirken, vorgenommen. Die Steuerung von Plustemperaturen dagegen übernimmt ein Temperaturregler, dessen Fühler sich im Druckluftkanal hinter dem Luftkühler befindet und dessen Steuerimpuls auf einen Saugdruckregler übertragen wird. Zusätzlich ist in diese Impulsleitung auch ein Konstantdruckventil eingebaut, das ein zu tiefes Absaugen aus dem Luftkühler und damit zu starke Austrocknung des Kühlgutes verhindert sowie außerdem den Schwankungsbereich des Temperaturreglers verkleinert.

Die Saugleitung eines jeden Luftkühlers wurde einzeln bis an die Saugventilgruppe in den Kühlmaschinenraum geführt, womit sich dort durch das Ablesen von Druck und Temperatur zuverlässige Werte für die jeweiligen Verhältnisse am Luftkühler ermitteln lassen. Im Zusammenhang mit der von uns schon hinsichtlich einer gleichmäßigen Oberflächentemperatur des Luftkühlers stets vorgezogenen Einspritzung des Kältemittels von oben und einer richtig bemessenen Saugleitung — für Saug-geschwindigkeiten zwischen 10 und 15 m/s — kann festgestellt werden, daß bei dieser Ausführung keinerlei Ölrückführprobleme auftreten.

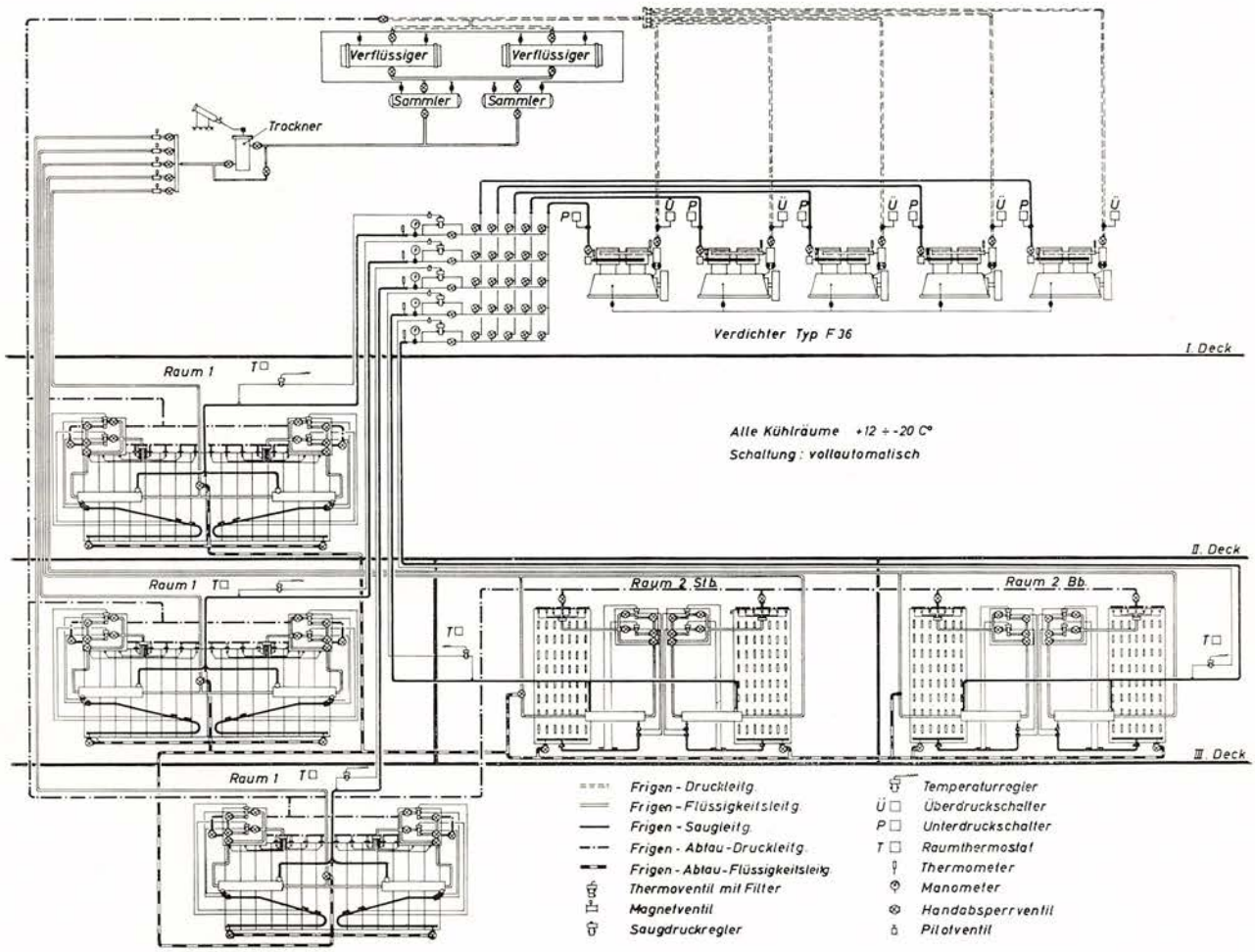
Die Kühlverdichter werden pressostatisch gesteuert, sie schalten sich also ab, wenn durch Schließen der Magnetventile bzw. der Saugdruckregler der Saugdruck unter den eingestellten Wert abfällt. Umgekehrt schalten sich die Verdichter wieder ein, wenn durch Öffnen der genannten Regelorgane der Saugdruck den Sollwert übersteigt.

Von dieser Anlage wäre sonst noch zu berichten, daß sämtliche Verbindungsleitungen in Kupfer ausgeführt wurden. Armaturen und Rohrverbindungen wurden weitmöglichst eingelötet, um die Leckagemöglichkeiten gering zu halten.

Wärmeaustauscher zum Unterkühlen des flüssigen Kältemittels und Trocknen der Sauggase wurden direkt vor jedem Luftkühler untergebracht. Der weitere Wärmeaustausch zwischen diesen beiden Medien wird noch dadurch verbessert, daß — wo immer möglich — Saug- und Flüssigkeitsleitungen eng zusammen verlegt worden sind. Soweit der Vortrag und die Kältetagung 1962.

Abschließend kann gesagt werden, daß die Entwicklung im Schiffskühlanlagenbau in jüngster Zeit auf das Kältemittel R 22 (Frigen 22) mit elektronisch gesteuerter Vollautomatik zugeht. Zur Erreichung der geforderten Genauigkeit, die Temperaturschwankungen von max. ± 0,1° C zuläßt, geht man dabei außerdem auf den Einbau dezentralisierter Einzelaggregate über. Über diese Entwicklung wäre zu gegebener Zeit ausführlicher zu berichten.

