



DEUTSCHE WERFT · WZ 5/67

Das Arbeitsprogramm der DW

In der Ausrüstung liegen:

S. 828 MKS „Sloman Alstertor“ Ablieferung: 20. 2. 1968

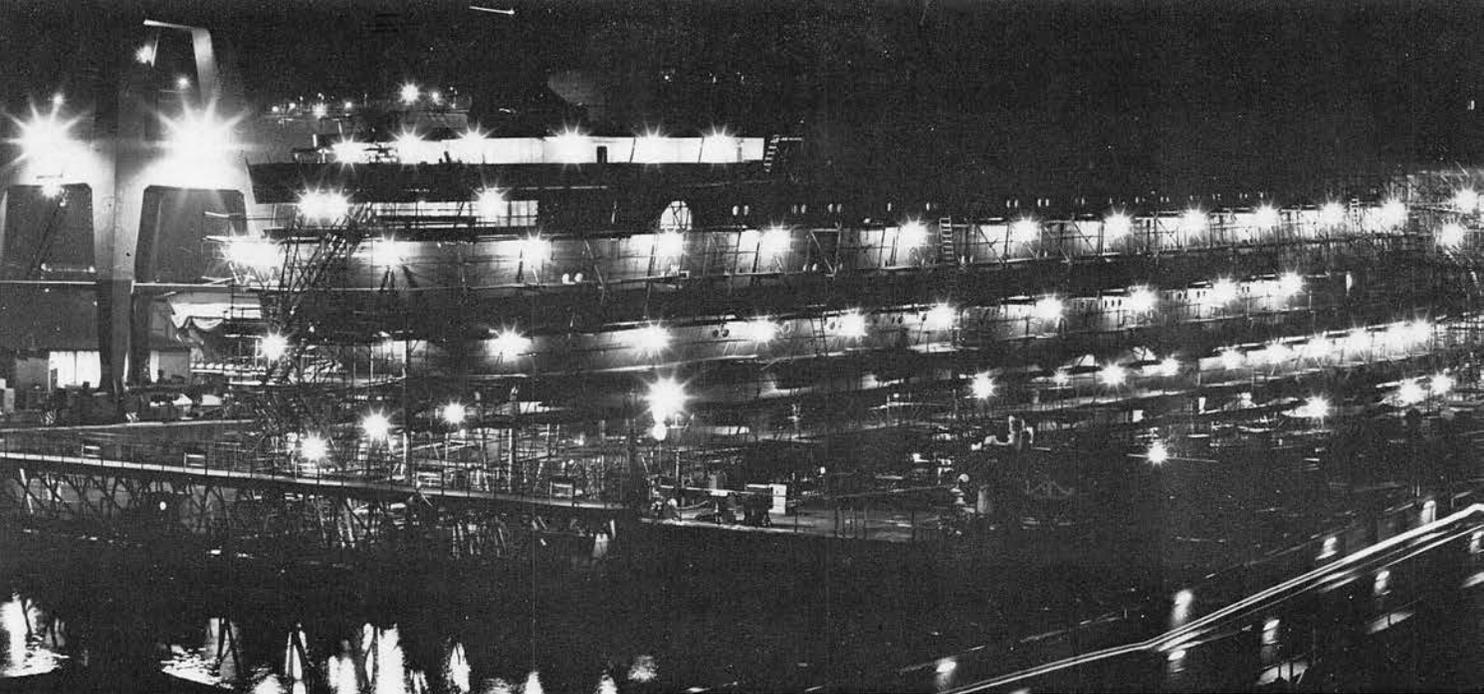
Auf den Helgen liegen:

V S. 825 TPS „Hamburg“ (Deutsche Atlantik Linie) Stapellauf: 22. 2. 1968

III S. 829 MKS (Sloman) Stapellauf: 23. 4. 1968

Mit Werkstattarbeiten begonnen:

S. 826 TCS (Overseas Cont. Ltd.) Kiellegung: 26. 2. 1968



Zum Jahreswechsel

Das heutige Heft der „Werkzeitung Deutsche Werft“ ist das letzte, das unter diesem Titel erscheint. Der schon am 16. Mai 1966 bekundete Wille der Eigentümer zur Zusammenführung der drei Großwerften Kieler Howaldtswerke, Howaldtswerke Hamburg und Deutsche Werft hat am 8. November 1967 zu dem grundsätzlichen Beschluß der Aufsichtsräte geführt, die drei Großwerften durch die Gründung einer Betriebsgesellschaft praktisch zu einem neuen Werftunternehmen mit einem gemeinsamen Aufsichtsrat und einem Vorstand zu vereinigen. Noch vor Ablauf dieses Jahres wird die formgerechte Gründung der neuen Aktiengesellschaft unter dem Namen Howaldtswerke-Deutsche Werft Aktiengesellschaft Hamburg und Kiel, am zukünftigen juristischen Sitz des Unternehmens in Kiel vollzogen. Die neue Großwerft HDW wird — gleich aus welcher Perspektive betrachtet, ob vom Umsatz oder der Zahl der Beschäftigten her gesehen — einen Platz unter den ersten vier in der Werftindustrie der Welt einnehmen. Der hieraus erwachsenden Aufgabe wird sich der neue Vorstand mit Verantwortungsbewußtsein gegenüber der unternehmerischen Zielsetzung und insbesondere der für die neue Werft Tätigen unterziehen. Dieses Verantwortungsbewußtsein, die Größe der gestellten Aufgabe und die Langfristigkeit des in allen Teilen des neuen Unternehmens laufenden Fertigungsprogramms geben die Sicherheit, daß niemand sich einer plötzlichen Gefährdung seiner Existenz gegenübergestellt sehen wird.

Notwendige Umstellungen in Verwaltung und Betrieb werden mit Sorgfalt unter Berücksichtigung aller persönlichen und sachlichen Gegebenheiten vollzogen. Die Mitarbeit der Betriebsräte sowie — bei der sicher notwendig werdenden Vereinheitlichung der unterschiedlichen Lohn- und Gehaltssysteme — auch der Gewerkschaften ist sichergestellt. Es liegt für niemanden Veranlassung vor, sich durch Gerüchte über umfangreiche Entlassungen die Freude auf das bevorstehende Weihnachtsfest verderben zu lassen. So wird denn die Deutsche Werft zum Betrieb Finkenwerder und Betrieb Reiherstieg des großen neuen Gesamtunternehmens werden, genauso wie an die Stelle der Howaldtswerke Hamburg der Betrieb Roß tritt und aus den Kieler Howaldtswerken die Betriebe Kiel-Diederichsdorf und Kiel-Gaarden werden. Genauso wie es die Aufgabe der bisherigen Einzelvorstände war, für die Beschäftigung der einzelnen Werften zu sorgen, was mit Erfolg gelungen ist, so wird es die Aufgabe des neuen, aus sieben Mitgliedern bestehenden Vorstandes sein, die Arbeitsplätze nach der Zusammenführung sicherzustellen. Es ist ja der Hauptzweck der Gründung, die wirtschaftliche Grundlage dieses großen Werftunternehmens zu festigen und zu stärken.

Das in Finkenwerder und Reiherstieg zur Abwicklung vorgesehene Jahresprogramm für 1967 ist im Schiffsneubau voll erfüllt worden. Es wurden insgesamt 10 Schiffe mit 82 255 tdw abgeliefert, und zwar:

Bau-Nr.	Name	tdw				
			815 „Stellenbosch“	13 550	820 „Jade“	1 210
814	„Taveta“	13 550	819 „Förde“	1 220	824 „Cementia“	5 335
818	„Persimmon“	6 570	823 „Swellendam“	13 550	822 „Heilbronn“	8 860
817	„Tilly Russ“	9 550	821 „Heidelberg“	8 860		82 255

Damit haben wir zwar keine hohe Tonnage aber um so wertvollere Einzelobjekte abgeliefert. Der Bau des neuen Passagierschiffes ist der Vorplanung entsprechend fortgeschritten. Die hier geleistete umfangreiche Arbeit kommt in der Jahresbilanz in den Halbfabrikaten zum Ausdruck. Dies ist in diesem und vor allem im nächsten Jahr zu berücksichtigen, wenn die Gesamtleistung im Neubau richtig beurteilt werden soll. Unser Auftragsbestand ist für eine Vollbeschäftigung bis in das dritte Quartal 1969 hinein ausreichend und erst in den letzten Wochen durch den Abschluß eines speziell für den Bauxittransport vorgesehenen Massengutfrachters ergänzt worden, der bei 47 000 tdw liegt und mit hochwertigen Löscheinrichtungen ausgerüstet wird.

Die vom Verband Deutscher Schiffswerften geführten Verhandlungen mit dem Wirtschafts- und Finanzministerium berechtigen zu der Hoffnung, daß zinsgünstige Finanzierungsmittel für die Hereinnahme weiterer Neubauten bald zur Verfügung stehen werden. Gerade für den Start der neuen Großwerft ist die schnelle Bereitstellung der Mittel aus dem 6. Werftprogramm von ausschlaggebender Wichtigkeit. Unser Reparaturgeschäft ist in diesem Jahr durch den Konflikt im Nahen Osten und die damit verbundene und noch andauernde Schließung des Suezkanals erschwert worden. Die plötzliche Verlängerung des Weges zum Mittleren und Fernen Osten hat viele Schiffe in Fahrt gehalten, die schon reparaturbedürftig sind, und die Klassifikationsgesellschaften haben die Fristen für die Klasse der Schiffe heraufgesetzt. Wir werden daher den letztjährigen Reparaturumsatz nicht ganz erreichen. Auch die am 19. November 1967 verkündete Abwertung des englischen Pfundes bedeutet für die deutsche Werftindustrie eine Erschwerung ihrer Marktposition. Wenn auch in unseren Büchern keine Pfundforderungen stehen, die zu direkten Geldverlusten führen könnten, so wird der mögliche Verkauf von Schiffen und unserer Sonderfabrikate nach England sicher nicht einfacher, und die in Deutschland ausgeführten Reparaturen werden für englische Reedereien in der Landeswährung gerechnet teurer. Wir können dies nur durch besonders sorgfältige und pünktliche Durchführung der erteilten Aufträge ausgleichen. Auch hier wird das große Dockangebot der neuen Betriebsgesellschaft mit allein in Hamburg 13 Schwimmdocks bis zu 50 000 t Hebefähigkeit unsere Beweglichkeit erheblich vergrößern.

So gehen wir mit guter Zuversicht in das Jahr 1968, das Jahr, in dem die Deutsche Werft auf 50 Jahre ihres Bestehens zurückblicken könnte, wenn sie ihren Weg alleine fortgesetzt hätte. Wir werden aber noch erkennen, daß es wichtiger für uns ist, ein Glied in der großen neuen Gemeinschaft zu sein als Jubiläen zu begehen. Wir werden daher das, was in 50 Jahren an Weltgeltung und innerer Kraft geworden und gewachsen ist, in die neue Großwerft als Vermögen einbringen statt es in der Öffentlichkeit zu feiern.

Allen Werksangehörigen in den Büros und im Betrieb dankt der Vorstand für die im abgelaufenen Jahr geleistete Arbeit, die sich im besten gegenseitigen Einvernehmen vollzogen hat. Unsere besten Wünsche für Sie alle und Ihre Familien begleiten Sie in die bevorstehenden Weihnachtsfeiertage und den Jahreswechsel.

Paul Voltz



Nur neun Monate hat Frau Carla Scholz ihren Mann überlebt. Am 1. November wurde sie an der Seite von Dr. William Scholz auf dem Nienstedtener Friedhof beigesetzt.

Ein letzter Höhepunkt in einem an Erfolgen reichen Leben war die Feststunde, die für William Scholz stattfand, als er 80 Jahre alt geworden war. Wir möchten William und Carla Scholz so in Erinnerung behalten, wie sie an diesem Tage gemeinsam im Mittelpunkt zahlreicher Teilnehmer aus dem Hamburger öffentlichen Leben standen.



Herr Meyer-Bruck

Herr Henry Edye

Die Taufpatin Frau Annemarie Edye und Frau Knappertsbusch

„SLOMAN ALSTERTOR“ lief vom Stapel

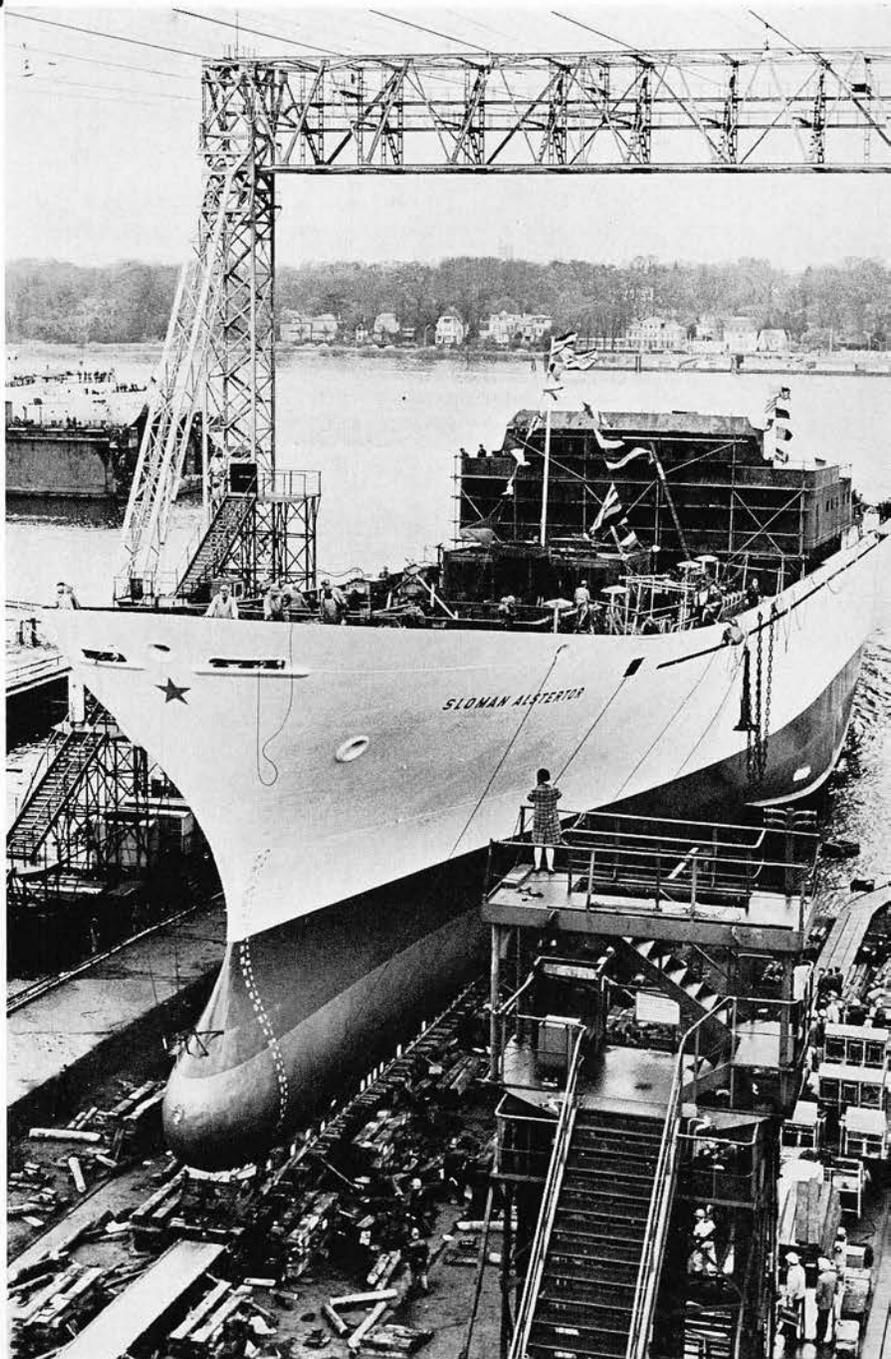
Am 10. November lief das für Rob. M. Sloman jr., Hamburg, erbaute Motor-kühlschiff Bau-Nr. 828 vom Stapel. Frau Annemarie Edye taufte das Schiff auf den Namen „Sloman Alstertor“.

Das Einschrauben - Motorkühlschiff „Sloman Alstertor“ hat Laderäume von insgesamt ca. 298 000 cu.ft. Fassungsvermögen. Es ist für die Beförderung von Kühlgut gebaut, das im Temperaturbereich von +12° bis -25° C befördert werden soll, wie z. B. Bananen, Früchte und Fleisch.

Die Tragfähigkeit beträgt für Bananenladung 3830 t. Als Volldecker mit Freibord kann das Schiff 6570 t laden.

Als Antriebsanlage dient ein direkt umsteuerbarer einfachwirkender Neunzylinder-Zweitakt-Dieselmotor mit Abgas-Turboaufladung. Original-Bauart MAN, Typ K 9 Z 70/120 E mit einer effektiven Leistung von 12 600 PSe. Die Geschwindigkeit des Schiffes wird 22,8 Knoten betragen!

L. ü. A.	139,10 m
L. zw. den Loten	128,00 m
Breite auf Spanten	18,00 m
Seitenhöhe I. Deck	9,23 m
Seitenhöhe II. Deck	6,75 m
Tiefgang auf Sommerfreibord	7,59 m

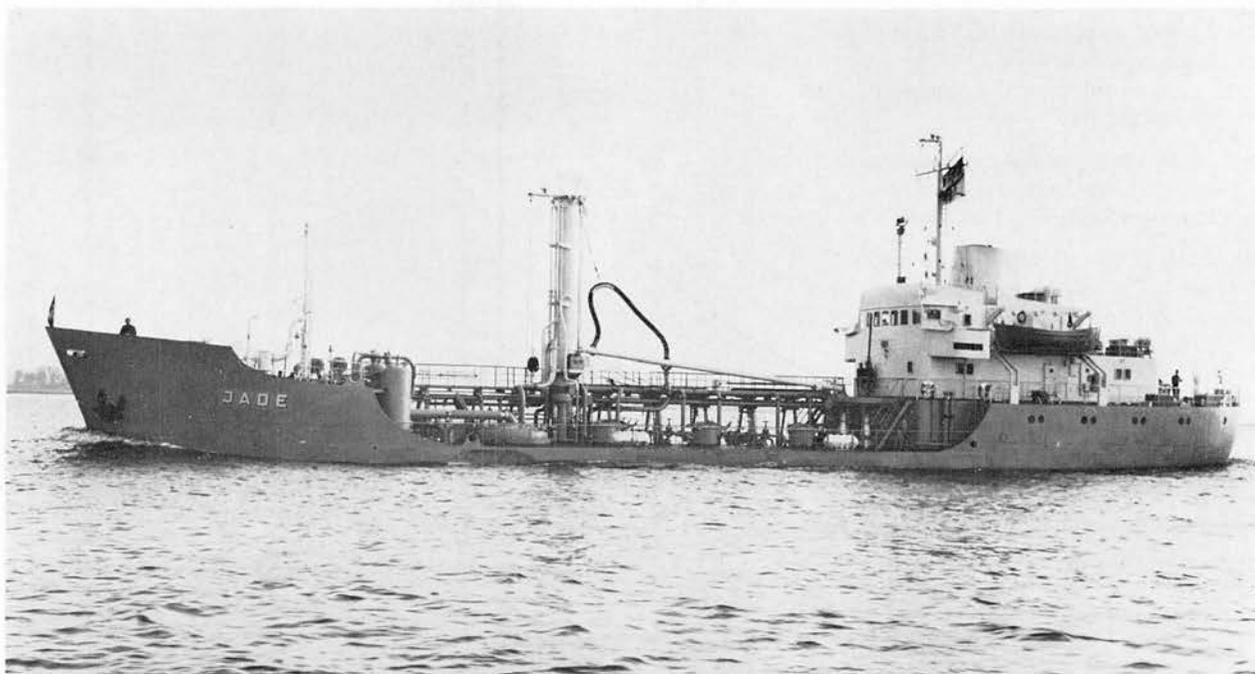




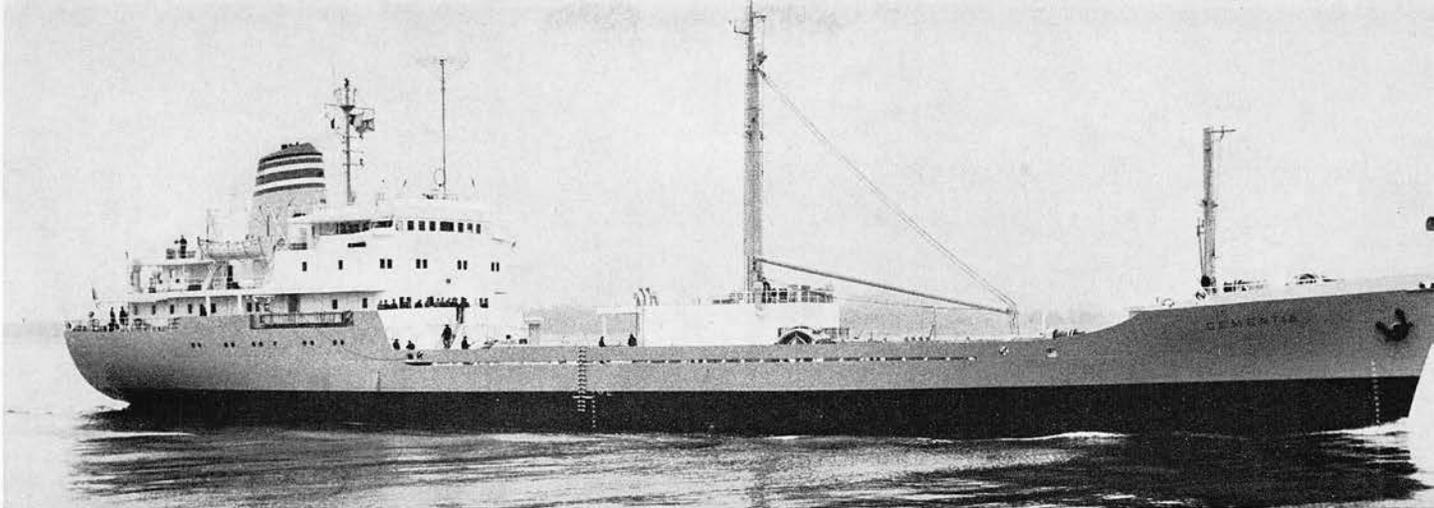
Die Deutsche Werft beteiligte sich an der Ausstellung Europort '67 vom 7.—11. November. Ausgestellt wurden die wichtigsten unserer Sondererzeugnisse, wie die Simplex-Stevenrohrabdichtungen, Trag- und Lauflager, Schublager, Turbulo-Entöler.

* * *

Die letzten Ablieferungen 1967



Am 23. Oktober wurde das zweite Tankreinigungsschiff für das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung abgeliefert.



Die „Cementia“ machte am 15. November ihre Probefahrt und wurde dem Eigner übergeben.

Die Mehrwertsteuer

In einer in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Gewerkschaftsbund veröffentlichten Broschüre hat das Presse- und Informationsamt der Bundesregierung mit der Aufklärung der Verbraucher über die Einführung der Mehrwertsteuer begonnen. Wir zitieren aus dieser Broschüre wörtlich:

Am 1. Januar 1968 wird in der Bundesrepublik eine große Steuer ausgewechselt. An die Stelle der schon über fünfzig Jahre alten Umsatzsteuer tritt die neue Mehrwertsteuer. Die Reform ist eines der wichtigsten Ereignisse in der Wirtschaftsgeschichte unseres Landes.

Die Steuerreform wird an den Verbrauchern also nicht spurlos vorübergehen. Wie die Kaufleute in den Betrieben werden auch die Konsumenten umdenken und umlernen, sich an viele neue Einzelpreise gewöhnen müssen. Aber der Verbraucher muß zugleich wissen, daß die Steuerreform nicht die Ursache für allgemeine Preissteigerungen sein kann. Die Gesamtheit aller Preise wird ungefähr gleichbleiben, wenn alle steuerlichen Belastungen und Entlastungen, die das neue Gesetz mit sich bringt, korrekt an die Verbraucher weitergegeben werden. Es besteht jedoch die Gefahr, daß die Mehrwertsteuer von manchen als Freibrief für willkürliche Preiserhöhungen angesehen werden wird.

Der Verbraucher muß deshalb wissen:

Nach den bisherigen Untersuchungen sind Preisermäßigungen bei zahlreichen Lebensmitteln zu erwarten. Die meisten Waren dieser Art wurden bisher höher besteuert. Hier treten Entlastungen ein. Einer der führenden Männer des deutschen Einzelhandels rechnet fest mit Preissenkungen für Lebensmittel. In einem Zeitungsinterview hat er nachdrücklich darauf hingewiesen, daß diese Preisbewegungen für Waren, bei denen mit dem Pfennig gerechnet wird, deutlich spürbar sein werden. Auch in den parlamentarischen Beratungen des Mehrwertsteuergesetzes ist immer wieder von Sachverständigen auf die in Zukunft niedrigere Steuerbelastung der Lebensmittel aufmerksam gemacht worden. Kenner der Branche erwarten, daß z. B. bei Frischfleisch und Fleischwaren, bei Fisch und Fischkonserven, bei Bohnenkaffee, Spirituosen, Zucker, Feinkostartikeln sowie bei Obst- und Gemüsekonserven Preissenkungen eintreten werden. Die Verbraucher dürfen freilich keinen „Preissturz“ erhoffen. Dafür sind die Unterschiede zwischen alter und neuer Steuerbelastung bei den allermeisten Waren nicht groß genug. Aber die Summe aller Preissenkungen bei Lebensmitteln wird sich auch auf die allgemeinen Lebenshaltungskosten auswirken.

Wie sieht es bei den anderen Konsumgütern aus, die mit dem vollen Steuersatz von zehn Prozent belegt werden? Nach neueren Berechnungen ist hier ebenfalls im Durchschnitt die alte Steuerbelastung beim Übergang in den Verbrauch höher als die künftige Mehrwertsteuer. Auch hier müßten nach Ansicht der Sachverständigen, die das Parlament beraten haben, Preisermäßigungen eintreten, die ebenfalls nicht allzu riesig veranschlagt werden dürfen.

Ein paar herausgegriffene Beispiele mögen zeigen, bei welchen Waren die alte Steuerbelastung im Durchschnitt höher ist als bisher: Grundsätzlich gilt das für technische Gebrauchsgüter, in deren komplizierten Produktionsprozeß viele Vorlieferanten eingeschaltet sind. Damenoberbekleidung, Möbel und viele Haushaltsgeräte, Schuhe und Ofen können zum Teil billiger werden. Bei diesen wie bei manchen anderen Waren sinkt die durchschnittliche Steuerbelastung, zumeist freilich nur um wenige Prozente.

In der Öffentlichkeit ist der unrichtige Eindruck entstanden, als ob Preissteigerungen bei allen Dienstleistungen und Reparaturen, die vom Handwerk erbracht werden, unumgänglich seien. Die Vertreter des Handwerks haben vor dem Finanzausschuß des Bundestages eine Verteuerung der handwerklichen Lieferungen und Leistungen um durchschnittlich drei bis fünf Prozent vorausgesagt. Bei dieser Berechnung ist man davon ausgegangen, daß die derzeitige umsatzsteuerliche Gesamtbelastung von Handwerksleistungen niedriger ist als die zukünftige.