Herbert S e m m



Schiffahrt hinter'm Stacheldraht

Berlin, das ist heute das Symbol für ein geteiltes Deutschland; die Mauer und Stacheldrahtverhaue bilden die Grenze zwischen Ost und West.

Will man heute von oder nach Berlin reisen, so wählt man die Flugverbindung, fährt mit dem Interzonenzug oder reist im Auto. Die Reise auf dem Fahrgastschiff ist seit dem vergangenen Krieg nicht mehr möglich. Gab es früher die viel benutzte Gelegenheit, sich per Dampfer nach Hamburg oder Stettin befördern zu lassen, einen Ausflug nach Potsdam, Ferch oder Brandenburg zu unternehmen, so kann man jetzt nur noch kurze Strecken wie zur Pfaueninsel, nach Moorlake, zum Wannsee oder Tegeler See befahren. Aber obwohl seit 1945 nur noch wenig Wasser zum westlichen „Spree-Athen" gehört, liebt der Berliner „seine Seefahrt". Und geht man am Sonntag einmal hinaus zum Wannsee oder nach Tegel, dann sieht man überfüllte Ausflugsdampfer und ein unübersehbares Gewirr von Segelyachten, Motor- und Ruderbooten, in denen „Vadder, Mudder und die Gören" einen Ausflug zu Wasser genießen.

Die Berliner sind ein wahrhaft „maritimes" Völkchen, das seine Seen liebt, auch wenn diese durch ostzonale Stacheldrahtverhaue geteilt sind. So verwundert es nicht, daß die Fahrgastschiffahrt noch immer mit 76 Schiffen betrieben wird, auf denen rund 17 000 Personen befördert werden können. Das größte und modernste Schiff dieser Flotte ist die „Ernst Reuter", ein Motorschiff, auf dem 700 Ausflügler Platz finden. Daß die Berliner von ihrer Flotte regen Gebrauch machen, beweist beispielsweise eine Fahrgastzählung aus dem Jahre 1961, wo immerhin zwei Millionen Personen befördert wurden. Das heißt, daß fast jeder Westberliner einmal im Jahr eine Dampferfahrt unternahm.

Einst war Berlin das Zentrum der Binnenschiffahrt zwischen Elbe und Oder und Umschlagplatz für Güter aller Art. Durch die politische Entwicklung nach 1945 hat es diese Bedeutung aber fast ganz eingebüßt. Heute gibt es noch etwa 400 Schiffe im westlichen Berlin, die allerdings durch die Ostzone fast völlig isoliert sind und nur im lokalen Verkehr Frachten fahren. Nach dem Potsdamer Abkommen sind alle Wasserwege nach Westdeutschland den sowjetzonalen Behörden unterstellt, so daß ein Westberliner Schiffseigner nur auf dem Gewässer Westberlins fahren kann. Denn ein Erlaubnisschein für den Interzonenverkehr über die Elbe oder den Mittellandkanal wird ihm nicht mehr ausgestellt, nachdem die Westberliner Schiffer seit der Währungsumstellung — eine Ostmark = eine Westmark — nicht mehr für die volkseigenen Betriebe der Zone fahren. Verständlich, daß jede solcher Fahrten in Ostmark-Bezahlung ein glattes „Minus-Geschäft" wäre. Heute also müssen sich die Schiffer in Westberlin mit dem geringen Lokalverkehr begnügen, wobei hauptsächlich Schutt, Baggerboden und Baustoffe gefahren werden. Um alle an diesem Geschäft zu beteiligen, hat man ein „Reihenfolge-System" eingeführt, dabei sind Schlepper und Kähne ohne festen Vertrag und bekommen jeweils nach diesem System Fracht zugewiesen. Im Jahre 1962 hatte sich jedoch die Lage derartig verschlechtert, daß man eine Notaktion einleitete. Aus Haushaltsmitteln wurden 1,2 Millionen DM zur Verfügung gestellt, um einmal für alte Schiffe, die inzwischen unrentabel geworden waren, eine Abwrackprämie zahlen zu können, zum anderen aber rentable Schiffe mit Staatszuschüssen instand setzen und modernisieren zu können, wobei sich der Schiffseigner nur mit 25 Prozent an den Kosten beteiligen muß. Insgesamt sicher eine großzügige Hilfsaktion, dennoch sieht das Resultat für einen Schiffer, der seinen Kahn abwracken läßt, nicht gerade glänzend aus. Vom Staat erhält er zwar eine Prämie von 30 DM für jede Tonne oder 50 DM pro PS, der Schrotterlös ist jedoch äußerst gering, da das Abschrotten teuer ist. Zu der Prämie aus Staatsmitteln kommt also nur noch ein Erlös von 10 DM pro verschrottete Tonne. Oftmals baut er sich mit diesem Geld dann an Land eine kleine Existenz auf oder beteiligt sich an einem anderen Schiff. Nicht so selten findet man aber auch diese alten Veteranen als Hausboote vertäut auf der Spree oder einem kleinen Kanal liegen, denn welcher Enkel trennt sich gern von einem Schiff, mit dem schon der Großvater die Havel, Elbe und Spree befahren hat. Zudem herrscht unter den Schiffern ein bewundernswerter Optimismus, der sie weiter ausharren und auf eine freie Fahrt hoffen läßt.

Neben einigen Yacht- und Bootswerften gibt es heute in Westberlin nur noch vier größere Werftbetriebe. Da ist einmal die Werft der „Deutsche Industrie Werke" in Spandau zu nennen, auf der 250 Mann beschäftigt sind. Hier werden allerdings nicht nur Schiffe gebaut, sondern auch Fahrzeuge anderer Art. Dann gibt es die Lanke-Werft mit einer Belegschaft von 170 Mann, zur Hauptsache ein Reparaturbetrieb. Dagegen hat sich die Fiebig-Werft in Spandau auf den Bau von Hafen-, Spül- und Baggerschuten spezialisiert, während die Siebert-Werft Dienstboote für den Bund und die Strommeisterei baut. Die einmal recht

bekannte Teltow-Werft wurde inzwischen stillgelegt, da der direkte Weg durch die Sowjetzone blockiert ist, die Fahrt auf westlichem Gebiet aber einen sechsstündigen Umweg bedingt.