Bei den Nahrungsmittelhandwerkern wie Bäckern und Metzgern oder Fleischern liegen die Dinge jedoch anders. Die derzeitige umsatzsteuerliche Gesamtbelastung ihrer Waren liegt z. T. über der künftigen Mehrwertsteuerbelastung. Bei ihnen sind daher durch die Mehrwertsteuer keinesfalls Preiserhöhungen, sondern eher Preisenkungen zu erwarten. Ähnlich liegt es für die Handwerksbereiche, in denen in großem Umfang teure Anlagen oder Ersatzteile montiert werden. Auch für eine Vielzahl anderer kleiner Handwerksbetriebe trifft die Berechnung von drei bis fünf Prozent Mehrbelastung nicht mehr zu. Auf Wunsch des Handwerks ist nämlich der § 19 in das Mehrwertsteuergesetz aufgenommen worden. Danach unterliegen grundsätzlich alle Unternehmer, deren Jahresumsatz 60 000 DM nicht übersteigt, weiterhin der Besteuerung nach altem Recht. Unter diese Bestimmung fällt insbesondere ein beachtlicher Teil der Friseure, der Schneider, der Schuhmacher und der Wäschereien. Für diese Handwerker tritt keine spürbare steuerliche Mehrbelastung am 1. Januar 1968 ein. Der Steuersystemwechsel bietet für sie also keinen Grund, ihre Preise zu erhöhen. Fassen wir zusammen: Steuerliche Entlastungen treten bei den meisten Nahrungsmitteln und bei zahlreichen Gebrauchsgütern ein. Bei Dienstleistungen kann dagegen die Belastung wachsen, insbesondere, wenn es sich um größere Betriebe handelt. Steuerliche Mehrbelastungen werden bei Strom, Gas und Wasser auftreten, was aber, wie gesagt, nicht unbedingt zu Preiserhöhungen führen muß.

Auf alle Fälle hat der preisbewußte Käufer beim Übergang zur Mehrwertsteuer eine außergewöhnliche Chance zu günstigen Einkäufen, eine Chance, wie sie seit langem nicht mehr bestand. Der Käufer, der jeden Preis ohne Vergleich hinnimmt, wird oft zu teuer einkaufen.



Bevor wir über die neuesten Fortschritte berichten, die die „Hamburg“ im Monat November gemacht hat, soll ihre hübsche Schwester vorgestellt werden. Hier ist sie, die „Hanseatic“, 25 320 BRT groß, lang ersehnt und herzlich begrüßt, mit Wasser von allen Seiten: Feuerlösch-, Regen-, Hochwasser — mehr kann man nicht verlangen. Jetzt liegt sie am Ausrüstungskai der Deutschen Werft und wird klar gemacht für neue Reisen. Ein schönes Schiff, ein neues Schiff; es sind keine nennenswerten Umgestaltungen erforderlich. Der Aufenthalt auf der DW ist mehr mit dem in einem Kosmetiksalon als in einem Operationssaal zu vergleichen. 1964 wurde das Schiff in St. Nazaire für die ZIM Israel Navigation Co., Haifa, gebaut. Es fuhr bis zum Verkauf an die Deutsche Atlantik Linie unter dem Namen „Shalom“ als Flaggschiff der israelischen Flotte. Die neue „Hanseatic“ kann auf Kreuzfahrten 700, im Nordatlantik-Dienst 1090 Fahrgäste aufnehmen. Noch im Dezember wird sie, gemäß der Tradition der alten „Hanseatic“, zur ersten Kreuzfahrt starten, zu der so beliebten Gala-Silvesterreise nach Funchal, Teneriffa, Agadir, Casablanca, Lissabon und anderen Häfen.



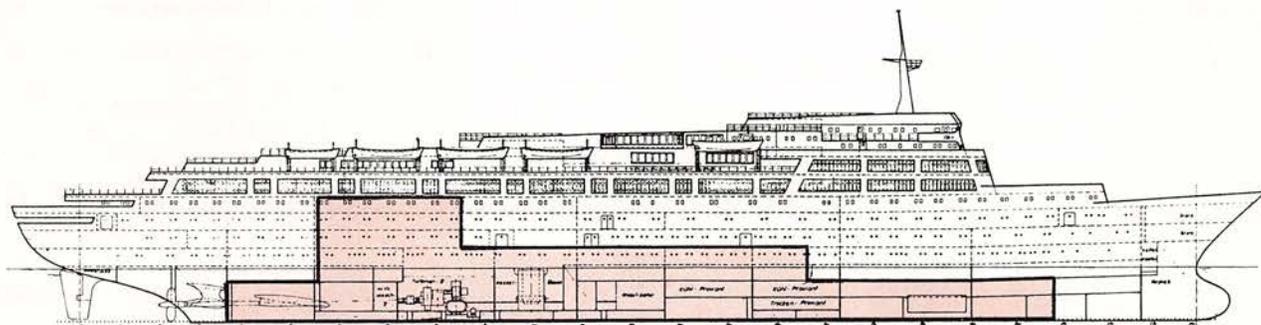
TS „HAMBURG“

ein neuer Baubericht

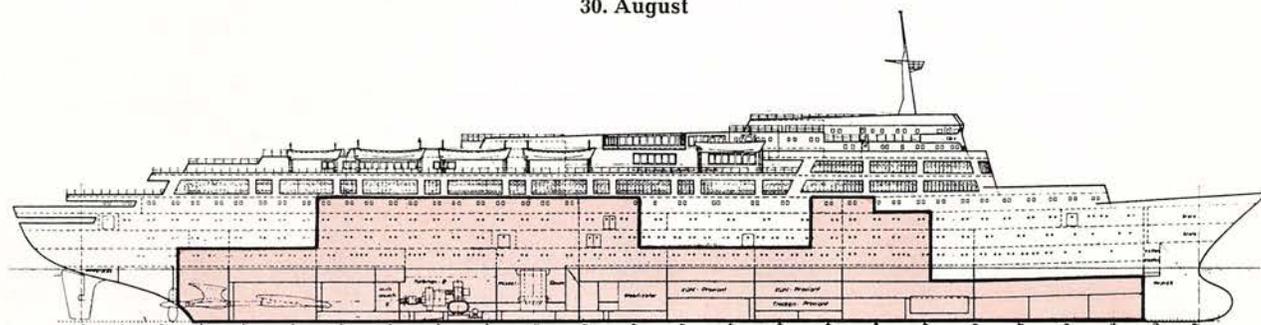
6400 Tonnen Stahl stecken bis jetzt in dem neuen Fahrgastschiff, das die Deutsche Werft für die Deutsche Atlantik Linie baut. 6400 Tonnen, das sind zwei Drittel des Stapellaufgewichtes, das 9700 Tonnen betragen wird.

Nüchterne Zahlen sind nichts sehr Einprägsames; darum sollen die unten wiedergegebenen Skizzen den Stand der Dinge ins Anschauliche übersetzen. Vier Stichtage wurden

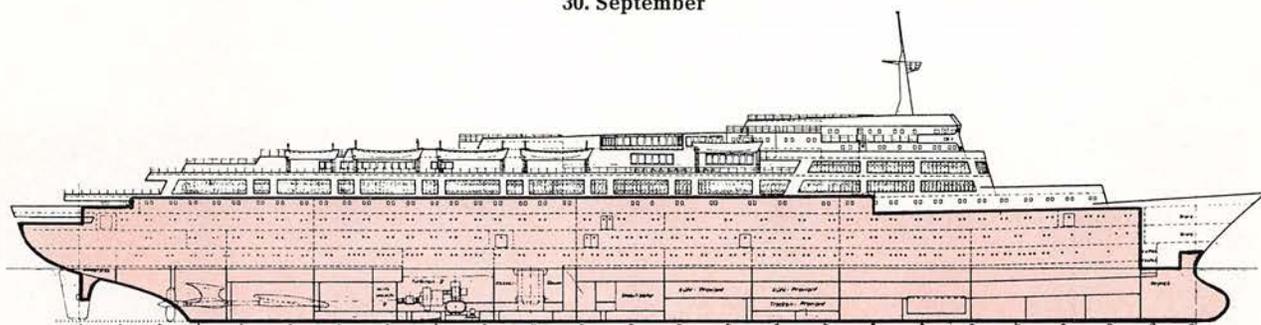
ausgewählt, und die Baustadien an diesen drei aufeinanderfolgenden Monatsenden sind durch die Konturen deutlich gemacht. Die Bordwand ist schon fast in ganzer Länge bis zum Oberdeck hochgezogen, Schotte und Decks sind entsprechend dem Baufolgeplan eingefügt. Die Skizzen deuten die Gestalt des fertigen Schiffes an. Aber — bekommt es denn gar keinen Schornstein?



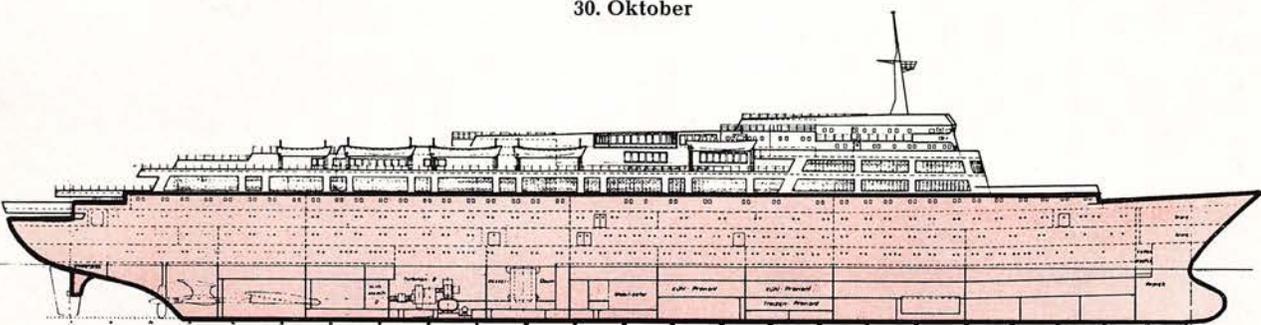
30. August



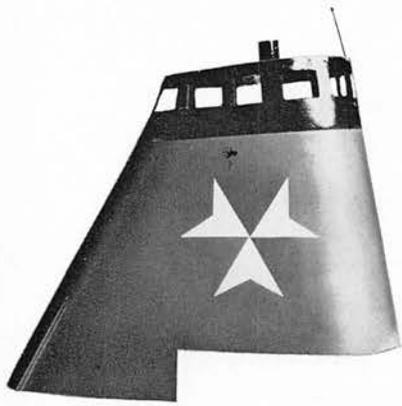
30. September



30. Oktober



Mitte Dezember



Und ob das Schiff einen Schornstein bekommt! Es wurde schon im letzten Bericht ausgeführt, daß die Schiffbaukunst sich nicht allein auf konstruktive Dinge beschränkt, sondern neben vielem anderen ein Höchstmaß an organisatorischem Geschick erfordert. Vieles muß nebeneinander laufen, damit es sich im richtigen Augenblick ohne Verzögerung zusammenfügt. Es mag dem unbefangenen Betrachter vielleicht etwas verfrüht erscheinen, wenn der heutige Baubericht sich besonders mit dem Schornstein des Schiffes befaßt, als ob der nicht warten könnte, bis das Schiff schwimmt und von der Maschine wenigstens soviel an Bord ist, daß es abzusehen ist, wann er rauchen wird. Aber das ist so eine Sache für sich.

Der Schiffsschornstein hat von jeher eine besondere Rolle gespielt. In jenen Tagen, da die Dampfmaschine die Segel von den Meeren vertrieb, wurde der Schornstein Symbol für die neue Kraft, die sich nicht mehr an der Beaufortskala, sondern in Pferdestärken messen ließ. Dicke Ungetüme erhoben sich über die Decks, je höher desto stärker die Maschine, und je zahlreicher, desto sicherer das Schiff. Das mysteriöse Zutrauen der Seereisenden um die Jahrhundertwende zu den qualmenden Ungetümen forderte damals die uns heute grotesk erscheinende Lösung eines „blinden“ vierten Schornsteins heraus.

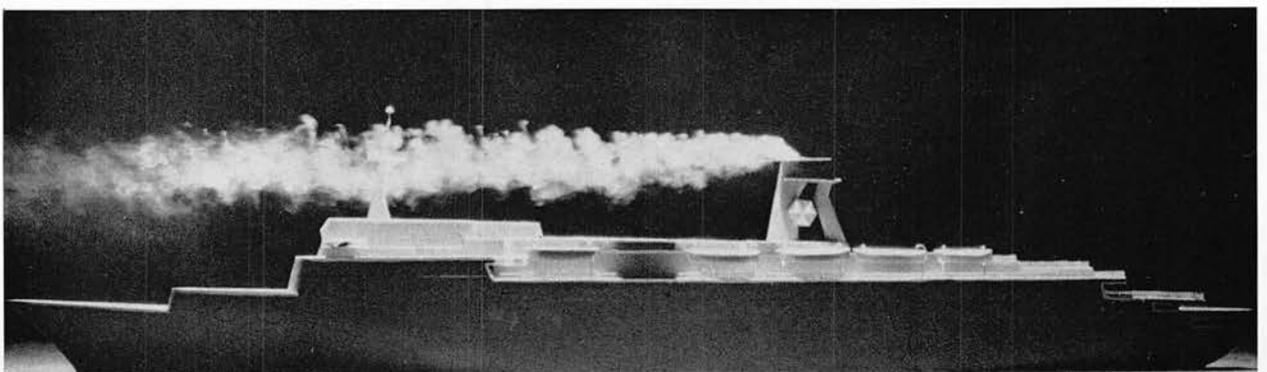
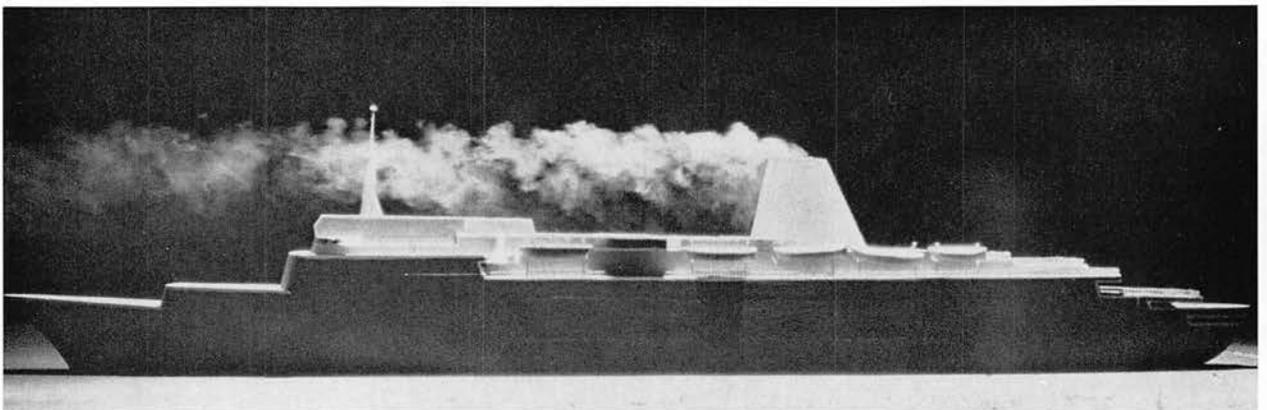
Die Technik ist inzwischen längst so sehr Bestandteil unseres Lebens geworden, daß es derartiger Vorspiegelungen nicht mehr bedarf. Gleichwohl hat der Schiffsschornstein als solcher seine gewichtige Rolle beibehalten. Er wurde auf die notwendigen Dimensionen reduziert, war

aber in desto stärkerem Maße Ausdruck eines zeitbedingten ästhetischen Gefühls. Ob ein Reeder oder eine Werft „modern“ war oder nicht, ließ sich weitgehend vom Schiffsschornstein ablesen, von dem der Erbauer selbst glaubte, er verkörpere das echte Verständnis für seine Funktion. Am liebsten hätte man ihn ganz verschwinden sehen, aber alle Experimente in dieser Richtung bewiesen von neuem, daß daran vor dem Sieg des Atomschiffs gar nicht zu denken ist.

Insbesondere bei Turbinenschiffen ist ein wirksamer Rauchabzug nach wie vor unerlässlich.

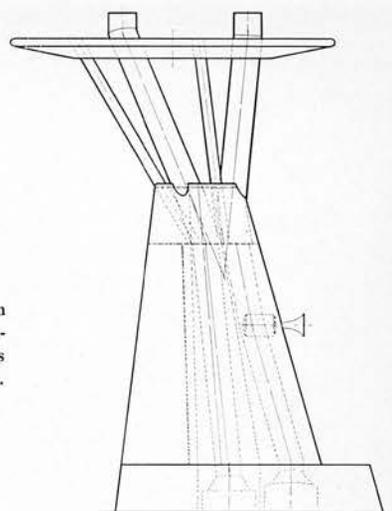
Nun ist nach jener Phase des „blinden Vierten“ und nach der einer ästhetischen Überbewertung heute endlich der Punkt erreicht, daß vor allen Dingen danach gefragt wird: Wie schütze ich den Fahrgast vor Rauchbelästigung? Und um dieses Ziel zu erreichen sind die umfangreichen Windkanalversuche durchgeführt worden, von denen die Fotos dieser Seiten einen kleinen Ausschnitt wiedergeben.

Grundlegende Forderung war, daß die Rauchgase bei jeder Windrichtung, jeder Windgeschwindigkeit und jeder Fahrtstufe des Schiffes frei vom Schiff fortgetragen werden müssen. Weder dürfen die über die ganze Schiffslänge verteilten Ansaugestutzen der Klimaanlage Abgase einsaugen, noch soll sich Ruß irgendwo auf den Decks niederschlagen. Zahlreiche Modelle wurden geprüft. Unter ihnen hat sich dasjenige am zweckentsprechendsten erwiesen, das die Form eines schlanken, kegelförmigen Turmes hat, aus dem sich dünne Rauchrohre herausheben, die von einer

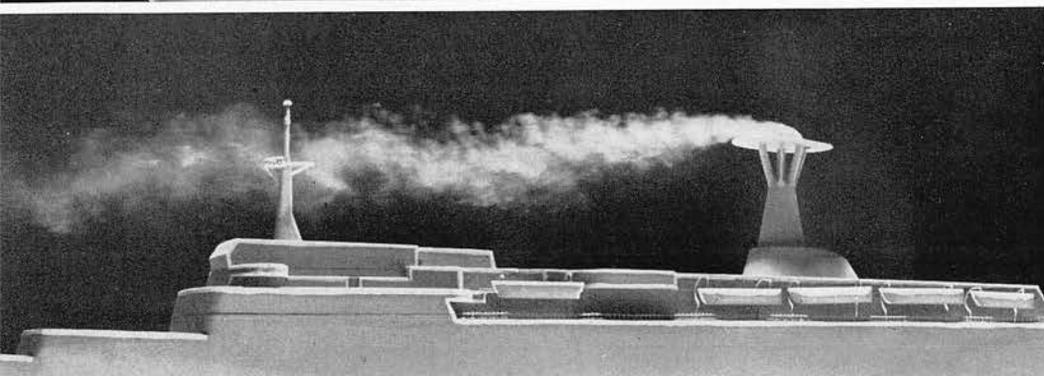
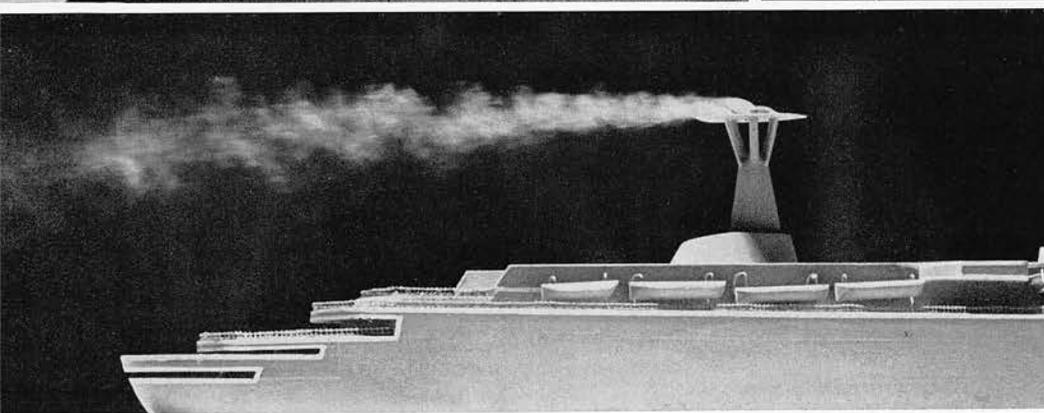
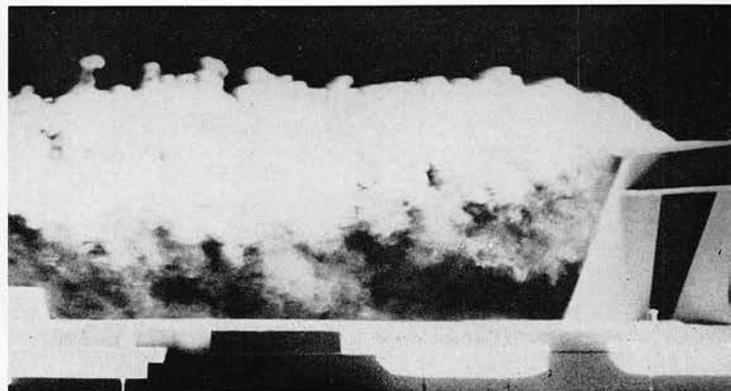
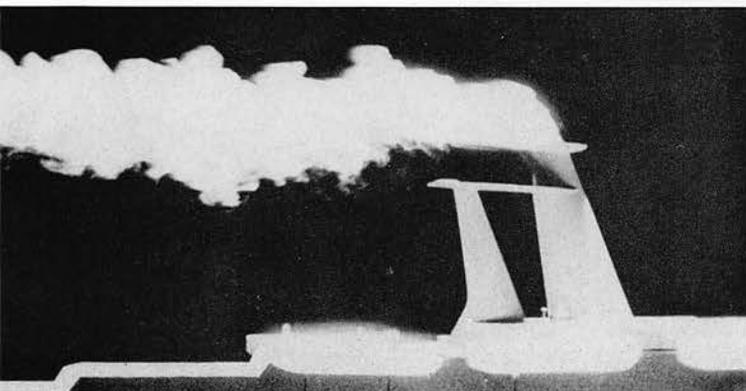
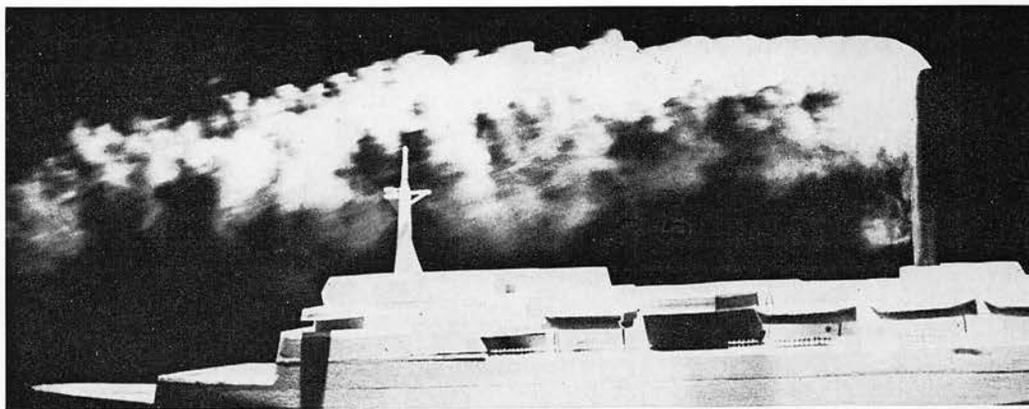




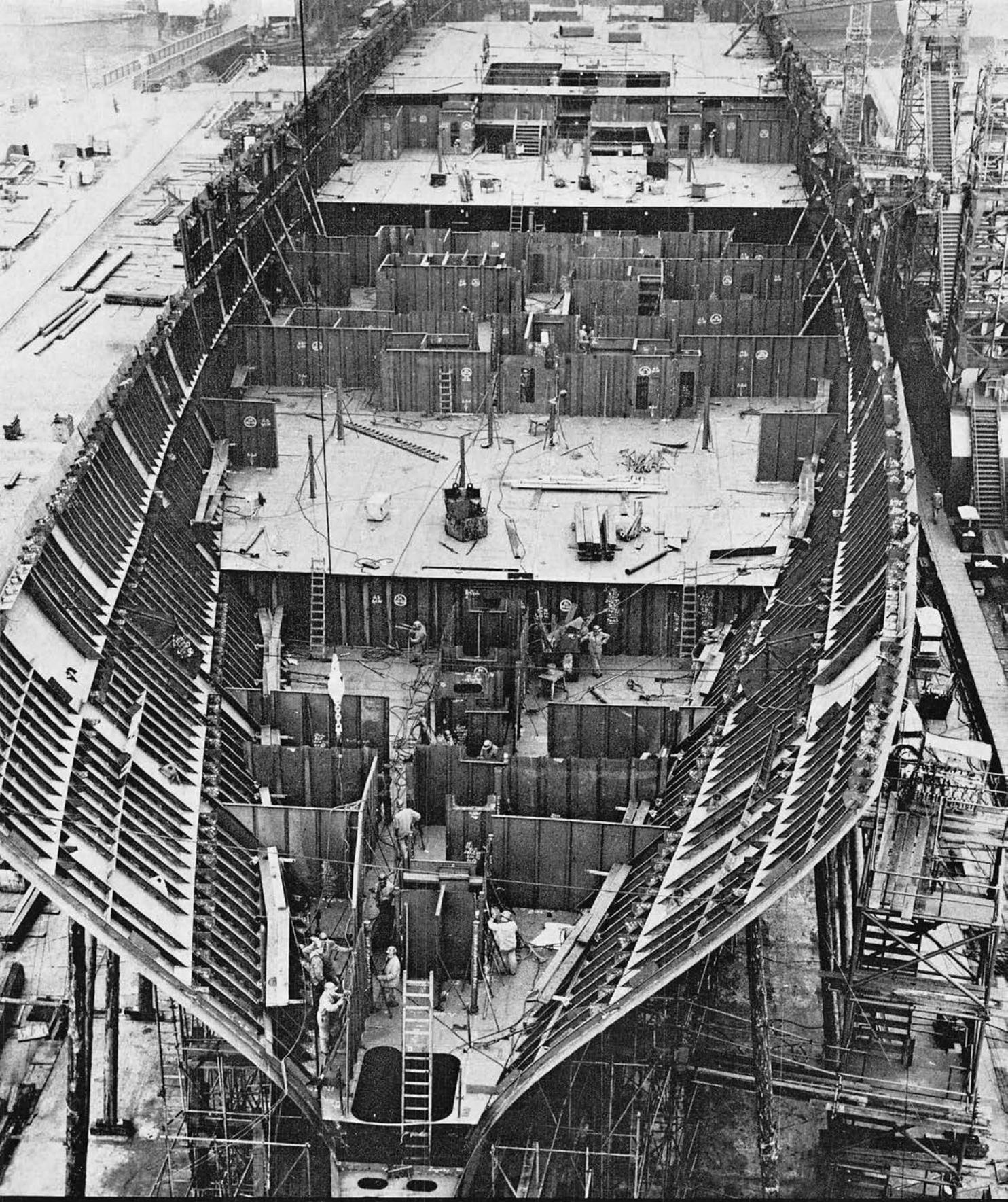
Eine kleine Auswahl der im Windkanal untersuchten Schornsteinmodelle. Die Skizze rechts zeigt die endgültige Ausführung.



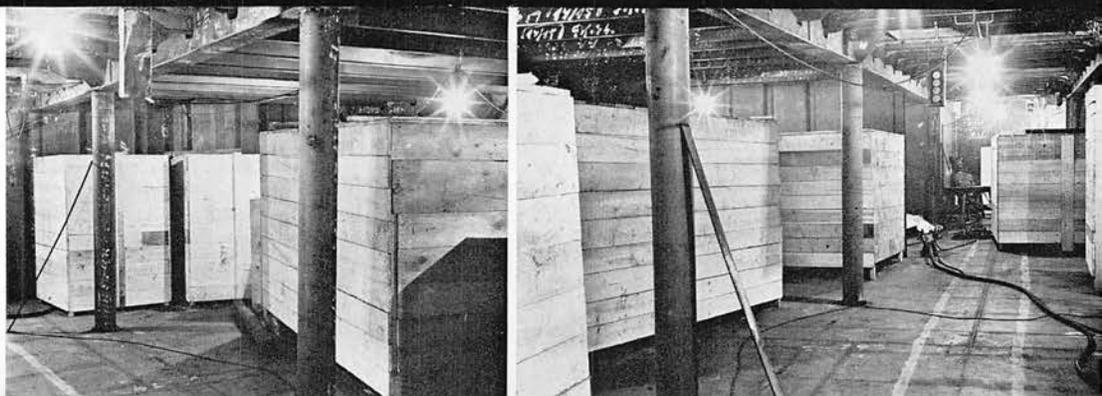
Ausschnitte aus den Versuchsreihen. Es war nicht schwer, günstige Schornsteinformen zu finden für eine gleichbleibende Anströmrichtung. Aber die Bilder zeigen deutlich, daß sie z. B. bei starkem achterlichen Wind ungünstig waren. Das gilt selbst für den für ideal gehaltenen Fabrikschornstein (Bild rechts). Erst die große Topplatte brachte die Lösung. Siehe die Bilder unten: Gleichgute Ablösung bei Wind von vorn und von achtern.