All diese Tatsachen zeigen, mit welchen großen Schwierigkeiten Schiffahrt und Schiffbau in Berlin zu kämpfen haben. Besucht man aber einmal den Westhafen oder einen anderen Umschlagplatz der Binnenschiffahrt, so ist man erstaunt, daß trotz dieser schweren Bedingungen die Lösch- und Lagerungseinrichtungen ständig verbessert und ausgebaut werden. Die Tatkraft und der Optimismus an „der Küste" in Westberlin ist bewundernswert, und als typisch für diese Haltung erscheint der Ausspruch eines Schiffers, der zur augenblicklichen Situation sagte: „Ik fahr meen Kahn seet ik loofen kann, da werden mir diese kleenen Beutekommunisten nich uff meene alten Taje zum Tabakhändler machen können. Wiss'n Sie, bevor det „Walterchen" da drüben seenen 85ten feiert, bin ik mit meener Schlurre wieder in Hamburg gewes'n — wir haben Puste!"

H. W. Gieser

Die stillen Helden einer Werft

Von Mihcaoj Znarknesor

„ . . . ruf doch mal eben Kuddel Blitz an; er soll den Gagarin schicken, zwei Collis nach dem Dock fahren."

Gagarin? Ist der jetzt bei uns? Ist es der DW gelungen, den bekannten Astronauten als Mitarbeiter zu gewinnen? Etwa als technischen Berater? Will die DEUTSCHE WERFT etwa gar aus der durch die Aufwertung der Deutschen Mark erwachsenen mißlichen Lage deutscher Werften (die Lage war noch nie so ernst!) die Konsequenzen ziehen und die Produktion auf den Bau von Weltraum-Raketen umstellen? Stehen uns große Zeiten bevor?

Falsch verbunden Kollege!

„Gagarin", auch „Graf Trips" oder „Der Rennfahrer" genannt, ist nur ein sicher sehr rechtschaffener Kraftfahrer der Abteilung 284, des Transport-Betriebes, und selbstverständlich hat er auch einen bürgerlichen Namen, nur — den kennt kaum jemand. Er gehört zu jener Handvoll stiller Helden, die uns täglich das Material an den Arbeitsplatz fahren — ob mit der Zugmaschine, dem Seitenstapler oder der Iwo-Karre —, immer hilfsbereit und stets dienstfreudig. Jeder weiß das.

Die wenigsten aber wissen, daß die Fahrer der Transport-Abteilung — als Experten auf ihrem Gebiet — täglich mehrmals ihr Leben riskieren, für uns, für die Firma. Sie sparen der DEUTSCHEN WERFT damit eine Menge Geld, verhindern mit ihrem Können weitere Verteuerungen im Schiffbau, und — wir alle spüren das in unserer Lohntüte! Bei jedem Wetter — ob es Bindfäden regnet, bei Schnee und Eis — fahren sie in offenen Fahrzeugen, die nicht mehr ganz neu sind, unbeirrt unser Material und Werkzeug an den Arbeitsplatz. Sie lassen sich durchbeuteln und oft bis auf die Haut naßregnen; durch ständiges Inhalieren der Auspuffgase setzen sie ihre Gesundheit aufs Spiel (Krebsgefahr, Bandscheibenschäden usw.), ganz abgesehen von sonstigen Gefahren . . .

Tatbestand: Eine Iwo-Karre tuckert langsam den „Laufsteg" hinab, einen jener schmalen, erhöht angebrachten Eisenstege, die auf dem Helgen die Schiffsneubauten einrahmen, beiderseits umsäumt von Eisenteilen, Material und Werkzeug. Diese erhöht angebrachten Laufstege sind so schmal, daß links und rechts neben dem Fahrzeug nur noch 3,08 Zentimeter Platz ist, und der Fahrer muß sein ganzes Können aufbieten, um nicht „abzusacken". Er weiß, daß er dabei sein Leben riskiert. Denn die Fahrzeuge des Transport-Betriebes haben nur eine Bremse, die Fußbremse (bei Iwo-Karren ein sehr primitives Bremsgestänge, nur durch einen einfachen Bolzen gehalten, der sich leicht lösen kann). Bevor der Fahrer dann merkt, daß die Bremse kaputt ist, findet er sich schwerverletzt oder tot auf Eisenteile gebettet unter seinem Fahrzeug wieder. Dennoch führt er den Auftrag aus, denn er weiß: in der Mitte des Laufsteges befindet sich ein Store und dort wollen vier Arbeiter etwa zwei Tonnen Kabelreste auf seine Iwo-Karre laden. Würde er sich weigern, den Laufsteg zu befahren, müßten die vier Arbeiter ihre zwei Tonnen Kabelreste gut zweihundert Meter weit einzeln schleppen. Eine Arbeit, die in zwanzig Minuten zu schaffen ist (wenn der Fahrer sein Leben riskiert), würde fünf und eine halbe Stunde dauern.

Einfache Rechnung: fünf Arbeitskräfte (einschließlich des Fahrers) sparen je fünf Arbeitsstunden — und die Deutsche Werft spart fünfundzwanzig Stundenlöhne!

Logische Folgerung des Tatbestandes: in diesen fünf eingesparten Stunden kann der Fahrer dreißig andere Aufträge ausführen. An dreißig Stellen der DW warten je vier Facharbeiter auf den Materialtransport. Sie brauchen nun keinen Handwagen erst zu suchen und ihr Arbeitsgerät in langwierigem Fußmarsch selbst befördern; ein Arbeitsgang, der erfahrungsgemäß etwa 2,25 Stunden dauert, kann in allen dreißig Fällen in 15 Minuten geschehen.

Einfache Rechnung: in dreißig Fällen sparen je fünf Arbeitskräfte (einschließlich des Fahrers) je zwei Arbeitsstunden — und die Deutsche Werft spart dreihundert Stundenlöhne (weil ein Fahrer einmal sein Leben riskierte). Zusammen mit den vorgenannten fünfundzwanzig Stundenlöhnen spart die Deutsche Werft dreihundertfünfundzwanzig Stundenlöhne an einem einzigen Nachmittag. Bilanz: rechnet man das Jahr mit nur 200 Arbeitstagen, erfährt man, daß ein einziger Fahrer des Transports jährlich 65 000 Arbeitslöhne allein damit spart, daß er gelegentlich sein Leben riskiert.