Platte mit etwa 10 Meter Durchmesser abgeschlossen werden. Diese Form allein garantiert eine hundertprozentige Ablösung der Rauchgase bei jeder Windrichtung. Noch etwas ungewöhnlich, diese Konstruktion; aber der immense Vorteil, den dieselbe bietet, wird in kürzester Zeit das ästhetische Behagen korrigieren, das man bislang bei minder sinnvollen Formen verspürte. Der aus SM-Stahl gefertigte Rauchgas-Ablufturm wiegt etwa 50 Tonnen, und seine Oberkante liegt 20,7 Meter über dem Sonnendeck. Von den 100 000 Kubikmetern Rauchgas und 200 000 Kubikmetern Maschinenraum-Abluft, die der Schornstein jede Stunde ausbläst, wird der Fahrgast nichts merken.

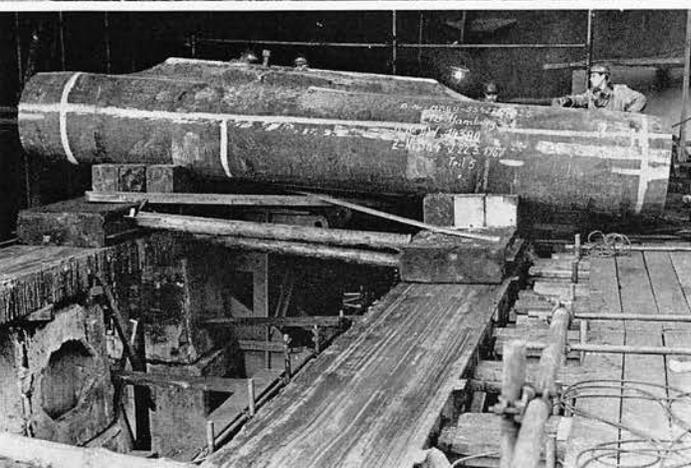
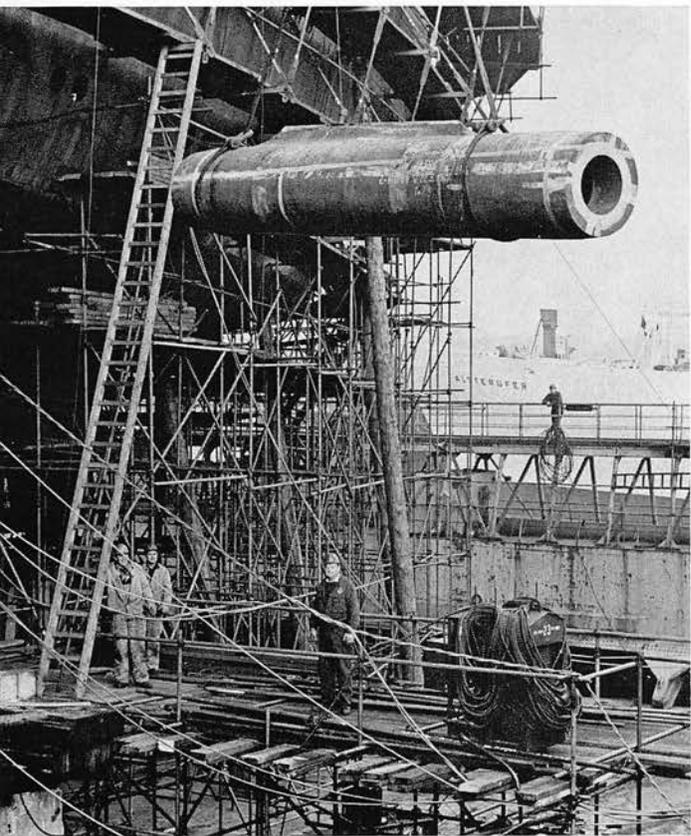


Oben: Ende Oktober war mit einem Blick je ein Stück vom C-Deck, vom B-, A- und Oberdeck zu sehen. Ein solcher Blick ins Schiffsinnere ist heute nicht mehr möglich. — Rechts: Während der Rumpfi wächst, werden die unteren Räume schon mit Apparaturen und Maschinen ausgerüstet. Hier die Wäschereimaschinen, — schon festgeschweißt an Deck, aber zum Schutz noch mit Brettern verschalt.



Hier sieht man eine der umseitig erwähnten, hydraulisch betätigten wasserdichten Schott-Türen, die so stark sein müssen, daß sie keine Schwächung der Schotte darstellen, die ja im Notfall einem ungeheuren Wasserdruck standhalten müssen.

Die unteren Bilder zeigen, wie die Wellenlagerböcke montiert werden. Die „Hamburg“ wird ein Doppelschraubenschiff, und bei solchen ist die Lagerung der weit aus dem Schiffsraum heraustretenden Wellen eine technische Aufgabe, die mit außerordentlicher Präzision gelöst werden muß. Das auf den Fotos sichtbare Wellenlager wiegt 21,7 t.

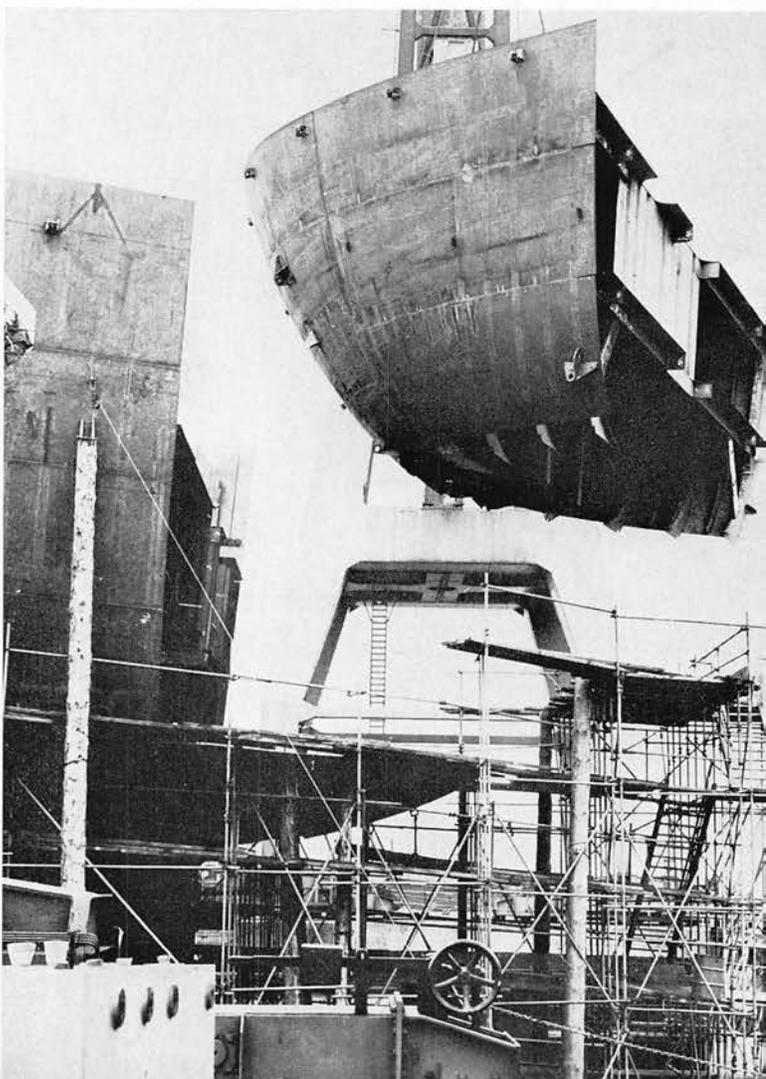
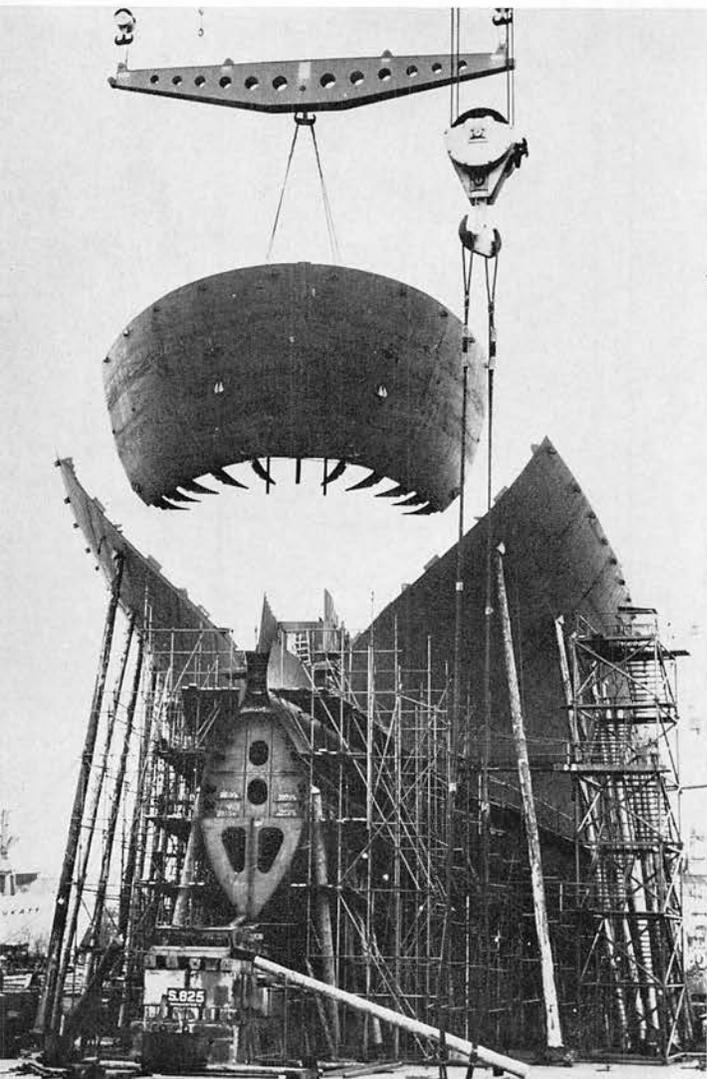
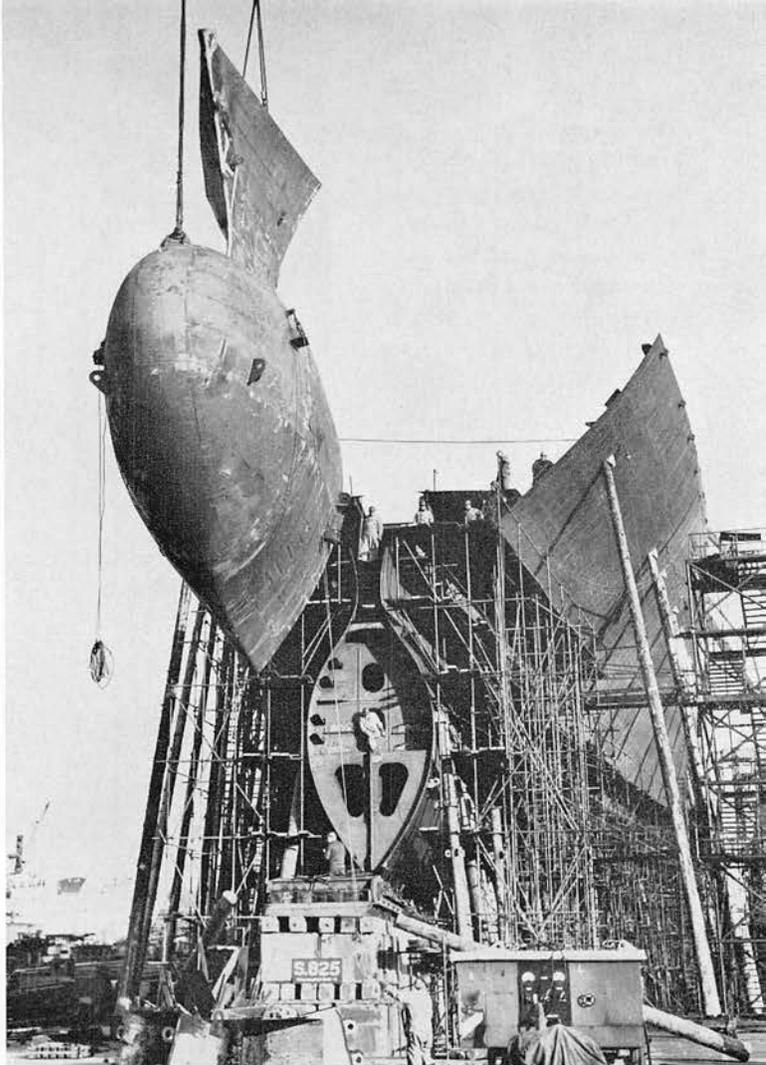


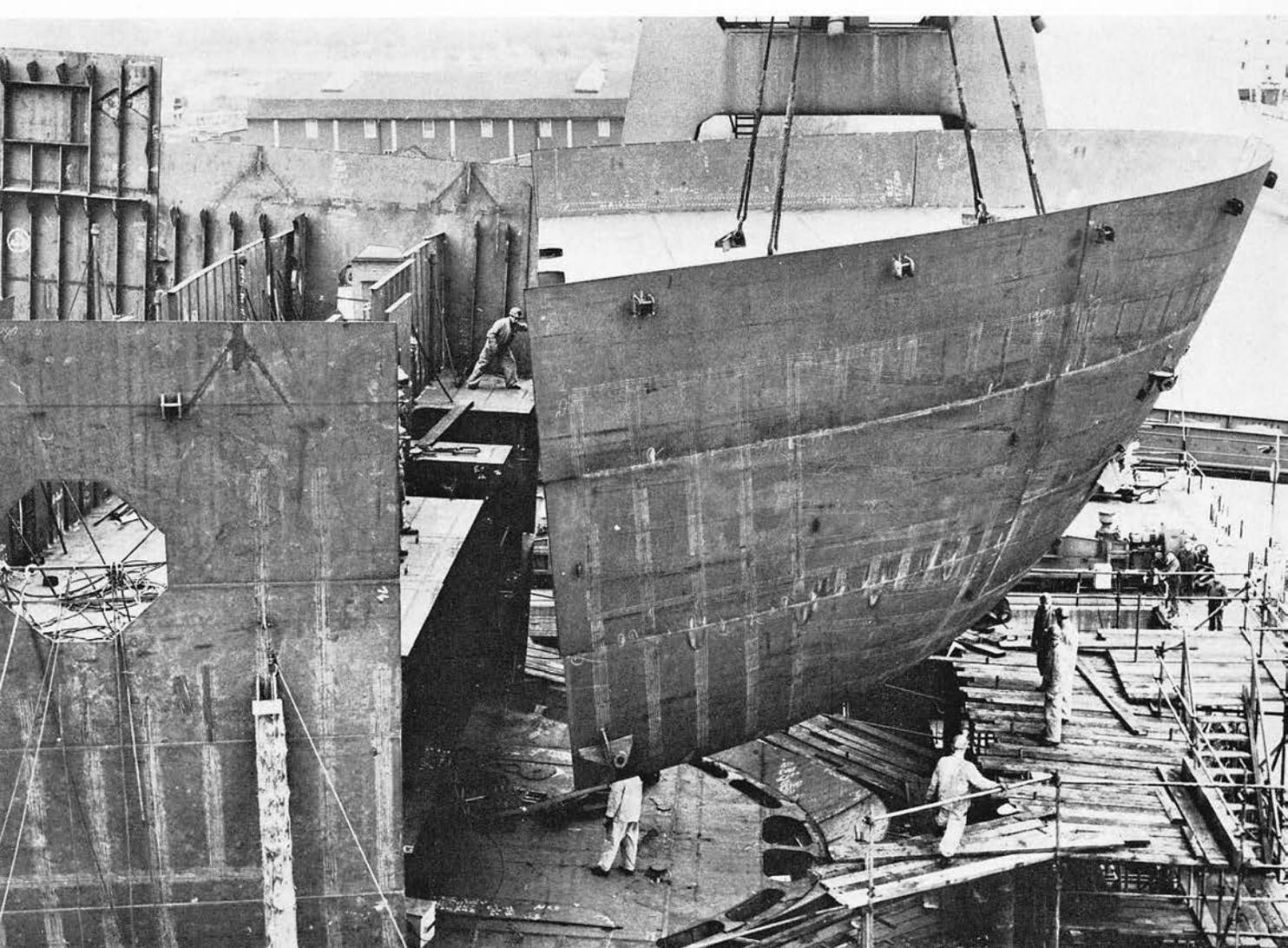
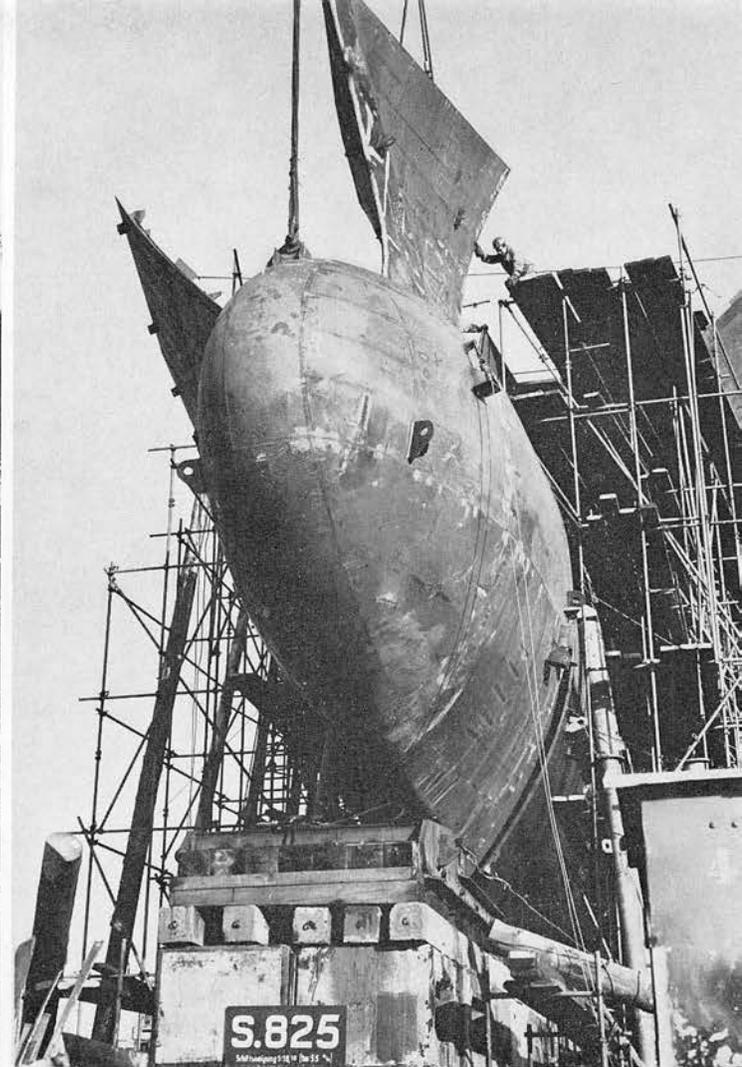
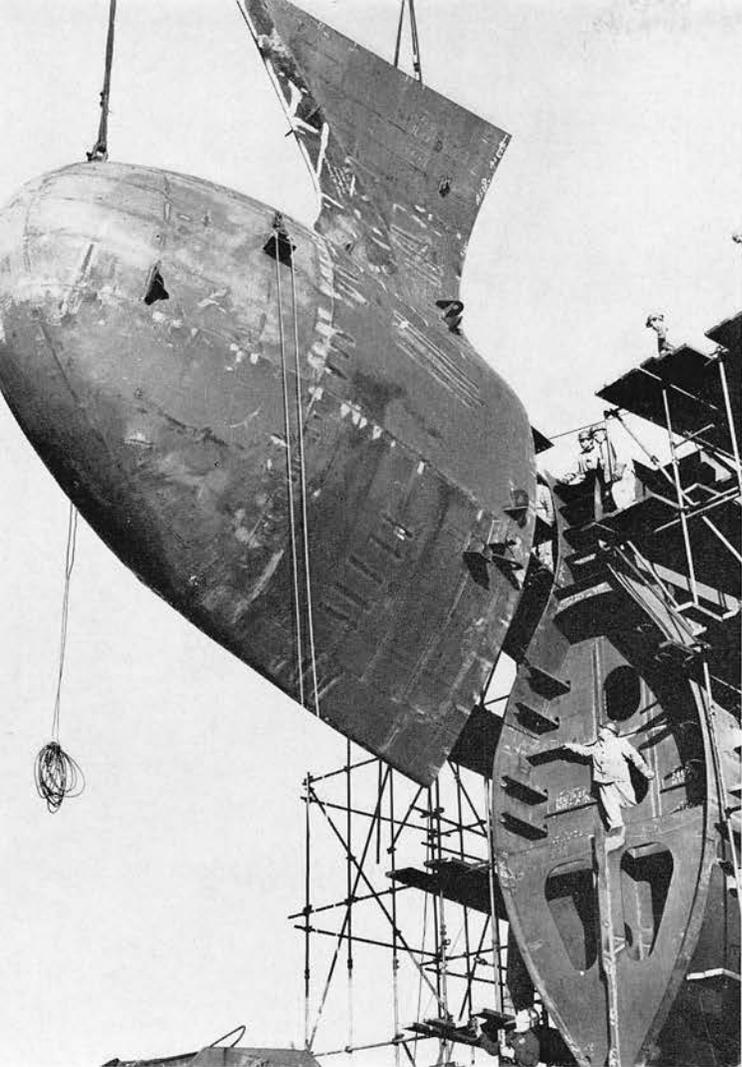
— vom Bug bis zum Heck —

Bald ist der Rumpf der „Hamburg“ komplett. Bug und Heck haben die Hallen verlassen, segeln durch die Lüfte und werden auf der Helling mit dem Schiffskörper verschweißt. Die einzelnen Sektionen wiegen bis zu 80 t. Nur wenige fehlen noch, dann ist das Schiff schwimmfähig. Vom Kiel bis zum Promenadendeck, vom Wulstbug — dem charakteristischen Merkmal schneller Schiffe — bis zum eleganten Kreuzerheck sind alle Großbauteile des Schiffskörpers zusammengefügt. Die beiden Bildreihen demonstrieren eindrucksvoll diese Bauphase der Montage großer Sektionen, die nun ihrem Ende entgegengeht und von einem neuen Bauabschnitt abgelöst wird.

Im Innern des Rumpfes sind auf sechs Decks Hunderte von Schotten und Wänden aufgestellt. Die Querschotte, die das Schiff in mehrere wasserdichte Abteilungen gliedern, haben wasserdichte Türen, von denen gerade in den letzten Wochen viele eingebaut worden sind.

Dreiundzwanzig hydraulisch schließbare Türen befinden sich in den Schotten unterhalb der Konstruktionswasserlinie, sechzig wasserdichte Stahltüren mit Gummidichtung werden in den Wänden der oberen Decks angebracht.







2. Stipendiatentreffen der Paul-Reusch-Jugendstiftung

Am 5. und 6. Oktober trafen sich auf der Deutschen Werft Stipendiaten der Paul-Reusch-Jugendstiftung. Der Sinn dieses Treffens war, in persönlichen Begegnungen menschliche Kontakte herzustellen oder zu vertiefen und im freien Meinungs austausch dazu beizutragen, daß dieses großzügige Förderungswerk für die Studierenden in der zweckentsprechendsten Weise seine Aufgabe erfüllt. Daß die Deutsche Werft als gastgebendes Unternehmen für dieses Treffen gewählt wurde, entsprach nicht einem speziellen Vorzug, sondern war nur ein Glied in der Kette periodisch wiederkehrender Veranstaltungen ähnlicher Art, die über die genannten Ziele hinaus die Aufgabe erfüllen möchten, nach und nach möglichst viele Konzernfirmen dem sich auf Hoch- und Fachschulen heranbildenden Nachwuchs vorzustellen.

Das erste Stipendiatentreffen hatte in Oberhausen stattgefunden. Die Deutsche Werft ist nun das zweite gastgebende Unternehmen; andere Konzernfirmen werden folgen. Dr. Knappertsbusch hob in seinen Grußworten besonders hervor, daß wir diese Einladung keineswegs als lästige Gastgeberpflicht empfinden, sondern uns der Wichtigkeit und der Bedeutung dieser Aufgabe wohl bewußt sind. Die Ausbildung eines Nachwuchses, der einmal in führende Positionen aufrücken soll, ist eine lebenswichtige Sache. Die Anforderungen, die an das Können der führenden Kräfte gestellt werden, wachsen beständig und sind ohne das Instrumentarium von Computern und Erkenntnissen der Betriebswirtschaft und der Technik nicht mehr zu leisten.

Im übrigen, so betonte Herr Dr. Knappertsbusch, komme es wesentlich darauf an, daß der Mann, dem eine verantwortungsvolle Aufgabe übertragen worden ist, neben seinem fachlichen Können die nötigen menschlichen Voraussetzungen mitbringt. In einer guten Teamarbeit liegt eine der Wurzeln des Erfolges. Und den Geist einer guten Teamarbeit zu pflegen, dazu mögen die Begegnungen bei den einzelnen Konzernfirmen wesentlich beitragen.

Herr Direktor Dr. Frank aus Oberhausen, der Betreuer der Stiftung, umriß noch näher die Ziele, die man sich bei der Einrichtung der Stipendiatentreffen gesteckt hatte. Die Zielsetzung ist eine dreifache:

1) In dem Treffen soll die Paul-Reusch-Jugendstiftung Gestalt annehmen als Repräsentation des GHH-Konzerns. Dem Stipendiaten soll Einblick gewährt werden in die dynamische Wirklichkeit des Konzerns, das heißt: hautnahe Information über den Unternehmensverbund, über den Teil der industriellen Arbeitswelt, der ihren Namen trägt und der später einmal das Element sein wird, in dem sich die Stipendiaten zu entfalten und zu bewähren haben werden.

2) In dem Treffen soll die Stiftung Gestalt annehmen als eine Gemeinschaft der von ihr geförderten Studierenden. Persönliche Kenntnis der aus allen Teilen Deutschlands kommenden Studenten im Interesse einer künftigen Zusammenarbeit im GHH-Konzern.

3) Schließlich soll die Stiftung Gestalt annehmen als eine Institution, die ihre Maßnahmen nicht am grünen Tisch be-

schließt, die nicht mit dynamischen Scheuklappen versehen stur bestimmte Ziele zu verwirklichen trachtet, sondern in dem Sinne tätig ist, daß dem Stipendiaten der Stiftung erlaubt ist, durch vernünftige Ratschläge mitzuwirken an der Festlegung des Kurses, den die Stiftung steuert oder steuern soll; also Beratung der Stiftung durch die Stipendiaten im Hinblick auf eine bestmögliche Gestaltung der von der Stiftung durchgeführten Förderungsmaßnahmen.

Damit hatte Herr Dr. Frank die Zielsetzung der Begegnung umrissen, deren Wert davon abhinge, welchen Beitrag jeder einzelne Teilnehmer zu leisten bereit wäre. Das Herzstück jener Stunden geistigen Austauschs sollten die Meinung der Stipendiaten zu aktuellen Themen bilden, die die Studienförderung betreffen. Man setzte sich themenweise gegliedert zu Gesprächsgruppen zusammen, und von jeder Gruppe hatte ein Sprecher die Quintessenz der Diskussion in einem Kurzreferat vorzutragen. Wir wollen ein paar Beispiele wiedergeben, da diese Fragen für manchen von uns — wenn nicht heute, so vielleicht morgen — für unsere eigenen Kinder von Bedeutung sind und damit ein allgemeines Interesse haben weit über den Kreis der Teilnehmer an diesem Treffen hinaus. Das erste Referat befaßte sich mit den Themen „Grenzen und Möglichkeiten der öffentlichen Studienförderung“. Es gibt gegenwärtig 280 Förderungseinrichtungen in der Bundesrepublik, davon 62 staatliche. Die umfangreichste ist das Honnefer Modell. Der Aufwand dieser Förderungseinrichtung ist sehr

groß; allein im Jahre 1964 wurden 76 Millionen DM aufgewendet. Die Gesamtleistung dieser Förderungseinrichtung beträgt bis heute rund eine halbe Milliarde DM. 17 bis 19 Prozent aller Studenten werden heute gefördert.

Um eine Förderung zu erhalten, müssen vor allem zwei Voraussetzungen erfüllt sein: die Bedürftigkeit und die Eignung. Die erste richtet sich nach dem Einkommen der Eltern bzw. bei verheirateten Studenten auch der Ehefrau. Die zweite Voraussetzung verlangt mindestens durchschnittliche Studienergebnisse. Diese klar umrissenen Punkte bereiten in der praktischen Durchführung indessen ziemliche Kopfschmerzen, und da setzten auch die kritischen Anregungen an, wie etwa die, daß für die verheirateten Studenten nicht genug getan würde, daß für die Gruppe der mittleren Beamten die Förderungsbestimmungen zu ungünstig lägen, daß die Förderungsbeträge nicht kostendeckend und die Anträge von unerträglicher Umständlichkeit seien. Es wurde mit überzeugender Logik dargelegt, daß höhere Förderbeträge den Stiftungen selbst nur nützen könnten, denn wenn man als Student in den Semesterferien nicht arbeiten müßte, um Geld zu verdienen, könnte man mit seinem Studium schneller fertig werden, und dadurch würde die Stiftung Geld sparen und mehr Studenten könnten gefördert werden.

Es wurde aber keineswegs nur vom Geld gesprochen, sondern auch von der ideellen Bindung an die Stiftergesellschaft, und zwar in dem Sinne, daß diese im allgemeinen keine Befürchtungen haben müsse bezüglich eines späteren „Abspringens“, da die meisten Stipendiaten bereits eine Bindung an eines der Konzernwerke haben, bevor sie mit dem Studium beginnen.

Ein anderes Referat befaßte sich mit dem Problem Studienreform, Straffung des Studiums, — heute bei den überfüllten Universitäten ein sehr dringendes Problem. Es ist natürlich schwer, die Gegebenheiten aller Fachrichtungen auf einen Nenner zu bringen. Aber der Bericht über die dieses Thema behandelnde Gruppendiskussion ließ erkennen, daß man sich ernsthafte Gedanken machte über grundsätzliche Verbesserungen, die für alle gelten könnten. Es wurden Vorschläge erörtert wie der einer umfassenden Information über das Studium am Beginn des ersten Semesters, die Notwendigkeit eines verbindlichen Stoffplans, es wurde die Möglichkeit einer Leistungskontrolle schon in den ersten Semestern und nicht erst bei den obligaten Zwischenprüfungen erörtert. Wenn ein numerus clausus notwendig sein sollte, dann nicht bei der Aufnahme, sondern durch Leistungsnachweis. Langfristig sei eine Kapazitätsausweitung der Universitäten unerläßlich; aber Neugründungen seien wichtiger als Mammutuniversitäten mit unüberseh-



barem Massenbetrieb. Ein wichtiges Ziel einer Studienreform sei die Verkürzung des Studiums durch eine Komprimierung des Stoffplans nach den Erfordernissen des heutigen Industriestaates. Wichtiger als die traditionsgebundene Hochschulbildung sei die Ermöglichung eines Aufbaustudiums nach der Absolvierung des Fachstudiums. Bei der hohen Semesterzahl, die man heute im allgemeinen braucht, ist das jedoch noch kaum realisierbar.

Dann wurde über die studentische Selbstverwaltung gesprochen, über die Aufgabe, die sie erfüllt, über die Anforderungen, die sie an die Studierenden stellt und darüber, wie sich die Stiftung zu dieser Belastung stellt, da sie ja zwangsläufig eine Verlängerung des Studiums zur Folge hat, gerade wenn die betreffenden Studenten ihre Aufgabe im ASTA ernst nehmen. Um diesen letzten Punkt vorwegzunehmen: er wurde rückhaltlos gutgeheißen, wofür alle Anwesenden spontan ihre Anerkennung zum Ausdruck brachten.

Dr. Frank begründete die Zustimmung damit, daß der Zeitverlust — den er lieber „Verdrängung“ statt „Verlust“ nennen wollte — durch mancherlei Gewinn an Erfahrung und Persönlichkeitsentfaltung reichlich kompensiert würde. Es versteht sich von selbst, daß nur von ernsthafter Arbeit gesprochen wurde und nicht von einem „Freibrief für eine etwas verdeckte Art, sein Studium zu verlängern“. Die Tätigkeit der studentischen Selbstverwaltung ist recht vielseitig und wirft schon viele Probleme auf, die später das berufliche Leben aufgibt. Sie erstrecken sich vor allem auf verwaltungstechnischen, sozialen und kulturellen Bereich. Auch der politische Sektor wurde natürlich angesprochen, — aus gegebenem Anlaß. Es wurde betont, daß man keine Parteipolitik betriebe, wohl aber sich durch Vorträge, Filme u. dgl. mehr politisch zu bilden trachte. Bei Demonstrationen sei zu unterscheiden zwischen solchen des Studentenparlaments und Aktionen politischer Hochschulgruppen. Außerordentlich wichtig und vielfach schon fruchtbringend sei die Mithilfe an der Studiengestaltung. Sie reicht von aufklärender Studienberatung bis zur Mitgestaltung von Lehrplänen.

In einem weiteren Referat wurde die Frage einer sinnvollen Nutzung der Semesterferien angeschnitten und dabei die überbetriebliche Aufgabe hervorgehoben, die die Konzernwerke dabei erfüllen, wenn Stipendiaten in den Ferien bei ihnen arbeiten. Sodann wurde die Notwendigkeit einer Weiterbildung im In- und Ausland nach dem Studium betont und angedeutet, welche Möglichkeiten dazu in der Praxis bestünden. Inner- und außerbetriebliche Informationslehrgänge, Kontaktstudium später während der Berufszeit, um auf dem laufenden zu bleiben, — die berechtigte Forderung, daß

das berufliche Leben der Akademiker von morgen ein ununterbrochenes Lernen sein müsse, wird ja heute schon allerorten laut. Der nutzbringende Umgang mit den Rechenknecchten unserer Zeit, den Computern, ist nur ein Beispiel von vielen; die Beherrschung von ein oder zwei Fremdsprachen ein anderes. Es ist nicht der Sinn dieser Zusammenfassung, alles, was in dieser Begegnung zur Sprache kam, Punkt für Punkt zu wiederholen. Die eben zitierten Ausschnitte mögen genügen, um zu zeigen, in welchem Geiste die Veranstaltung verlief. Niemand hat sich vor ernstgemeinter Kritik gescheut, doch stets war sie überstrahlt von aufbauenden Vorschlägen für sachliche Verbesserungen.

Nach diesen Aussprachen zeichnete Direktor Kühl ein Bild von dem geschichtlichen Werdegang der Deutschen Werft, die im kommenden Jahr ihr 50jähriges Bestehen feiern wird. Aus diesem Anlaß werden wir noch des öfteren auf dieses Thema zu sprechen kommen, so daß wir an dieser Stelle auf eine Wiedergabe von Herrn Kühls Vortrag verzichten dürfen.

Diente dieser erste Tag des Treffens — einschließlich eines geselligen Abends im Haus des Sports — in erster Linie dem Gespräch miteinander, war der zweite Tag in erster Linie dem eingangs erwähnten Ziel gewidmet, das gastgebende Unternehmen kennenzulernen und damit das Verständnis für seine spezifische Stellung im Konzernverbund sowie darüber hinaus in der deutschen Wirtschaft zu wecken und zu fördern. Dafür konnte es keinen geeigneteren Interpreten geben als Herrn Dr.-Ing. Paul Voltz selbst, der die Geschichte dieses Unternehmens verantwortlich leitet. Ich will versuchen, die wesentlichen Grundzüge seiner freien Rede zu umreißen, die kurz und doch umfassend die problematische Situation aufzeigte, in der sich die Werftindustrie heute befindet.

Dr. Voltz kennzeichnete zunächst den Charakter eines Werftbetriebes als einer typischen Großmontage-Industrie. Nur 30 bis 40 Prozent bringt eine Schiffswerft an wertsteigernder Eigenleistung auf, während der weitaus größere Anteil von 60 bis 70 Prozent auf die Zuliefererindustrie entfällt. Der Einkauf über die Zuliefererindustrie ist außerordentlich weit gestreut und reicht von Schiffsblechen bis zu Motoren und Turbinen, von Profilen und Schmiedestücken bis zu Anker, Ketten und Decksmaschinen. Die Schiffsausrüstung — speziell von Fahrgastschiffen — reicht weit darüber hinaus bis in alle Bereiche der Technik, des Haushalts und der Wohnkultur. Um nur ein Teilgebiet zu nennen: die Elektroindustrie liefert Lichtmaschinen, Anlagen der elektronischen Datenverarbeitung, komplette Küchen, Wasch- und Bäckereimaschinen, Funkanlagen, Fernsehgeräte und unzähliges anderes mehr.

Ähnliches gilt für die Holz- und kunststoffverarbeitende Industrie sowie für andere Industriezweige. Das Verhältnis der Arbeitsplätze Werft : Zuliefererindustrie ist etwa 1 : 5. Das besagt, daß auf die 80 000 Arbeitsplätze der deutschen Werftindustrie etwa 400 000 Arbeitsplätze entfallen, die über das ganze Land verstreut sind, größtenteils im Binnenlande liegen. Diese Relation kennzeichnet die Bedeutung der Werftindustrie für die Gesamtwirtschaft der Bundesrepublik. Der Umsatz der Werftindustrie beträgt rund 3 Milliarden DM jährlich. Als weiteres besonderes Charakteristikum der Werftindustrie hob Herr Dr. Voltz hervor, daß keine andere Industrie so sehr den schwankenden Einflüssen des Weltmarktes preisgegeben sei wie die Werftindustrie.

Mehr als 60 Prozent aller Schiffsneubauten sind Auslandsaufträge. Das Besondere beim Export von Schiffen ist, daß, von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen, Schiffe (mit allem was drauf ist) zollfrei überall hingeliefert werden können. Es gibt nur wenige Staaten, die ihre eigene Schiffbauindustrie durch Einfuhrzölle schützen. Dadurch ist die Werftindustrie in weit höherem Maße der internationalen Konkurrenz ausgesetzt als andere Exportindustrien, wie etwa die Automobilindustrie. Der Preis allein entscheidet; denn man darf heute voraussetzen, daß die Qualität der Ausführung in allen Ländern das gleiche Niveau erreicht hat. Nach wie vor bestimmt der Reeder maßgeblich die Ausführung des Schiffes und er wird seine Wünsche in Deutschland so gut erfüllt bekommen wie in England oder Japan. Die wesentlichen Faktoren für den Bedarf an Schiffen sind die Entwicklung des Seeverkehrs und die Frachtraten. Je nach der vorhandenen Schiffbaukapazität in aller Welt pendelt sich der Preis der Schiffe nach internationalen Maßstäben ein.

Der Bedarf an Schiffsraum ist die konjunkturelle Grundlage der Schiffbauindustrie. Konjunkturbedingte Schwankungen kommen vom Markt her auf die Werften zu; sie finden ihren Niederschlag in den Preisen. In Zeiten erhöhten Bedarfs konnten die Werften gute Preise erzielen, die zum Teil weit über dem Kostenpreis lagen. Demgegenüber steht die verfügbare Kapazität der Werften; sie ist die strukturelle Basis dieser Industrie. Strukturelle Schwierigkeiten kommen aus der Industrie selbst, in erster Linie durch Kapazitätserweiterungen in Zeiten erhöhten Bedarfs, die in Perioden schwächerer Konjunktur erheblich mehr Schiffe zu bauen gestatten als der Markt aufnehmen kann. In einer solchen Periode befinden wir uns schon seit geraumer Zeit, etwa seit dem Ende der fünfziger Jahre.

Für uns ist das große Problem der Gegenwart, wie wir mit dieser Situation fertig werden, die nach der Hochkonjunktur der Zeit um die erste Suez-



Krise vor allem durch die Konkurrenz Japans entstanden ist. Es ist ein Kampf um Zahlungsbedingungen und Preise, der gegen die japanischen Bedingungen nur dann zu bestehen ist, wenn auch in den europäischen Ländern eine planmäßige Subventionspolitik aufgebaut wird.

Was können die deutschen Werften aus eigener Kraft tun, um den Existenzkampf zu bestehen und was erwartet die Werftindustrie von der Bundesregierung?

Es läßt sich nicht leugnen, daß das Neubaugeschäft in vielen Fällen ein Verlustgeschäft ist, auf das die Großwerften nicht verzichten können, wenn sie nicht ihr eigenes Todesurteil sprechen wollen, das jedoch finanziell ausgeglichen werden muß durch intensive Betätigung auf Gebieten, die Gewinn versprechen. Ein gewissermaßen stabilisierender Zweig ist zum Beispiel das Reparaturgeschäft, das ganz rund gerechnet 30 Prozent des Umsatzes der Deutschen Werft ausmacht. 700 bis 800 Schiffe kommen durchschnittlich im Jahr an die Werft zur Ausführung von Reparaturarbeiten.

Die Herstellung von Spezialerzeugnissen für die Seeschifffahrt ist ein anderes wichtiges Gebiet. Sowohl japanische Supertanker als auch italienische Fahrgastschiffe fahren mit Sonderfabrikaten der Deutschen Werft, wie Stevenrohrabdichtungen, Entölnern und

dergleichen mehr. Schiffbaufremden Fertigungen dagegen widmen wir uns nur in geringem Umfang.

Über ein sinnvolles Fertigungsprogramm hinaus zwingt das heutige Wirtschaftsleben zu Zusammenschlüssen von Unternehmen, um eine rationelle Arbeitsteilung zu erreichen und Doppelinvestitionen zu vermeiden. Die Deutsche Werft hat 1966 mit den Howaldtswerken in Kiel und Hamburg eine Vereinbarung zu einer engen wirtschaftlichen Zusammenarbeit abgeschlossen, die eine Verschmelzung dieser drei Werften zu einem Großunternehmen zum Ziel hat. Die Verwirklichung dieses Zieles ist für das kommende Jahr in Aussicht genommen. So viel über das, was die Unternehmen aus eigener Kraft tun können. Aber das allein reicht nicht hin, um Wettbewerbsverzerrungen auszugleichen, die auf dem internationalen Markt noch bestehen. Die Schiffbauindustrie muß von der Bundesregierung Unterstützung für langfristige Finanzierungsprogramme fordern, die den heute üblichen internationalen Bedingungen angeglichen sind.

Nachdem Dr. Voltz den Gästen die gegenwärtige Situation im Schiffbau vor Augen geführt hatte, gab ihnen eine Werftführung Gelegenheit, die technischen Einrichtungen der DW aus eigener Anschauung kennenzulernen. Der Bau des Passagierschiffes „Hamburg“, die letzten Arbeiten an dem zum Ab-

lauf bereiten Kühlschiff für Sloman, einige in der Ausrüstung liegende und etliche zu überholende Schiffe in den Docks gaben einen Querschnitt durch unsere Arbeit. In einer sich an diese Besichtigung anschließenden Fragestunde wurden die gewonnenen Eindrücke vertieft und gefestigt. Die Stipendiaten fragten, Fachleute der Deutschen Werft antworteten. Diese Fragestunde war in mehrfacher Hinsicht aufschlußreich. Sie zeugte von regem Interesse und großer Aufgeschlossenheit und bewies, wie auch noch in der Ausbildung begriffene Menschen oft den Kern schwieriger Probleme bereits zu erkennen in der Lage sind. Sie zeigte aber auch, wie wichtig es ist, daß man nicht nur auf seinem engsten Fachgebiet zu Hause ist, sondern technisch-wirtschaftliche Zusammenhänge begreift und daß heute mehr denn je den Technikern die kaufmännisch-wirtschaftlichen Probleme vertraut sein müssen und vor allem umgekehrt. Das ist eine ganz elementare, unumgängliche Forderung des technischen Zeitalters.

Die anschließende Elbe- und Hafendrundfahrt mit einem zünftigen Schlag Labskaus aus der Kombüse war ein schöner Ausklang des Hamburger Treffens, das so inhaltsreich war, daß man kaum glauben mochte, daß es noch nicht einmal zwei Tage währte.

Claviez

I. Die Schiffbautechnische Gesellschaft tagte in Hamburg

Wie alljährlich um die gleiche Zeit trafen sich auch in diesem Jahr Ende November auf der Tagung der Schiffbautechnischen Gesellschaft die Schiffbauer des In- und Auslandes zu Vorträgen und Gedankenaustausch über aktuelle Probleme der Schiffbautechnik. Die deutschen Werften waren vertreten, die Reedereien, die Hochschulen, die Marine, Gäste aus Großbritannien, den skandinavischen Ländern, Holland und Belgien, Frankreich, Italien, den USA und etlichen anderen Ländern waren gekommen, – die Ostzone fehlte.

Die Teilnahme war in diesem Jahr noch reger als sonst, und die Tagung verdiente es auch. Einmal wegen des exquisiten Festvortrags von Professor Dr. med. Fromm über das Thema „Medizin und Technik“, mit dem er in schöner Weise die geistige Haltung der ganzen Veranstaltung deutlich machte, indem er mit seinem Vortrag über den Rahmen engbegrenzter Fachgespräche hinaus auf einen neuen Humanismus hinielte, zum anderen in ganz besonderem Maße deshalb, weil auch auf dem rein fachlichen Gebiet durch die aktive Mitwirkung von Reedereivertretern ein Gespräch in Gang kam, das mehr war als ein Monolog der Techniker.

Das Programm der Fachvorträge hatte eine große Spannweite und reichte von Betrachtungen zu den Rückschlägen beim U-Bootsbau, über sehr theoretische Abhandlungen – wie etwa die Ergebnisse zu dem Komplex Widerstand und Propulsion von Dr. Chirila (dem wir auch an dieser Stelle zum Doktorhut herzlich gratulieren), – bis zum Schiffsentwurf mittels Elektronenrechnern, arbeitsphysiologischen Fragen und sehr speziellen Themen der Maschinenkonstruktion. Doch von ganz besonderem Interesse waren jene Vorträge und Diskussionen, in denen sich die Wechselbeziehungen zwischen Reederei und Werft spiegelten. Herr Zoepffel sprach über das Thema „Die Reederei aus der Sicht des Ingenieurs“, Herr Dr. Binder über „Einfluß von Reeder- und Verladerefordernissen auf den Schiffsneubau“. Da es nicht möglich ist, der Fülle des Gebotenen durch eine summarische Übersicht auch nur annähernd gerecht zu werden, sei anhand eines herausgegriffenen Beispiels ein Eindruck von der Tagung vermittelt.

Besonderes Interesse verdiente beispielsweise der Vortrag von Dr. Binder, in welchem dargelegt wurde, welche reedereifremden Einflüsse die Wahl eines Schiffstyps mitbestimmen, denn auf den Werften sind wir ja leicht geneigt zu glauben, daß technische Anforderungen allein die Wahl schon ziemlich eindeutig entscheiden. Aber das ist in praxi viel komplizierter. Am Anfang der Überlegungen des Reeders steht allgemein die Investitionsüberlegung. Die wird weitgehend bestimmt durch die deutsche Steuergesetzgebung, die als theoretische Lebensdauer eines Schiffes vierzehn Jahre annimmt. Innerhalb dieser Frist darf ein Schiff in der Steuerbilanz abgeschrieben werden. Nun veraltet ein Schiff heute tatsächlich oft schneller, d. h. sein Marktwert sinkt unter den durch Abschreibung erreichten Buchwert. Andererseits ist kaum ein Reeder in der Lage, in vierzehn Jahren sein Schiff aus Eigenertträgen desselben zurück zu verdienen. Dazu braucht man etwa zwanzig Jahre, und dann erst beginnt ein Schiff, genug Kapital zu erwirtschaften für einen Nachbau oder ein Ersatzobjekt, das, entsprechend den Erfordernissen der Zeit, meistens sehr viel teurer wird. Hieraus ergeben sich schon erste Vorentscheidungen. Keine allzu spezialisierten Schiffstypen, die diesen Zeitraum nicht erfolgreich überdauern können!

Dann die Finanzierungs- und Bilanzierungsüberlegungen: Die Schifffahrt unter deutscher Flagge (und sicher nicht nur unter dieser) ist nur mit Hilfe besonders zinsgünstiger

Fremdfinanzierungen möglich. Die Abschreibungsfreiheit bei Bestellung ist begrenzt. Dadurch wird das Investitionsvolumen vorbestimmt. So kommt es, daß meistens erst nach solchen Vorentscheidungen die eigentliche betriebliche Überlegung nach Einsatz und Verwendung eines projektierten Neubaus kommt.

Dr. Binder definierte darauf die verschiedenen Reedereitypen, um zu zeigen, daß die Antwort auf die Frage nach dem „richtigen Schiffstyp“ von zahlreichen Faktoren abhängt. Folgende Reedereitypen wurden unterschieden:

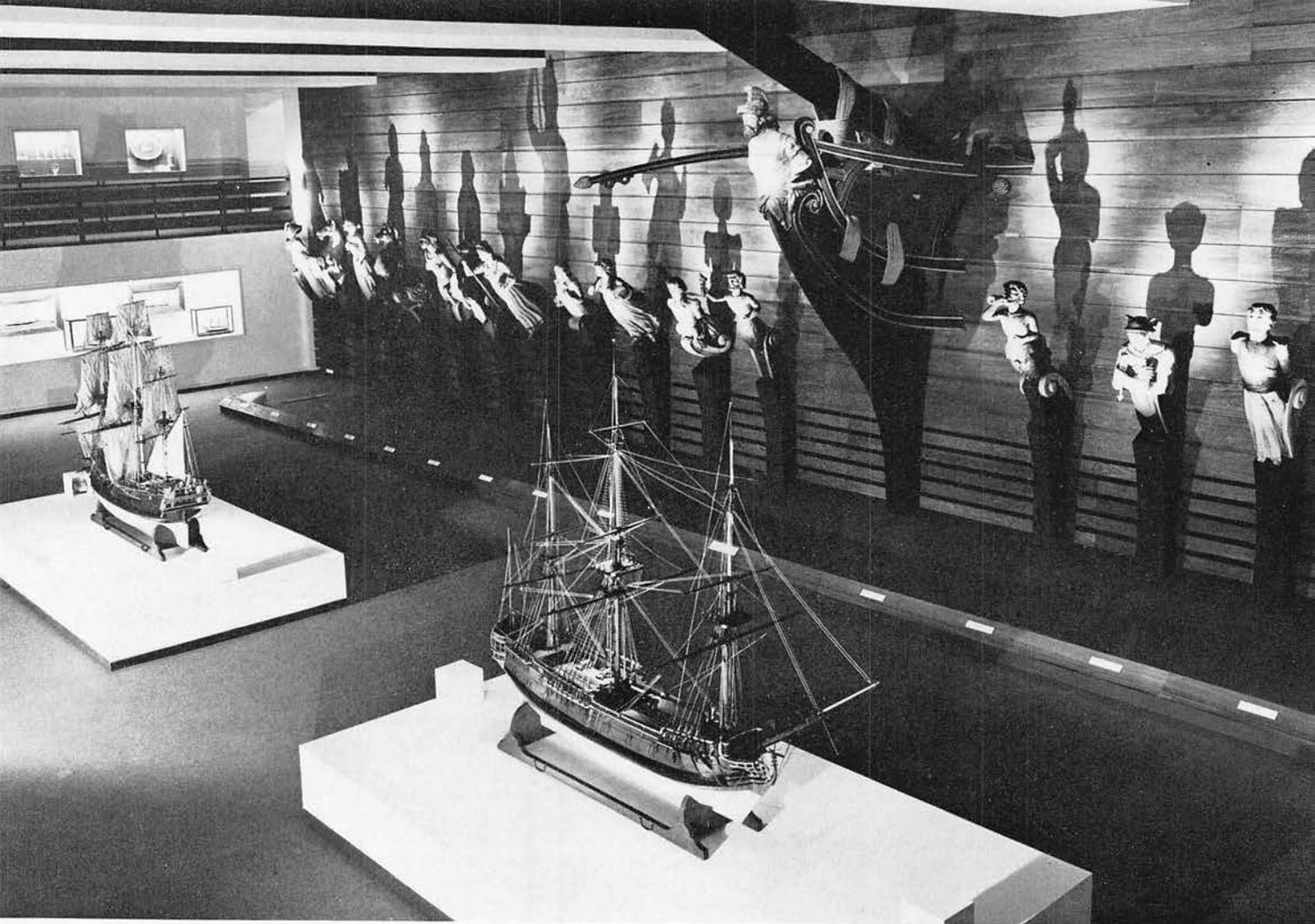
Kontraktreedereien,
Linienreedereien,
Trampreedereien.

Bei der ersten Gruppe können die technischen Erfordernisse ziemlich klar analysiert werden. (Tankerreedereien, Erzerschiff- und solche Reedereien, die mit einem oder mehreren Verladern für einen erheblichen Zeitraum Verträge für einen bestimmten Ladungstransport abgeschlossen haben, wie z. B. Autos, Papier usw.)

Dem Linienreeder ist unter günstigen Umständen eine ziemlich weitgehende Analyse des besten Schiffstyps hinsichtlich der zu befördernden Ladung möglich; doch kaum jemals eine für die ganze Lebenszeit des Schiffes gültige. Einfluß haben geographische Bedingungen (Fahrstrecke, Anzahl der Häfen sowie Liegezeiten und -kosten in denselben), Transportbedingungen (durchschnittliche Ladungsmenge und -wert pro Rundreise, Staufaktor der Ladung usw.) und Verladungsbedingungen (durchschnittliche sowie größtes bzw. kleinstes Stückgewicht pro Ladungseinheit, Größe der Buchungspartien usw.).

Sind die geographischen Bedingungen noch einigermaßen konstant, ändern sich die anderen Faktoren ziemlich schnell, und wie rasch sich selbst Größen ändern, die das grundsätzliche Schiffskonzept eines Linienreeders prägen, lehrt die Erfahrung der jüngsten Zeit. Als Beispiele führte Dr. Binder den totalen Ausfall der Zuckerverschiffung von Kuba nach Europa als Folge von Castros Machtergreifung an sowie die Eröffnung des St. Lorenz-Seeweges.