Bei vierzig Fahrern sind das 2 600 000 gesparte Arbeitsstunden im Jahr. Rechnet man den Durchschnitt-Stundenlohn eines Facharbeiters mit 4,— DM, erfährt man, daß die Fahrer — allein damit, daß sie ihr Leben riskieren — jährlich 10 400 000,— Deutsche Mark (zehn Millionen und vierhunderttausend) einsparen. Das sind in zehn Jahren 104 000 000,— DM (hundertundvier Millionen Mark) . . .

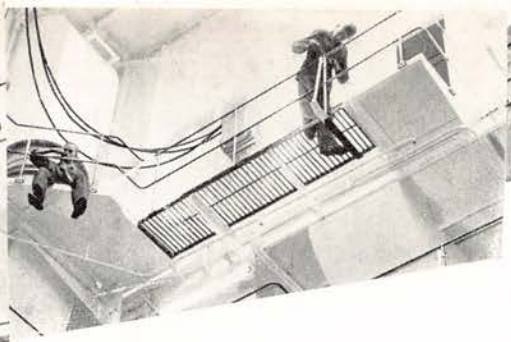
Natürlich führen die Fahrer auch andere Aufträge aus — etwa doppelt soviel —, bei denen sie nicht unbedingt ihr Leben riskieren.

In zehn Jahren sparen die Fahrer des Transports also 312 000 000,— (dreihundertundzwölf Millionen) Mark für die Deutsche Werft. Wir alle spüren das in unserer Lohntüte. Allein der Geldbetrag, den die Fahrer dadurch sparen, daß sie ihr Leben riskieren (104 000 000,— Mark), macht bei 4000 Werftangehörigen auf jede Stunde 1,53 DM aus; der Gesamtbetrag der Ersparnis (312 000 000,— DM) jedoch 4,59 DM je Stunde. —

Ich bin einmal bei „Gagarin", dem Lenker einer Iwo-Karre, als Beifahrer mitgefahren. Nur eine Stunde. Dann zwang mich ein heftiges Unwohlsein in der Magengegend, einen passenden Ort aufzusuchen. Nachdem ich meine in Unordnung geratene Konstitution mit drei Tabletten gegen Seekrankheit und mit elf Steinhägern einigermaßen besänftigt hatte, beschloß ich, in Zukunft meinen sicheren Platz am Schreibtisch nicht mehr zu verlassen.

Aber — ich beschloß auch, in Zukunft vor den tatkräftigen Kutschern des Transportbetriebes ehrfurchtsvoll den Helm zu ziehen . . .

Hummel - Hummel!



Geländer schmirgeln

Ein Schiff liegt am Ausrüstungskai. Zwei Tage vor der Probefahrt! Alles ist soweit fertig, bis auf eine Kleinigkeit — und das ist die Arbeit der Stifte: „Geländerputzen". Am Tage vorher werden in der Lehrwerkstatt schon die Schutzhelme verteilt. Wegen der Unfallgefahr, und gerade an Bord ist sie sehr groß. Jeder hofft, daß er einen bekommt; denn alle können nicht dabei sein. Sorgfältig wird dann der Helm nach Feierabend im Spind verschlossen. Wir alle denken: Endlich mal einen anderen „job".

Am anderen Morgen ist es dann soweit: Bewaffnet mit Schmirgel, Helm und Feile marschieren wir mit unserem Lehrgesellen in Richtung Schiff. Alle sind bei strahlendster Laune. Angekommen, betreten wir über die Gangway den Tanker. Im Maschinenraum werden wir in Gruppen von zwei bis drei Mann eingeteilt. Jeder bekommt seinen Arbeitsplatz zugewiesen. Doch keiner denkt zuerst ans Arbeiten. Überwältigt blicken wir in die Runde: Alles ist so riesig und kompliziert, bizarre Rohrgestänge laufen hier und dort. Unten kontrolliert eine Gruppe Techniker das Getriebe, der Führungsstand wird in Takt gesetzt. Die letzten Kisten mit Ausrüstungen läßt man herab. Anstreicher vollführen ihre letzten Pinselstriche. Überall wimmelt es von Menschen, und wir mitten dazwischen. Am Oberlicht putzen zwei, auf schmalen Laufstegen sitzen oder stehen sie, direkt unten in der Maschine wird geschmirgelt, selbst unter niedrige Gänge quetschen wir uns. Es wird geschmirgelt und geschmirgelt, bis es einem unter der Hand heiß wird. Dazwischen unser Lehrgeselle, lässig steht er am Geländer und beobachtet das Wirken seiner Untergebenen. Zum Glück kann er nicht alles auf einmal übersehen! Das Putzen an sich ist eine einfache Sache: man streicht solange auf dem Geländer herum, bis kein Rostfleck mehr zu sehen ist. Und will ein kleiner absolut nicht weg, so nimmt man entweder die Feile oder läßt ihn „sitzen". Zwischendurch wird diskutiert was dies oder jenes sein könnte. Wenn wir dabei zu keinem Ergebnis kommen, so holen wir es vom Gesellen. — Die Zeit vergeht wie im Fluge: schon ist es Mittag. Nach 40 Minuten sind wir wieder dabei. Aber nicht ganz so schnell wie am Vormittag. Die Neugierde hat sich gelegt, eine kleine Müdigkeit kommt auf. Inzwischen laufen die Maschinen und es wird sehr warm. Man fragt häufiger, ob man nicht etwas trinken gehen könne oder mal eben austreten. Nur um für eine Viertelstunde frische Luft zu atmen. Die Zeit rennt nicht mehr, sie „geht" höchstens noch. Doch auf einmal kommt wieder Stimmung auf, es heißt, daß wir um drei Uhr das Schiff besichtigen. Das Interesse ist wieder geweckt. Unter fachmännischer Anleitung unseres Lehrgesellen durchqueren wir den Maschinenraum. Fragen werden gestellt und beantwortet. Kurz vor vier Uhr ist dann Feierabend.

Geschlossen gehen wir zurück, aber mit der Geschlossenheit ist es nicht weit her. Besser gesagt, wir gehen aufgelöst in einer langen Reihe. Wir sind kaum wiederzuerkennen: dreckverschmiert und müde. Der Helm sitzt auch nicht mehr auf dem Kopf, er hängt in der Hand. Die Taschen sind ausgebeult vom verbrauchten Schmirgel, manche fühlen sich auch so. Aber der Feierabend läßt schnell die kleine Strapaze vom Nachmittag vergessen. Etwas müde, aber dennoch fröhlich gehen wir in unseren Waschraum. Die Helme liegen schon wieder bereit für den nächsten Tag.

Aber der Wert des Geländerputzens liegt nicht im Schmirgeln als solches, sondern im Kennenlernen der Atmosphäre an Bord, und damit wir unter anderem einen Einblick in die technischen Dinge bekommen.

Dieter Koch

Facharbeiterprüfung 1963

Am 30. 9. 1963 fand wieder einmal die Lehrabschlußfeier statt. Insgesamt 53 Lehrlinge haben ausgelernt, und zwar:

33 Maschinenschlosser
4 Starkstromelektriker
5 Kupferschmiede
3 Werkzeugmacher
1 Modelltischler
6 Schiffszimmerer
1 Blechschlosser

Die Prüfungsergebnisse lagen im Gesamtdurchschnitt bei

praktisch 2,7
theoretisch 2,8

Für gute Leistungen und gutes Verhalten während der Lehrzeit erhielten ein Buch:

Eike Bußler (Maschinenschlosser)
Heino v. Eitzen (Maschinenschlosser)
Jan-Peter Rübcke (Schiffszimmerer)
Peter Stöckert (Schiffszimmerer)

Peter Stöckert bedankte sich im Namen seiner Lehrkollegen.

Wir wünschen den jungen Gesellen viel Glück und Erfolg in ihrem erwählten Beruf.

Zuviel Geld in Kinderhand?

Das Vorbild der Eltern ist entscheidend

Es wurde 1959 statistisch ermittelt, daß rd. 250 Mill. DM jährlich durch die Hände unserer Schulkinder wandern. Diese gewaltige Summe verteilt sich nicht gleichmäßig auf alle Kinder, denn durchschnittlich erhalten nur 66⅔ % überhaupt Taschengeld. Nach einer Untersuchung eines Frankfurter Meinungsforschungsinstitutes ergaben sich für 1961 folgende Zahlen: Von den Kindern von 10—11 Jahren erhalten nur 50 % laufend Taschengeld, und von den Kindern von 12—13 Jahren bekommen es nur 60 %. Bei den 14- und mehrjährigen Kindern erhöhen sich die Beträge an Taschengeld um ein Vielfaches der jüngeren Altersklassen. Nach vorsichtigen Schätzungen geben die westdeutschen Teenager jährlich erheblich mehr als 4 Milliarden DM weitgehend selbständig aus! Schon werden die Schulkinder — auch die unteren Altersstufen — als eine wichtige Käuferschicht von unserer werbefreudigen Wirtschaft umworben. Das Verlangen nach Besitz der verschiedensten Dinge, die ein Kinderherz kurzfristig erfreuen können, greift in den Kreisen der Kinder und Jugendlichen in beängstigendem Umfang um sich. Die Magie der klingenden Münze oder des Geldscheines erhöht aber auch das Prestige bei den Schulkameraden, auch dann, wenn man sich nicht immer als anständiger Kamerad bewährt hat oder als Schüler mit schlechten Leistungen kein allzu gutes Ansehen genießt.

Von Pädagogen werden seit Jahren die Für und Wider des Taschengeldes für Kinder lebhaft erörtert. Auf der einen Seite stehen die Eltern, die ihre Großzügigkeit mit dem Taschengeld damit begründen, daß ihr Kind es „einmal besser haben soll, als sie es gehabt haben". Andere Eltern, die das Taschengeld ablehnen und nicht gewähren, erwarten von ihrem Kind soviel Vertrauen, daß es für jeden Wunsch, den es hat, bei den Eltern das Geld erbitten soll; ohnehin werden sie ihr Kind mit allem Notwendigen versorgen. Es ist zu erwägen, ob diese Strenge der Eltern nicht ein Mißtrauen in die Verantwortungsfähigkeit und geistige Reife ihres Kindes bedeutet.

Ohne Zweifel ist die regelmäßige Bewilligung von Taschengeld ein sehr wesentlicher Erziehungsfaktor, vorausgesetzt, daß sie im richtigen Umfang und in der ihr gemäßen Form erfolgt. Es sollte weder ein Lohn für gute Leistungen in der Schule noch für das selbstverständliche Mithelfen im Haushalt oder in der Familiengemeinschaft schlechthin sein. Hier besteht die Gefahr, in das familiäre Miteinander und selbstverständliche Füreinander ein Erwerbsdenken, ein Rechnen in Geldbeträgen hineinzutragen. Den rechten Umgang mit Geld werden unsere Kinder besser erlernen und begreifen durch die täglichen Gespräche in der Familie, durch das gute Vorbild der Eltern als durch strenge Zurechtweisung und den drohend erhobenen Zeigefinger; denn auch in diesen Fragen schauen unsere Kinder mehr auf das, was die Eltern tun, als was sie sagen.

Schon mit dem ersten Taschengeld sollte das Kind über den Wert des Geldes in kluger, leicht verständlicher Weise belehrt werden und darüber, wie man mit dem Geld richtig umgeht. Schon aus den Gesprächen am Familientisch oder mit den Schulkameraden erfahren die Kinder heute, daß man für Geld vieles, ja fast alles kaufen kann, daß die Menschen heute oft nicht nach ihrem Charakter, nach ihrem Verhalten oder ihrer Leistung beurteilt werden, sondern nach ihrem Geldvermögen, nach ihrem Besitz in Haus- und Grundwerten oder auch nach der Marke ihres Autos. Diese Überbewertung des Geldes im allgemeinen Denken erfaßt heute auch die Kinder, deren Folge zwangsläufig die Unterbewertung des Geldes ist. Denn wo das Geld verhältnismäßig mühelos erworben wird, wird es auch viel leichter und kritikloser ausgegeben. Das ist für unsere Jugend eine ungeheure Gefahr, deren Auswirkungen kaum zu überschauen sind.