Bei der Definition des Trampreeders gilt es heute etwas anders zu verfahren als bisher. Allgemein versteht man unter Trampern Schiffe, die nicht in der Linienfahrt eingesetzt sind (wozu man folglich auch die Schiffe der Kontraktreeder zählen müßte), während andererseits das Linienschiff, das ein Trampreeder von Fall zu Fall kurzfristig für den Spitzenbedarf an eine Linie verchartert, nicht dazu zählen würde. Eine zweckmäßigere Definition des Trampschiffes wäre: Ein Schiff, das vom Reeder ohne eine bestimmte Beschäftigungsaussicht gebaut und nach Bedarf eingesetzt wird in vielerlei Fahrtgebieten, in der Linien-, Kontrakt- oder Gelegenheitsfahrt. Das kann dem Typ nach ein Massengutfrachter sein, ein Linienschiff, ein Allroundschiff oder auch ein Spezialschiff, wenn es vom Reeder aus der Überzeugung nach einem Zusatzbedarf gebaut wurde. Es soll hier auf Folgerungen hinsichtlich optimaler Größe und Bauart für Schiffe der verschiedenen Verwendungszwecke verzichtet werden. Sie ändern sich beständig, und das Fingerspitzengefühl eines Reeders muß erspüren, was morgen richtig sein wird; denn wer heute ein bestimmtes Schiff haben will, kann es ja nicht von der Stange kaufen, sondern muß mit ein bis zwei Jahre Lieferzeit rechnen. Das Fingerspitzengefühl unserer Zeit heißt: richtiges Umgehen mit dem Computer. Diese Erfahrung lief wie ein roter Faden durch sämtliche Vorträge der diesjährigen Tagung der Schiffbautechnischen Gesellschaft.



II. Das Altonaer Museum eröffnete eine neue Abteilung

Im Rahmen der Internationalen Museumswoche wurde im Altonaer Museum eine neue Abteilung eröffnet: „Schiff und Kunst“. Der Einladung des Hausherrn, Professor Dr. G. Wietek, zur feierlichen Eröffnung, die Senator G. Kramer als Präses der Hamburgischen Kulturbehörde am 5. Oktober vornahm, folgten der Erste Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg, Prof. Dr. Weichmann, und

viele prominente Hamburger Schiffsfreunde. Sie dokumentierten damit, daß in Hamburg nicht nur die geschäftige Gegenwart, sondern auch das Interesse an Werten der Vergangenheit lebendig ist. Dies gilt wohl für den maritimen Bereich in besonders hohem Maße. Jedenfalls reicht hier die Skala von echtem Wissensdurst über romantische Verklärung bis zur grotesken Überbewertung durch Amateure, wie dies beispielsweise jüngst die durch die Presse angeheizte Auktion bei Dörling zeigte. Das Museum will einfach bewahren, was, gleich auf welchem Gebiet, vom Leben der Vergangenheit geprägt wurde. Wertvolles liegt neben scheinbar Belanglosem, wichtig sind da andere Maßstäbe, – welche Wohltat, daß es noch Stätten gibt, wo nicht überall Preisschilder einem den Appetit verderben.

In die neue Abteilung locken vor allem einige Dutzend blonder und exotischer Schönheiten aus Holz, hübsch bunt bemalt, mit kostbaren Kleidern oder nur mit einem Lendenschurz angetan, je nachdem welchem Schiff die Maid einst als guter Geist diente. Galionsfiguren, die, herausgelöst aus ihrer einstigen Welt, heute jenen Teil der Seefahrt von ehedem wiedererstehen lassen, der der angenehmere war. Eine Oberbramrah, von der die Männer am Kap Hoorn den Schnee zusammenkratzten, um ungesalzenes Kaffeewasser zu haben, oder eine verfaulte Schiffsplanke mit zentimeterdicker Muschelschicht, das fehlt in den Mu-



„Jonas“. Eine Seemannsarbeit aus Original Hai und Holz. 1. Hälfte 17. Jh.



Blick in die neueröffnete Abteilung „Schiff und Kunst“. In der Mitte an der Wand ein Nachbau eines alten Galions (nach Chapman, Architektura Navalis).

sehen. Das berühmte klassische Wort „ernst ist das Leben, heiter die Kunst“, das von den Künstlern der Gegenwart so heftig angegriffen wird, hier hat es seine volle Gültigkeit. Ohne alle Frage ist die Benennung „Schiff und Kunst“ reichlich anspruchsvoll; doch wenn man die Sache richtig zu nehmen weiß und in diesem Zusammenhang unter Kunst fröhliche und phantasievolle Gestaltungskraft einfacher, ganz auf sich selbst gestellter Menschen versteht, hat die Bezeichnung Kunst für diese Dinge nicht weniger Berechtigung als für so manches, was heute unter diesem Namen läuft. Man möge bedenken, daß Volkskunst und Pop-Art dem Begriffe nach das gleiche sind. Über den jeweiligen inneren Wert als einer Sache, auf die man nicht verzichten möchte, mag sich jeder seine eigenen Gedanken machen.

Die Galionsfiguren sind nur ein Teil des Gutes, das die neueröffnete Abteilung des Altonaer Museums birgt. Kostbare Modelle, naive und dabei so charaktervolle „Kapitänsbilder“, Schiffsdarstellungen auf Gläsern, Silbertellern, Kacheln und dergleichen mehr schmücken die Vitrinen und laden den Betrachter ein, sich in eine verklungene Zeit zu versenken.

Das Altonaer Museum war im Kriege schwer getroffen worden. Es ist eine Freude, das Haus in seinem heutigen Zustand zu betreten. Mit der Eröffnung der neuen Abteilung tritt das Museum in die abschließende Phase seines Wiederaufbaus ein. Der neue Raum ist durch die Überbauung des Innenhofes hinzugewonnen worden. Die Raumhöhe, die Holztäfelung sowie die geschickt angeordneten Objektbeleuchtungen machen den Raum über alle in ihm enthaltenen Sehenswürdigkeiten hinaus inmitten großstädtischem Getriebe zu einem sympathischen Ort der Entspannung.

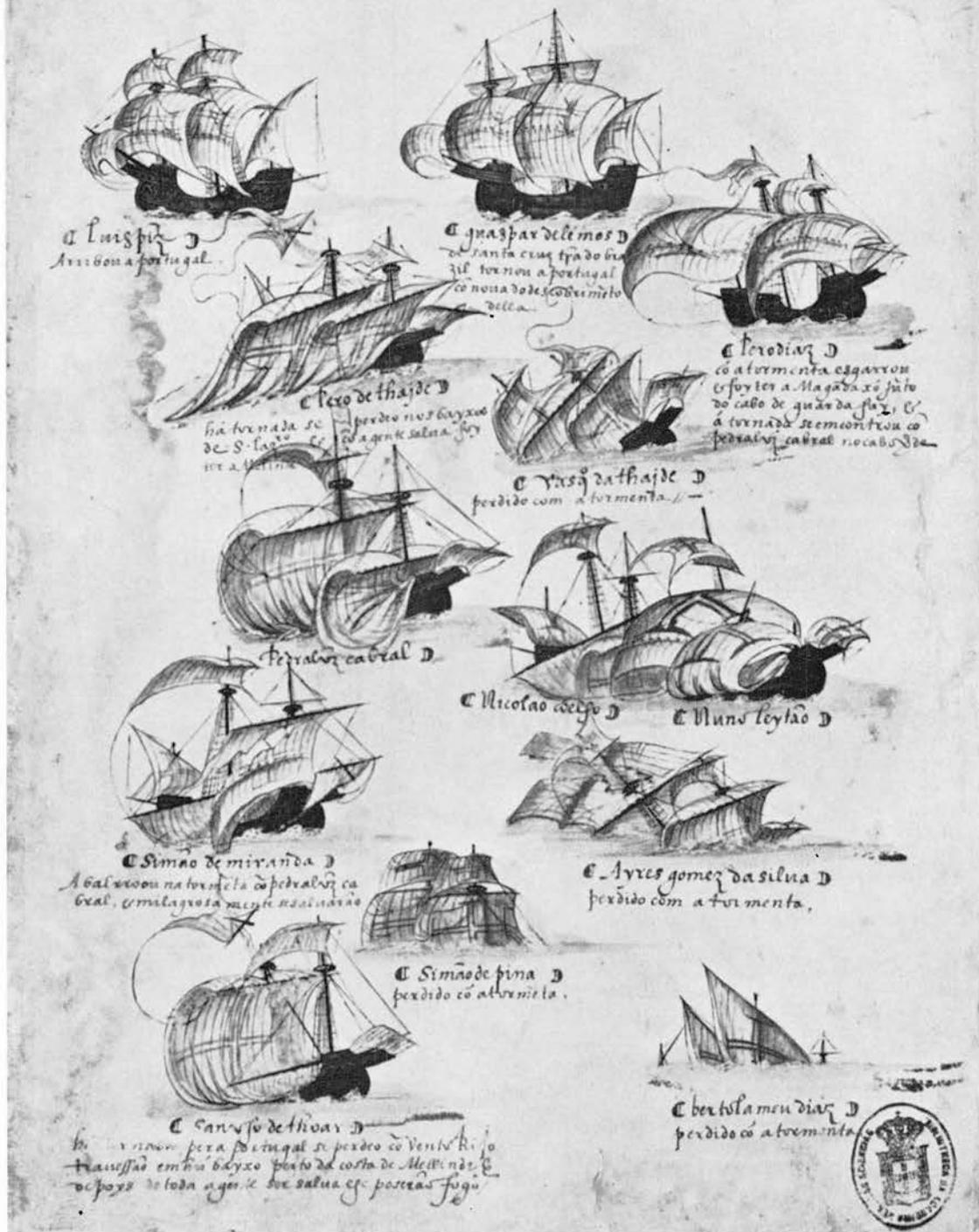


Glaspokal mit Darstellung einer Fregatte. (Aus Hessen, Mitte 18. Jh.)



Englisches Steinguttablett mit der Dampffregatte „Duke of Wellington“ (Anfang 19. Jh.).

No Anno de 1580
 D. Pedro Pedralves cabral peza a pida e a. de marco por Capitão mór de treze Vellas, Naos, Navios,
 e Armasellas, das quaes com hui temporal hijs que eperdu na trauessa do Brazil peza ho caso de
 bo. No perança. se perderão quatro. e de todas, estes erão os Capitães



III. Bei Delius und Clasing erschien das Buch „Der Segelschiffe große Zeit“

Es gibt unzählige Bücher über die Schifffahrt, auch über Segelschiffe. Wenn wir dennoch das Erscheinen des Buches „Der Segelschiffe große Zeit“ ein Ereignis nennen, das jeden Schifffahrtsfreund interessieren wird, so muß schon eine besondere Leistung vorliegen. Das Besondere dieser Leistung liegt in Fülle und Beschrän-

kung zugleich. Man kann in unserer spezialisierten Zeit globale Zusammenfassungen solcher Art wie „Vom Einbaum zum Atomschiff“ nicht mehr gut vertragen wenn man sich für ein Gebiet wirklich interessiert. Man möchte es etwas genauer wissen, und zwar nicht von Journalisten, die immer von „den Gelehrten“ reden, als wüßten

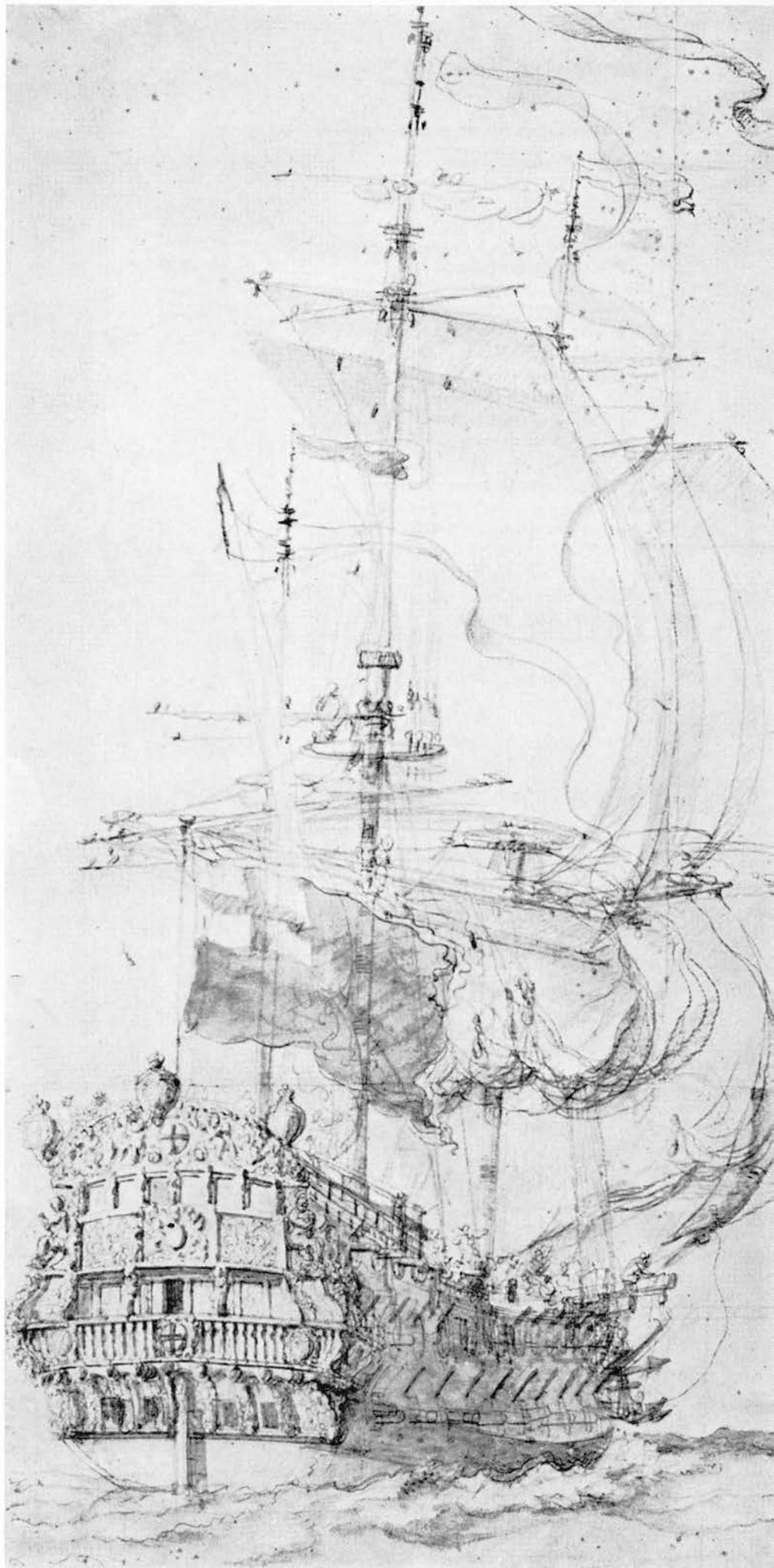
◀ Eine Seite des „Livro dos Armados“ (Lissabon, Akad. d. Wiss.) angefertigt nach dem Bericht, den Cabral 1500 von Brasilien aus an den König von Portugal schickte.

Skizze des britischen 46-Kanonen-Schiffes „Mordaunt“ von Willem van de Velde d. Ä. (1611–93), einem der besten Marinemaler die es gab. ▶

diese es nicht so genau, sondern man wünscht mit Recht, von den Fachleuten direkt informiert zu werden. Diese Forderungen erfüllt das Buch in hohem Maße: Beschränkung auf ein Teilgebiet und fundiertes Wissen. Dieses Teilgebiet der Weltseefahrt ist, wie der Titel aussagt, die große Zeit der Segelschiffe, die mit Vasco da Gama, Columbus, Magellan begann und mit den „Flying P-Linern“ zu Ende gegangen ist, also grob gerechnet knapp viereinhalb Jahrhunderte gedauert hat. Man hat nun diesen Zeitraum nicht in eine kontinuierliche, lückenlose Darstellung zu zwingen versucht, sondern in Kapitel aufgeteilt, die von jeweils dafür besonders geeigneten Sachkennern behandelt wurden. Die Lücken, die dabei sichtbar werden, stören den Fachmann weniger, als wenn man sie ständig mit „Vermutungen“ zu überbrücken versucht hätte, denn es gibt nun leider in der Schiffahrtsgeschichte vieles, was man noch nicht bzw. korrekter nicht mehr weiß. Statt dessen werden anhand einzelner, weitgehend bekannter Schiffe exemplarische Studien gegeben, die jeweils ein typisches Schiff einer Epoche porträtieren.

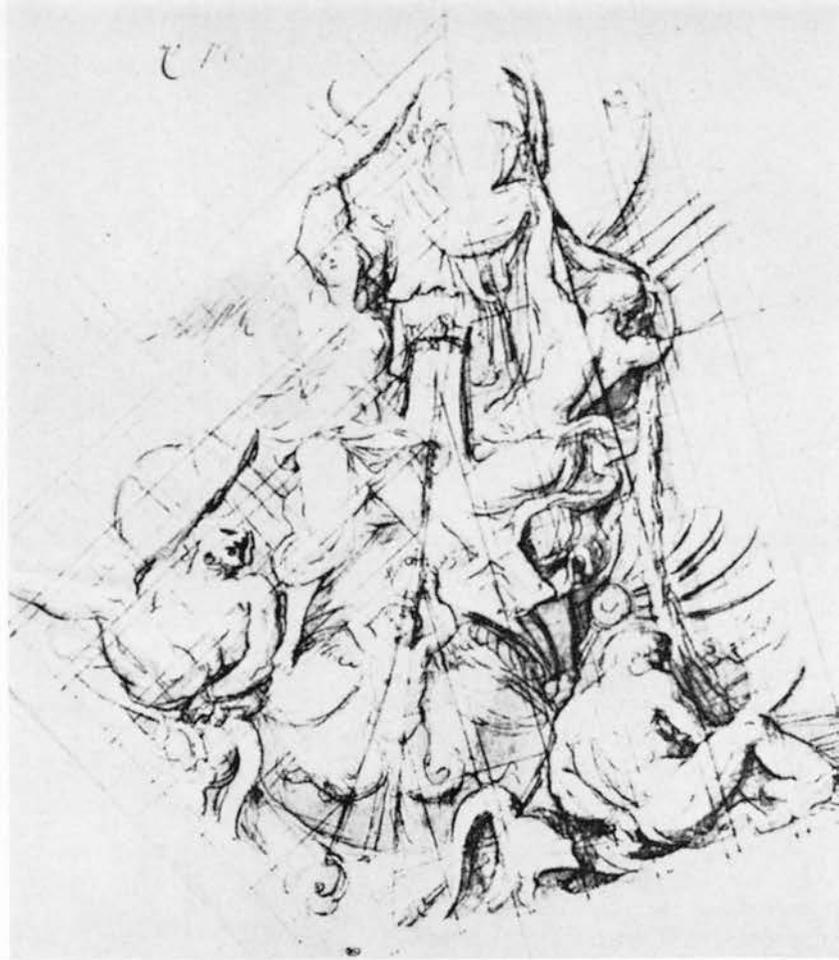
Nicht nur hinsichtlich der Zielsetzung ist das Werk ein schönes Beispiel moderner Buchgestaltung; das gilt auch für die ganze innere Struktur desselben. Statt eines einzigen Verfassers läßt man mehrere Autoren zu Worte kommen, wie z. B. den venezianischen Schiffahrtshistoriker G. B. Rubin de Cervin für den Mittelmeerbereich, Direktor Anders Franzén für die Vasa, den Holländer Petrejus für die Flote des 17. Jahrhunderts, den Londoner Experten Bathe für die Klipper, und so fort.

Es ist also echte internationale Team-Arbeit, wie sie sich in allen wissenschaftlichen Bereichen immer mehr durchsetzt. Natürlich wird hier und da die Gefahr deutlich, daß aus der nationalen Sicht des jeweiligen Autors Überbewertungen und auch Vernachlässigungen vorkommen; aber das ist

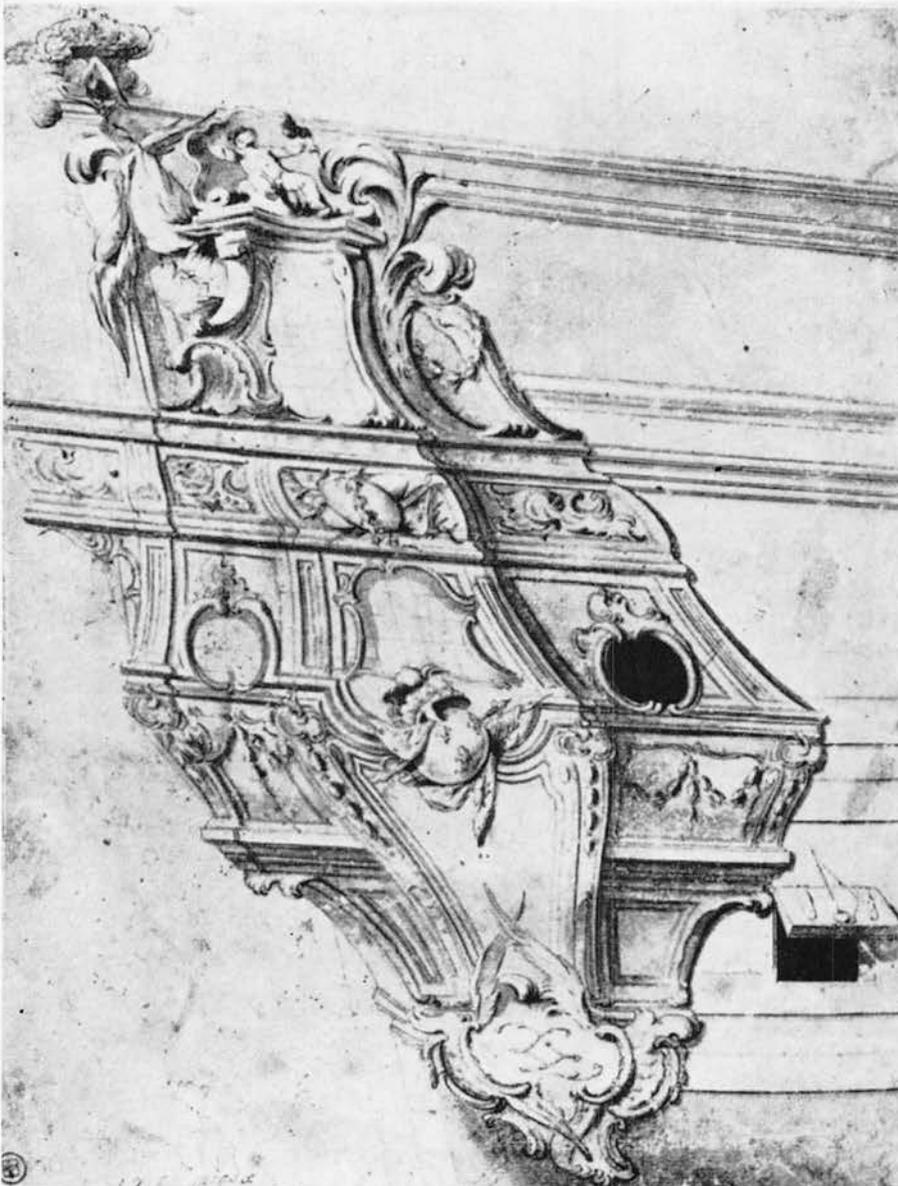


belanglos, gemessen an dem, was man an Zuverlässigem erfährt. Zudem hat man ja viele Bücher; die Bildung des eigenen Urteils kann und soll einem keiner abnehmen.

Ganz besonders trägt das Buch darüber hinaus dem Anspruch unserer heutigen Zeit Rechnung, daß Text und Bild sich ergänzen müssen. Das Bild spielt nicht mehr die dienende Rolle einer den Text versüßenden Zutat, sondern ist ganz wesentlicher Bestandteil. In besonders hohem Maße gerade bei einem Werk dieser Art, wo Bilder zeitgenössischer Maler und Kupferstecher oft die einzigen erhaltenen Dokumente sind. Keine noch so gute Interpretation durch Wort und Rekonstruktionsversuche vermag die eigene Anschauung zu ersetzen. Aber wem sind die Originale schon zugänglich – vor allem dann, wenn er sie gerade benötigte? So wird auch in diesem Punkt mit dem vorliegenden Buch mehr geleistet als dem Bedürfnis der Gegenwart nach großen Prachtausgaben zu genügen. Die Bildauswahl ist vorzüglich und bietet neben



Bedeutende Künstler waren beauftragt, Heckverzierungen für Schiffe zu entwerfen (Charles Lebrun, 1619–90).



schon mehrfach reproduzierten Hauptwerken zahlreiche Stiche und Skizzen, die man noch nicht kennt. Das große Format des Buches (29×33 cm) läßt die Bilder in einer Weise zur Wirkung kommen, wie man es sich nur wünschen kann. Wir geben hier mit freundlicher Genehmigung des Verlages einige Abbildungen wieder, um einen Eindruck zu vermitteln.

Die Geschichte der Segelschiffe ist mit Handel und Politik gleichermaßen auf das engste verknüpft. Das Schiff ist seit dem Zeitalter der Entdeckungen, der Entstehung der großen Imperien, ein Instrument der Weltgeschichte, dessen Bedeutung gar nicht hoch genug eingeschätzt werden kann.

Wir haben bei unserer ausführlichen Beschäftigung mit Columbus¹⁾ gesehen, wie mittels einiger Nußschalen von Schiffen ein Weltbild verändert wurde. Dieser Prozeß war jedoch mit dem Zeitalter der Entdeckungen nicht zu Ende, sondern dauerte noch lange an, bis die

¹⁾ WZ-Heft 5/64.

Heckgalerie, entworfen von dem französischen Bildhauer Pierre Puget, 1620–94, der lange für die Marinewerft Toulon arbeitete.

technischen Wissenschaften sich anschickten, Zufall und Abenteuer mehr und mehr auszuschalten.

Ob man es unter dem Aspekt der Erforschung der Meere und unbekannter Länder betrachtet oder unter dem politischen der Machtausbreitung, von der ersten Besitznahme ferner Küsten bis zum Höhepunkt eines imperialen Kolonialismus, ob unter dem eines weltweiten Kultur- und Handelsaustausches oder frechen Piratentums, – das Segelschiff war zugleich Ursache und Ergebnis weltgeschichtlicher Entwicklungen. Es war Forschungsschiff und Kriegsfahrzeug, Träger unermesslicher Schätze über die Meere und Sklaventransporter, die Schiffe waren der Stolz der Königreiche und Schauplatz unvorstellbaren Elends.

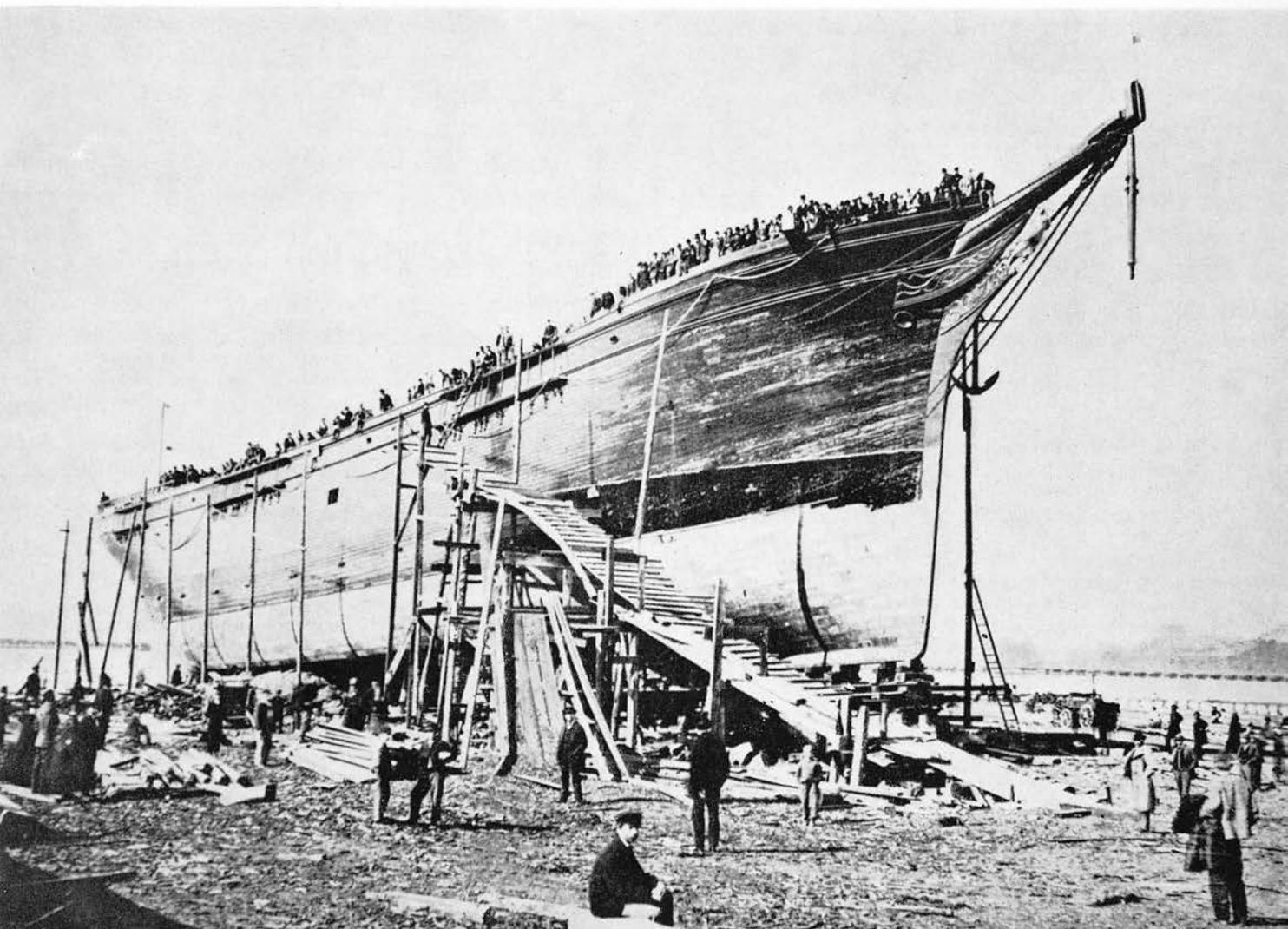
Es ist unbedingt vonnöten, sich diese vielschichtige Bedeutung vor Augen zu halten, will man auch das Segelschiff als ein höchstentwickeltes Kunstwerk in dem Sinne richtig würdigen, daß der menschliche Geist hier eine in dieser Art nicht überbietbare Leistung hervorgebracht hat. Es ist nicht möglich, aus so elementaren Grundstoffen wie Holz, Tauwerk und Leinwand etwas zu schaffen, was etwa einen Klipper überträfe in der Erfüllung so vielfältiger Ansprüche wie äußerster Ökonomie der Konstruktion, unerhörter Festigkeit, Schönheit der Formen und banaler Nützlichkeit.

Geliebte und Seelenverkäufer zugleich wurde das Schiff mit reichstem Schmuck überladen, gepeitscht wie ein Rennpferd und meuternd im Stich gelassen. Die Bilder in dem hier besprochenen Buch künden von all dem und machen es zu einem echten Geschichtsbuch für den, der es zu lesen versteht.

Die ganzen Wälder, die man dem Bau der Armada opferte, beweisen, welchen Wert man dem Schiff, diesem gebrechlichen und kurzlebigen Menschenwerk, zu allen Zeiten beimaß. Das Gepränge der königlichen Schiffe des 17. Jahrhunderts erfüllte einen ganz realen Zweck, nämlich Repräsentation absolutistischer Gewalt. Der Wandel der Schiffsform im 18. und 19. Jahrhundert kündigt von einem Wandel der Anforderungen, die Handel und Politik einer neuen Zeit stellten. Man könnte beliebig so fortfahren, aus den Schiffslinien wie aus der Bewaffnung, aus Baumaterial und Besatzungsstärke wie aus schmückendem Beiwerk und sinnvollem Werkzeug kulturgeschichtliche Schlüsse zu ziehen, die weit über das Kapitel „Schiffsgeschichte“ hinausreichen.

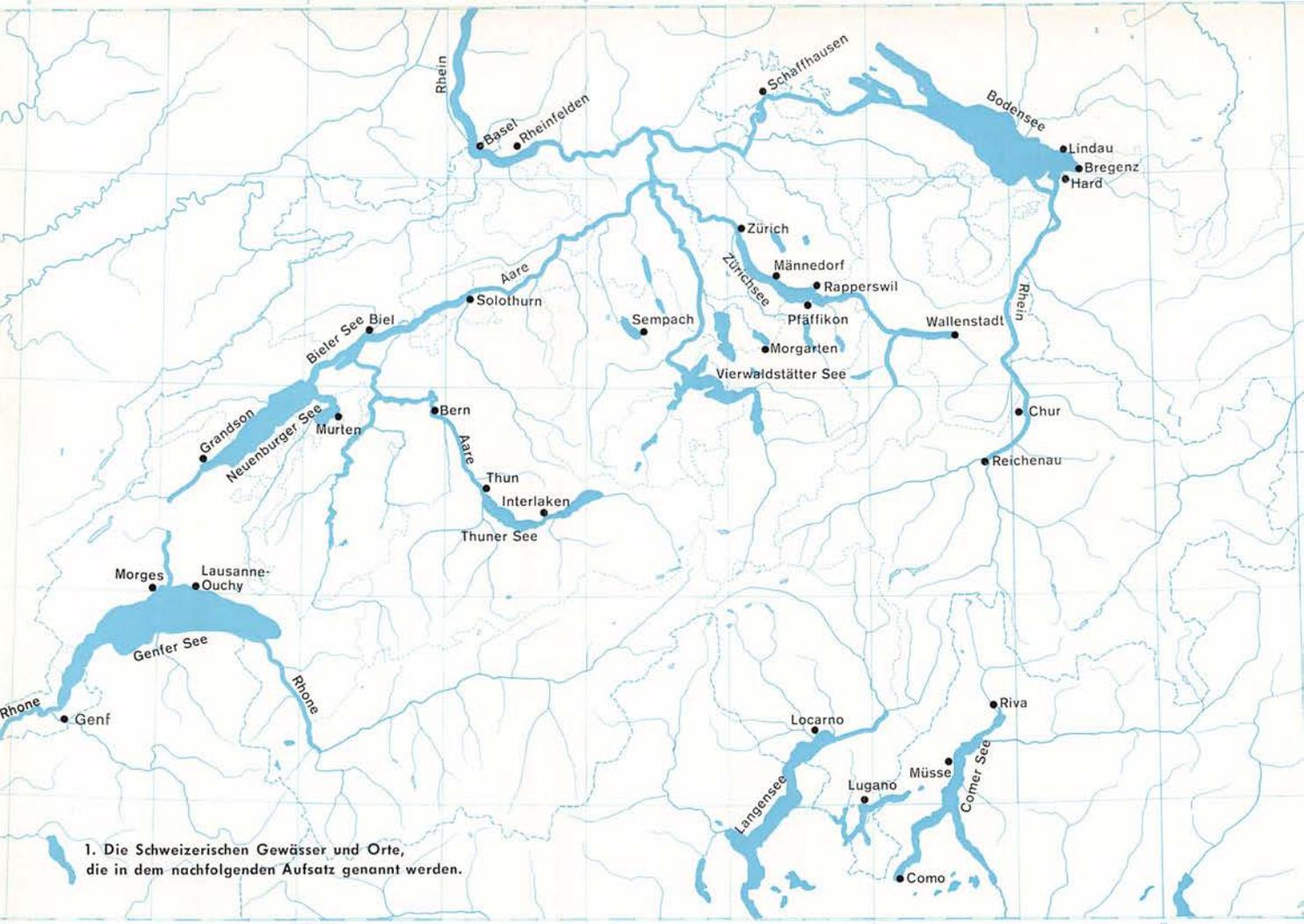
Das Buch wird trotz seines Preises von 120,- DM viele Freunde finden, und man kann es ihm nur wünschen.

W. Claviez



Ein frühes Foto: Stapellauf des amerikanischen Klippers „Glory of the Seas“, des letzten des genialen Donald McKay (1810–80), der etliche berühmte Klipper baute.

(Bemerkung: Die Qualität der Bildwiedergabe entspricht durch die abermalige Reproduktion nicht der der Buchillustrationen.)



1. Die Schweizerischen Gewässer und Orte, die in dem nachfolgenden Aufsatz genannt werden.

500 Jahre Seekrieg auf schweizerischen Seen

Von Jürg Meister, Zürich

Schweizerische Kriegsschiffe, das gab es! Fast könnte man sagen, das gibt es noch. Und nicht nur auf den schweizerischen Seen und Flüssen, sondern auch auf ausländischen Gewässern. Die Prinzipien des Seekrieges und der Seeherrschaft lassen sich nämlich ebenso auf Ozeane wie auf Binnengewässer anwenden. Ein See ist für den, der ihn beherrscht, kein Hindernis mehr, sondern eine breite Straße. Bis Mitte des letzten Jahrhunderts erfolgten in der Schweiz fast alle Güter- und Personentransporte auf dem Wasserwege z. B. von Wallenstadt und der glarnerischen Linth aus über den Zürichsee, die Limmat und Aare in den Rhein, oder vom Thuner See via Aare nach Bern, das auf dem Wasserwege mit dem Neuenburger und Bieler See verbunden war. In früheren Zeiten bestand auch eine Schifffahrt von Bellinzona über den Ticinofluß und Langensee zum Po. Bis zum Bau der Axenstrasse längs dem Urnerbecken des Vierwaldstätter Sees fand der Verkehr über den Gotthard von Fluelen bis Brunnen auf dem Seewege statt und schon im 17. Jahrhundert wurde an einem Kanal gearbeitet, der eine Verbindung zwischen dem Genfer See und dem Neuenburger See herstellen sollte.

Erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts verlor das schweizerische Wasserstraßennetz infolge des Straßenbaus, der Entwicklung der Eisenbahnen sowie hemmungslosem Bau von Kraftwerken und Brücken seinen Zusammenhang und zerfiel in viele einzelne, für den Verkehr weitgehend wertlose Abschnitte. Bei der großen Bedeutung der schweizerischen Wasserwege für den Güter- und Menschentransport im Frieden überrascht es nicht, daß beinahe in jedem Krieg, den die Schweizer innerhalb der heutigen Landesgrenzen führten, auch die Seen ins Kampfgeschehen einbezogen wurden; und sei es nur, indem Schlachten so geschlagen wurden, daß der Gegner mit einer Flanke an einen See stieß, der ihm nicht etwa Schutz gebot, sondern ihn in seiner Handlungsfreiheit einschränkte und ihm im Falle einer Niederlage, wie z. B. bei Morgarten am Aegerisee 1315, bei Sempach 1386 (wenn auch hier der See taktisch kaum eine Rolle spielte), sodann bei Grandson im März 1476 und nochmals bei Murten im Juni desselben Jahres zur tödlichen Falle wurde. In den genannten Feldzügen hatten es beide Parteien versäumt, durch bewaffnete Schiffe die eigene Seeflanke zu schüt-

zen bzw. den Feind auch vom See her zu belästigen. Dagegen scheinen die Eidgenossen nach dem Siege rasch ein paar zivile Boote bemannt zu haben, um Feinden, die sich schwimmend zu retten suchten, nachzusetzen. Dies geht aus alten Darstellungen der Schlachten am Morgarten und bei Murten deutlich hervor. Auch im Schwabenkrieg 1499 erlitten deutsche Landsknechte eine schwere Niederlage bei Hard nahe Bregenz, als auf der Flucht ihre überladenen Boote sanken und mehrere hundert Mann ertrunken sein sollen.

Bei den bewaffneten schweizerischen Schiffen muß also unterschieden werden zwischen zivilen Fahrzeugen, die mit Soldaten bemannt wurden, um sich nach bereits erkämpftem Sieg an der Verfolgung des Gegners zu beteiligen, und den eigentlichen Kriegsschiffen, die entweder schon im Frieden vorhanden waren, oder spätestens bei Kriegsausbruch in Dienst gestellt wurden. Ferner fanden in fast allen schweizerischen Kriegen größere Truppentransporte über See und auch auf dem Flußwege statt, wozu zivile Schiffe verwendet wurden. Auch in den beiden Weltkriegen dieses Jahrhunderts haben die verschiedenen schweizerischen Dampf-

schiffahrtsgesellschaften Hunderttausende von Soldaten samt ihrem Kriegsmaterial transportiert.

Eigentliche Kriegsflotten existierten vor allem auf dem Genfer See und dem Zürichsee. Bis zum Beginn des 16. Jahrhunderts, als die Berner nach Eroberung der Waadt das nördliche Ufer des Sees in Besitz nahmen, gab es dort lediglich eine savoyische Flotte.

In der Folge bauten auch die Berner Kriegsschiffe, und als Genf sich der Reformation anschloß und Savoyen den Rücken kehrte, mußte es sich zu seinem Schutz ebenfalls eine kleine Flotte zulegen. Bern ließ die beiden ersten Kriegsschiffe 1583 auf Stapel legen, doch schien deren Bau den sparsamen Bernern zu viel Geld zu kosten, so daß sie die Schiffe 1585 den Genfern schenkten. Erst 1656 wurden zwei zivile Barken zu Transportgaleeren umgebaut und 1666 vier neue Kriegsschiffe gebaut, zwei Galeeren, eine Galiote und eine Schaluppe. Die größeren Schiffe waren 30,5 Meter lang, die Bestückung bestand aus drei bis sechs speziell gegossenen Marinegeschützen.

Das größte Schiff hatte 32 Ruder, das kleinste deren zehn. Die Schiffe waren zwar mit schön geschnitzten Bären, dem Wappentier Berns, verziert, sonst aber schlecht gebaut. Sie wurden in der Folge verschiedentlich umgebaut und in ruhigen Zeitläufen auch an Private verchartert. Der Bestand der Flotte wurde 1670 noch um drei weitere Schiffe vermehrt, dann aber ab 1687 infolge schlechter Bauweise wieder außer Dienst gestellt. Nun nahm Bern den Sohn des französischen Admirals Duquesne in Dienst. Er befahl, es solle zunächst eine auch als Transporter für 300 Mann, mit 10 Geschützen bewaffnete Yacht gebaut werden. Als sich jedoch, infolge eines savoyisch-französischen Krieges am 14. August 1690 die savoyische Flotte (vier Kriegsschiffe mit 800 Mann) in der Schweiz internieren ließ, beschloß Bern, diese Schiffe mietweise in Dienst zu nehmen, auf den Bau eigener Schiffe zu verzichten und dafür in Morges ein modernes Marinearsenal zu bauen, das 1696 fertig wurde. Gleichzeitig verlangte jedoch der Herzog von Savoyen seine Schiffe zurück, so daß Bern einmal mehr über keine eigene Flotte verfügte, sondern sich mit der fallweisen Bewaffnung der großen zivilen Barken begnügen mußte. Jeder Ort am Genfer See hatte seine eigene Marinekompanie mit schönen Uniformen und hielt gelegentlich auch Übungen ab. Es gab sogar eine Schiffahrtsschule, und als ein gewisser Major Cuénod zum Chef der Bernischen Marine ernannt wurde, fanden zahlreiche Manöver unter Verwendung von Signalbüchern statt; aber 1792 wurde die gesamte Marine aus Sparsamkeitsgründen aufgelöst, so daß die Franzosen, als sie 1798 die Schweiz überfielen, ungestört mit 23 Schiffen von Evian nach Ouchy über

den See fahren und dort Truppen landen konnten.

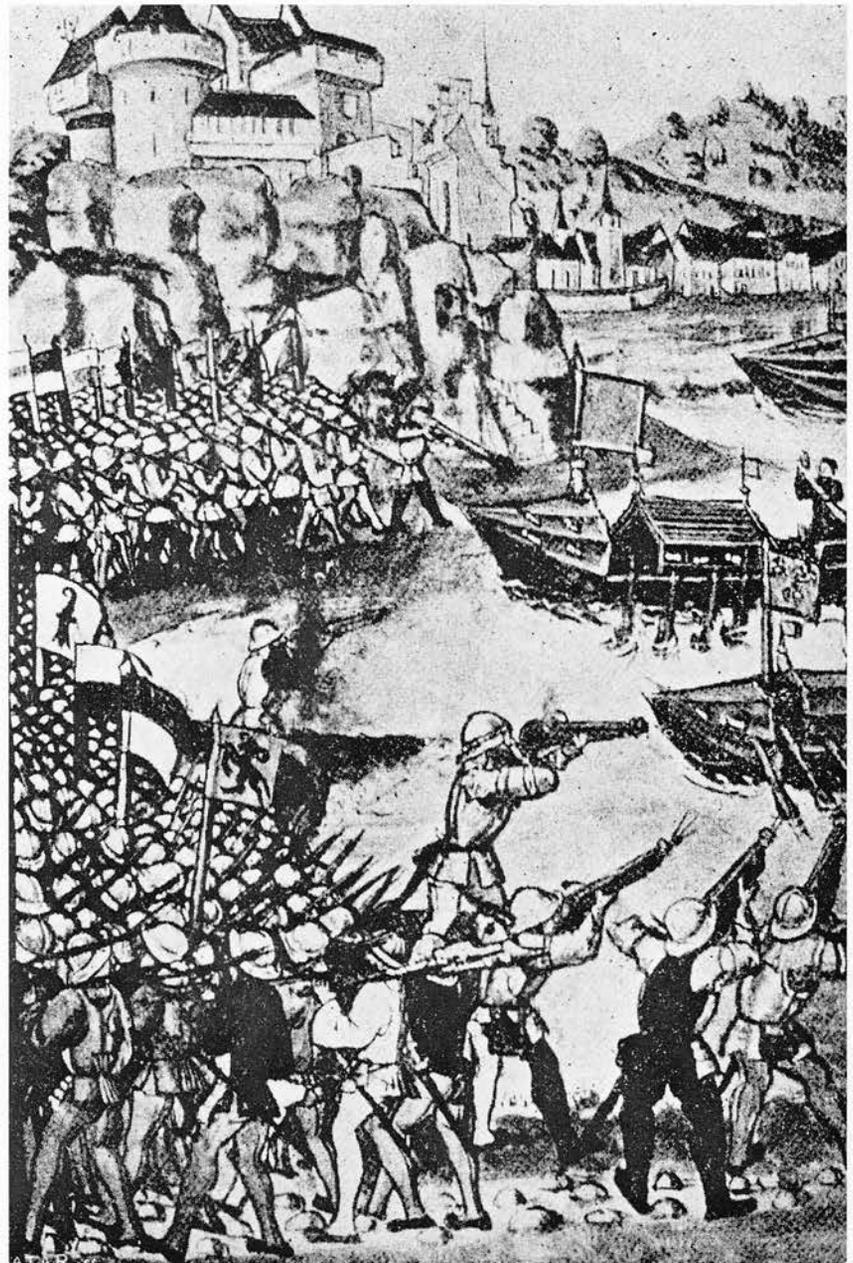
Auch auf den oberitalienischen Seen kam es zu verschiedenen Seekämpfen, als die Schweizer zu Beginn des 16. Jahrhunderts das Tessin eroberten. Die französischen Garnisonen in Locarno und Lugano wurden 1512/13 belagert und zur Übergabe gezwungen, trotz der Unterstützung, die ihnen von eigenen bewaffneten Schiffen zuteil wurde.

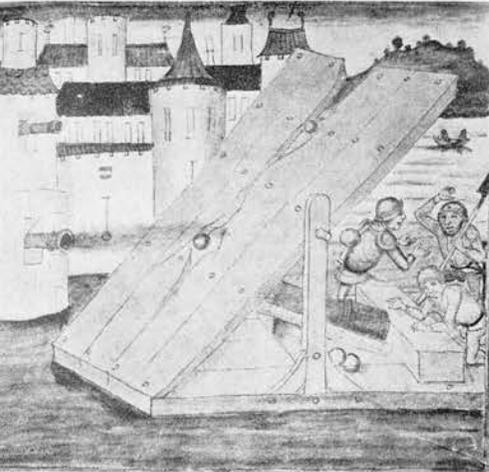
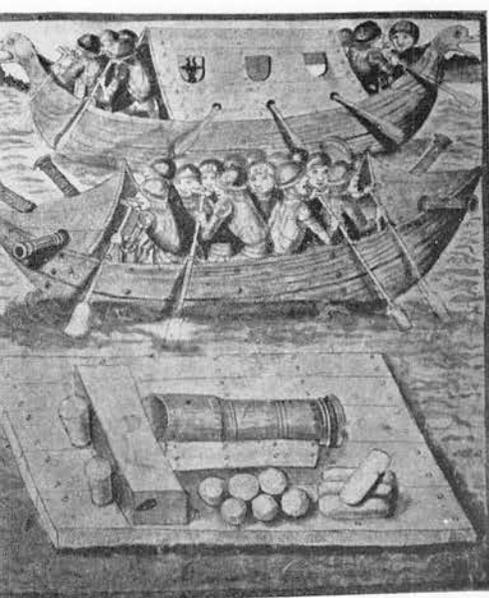
Immerhin hatte es die von den Franzosen ausgeübte „Seeherrschaft“, die sich auf dem Luganer See auf vier bewaffnete Schiffe stützte, erlaubt, die Verteidigung ihrer oberitalienischen Stützpunkte beinahe 15 Jahre lang fortzuführen, bis daß die Schweizer ebenfalls bewaffnete Schiffe einsetzen und die Seeherrschaft an sich reißen konnten.

Bild 2 zeigt die Eidgenossen im Gefecht mit französischen Schiffen vor Locarno.

Der wohl seltsamste Seekrieg der Schweizer fand auf dem Comer See 1525—1532 statt. Die mit den Schweizern lose verbündeten Graubündner hatten zu Beginn des 15. Jahrhunderts das Veltlin besetzt und waren bis zu den nördlichen Ufern des Comer Sees vorgerückt, doch wurde ihnen 1525 das Schloß Chiavenna durch den italienischen Condottieri Giovanni Giacomo Medici entrissen, der sich bereits 1521 in den Besitz der Felsenburg Musso am Comer See gesetzt hatte. Zwar konnte Chiavenna wieder zurückerobert werden, doch gingen die sogenannten „drei Plevén“ am Comer See Dongo, Domaso und Gravedona verloren. Als G. G. Medici 1531 erneut graubündnerisches Gebiet besetzte und ein Heer der Graubündner vor Morbegno eine schwere Niederlage erlitten hatte,

2 Eidgenössische Truppen im Gefecht mit französischen Booten bei der Belagerung von Locarno 1512.





3 Die eidgenössische Flotte auf dem Zürichsee 1445. Vorn das Floß „Bär“, dahinter „Ente“ und „Gans“.

4 Eine Kugel durchschlägt den Holzpanzer des „Bär“ und tötet den Landamman von Schwyz.

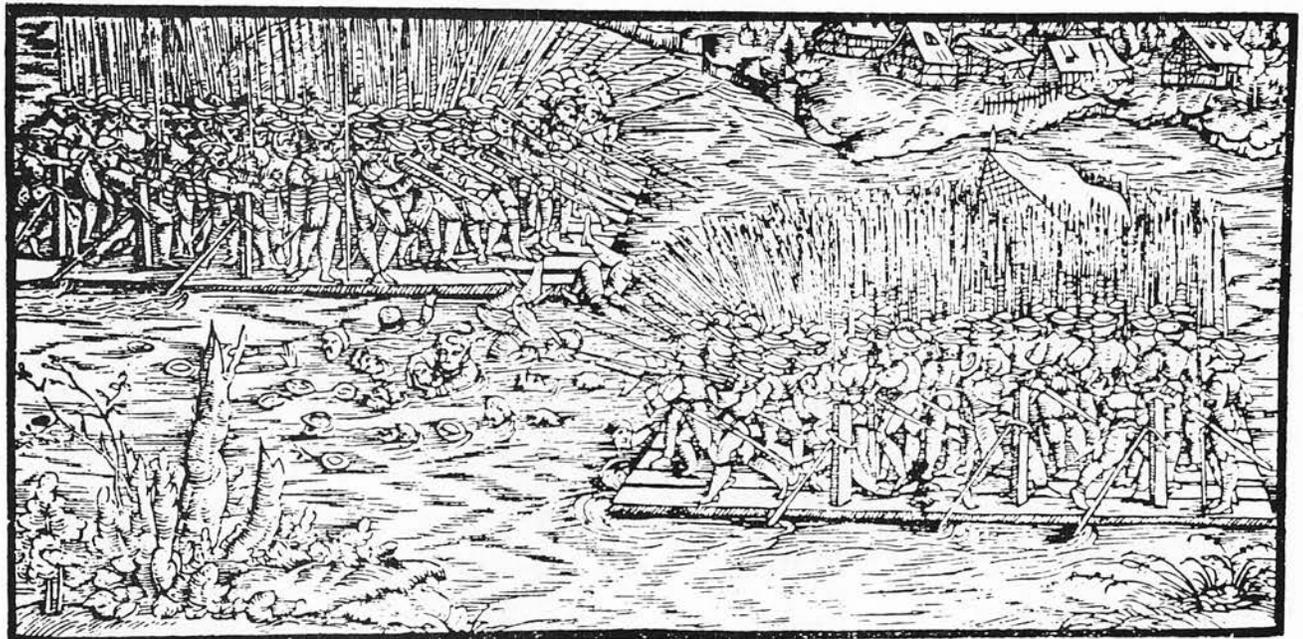
5 u. 6 Die Seeschlacht vor Männedorf am 29. 10. 1445.

eilten die Eidgenossen ihren Verbündeten zu Hilfe, mit Ausnahme der fünf katholischen Orte, die aus religiösen Gründen nicht mitmachen wollten. Am 14. April 1531 erstürmten die Schweizer die befestigten Stellungen Medicis bei Riva am Lago di Mezzola und erbeuteten dabei drei seiner kampfstarken Kriegsschiffe, während zwei weiteren Schiffen der Rückzug durch den Fluß Adda nach dem Comer See durch eine Eisenkette versperrt wurde. Beim Versuch, nach Süden durchzubrechen, wurden beide Schiffe durch Uferbatterien schwer beschädigt und mußten sich den Schweizern ergeben. Die Schiffe wurden dann von den Eidgenossen für die Nachführung der Geschütze verwendet, während die Truppen auf dem rechten Ufer des Sees vorrückten und den Gegner aus einer Stellung nach der anderen warfen. Noch übte die Flotte des Medici auf dem Comer See die Seeherrschaft aus und belästigte ständig die Seeflanke der Schweizer, konnte aber nicht verhindern, daß die Bündner und ihre Verbündeten am 29. April vor der Festung Musso standen. Nunmehr anerbote sich auch der Herzog Francesco Sforza von Mailand, den Schweizern mit einer in Como auszurüstenden Flotte Hilfe zu leisten, während andere Schweizer von Lugano auf dem Seewege kommend Porlezza, am oberen Ende des Luganer Sees gelegen und ebenfalls dem Medici gehörend, eroberten, und dann nach Menaggio am Comer See weitermarschierten, wo sie aber durch 18 Kriegsschiffe des Medici aufgehalten wurden. Erst 1532 konnte der Condottiere zu einer für ihn ehrenvollen Kapitulation gezwungen werden. Die Festung wurde geschleift. Bild 7 zeigt eine von Phantasie beflügelte Darstellung eines Seegefechts auf dem Comer See während des sogenannten „Müsser“-Krieges.

1798/99 tauchten die Franzosen wieder auf den oberitalienischen Seen auf und zwangen auf dem Langen See (auch Verbano oder Lago Maggiore genannt) eine österreichische Flottille zum Rückzug auf den Ticino und den Po. Während der Herrschaft Napoleons in Italien gab es auf den Seen französische Kriegsschiffe und Zollfahrzeuge, so auf dem Langen See vier und auf dem Luganer See zwei Kanonenboote, die vereinzelt in die Operationen auf dem Lande eingriffen, auf dem Wasser aber keinen Gegner mehr hatten. In den italienischen Freiheits- und Einigungskriegen 1848/49, 1859 und 1866 kam es dann auf allen oberitalienischen Seen, inbegriffen dem Gardasee, zu Seeoperationen, an denen vor allem Truppen Garibaldis beteiligt waren. 1859 mußte sich zuerst die italienische, später auch die österreichische Flottille des Langen Sees in der neutralen Schweiz internieren lassen.