Der Wohlstand unseres Wirtschaftswunders mit seinem oft zu reichlichen Geldstrom hat die Einschätzung der Wünsche und Bedürfnisse ganz allgemein verschoben und damit auch das erziehende Vorbild der älteren Generationen für unsere Jugend — im Vergleich zur Vergangenheit — ins Wanken gebracht. Alle Eltern sollten daher darauf bedacht sein, ihren Kindern nur soviel Geld als Taschengeld regelmäßig zu geben, als ihnen ihrer Altersstufe gemäß ist und entsprechend ihrem Urteilsvermögen mit gutem Gewissen anvertraut werden kann. Es tut not, daß alle Erwachsenen sich mehr der Verantwortung ihres Handelns im Umgang mit Geld bewußt werden und den Kindern und Jugendlichen das Maßhalten und die Wertschätzung des Geldes „vorleben". Dr. Helene Frommhold

Wilhelm Friedrichs

Arthur Neumann

Arnold Schubert

Hans Rickens

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

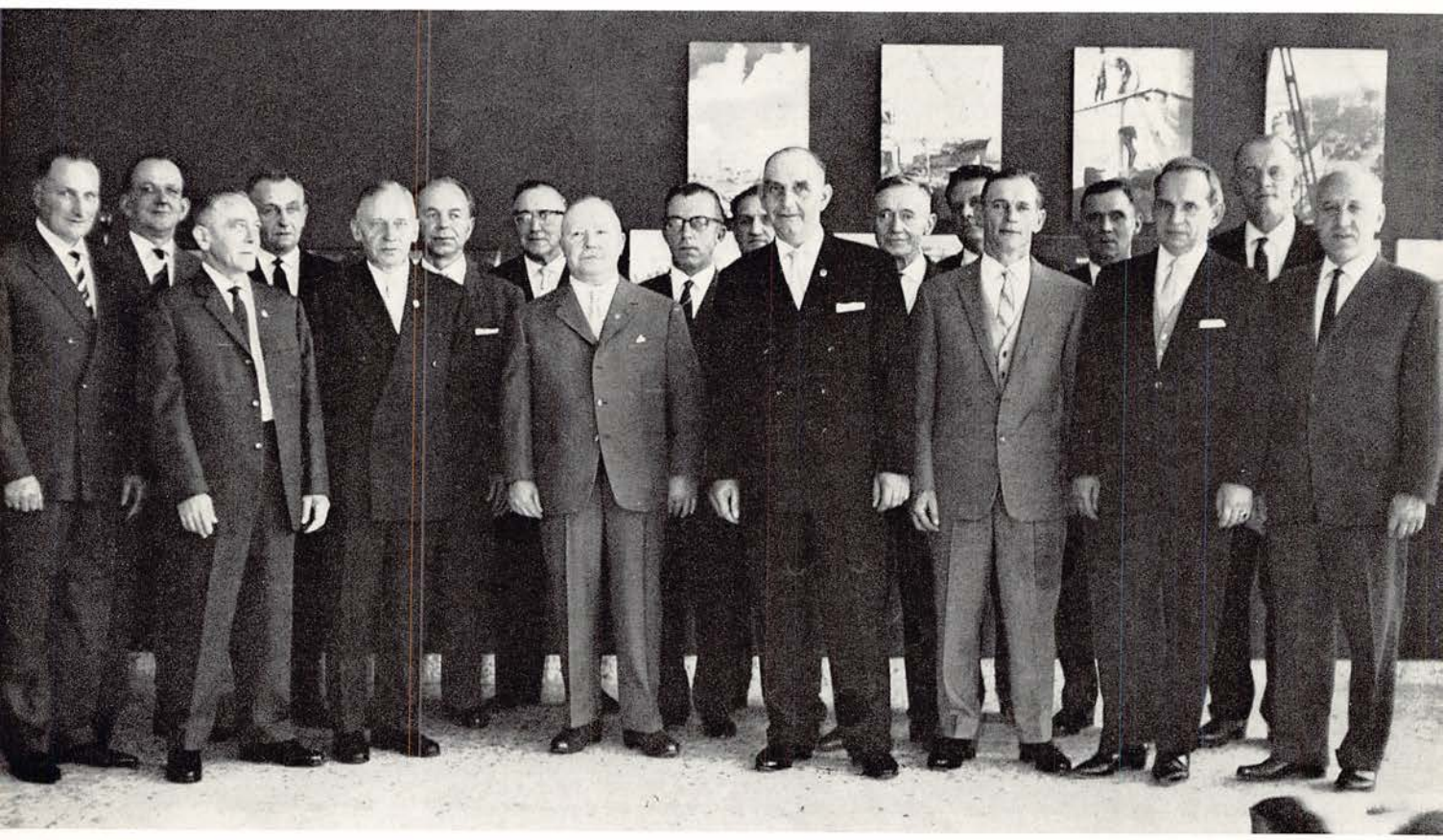
Ehrung der Jubilare am 4. Oktober 1963

40 Jahre:

Wilhelm Friedrichs, Kalkulator . . . . . .
Arthur Neumann, Kupferschmied 253
Arnold Schubert, Maschinenbauer 265
Hans Rickens, Schlosser 621

25 Jahre:

Willi Wienecke, kaufm. Angestellter . . . . KB
Otto Duwe, Meister 655
Johannes Liewald, Vorarbeiter 262
Karl Mordhorst, Vorarbeiter 652
Heinz Behm, Tischler 231
Willy Behnke, Maschinenbauhelfer 252
Heinrich Cordes, Elektriker 262
Carl Ebeling, Hobler 653
Johannes Jürgensen, Kranfahrer 210
Jonny Koop, Brenner 212
Willy Linnemann, Raumwärter 252
Friedrich Schack, Probierer 207
Paul Schittay, E-Schweißer 259
Fritz Zeuch, Hauer 204



FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Matrose Erich Pokolm mit Frl. Astrud Dreier am 30. 5. 1963
Schlosser Wolfgang Kuhnke mit Frl. Margret Böttcher am 5. 7. 1963
Schlosser Günter Berg mit Frl. Elke Harms am 12. 7. 1963
Kupferschmied Manfred Matern mit Frl. Jutta Krüger am 12. 7. 1963
Werkstattschreiber Klaus Haack mit Frl. Hildegard Müller am 19. 7. 1963
Helfer Iwan Obad mit Frl. Ursula Reich am 26. 7. 1963
Heizer Kurt Donnerhack mit Frl. Gustel Fleischhauer am 2. 8. 1963
Kesselschmied Horst Vallentin mit Frl. Frauke Rohwedder am 2. 8. 1963
E'Schweißer Rüdiger Josuttis mit Frl. Annemarie Romahn am 3. 8. 1963
S'Zimmerer Dieter Dunemann mit Frl. Helga Altenburg am 9. 8. 1963
Modelltischler Jürgen Götting mit Frl. Karin Wiem am 10. 8. 1963
Stellagenbauer Rafael Mayorga-Bracamonte mit Frl. Erika Martens am 13. 8. 1963
Schmied Alfred Vorel mit Frl. Waltraud Gürke am 16. 8. 1963
Schiffbauer Helmut Behr mit Frl. Bärbel Smolka am 17. 8. 1963
Helfer Gerd Lange mit Frl. Irmgard Schramm am 23. 8. 1963
Maschinenschlosser Günther Wichers mit Frl. Margot Müller am 23. 8. 1963
Helfer Peter Rogall mit Frl. Irmgard Kissmann am 29. 8. 1963
E'Schweißer Siegfried Morgenstern mit Frl. Ilse Brüske am 30. 8. 1963
Tischler Uwe Marxen mit Frl. Gisela Hackbarth am 30. 8. 1963
Verkäuferin Hannelore Hencke, geb. Wehner, mit Herrn Wolfgang Hencke am 6. 9. 1963

Geburten:

Zwillinge, Söhne:

Hauer Emil Sturm am 29. 9. 1963

Sohn:

M'Schlosser Helmuth Hinze am 27. 6. 1963
M'Schlosser Richard Blank am 17. 7. 1963
Anstreicher Alfred Schreck am 18. 7. 1963
Schiffbauer Manfred Pörschke am 30. 7. 1963
Werkstattschreiber Kurt Lenze am 30. 7. 1963
E'Schweißer Robert Krause am 8. 8. 1963
E'Schweißer Heinz Barfels am 9. 8. 1963
S'Zimmerer Hans Gelien am 10. 8. 1963
Schlosser Peter Grünwald am 12. 8. 1963
Schlosser Dieter Panje am 19. 8. 1963
Matrose Peter Meyer am 1. 9. 1963
E'Schweißer Edgar Wächter em 1. 9. 1963
E'Schweißer-Anl. Gernot Dyck am 13. 9. 1963
Schlosser Horst Kaiser am 13. 9. 1963
M'Schlosser Paul-Werner Christoph am 15. 9. 1963
Dreher Erwin Störmer am 18. 9. 1963

Tochter:

Kranfahrer Ali Chahbaznia am 21. 7. 1963
Kesselschmied Manfred Siedentopf am 30. 7. 1963
E'Schweißer Erhard Stibbe am 7. 8. 1963
Fräser Edgar Ermisch am 19. 8. 1963
Angl. Schiffbauer Waldemar Wilhelm am 7. 9. 1963
Brenner Peter Ostmeier am 17. 9. 1963
S'Zimmerer Otto Lacher am 23. 9. 1963

Für die mir anläßlich meines 40jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich hiermit der Betriebsleitung und den Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank. Hans Rickens

Für die mir anläßlich meines 40jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Direktion, der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank. Wilhelm Friedrichs

Für die mir anläßlich meines 40jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten sage ich der Direktion, der Betriebsleitung sowie allen Kollegen meinen herzlichsten Dank. Hans Eschenbach

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten zu meinem 25jährigen Jubiläum sage ich der Betriebsleitung sowie allen Kollegen recht herzlichen Dank. Johannes Liewald

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Direktion, Betriebsleitung und allen Kollegen und Arbeitskameraden meinen herzlichsten Dank. Otto Duwe

Anläßlich meines 25jährigen Jubiläums sage ich auf diesem Wege der Betriebsleitung und allen meinen Kollegen für die erwiesenen Aufmerksamkeiten meinen herzlichen Dank.
Jonni Koop

Für die mir zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten sage ich der Direktion, der Betriebsleitung sowie allen Kollegen vom Reparaturbetrieb Finkenwerder meinen herzlichsten Dank. Willi Linnemann

Für die mir zuteil gewordenen Aufmerksamkeiten anläßlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich der Betriebsleitung recht herzlichen Dank. Johannes Jürgensen

Der Betriebsleitung und meinen Kollegen danke ich herzlich für die Ehrung, die Geschenke und die vielen Glückwünsche zu meinem 25jährigen Jubiläum. Willy Behnke

Für die mir anläßlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich der Direktion, der Betriebsleitung sowie allen Kollegen meinen herzlichen Dank. Hans Hansen

Für die mir anläßlich meines Ausscheidens erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich allen Kolleginnen und Kollegen meinen herzlichsten Dank. Albert Brasch

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten anläßlich meines Ausscheidens aus dem Betrieb sage ich hiermit allen Kolleginnen und Kollegen meinen besten Dank. Luise Jelich

Für Ihre Glückwünsche zu meinem 80. Geburtstag sage ich hiermit herzlichen Dank. Hans Riekertsen

Der ehemalige Maschinenbauer Paul Diebenkorn aus Elmshorn dankt für die Aufmerksamkeit seitens der Werft zu seinem 80. Geburtstag am 31. 8. 1963.

Für die wohltuenden Beweise der Anteilnahme an dem schmerzlichen Verlust, der uns betroffen hat, sagen wir hiermit unseren herzlichen Dank.
Paula Müller, geb. Egermeier und Kinder

Für die schönen Kranzspenden beim Heimgang unseres lieben Vaters Karl Lemke danke ich im Namen aller Angehörigen.
Heinrich Lemke

Für die herzliche Anteilnahme am Heimgange meines treuen Lebenskameraden Walter Kwiatkowski spreche ich hiermit meinen aufrichtigen Dank aus. Frieda Kwiatkowski

Für die erwiesene Aufmerksamkeit beim Heimgange meines lieben Mannes sage ich hiermit der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank. Frau Erna Meeves

Hiermit danken wir der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und den Kollegen der Bordmontage vom Reiherstieg für die Anteilnahme beim Ableben meines lieben Mannes und Vaters.
Margarethe Braun und Tochter

Wir gedenken unserer Toten

Schweißer
Eduard Look
am 21. 8. 1963

Rentner
früher Schiffbauer
Karl Lemke
am 29. 8. 1963

Vorarbeiter
Willi Braun
am 30. 8. 1963

E'Schweißer
Heinrich Müller
am 30. 8. 1963

Kontrolleur
Walter Kwiatkowski
am 17. 9. 1963

Rentner
früher Meister
Hans Meeves
am 2. 9. 1963

Rohrschlosser
Hans Trakies
am 18. 9. 1963

Rentner
früher Leiter der Werkzeugausgabe
August Rohleder
am 6. 10. 1963

Rentner
Rudolf Haferkorn
am 8. 10. 1963

Sport

Handball:

Nachdem der Sommer vorüber ist, hier noch ein kurzer Rückblick zu den Feldspielen. Es wurde nur mit einer Kleinfeldmannschaft gespielt, weil sich in der Urlaubszeit immer große Schwierigkeiten in der Mannschaftsaufstellung ergeben. Mit wechselndem Erfolg konnte der dritte Tabellenplatz in der A I-Klasse erreicht werden. In den Pokalspielen konnten wir uns nur bis zur 2. Runde qualifizieren. Gegen die Zöllner mußten wir uns mit 14:11 geschlagen bekennen und somit aus dem Pokalwettbewerb ausscheiden.