Auch auf dem Vierwaldstätter See, auf dem sich einige Jahre vor der Gründung der Eidgenossenschaft 1291 die legendäre Flucht des verhafteten Wilhelm Tell von Bord eines in Seenot befindlichen österreichischen „Staatschiffs“ zugetragen haben soll, kam es 1798 zu Kämpfen. Die Franzosen hatten einige Kanonenboote, mit denen sie am 9. September die Landung von zwei Bataillonen aus 40 Schiffen und zwei großen, mit Geschützen bestückten Flößen bei Stansstad unterstützten.

Auf dem Neuenburger See ist vor allem der eidgenössische Einsatzversuch für die vom Heere Karls des Kühnen belagerte Festung Grandson im Winter 1476 zu erwähnen. Von Neuenburg aus fuhren auf vier Schiffen in der Nacht vom 24. Februar 300 Mann nach Grandson, doch scheinen die Schifferleute, die mit einem „spitzen“ Kahn den Weg zeigen sollten, entweder überhaupt



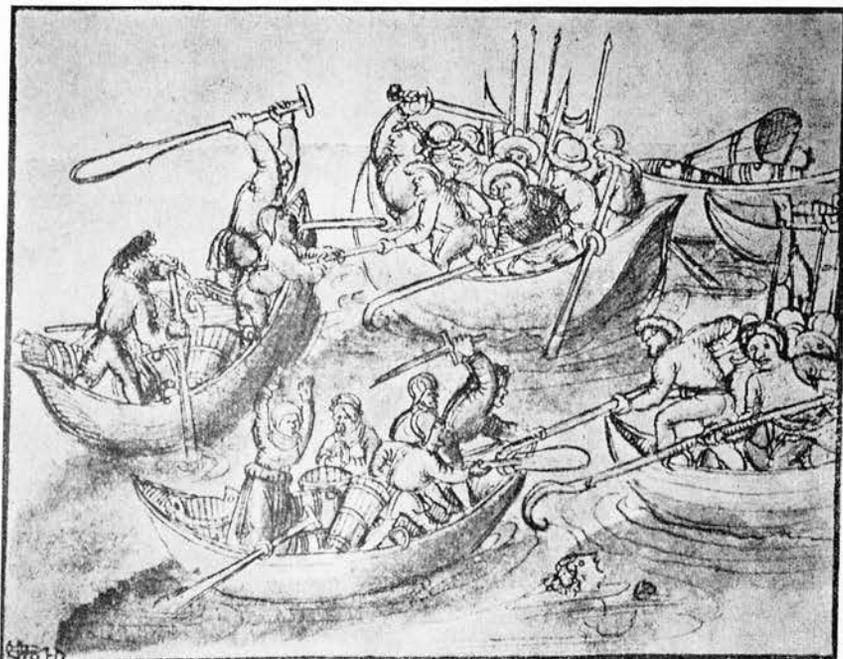
nicht gekommen zu sein, oder aber wegen „Trunkenheit“ den richtigen Weg verfehlt zu haben. Auf jeden Fall traf die Flottille erst nach Sonnenaufgang vor Grandson ein und mußte sich unter dem burgundischen Geschützfeuer unverrichteter Dinge wieder zurückziehen, so daß sich das Schloß am 28. Februar Karl dem Kühnen ergeben mußte, der unverzüglich die ganze Besatzung von 412 Mann hängen oder im See ertränken ließ.

Bild 11 zeigt die Besammlung der Truppenkontingente der katholischen Orte (Kantone) in Zug bevor sie auszogen, um sich mit den protestantischen Orten bei Kappel 1531 im ersten der zahlreichen schweizerischen Religionskriege zu schlagen.

Während des letzten Religionskrieges, den sich die Schweizer noch 1847 leisteten, wurde der Dampfer „L'Industriel“ mit einem leichten Geschütz und einem Zug Infanterie besetzt und auf dem See zur Verhinderung eines allfälligen Waffenschmuggels zugunsten der katholischen Orte eingesetzt. Der gleiche Krieg sah übrigens auch die Flucht der geschlagenen katholischen Regierung aus Luzern an Bord eines Dampfers nach Fluelen, samt Akten, Geldschatz und den kompromittierten Politikern, von wo aus auf dem Landwege neutrales Gebiet erreicht werden konnte. Es ist also nicht allein Königen vorbehalten, auf dem Seewege ins Exil zu gehen . . .

Auf dem Bieler See scheint es bewaffnete Schiffe nur im 18. Jahrhundert und auch dann nur zur Belustigung der jeweiligen Landesherrn, der Fürstbischöfe von Basel gegeben zu haben.

So wurden 1744 neun, 1776 sogar 15 zivile Schiffe anlässlich des Besuchs des Bischofs zum Transport der hohen Gäste, der begleitenden Truppen sowie zum Salutschießen ausgerüstet, was allen Beteiligten anscheinend viel Spaß



machte, und außer den Steuerzahlern niemandem schadete.

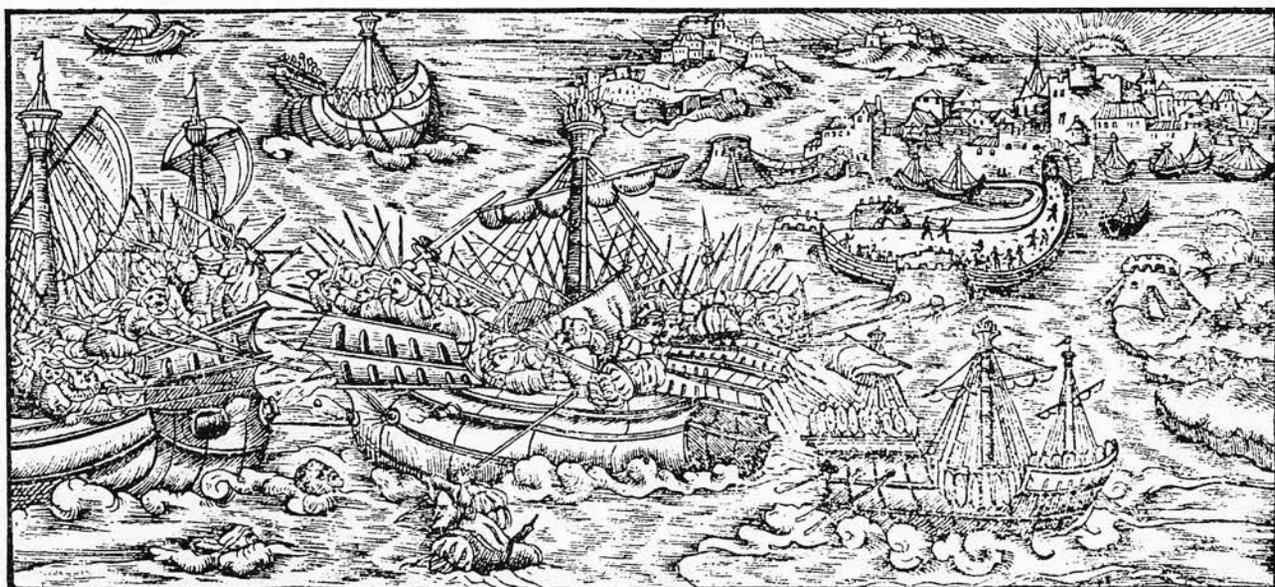
Der Bodensee war Schauplatz zahlreicher Seekriege, deren erster noch in die Römerzeit fällt. Seltsamerweise sind aber die Schweizer an diesen kaum je aktiv beteiligt gewesen, da sie nie über eine eigentliche Kriegsflotte verfügten. Nur vereinzelt traten im Schwabenkrieg 1499 schweizerische „Jagdschiffe“ auf, die einige kaiserliche Lastschiffe aufbringen konnten.

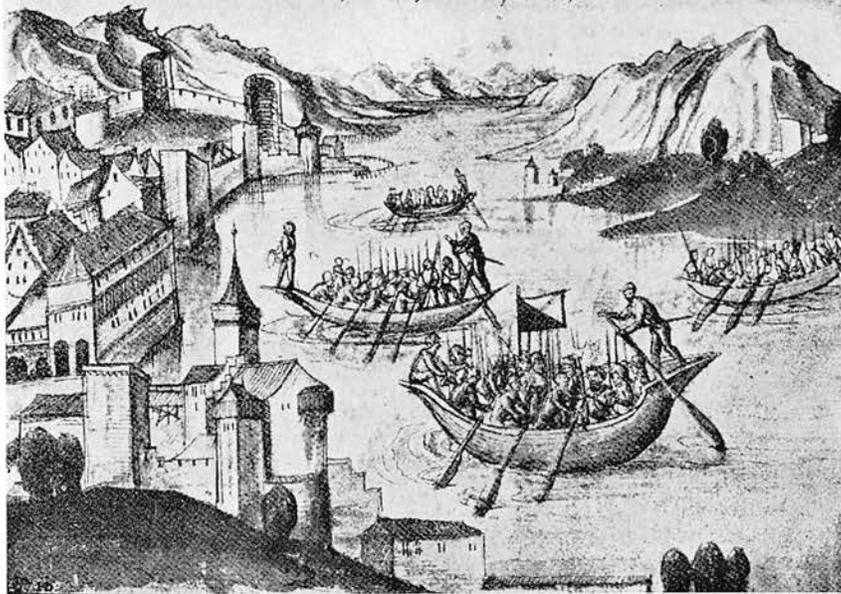
Anscheinend waren damals die 1454 vorsorglich von Herzog Sigismund gegen die Schweizer gebauten drei „Jagdschiffe“ und ein großes „Meerschiff“ nicht mehr vorhanden. Vom „Meerschiff“ berichtet die Chronik auf jeden Fall, es sei schon beim Stapellauf gesunken, was ja auch heute noch hie und da vorkommen soll.

An den Seeoperationen des Schmalkal-

dischen Krieges 1548 gegen Konstanz, den Kämpfen zwischen kaiserlichen, schwedischen, französischen und württembergischen Flottillen während des 30jährigen Krieges sowie dem österreichischen Erbfolgekrieg, der wiederum französische Kriegsschiffe auf den See führte, nahm die Schweiz nicht teil. Sie begnügte sich damit, die von den kriegführenden Parteien verhängten Blockaden möglichst zu durchbrechen und nahm auch vereinzelt Neutralitätsverletzungen, vor allem von seiten der Schweden, gelassen hin. Die Schweden, die bereits 1632—1634 eine Flottille auf dem See eingesetzt hatten, traten 1647/48 nochmals in Erscheinung und konnten diesmal den See weitgehend beherrschen.

7 Diese Gefechtszene auf dem Comer See aus dem Müsser Krieg 1531 hat gewiß kein Augenzeuge gezeichnet.





8

Um dem weiteren Vordringen der Franzosen Einhalt zu gebieten, formierten die Österreicher 1799 eine Flottille, die dem Befehl des englischen Oberstleutnants Williams unterstellt wurde und sich an der Belagerung des von den Franzosen besetzten Konstanz beteiligte. Aufgrund der Entwicklung des Landkrieges mußten sich die Franzosen vorübergehend vom See zurückziehen und Konstanz räumen, aber schon 1800 standen sie wieder am See und bauten zwischen Arbon und Rorschach auf schweizerischer Seite eine neue Flotte. Beide Seiten unternahmen zahlreiche Aufklärungs- und Geleitfahrten, bombardierten Uferstellungen des Gegners und versuchten so viele zivile Kähne wie möglich zu kapern oder zu versenken, wobei vor allem die Schweizer große Verluste erlitten, die selbst auf dem See unter eigener Flagge kriegerisch gar nicht in Erscheinung traten. Obwohl die österreichische Flottille der französischen über-

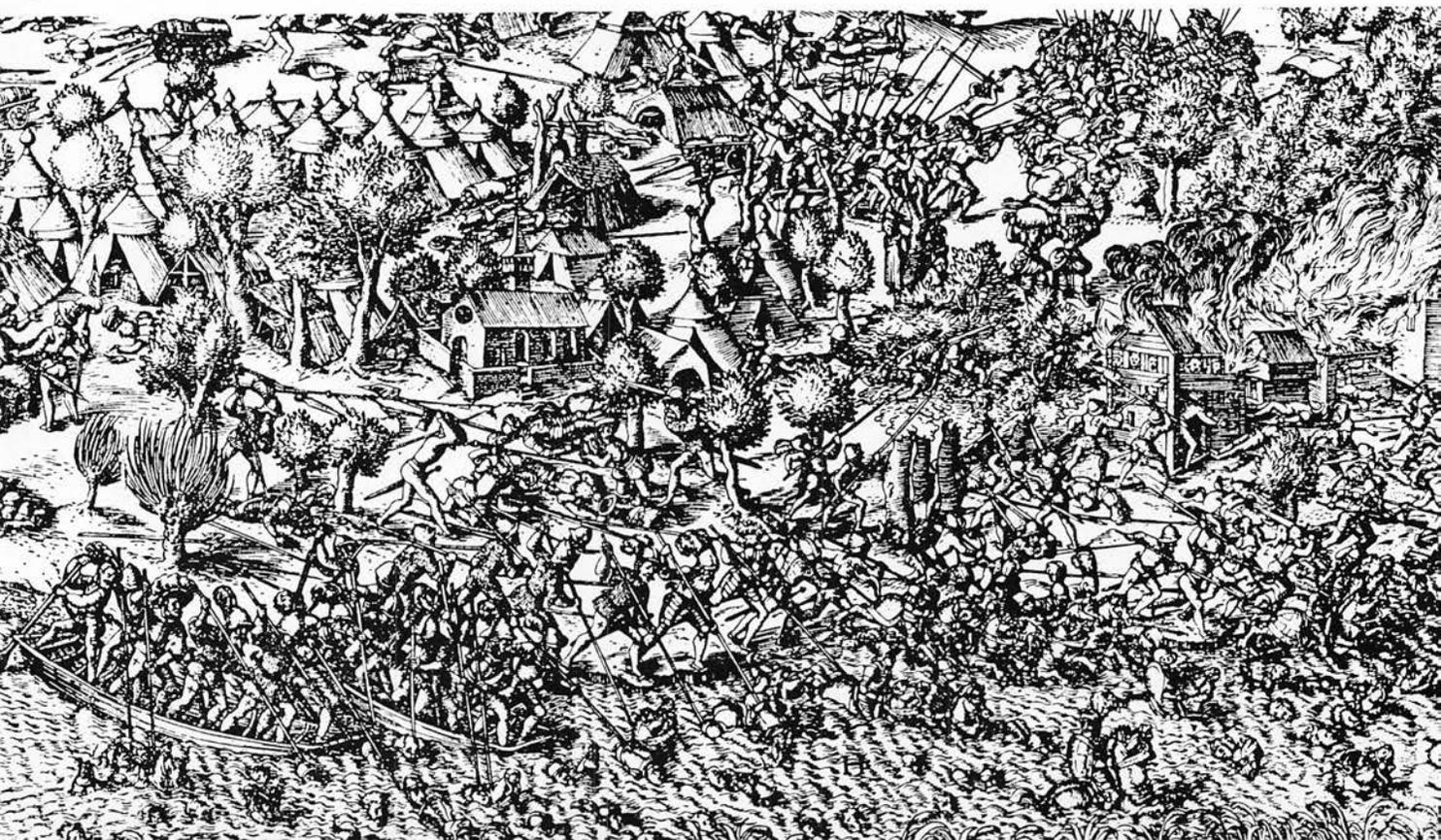
legen war, fiel sie schließlich samt dem ganzen See in französische Hände, da die Franzosen den Landkrieg zu ihren Gunsten entscheiden konnten. Das Jahr 1809 sah nochmals kriegerische Operationen zwischen österreichischen und bayerisch-französischen Schiffen, die jedoch ziemlich harmlos verliefen. Anlässlich des sogenannten „Neuenburger Handels“ von 1856, der eine akute Spannung zwischen Preußen und der Schweiz zur Folge hatte, bewaffnete die Schweiz ihre vier Personendampfer auf dem Bodensee und unterstellte sie dem Befehl eines englischen Marineoffiziers. Auch Bayern soll damals seine Dampfer vorsorglich armiert haben. Schließlich bestand auf dem Bodensee nach 1945 wieder eine französische Flottille, die hauptsächlich aus vorgefundenen deutschen Fahrzeugen formiert worden war. Die zivile deutsche Bodenseeflotte hatte sich im April 1945 nach der Schweiz geflüchtet. Die älteste und „ruhmreichste“ aller

schweizerischen Flotten ist diejenige des Zürichsees. Die Archive erwähnen, daß schon 1337 Entschädigungen für die „amtliche“ Benutzung von vier Schiffen bezahlt wurden, und ein Inventar von 1360 zählt 257 Ruder und fünf Steuerruder auf, die als staatliche Reserve vorhanden waren.

Da der Graf von Toggenburg seine Ländereien testamentarisch ebenso Zürich wie Schwyz vermacht hatte, und dies ein unfehlbares Mittel ist, um die Leute gegeneinander aufzubringen, kam es nach seinem Tode 1436 schon 1440 zu einem Krieg um die Erbschaft. Die Schwyzer und ihre Verbündeten waren zu Lande erfolgreich, belagerten Zürich und verwüsteten die Landschaft am Zürichsee, während die Zürcher mit Hilfe einer etwa 50 Schiffe zählenden Flottille die Seeherrschaft ausübten.

Einzelne der zürcherischen Schiffe waren bereits mit Geschützen bestückt, andere mit Armbrustschützen und schwerfälligen Handfeuerwaffen. Die Schiffe bombardierten öfters die eidgenössischen Stellungen vor der Stadt und die vom Feinde besetzten Dörfer am See, aber Zürich mußte trotzdem bald Frieden schließen und die „Höfe“ genannten Gebiete am oberen Zürichsee den Schwyzern abtreten, nachdem ein bei Pfäffikon gelandetes zürcherisches Heer sich ebenso kopflos wie kampflös wieder eingeschiffet hatte. Nunmehr verbündete sich Zürich mit Österreich, ebenso mit Rapperswil, einem kleinen Städtchen am oberen Ende des Sees, sowie Winterthur, und daraufhin brach der Krieg mit den übrigen Eidgenossen, die über diesen Verrat der Zürcher erbittert waren, 1443 erneut aus. Eine zürcherische Landung von 700 Mann,

9



8 Die Zürcher fliehen über den See nach der ersten Niederlage bei Freienbach am 22. 5. 1443.

9 Die Schlacht bei Murten.

10 Auch im Gefecht bei Hard, 1499, waren Boote beteiligt.

die von 13 Schiffen aus Rapperswil bei Freienbach gelandet worden waren, endete am 22. Mai mit einer ersten Niederlage, der bald weitere zu Lande folgten, so daß sich die Zürcher abermals hinter die Mauern ihrer Stadt zurückziehen mußten. Die Eidgenossen belagerten nunmehr Rapperswil, das von den Zürchern auf dem Seewege mit Nachschub versorgt wurde. Von einem achtmonatigen Waffenstillstand unterbrochen, dauerte die Belagerung vom 1. August 1443 bis Anfangs 1446. Die Eidgenossen hatten aus den Erfahrungen des Jahres 1440 gelernt und sich ein mit 70 Mann und Geschützen bewaffnetes großes Floß, „Schnecke“ genannt, gebaut, mit dem sie den See beherrschten. Die Österreicher hatten den Zürchern zwei Kriegsschiffe offeriert, die am Bodensee gebaut, auf dem Landwege überführt worden sein sollen.

Eine erste Operation der beiden Schiffe gegen Pfäffikon am 27. November 1444 scheiterte, als die „Schnecke“ auf dem Kampfplatz erschien und die Zürcher zum Rückzug zwang. Dagegen konnten sich die zürcherischen Schiffe mit Erfolg eines Angriffs von etwa 20 eidgenössischen Ruderbooten bei Schirmensee erwehren und einen Geleitzug sicher nach Rapperswil bringen. Nunmehr setzte auf dem See ein wahres Wetttrüsten ein. Die Eidgenossen bauten zwei große Schiffe „Ente“ und „Gans“ sowie das Floß „Bär“, das bis zu 600 Mann und zwei schwere Geschütze befördern konnte. Der „Bär“ hatte einen beweglichen Schild über dem vorderen Geschütz, das übrigens nur hölzerne Kugeln verfeuerte, und beteiligte sich an der Belagerung von Rapperswil, wo ein glücklicher Schuß der Belagerer die „Panzerung“ durchschlug und den Landamman von Schwyz tödlich verwundete.

Bild 4 veranschaulicht, wie sich der Chronist Diebold Schilling diesen Moment vorstellt, während Bild 3 die eidgenössische Flotte darstellt, mit „Gans“, „Ente“ und „Bär“, der hier nur ein Geschütz und keine „Panzerung“ führt.

Das Titelbild dieser Werkzeitschrift zeigt die beiden am Bodensee in österreichischem Auftrag für die Zürcher gebauten Schiffe auf dem Rückzug nach dem mißlungenen Handstreich gegen Pfäffikon

Da der „Bär“ der Garnison Rapperswil viel Ärger bereitete, bauten die Belagerer eine Art Falle, bestehend aus



einem unter dem Wasser befindlichen Haken, der mit einem Seil mit der Festung verbunden war. Prompt lief denn auch eines Tages der „Bär“ auf dem Haken auf und wurde von den Verteidigern unter Triumphgeschrei gegen die Festung gezogen. Im letzten Moment riß das Seil und der „Bär“ konnte entkommen, aber das Ereignis zeigt doch, daß schon damals Unterwasserhindernisse und Kampfschwimmer-Methoden angewendet wurden.

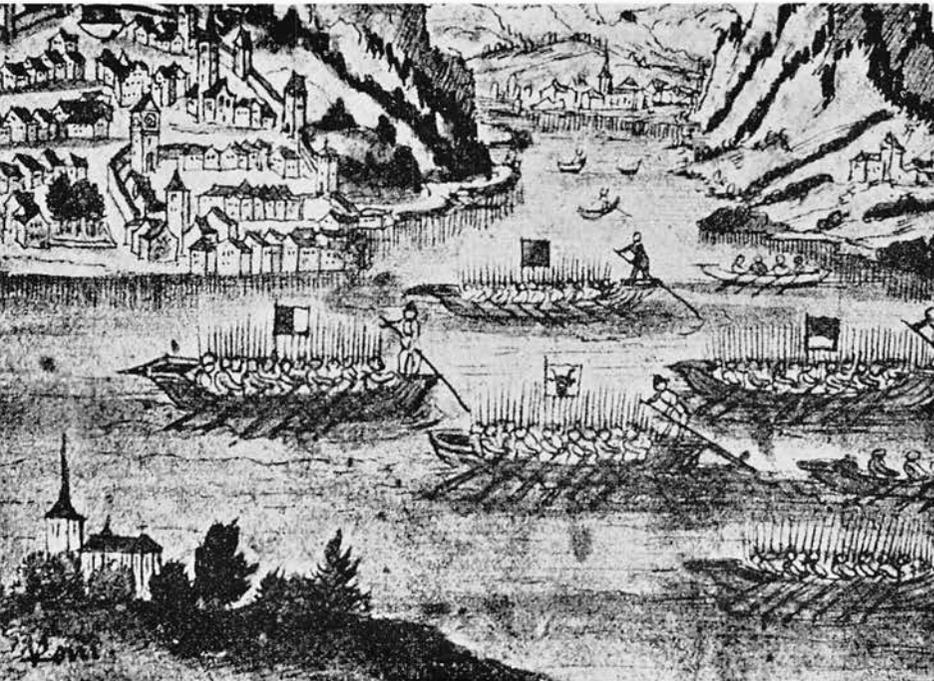
Am 4. September 1445 gelang es den Zürchern ein weiteres Geleit nach Rapperswil zu bringen, obwohl es unterwegs von den Eidgenossen angegriffen wurde, wobei zwei Mann ertranken. Um die Seeherrschaft endgültig wiederzugewinnen, hatten die Zürcher nunmehr zwei weitere Schiffe gebaut, größer als alle anderen, denen sie mit einem peinlichen Mangel an Phantasie ebenfalls die Namen „Gans“

und „Ente“ gaben, und mit deren Hilfe sie nunmehr Rapperswil entsetzen konnten. Diese Schiffe, eigentlich Flöße, konnten 500 und 800 Mann transportieren.

Am 29. Oktober 1445 kam es vor Mändorf zu einer großen Seeschlacht zwischen den Flößen und Ruderschiffen beider Parteien, wobei die Eidgenossen den Rückzug antreten mußten, wie die Chronik behauptet, „lediglich weil sie keine Munition mehr hatten, und nach einem Verlust von nur 16 Mann“, aber natürlich waren die damaligen offiziellen Berichte genau so „wahr“ wie es die heutigen sind.

Bild 5 zeigt den Kampf zwischen den Flößen, wie sie der Chronist Stumpf sah, während Bild 6 das Gefecht zwischen den begleitenden Booten darstellt.

Am 15. Dezember gelang es den Zürchern in einer „kombinierten Opera-



- 11 „Besammlung der Truppenkontingente“ der katholischen Kantone 1531.
- 12 Flottenmanöver vor Zürich am 7. 9. 1783.
- 13 „Kaiserlich Königliche Flottille von Bregenz unter Commando des Herrn Baron Obrist Lieutenant von Williams 1799.“
- 14 „Stadt Zürich“ (1793—1820), Modell.
- 15 Patrouillenboote der schweizerischen Armee 1939—1945.

mit 1250 Mann teilnahmen, darunter zwei Kompagnien zu 64 Matrosen sowie 48 Schiffsleute in speziellen Uniformen. Bald darauf aber mußten „Seepferd“ und „Neptun“, nunmehr an die hundert Jahre alt, abgewrackt werden. Als Ersatz wurde 1793 die mit sechs Geschützen bewaffnete „Stadt Zürich“ vom Stapel gelassen, die mit Segeln und 12 Rudern ausgerüstet war (Bild 12).