Jetzt, wo es dem Winter entgegengeht, wird das Handballspielen wieder in die Halle verlegt. In den letzten Wochen haben sich einige neue Handballer zu uns gesellt, und dadurch ist es auch wieder möglich, mit zwei Mannschaften an den Hallenspielen teilzunehmen. Beide Mannschaften haben schon ihre ersten Spieltage hinter sich. Die 1. Mannschaft mußte gleich gegen die Bundeswehr vom Panzer-Btl. 174 aus Rahlstedt antreten. Das Spiel ging etwas unglücklich 9:4 verloren.

Im darauffolgenden zweiten Spiel gegen die Vereinigten konnten wir nur mit sechs Mann antreten. Daß wir dann doch 4:2 gewonnen haben, ist nur ein Verdienst des guten mannschaftlichen Geistes und weil jeder sein Bestes gab, etwas Glück war allerdings auch dabei. Somit ist eine günstige Basis mit 2:2 Punkten für die nächsten Spiele geschaffen worden.

Die zweite Mannschaft konnte sich gleich im ersten Spiel gegen Allianz 2 mit 7:4 durchsetzen, mußte dann aber gegen die schußstarke Mannschaft der Holsten-Brauerei eine 9:2-Niederlage hinnehmen. Es ist also auch hier ein Punktverhältnis von 2:2 erreicht worden. Wir wollen hoffen, daß es an den nächsten Spieltagen, am 9. und 26. 11., etwas besser laufen möge. Die neu zusammengestellte Mannschaft muß sich erst aufeinander einstellen, dann werden auch die Erfolge nicht ausbleiben.

Faustball:

Die Betriebssportgemeinschaft Deutsche Werft hat nun auch eine Faustball-Abteilung aufgemacht. Training jeden Montag von 20 bis 22 Uhr in der Turnhalle des Christianeums in der Beringstraße. Interessenten sind herzlich willkommen!

Leichtathletik:

Die Leichtathleten konnten sich über Mangel an Beschäftigung nicht beklagen, denn nach dem so großartig verlaufenen Verbandssportfest in Glückstadt haben wir schon drei weitere Sportfeste hinter uns gebracht. Auch hier konnten wir gute Ergebnisse erzielen.

Einladungssportfest der Dresdner Bank am 6. 7. 1963:

Auf dem Allianz-Platz wurde das Programm zügig abgewickelt, bei warmem Sommerwetter gab es gute Ergebnisse.

Jörn Malchow	2. Platz im Dreikampf
Hannelore Püschel	1. Platz 100 m
	3. Platz Weitsprung
	3. Platz Dreikampf

Einladungssportfest Reemtsma am 17. 8. 1963:

Zu diesem Sportfest konnten sich, da es mitten in die Urlaubszeit fiel, nur zwei Sportler der DW melden. Diese vertraten unsere Farben aber so gründlich, daß sie in allen gemeldeten Sportarten Plätze belegten. Jörn Malchow

Um unseren Nachwuchs ist uns nicht bange, die jüngste Teilnehmerin, Frl. Püschel, errang einen hohen Platz.

gelang es sogar, in jeder Disziplin, in der er startete — 100 m, Weit- und Hochsprung —, einen 1. Platz zu belegen.

Im Dreikampf der Senioren Kl. B errang Herr Suhl einen 3. Platz.

Einladungssportfest Weiß-Blau Allianz am 14. 9. 1963:

Hier waren wir wieder etwas stärker vertreten. Bei sehr schönem Sonnenwetter starteten wir das letzte Mal in diesem Jahr auf der Aschenbahn. Denn am 28. 9. machte uns Petrus einen Strich durch die Rechnung. Das Abschlußsportfest des Verbandes fiel leider aus.

Ergebnisse:

Gerhild Zastrow	2. Platz im Dreikampf
Hannelore Püschel	1. Platz 100 m
	2. Platz Weitsprung
Mannfred Siedentopf	1. Platz Kugelstoßen (Kl. II)
Reiner Püschel	3. Platz Kugelstoßen

Für das Jahr 1963 liegt jetzt noch eine Einladung von Weide & Co für einen am 9. November stattfindenden Waldlauf vor.

Unser Wintertraining findet montags von 20.00—22.00 Uhr in der Turnhalle des Christianeums in Othmarschen statt.

WERFTKOMÖDIANTEN

Unsere Termine liegen in diesem Jahr so günstig, daß wir im Dezember noch ein Theaterstück bringen können. Und zwar spielen wir am 7. und 8. Dezember 1963 in Finkenwerder und am 12. und 13. Dezember 1963 im Haus der Jugend. Es handelt sich um eine Komödie von Paul Schurek mit dem Titel „Snieder Nörig". Wir wollen hoffen, daß wir Ihnen damit vor Weihnachten noch eine Freude bereiten.

Leider haben wir immer wieder Ärger mit den Rentner-Platzkarten. Viele unserer Altrentner sind an unseren Spieltagen durch Krankheit, schlechtes Wetter usw. verhindert und gehen dazu über, die Karten zu verschenken. Sehr oft kommen dann Kinder oder junge Leute und besetzen dadurch unsere besten Plätze. Mit sofortiger Wirkung müssen wir nun dazu übergehen, jedem Besucher, der kein Rentner, aber im Besitz einer Rentner-Platzkarte ist, diese abzunehmen. Der Besucher muß dann auch an der Platzverlosung teilnehmen, da wir die Platzkarten unbedingt für unsere schwerhörigen Besucher benötigen.

Zum Schluß möchte ich noch ein Dankeswort aussprechen. Wir haben in den letzten Monaten wieder einige kleine Geldbeträge aus den Reihen unserer Zuschauer erhalten. Hierfür an dieser Stelle unseren herzlichsten Dank.

Auf Wiedersehen also im Dezember

Erwin Sauter

Herausgeber: Deutsche Werft, Hamburg - Verantwortlich für den Inhalt, Redaktion und Gestaltung: Wolfram Claviez
Druck: Krögers Buch- und Verlagsdruckerei, Hamburg-Blankenese - Klischees: Buß + Gatermann, Hamburg-Blankenese