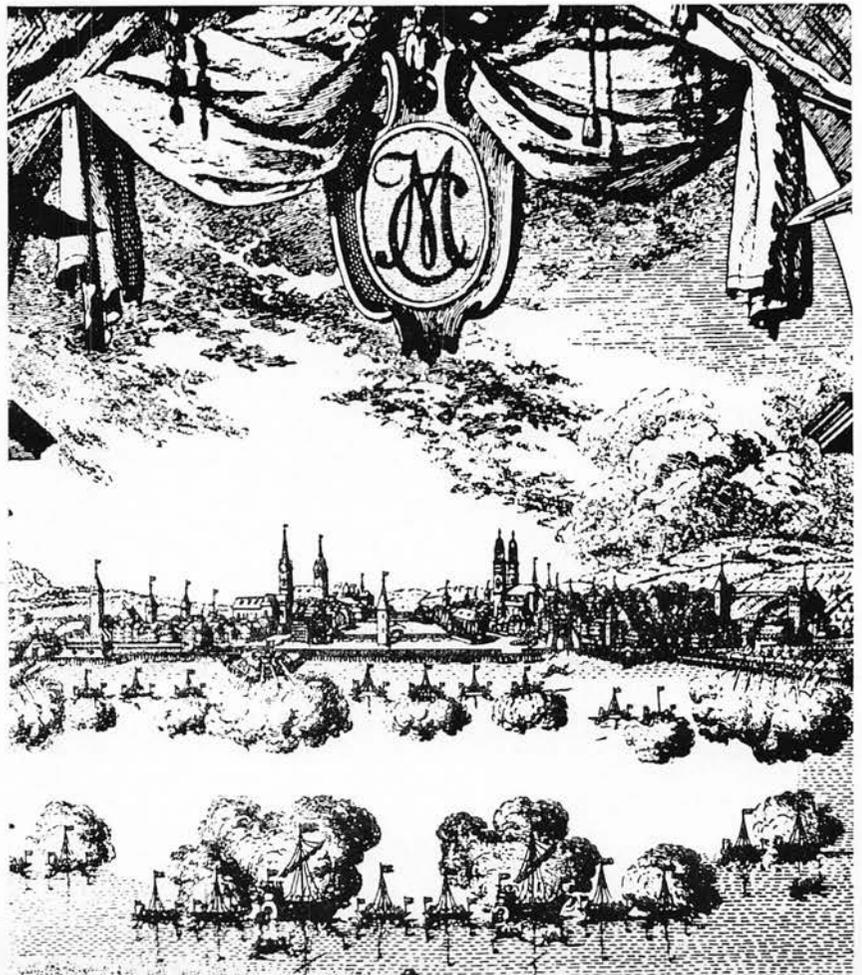
Im Jahre 1799, nachdem die Franzosen Zürich geräumt hatten und die Österreicher als Verbündete eingetroffen waren, wurde auch die Zürcher Flotte wieder aktiviert. Zwölf je mit vier Rudern und einem Beobachter bemannte kleine Boote überwachten die Tätigkeit der Franzosen am linken Seeufer. Die ganze männliche Einwohnerschaft Zürichs im Alter von 20 bis 30 Jahren wurde abwechslungsweise zwangsmäßig als Ruderer mobilisiert, während aus den größeren Schiffen unter dem Kommando des bereits vom Bodensee her bekannten englischen Oberstleutnants Williams eine Kampf-Flottille gebildet wurde, deren Besatzung hauptsächlich aus Mannschaften des 60. ungarischen Infanterie-Regi-

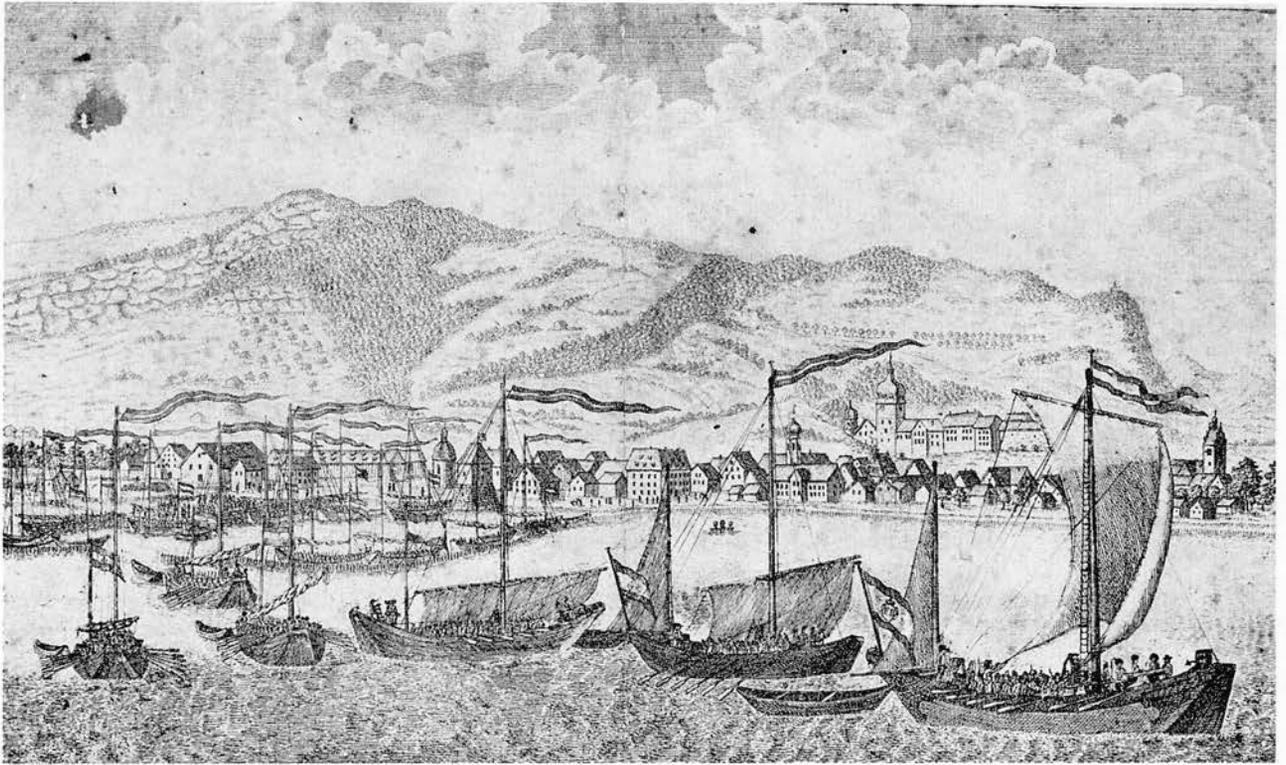
tion“ im besten Commandoraid-Stil in Pfäffikon zu landen und dort den vor Anker liegenden eidgenössischen „Bär“ zu kapern, wobei die Zürcher allerdings 102 Mann verloren. Am 24. Dezember überfielen die Zürcher trotz der erlittenen Verluste einmal mehr Pfäffikon und konnten diesmal die ganze eidgenössische Flotte in Brand stecken. Nunmehr waren beide Parteien des langen Krieges satt und im Sommer 1446 wurde Frieden geschlossen. Zürich kehrte in den Schoß der Eidgenossenschaft zurück.

Fallweise wurden sodann 1619 und 1645 zivile Schiffe im Zusammenhang mit innereidgenössischen Spannungen bewaffnet, und 1646 transportierten über 100 Schiffe aller Art 500 Schiffsleute und 2800 Soldaten nach Wädenswil, das sich gegen die Obrigkeit erhoben hatte. Im Jahre 1656 fand eine erfolglose Zürcher Flottenoperation gegen das katholische Rapperswil statt, gleichzeitig wurden die beiden Kriegsschiffe „Biber“ und „Otter“ auf Stapel gelegt, jedes mit 13 Paar Rudern und vier Geschützen. An älteren Kriegsschiffen waren noch ein „Strauß“ und eine „Gans“ vorhanden, und 1664 sprach man sogar vom Bau von zwei weiteren großen und 34 kleineren Schiffen für die zürcherische Marine. Tatsächlich jedoch wurden ganze 30 Jahre später endlich wieder zwei Neubauten vom Stapel gelassen, „Seepferd“ und „Neptun“, die sechs bis neun Geschütze tragen konnten, später jedoch mit bis zu 18 speziell für sie gegossenen Marinegeschützen bestückt wurden. Jedes Schiff hatte nebst Segeln noch 25 Ruder. Ferner waren am rechten Seeufer 18, am linken 14 zivile Nauen für die Bewaffnung im Kriegs-falle vorgesehen. Auch im zweiten sogenannten Villmergerkrieg 1712 unter-

nahm die Zürcher Flotte keine Aktion von Bedeutung gegen Rapperswil. Die Schiffe scheinen dank gelegentlicher Reparaturen eine große Lebensdauer gehabt zu haben, so lief das „Seepferd“ am 15. Oktober 1777 in Begleitung von 6 Kanonenbooten zur Einholung eines Gesandten nach Rapperswil aus.

Flottenmanöver waren gegen Ende des 18. Jahrhunderts große Mode. Am 7. September 1783 fand eine große Flottenparade statt, an der 31 Schiffe





13

menten bestand. Die Flottille machte einige Fahrten, bombardierte auch das von den Franzosen besetzte Hurden sowie Lachen und führte Truppentransporte durch, was die Franzosen aber nicht hinderte, am Obersee zwölf Transportschiffe und drei Kanonenboote mit je zwei Geschützen zu bauen. Als dann die Franzosen in der zweiten Schlacht bei Zürich gesiegt hatten, versenkte Williams einige seiner Schiffe und desarmierte den Rest, so daß es zu keinen Seekämpfen mehr kam. Die Franzosen erbeuteten in Rapperswil sieben Schiffe und in Stäfa 50 Boote. Die in Rapperswil selbstversenkten Fahrzeuge wurden von den Franzosen wieder gehoben und mußten von den Zürchern repariert werden und einige Jahre unter französischer Flagge fah-

ren. Später an Zürich zurückgegeben, nahmen die Schiffe noch am sogenannten „Bockenkrieg“ 1803 gegen einen Aufstand in Horgen teil. Damals bestand noch eine Marine-Kompagnie mit sechs Offizieren und 112 Mann, die Flottenmanöver von 1810 scheinen die letzten dieser Art gewesen zu sein, bald darauf wurde die „Stadt Zürich“ wegen Altersschwäche abgewrackt und 1837 auch das kleine Marinearsenal in Zürich an Private verkauft. Die letzte schweizerische Marine war vom Schauplatz der Geschichte abgetreten.

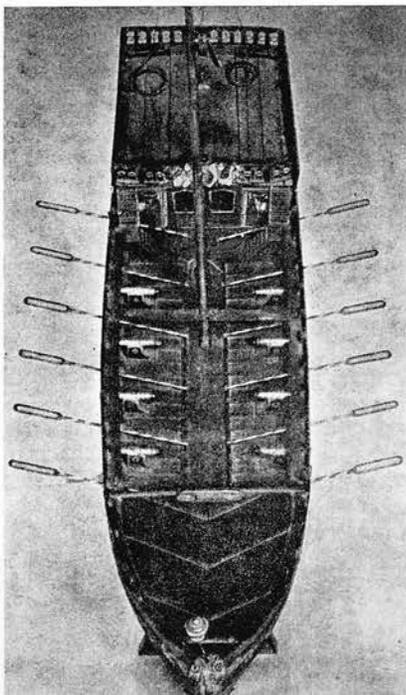
In den beiden Weltkriegen wurden Motorboote beschlagnahmt und als Patrouillenboote eingesetzt, 1914—1918 auf den Grenzseen gegen Deserteure und Agenten, 1939—1945 auch auf den Seen im Inneren des Landes gegen eine befürchtete Landung von Truppentransport-Wasserflugzeugen. Zur Verstärkung der Verteidigung der Seen im Reduit wurden 1941/42 insgesamt zehn Panzermotorboote in Dienst gestellt, die nebst einem Doppel-MG auch noch über eine 20-mm-Panzerbüchse verfügten. Bild 15 zeigt die leicht gepanzerten Patrouillenboote.

Das wäre ein kurzer Überblick über die Schweizer Marine auf den schweizerischen Gewässern. Man könnte auch noch das „glückhafte Schiff“ erwähnen, das am 20. Juni 1576 mit 54 Armbrustschützen und einem Topf warmen Hirsebreis Zürich am frühen Morgen verließ und abends um 21 Uhr im verbündeten Straßburg eintraf, und so den Straßburgern bewies, daß Hilfe aus

Zürich schnell zur Stelle sein konnte, wenn dies nötig sein sollte.

Die Schweizer haben sich nicht damit begnügt, nur auf den schweizerischen Gewässern zu kämpfen. Die päpstliche Schweizergarde focht in der Seeschlacht von Lepanto, die Marineinfanterieregimenter Karrer und de Meuron auf französischen und britischen Kriegsschiffen des 18. und 19. Jahrhunderts. Der Genfer Lefort gründete die russische Flotte, der Waadtländer Pesme de Saint Saphorin befehligte eine kaiserliche Flotte auf der Donau Ende des 17. Jahrhunderts. Andere Schweizer wurden Oberbefehlshaber der amerikanischen (Eberle), französischen (Charner) und italienischen (de Courten) Flotten, was nicht überrascht, wenn man bedenkt, daß die Schifffahrt vor vielen tausend Jahren sicher an einem See „erfunden“ wurde ...

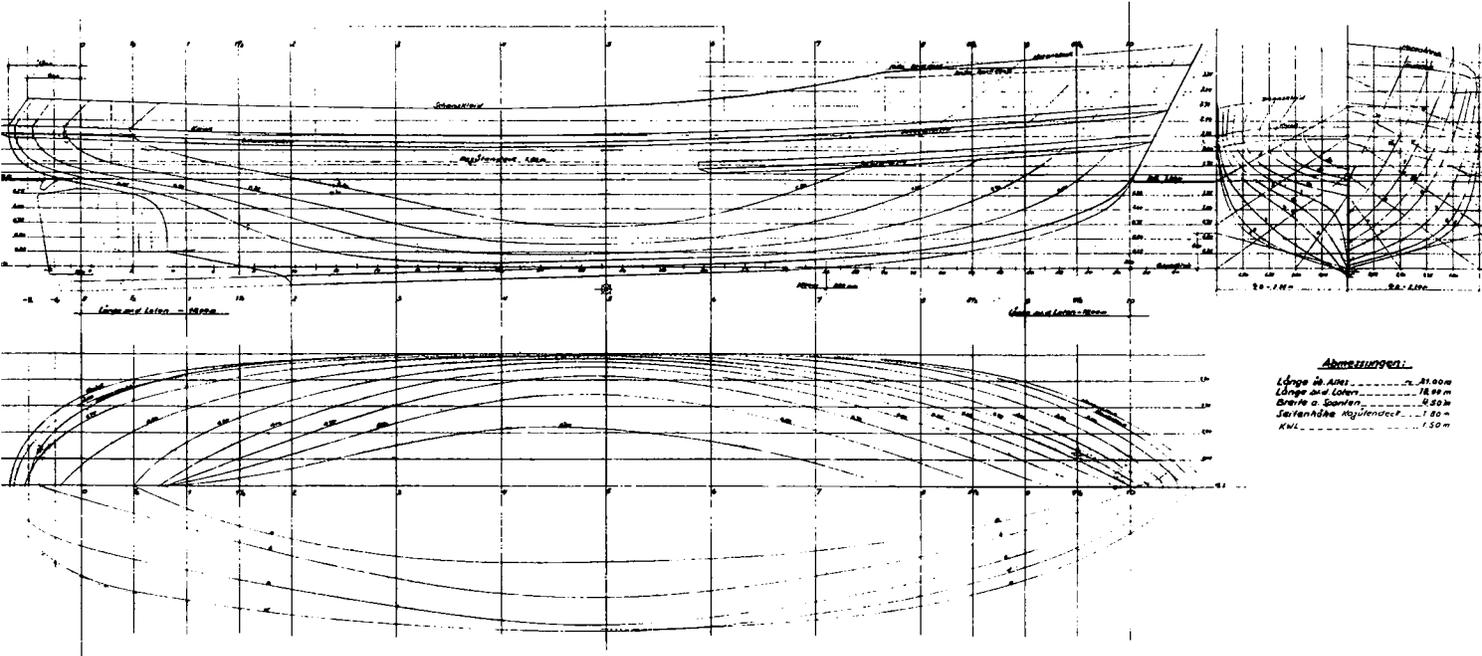
14



15



Bilder: 2 u. 10 Chronik von Schilling, Luzern. 3 u. 4 Diebold Schilling, Chronik, Bern. 5 u. 7 Chronist Stumpf, Zürich. 6 u. 8 Chronik des W. Schodoler, Bremgarten. 9 Radierung v. M. Martini 1610 nach Orig. 15. Jh. 11 Silberisen-Sammlung, Aarau. 12 Zentralbibl. Zürich. 15 Amtlich — EMD.



Lehrlinge der Deutschen Werft bauen eine neue Barkasse

Vor etwa einem halben Jahr erhielten wir Schiffbaulehrlinge des zweiten und dritten Lehrjahres den Auftrag, nach Zeichnungen unter der Leitung von Herrn Kuhn eine neue Barkasse für die DW zu bauen. Wir freuen uns sehr über den uns erteilten Auftrag. Wir werden alle schiffbaulichen Arbeiten, die zur Fertigstellung der Barkasse erforderlich sind, selbständig ausführen.

Die wichtigsten Daten der Barkasse sind:

Länge zwischen den Loten	18,00 m
Länge über alles	ca. 21,00 m
Breite auf Spanten	4,50 m
Mittlerer Tiefgang (CWL)	1,50 m
Seitenhöhe bis Kajütdeck	1,80 m
Maschinenleistung	ca. 230 PS

Die Barkasse erhält einen Balkenkiel 150x40 mm, der nach hinten abfällt, wodurch das Hinterschiff tiefer im Wasser liegt als das Vorschiff. Ein Eissporn schützt das Ruder und den Propeller im Winter vor Treibeis.

Das Schiff erhält einen ausfallenden Plattenstevan mit Eisverstärkung. Die Außenhautplatten haben im Bereich der Eisverstärkung 10 mm, ausgenommen die Stevenplatte, die 15 mm stark ist. Im übrigen Schiff hat die Außenhaut eine Stärke von 8 mm. Das Hinterschiff der Barkasse ist mit einem nach innen fallenden Schanzkleid oberhalb der 180 mm hohen Wallschiene versehen, wodurch das Heck ein schnittiges Aussehen bekommt. Die Wallschiene soll den Rumpf vor Beschädigung schützen. Etwa mittschiffs schließt gleich hinter dem Steuerhaus die große, durch eine Querwand geteilte Kajüte an. Zwei Treppen auf jeder Seite der Barkasse ermöglichen das Ein- und Aussteigen. Das Schiff erhält keinen konventionellen Schornstein oder Auspuff, sondern die Abgase der Hauptmaschine werden durch den Signalmast, der sich auf dem Steuerhaus befindet, abgeführt. Unsere Aufgabe besteht darin, das Liniennetz im Maßstab 1:1 anzufertigen, in das wir dann den Linienschnitt einzeichnen. Er besteht aus dem Längsriß (der Seitenansicht) und dem Wasserlinienriß (der Draufsicht) der Barkasse, die beide auf dem Schnürboden eingerissen werden. Der Spantenriß wird auf eine Zeichenplatte gezeichnet und stellt die Front- und Heckansicht der Barkasse dar. Da bei einem Schiff Backbord und Steuerbord spiegelgleich sind, wird von allen drei Ansichten jeweils nur die Backbordseite gezeichnet.

Im Liniennetz sind Spanten, Wasserlinien und Schnitte

vorhanden. Diese Linien treten in zwei von drei Ansichten als Geraden auf; in der Seitenansicht sind es die Spanten und Wasserlinien, in der Draufsicht die Spanten und Schnitte aus Mitte Schiff und in der Front- bzw. Heckansicht die Wasserlinien und Schnitte aus Mitte Schiff.

Aus einer Linienschnittzeichnung haben wir die Breiten der Wasserlinien auf den Spanten herausgemessen, in den Wasserlinienriß übertragen und die Wasserlinien durchgestrakt, d. h. die einzelnen Punkte mit einer Holzlatte verbunden, so daß es eine einwandfreie, gleichmäßig gekrümmte Kurve gibt. Danach haben wir diese Punkte in den Spantenriß übertragen und ebenfalls durchgestrakt. Wird z. B. ein Spant völliger gezeichnet, so werden die Wasserlinien auch völliger, das bedeutet, daß bei einer Änderung am Spant die anderen Risse auch geändert werden müssen. Daraus läßt sich schließen, daß man alle Risse gleichzeitig zeichnen muß, da alle Punkte in allen Ansichten gleichweit von der jeweiligen Bezugslinie entfernt sein müssen (siehe Skizze). Außerdem müssen die Risse so lange aufeinander abgestimmt werden, bis die Schiffskontur der Barkasse strakt. Nach den Wasserlinien, Spanten und Schnitten werden zur Kontrolle an den Stellen, wo man mit Wasserlinien, Spanten und Schnitten nicht auskommt, Senten eingezeichnet. Das sind Hilfslinien, die möglichst radial zur Spantkontur liegen; dadurch erreicht man exakte Schnittpunkte.

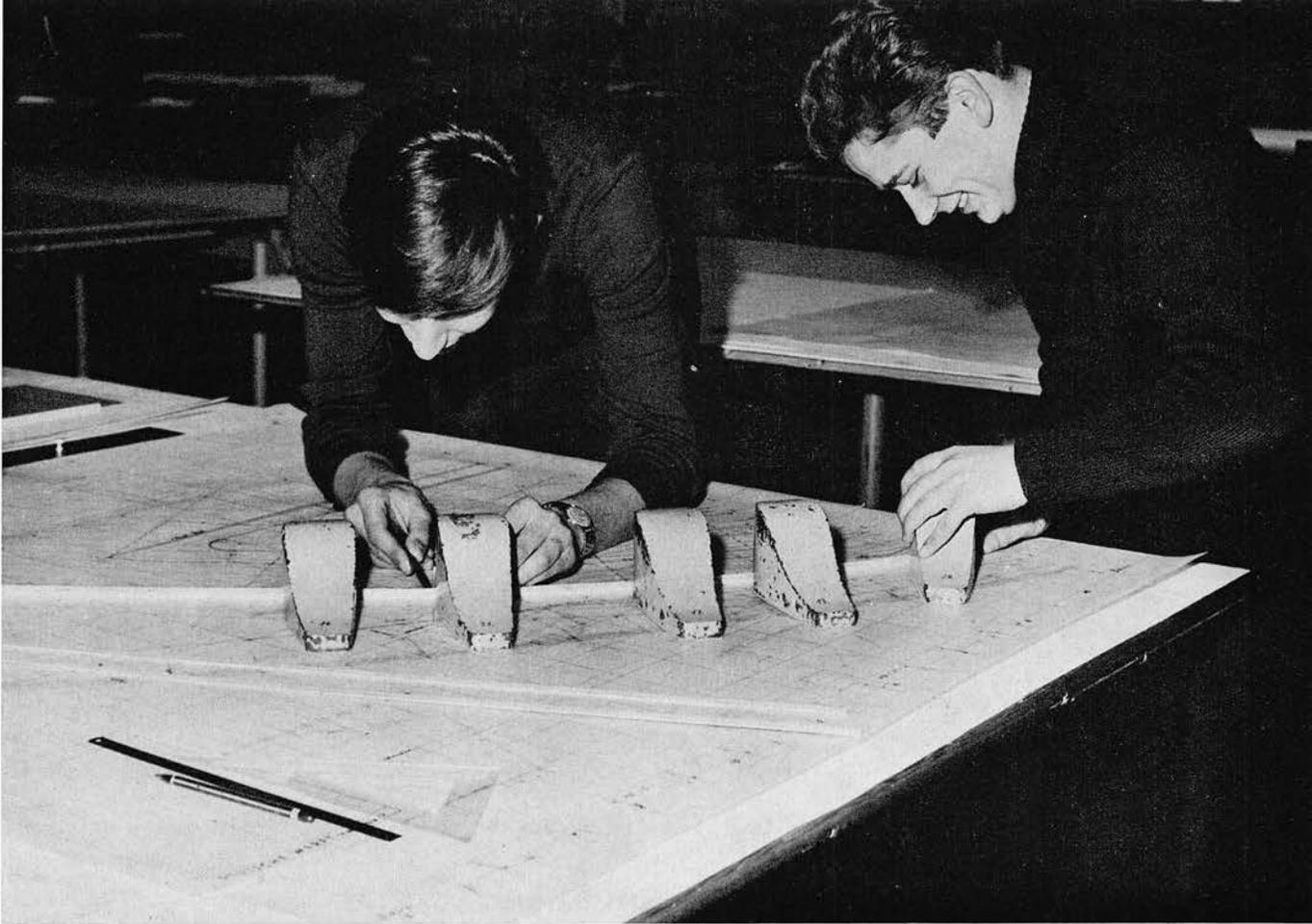
Danach haben wir alle wichtigen Schiffskonturen, wie Stevenkonturen, Oberkante Schanzkleid, Nasenblech usw., im Linienschnitt ausgestrakt. In den Wasserlinienriß haben wir die Bauspanten eingeschnürt und die Schnittpunkte mit den Wasserlinien im Spantenriß abgesetzt und durchgestrakt. In einer Zeichnung waren die Nähte und Stöße für die Außenhautbeplattung vermaßt. Diese Nähte und Stöße wurden dann in den Spantenriß übertragen.

Nach Fertigstellung der Linienschnitte können nun die einzelnen Bauteile mit Hilfe der SK-Zeichnungen und des Bauspantenrisses angefertigt werden.

Die Arbeit ist augenblicklich soweit vorangeschritten, daß unsere Lehrkollegen die Bauteile in der Schiffbauhalle zu einem Ganzen zusammenfügen. Wie die schiffbaulichen Arbeiten, so werden auch die anderen Arbeiten von Lehrlingen der jeweiligen Gewerke ausgeführt.

Manfred Kroll (2. Lehrjahr)

Freimut Stehling (2. Lehrjahr)



Manfred Kroll und Freimut Stehling (2. Lehrjahr) beim Ausstraken von Schiffslinien.

Peter Schneider und Walter Pohl (2. Lehrjahr) beim Schweißen am Kiel der neuen Barkasse „DW 23“.



Bewerbungen um Lehrstellen bei der DW

Wie bereits im letzten Heft, wollen wir auch heute wieder unsere Betriebsangehörigen ansprechen, ihre Jungen, die bei uns lernen möchten, rechtzeitig für eine Lehrstelle anzumelden.

Mit unserem Bericht „Was kann ein Junge auf der Deutschen Werft lernen“ möchten wir den Ausbildungsweg der Berufe Schiffbauer, Maschinenschlosser und Dreher vorstellen.

Nachdem in den vergangenen Jahren ein Mangel an Lehrlingen bestand, zeichnet sich heute das Gegenteil ab. Die Bewerbungen sind reichlicher und die Lehrstellen knapper geworden. So ist es auch in unserem Betrieb.

Von den zwölf Lehrberufen, die wir ausbilden, sind schon einige voll besetzt. Wir bitten daher alle Betriebsangehörigen, die ein Interesse an einer Lehrstelle haben, sich umgehend zu melden. Herr Sass (Kupferschmiede, Tel. 353) und Meister Althoff (Lehrwerkstatt, Tel. 244) nehmen Bewerbungen entgegen.

Für folgende Berufe sind z. Z. noch Lehrstellen für Ostern 1968 frei:

Schiffbauer
Maschinenschlosser
Dreher
Kessel- und Behälterbauer
Blechschorrer
Möbeltischler
Schiffszimmerer

Bewerber von außerhalb können sich schriftlich oder telefonisch unter 84 01 62 44 melden.

Wie vielseitig die Ausbildung unserer Lehrlinge ist, zeigt der vorstehende Bericht über den Bau unserer Werft-Barkasse DW 23. Es ist eine lohnende und stolze Aufgabe für unsere Lehrlinge, diese Arbeit ausführen zu dürfen. Unsere Schiffbauerlehrlinge sind schon fleißig an der Arbeit. Auch die Maschinenschlosser-, Kupferschmiede- und Blechschorrerlehrlinge haben die Arbeit für diese Barkasse schon aufgenommen. Wir werden über den Verlauf dieser Arbeit weiter berichten. Lehrwerkstatt

Was kann ein Junge auf der DW lernen?

Schiffbauer

Lehrzeit: 3 Jahre. Nach einer Grundausbildung in der Lehrwerkstatt Versetzung in die einzelnen Betriebsabteilungen wie Helgen, Vormontage, Anzeichnerie, Richtschmiede und Schnürboden oder Optik. Ferner Ausbildung im Lichtbogenschweißen und Brennen. Für besonders begabte Lehrlinge zusätzliche Ausbildung im techn. Büro.

Tätigkeit: Zusammenbau von Profilstählen und Stahlblechen zu Schiffsteilen und Schiffskörpern. Herstellung der Schiffsaufbauten aus Stahl oder Leichtmetall und ihre Montage an Bord. Anfertigen von Aufrissen und Abwicklungen des Schiffskörpers. Herstellung der Schablonen oder Zeichnungen für verschiedene Anreißverfahren und zum Ausbrennen größerer Platten.

Möglichkeiten der Weiterbildung und des Aufstiegs: Durch Abendkurse und Teilnahme an entsprechenden Meisterlehrgängen wird der Einsatz als Kalkulator, Arbeitsvorbereiter, Meister, Betriebstechniker oder Teilkonstrukteur möglich. Für besonders Begabte ist nach Erlangung der Fachschulreife der Besuch einer Ingenieurschule — Fachrichtung Schiffbau — und die Weiterbildung zum Schweißfachingenieur möglich.

Aussichten im Beruf: Sehr günstig, da Fachkräfte fehlen. Einsatz auch in anderen Industrien z. B. Stahlbau und Behälterbau möglich.

Jürgen Page und Holger Schulze (1. Lehrjahr) bei der Arbeit am Hintersteven.





Horst Hoyer bei der Ölkühler-Reparatur (2. Lehrjahr).



Jürgen Apel und Horst Hoyer beim Keileinbau in die Schwanzwelle (3. u. 2. Lehrjahr)

Maschinenschlosser

Lehrzeit: 3½ Jahre. Nach einer Grundausbildung in der Lehrwerkstatt Einsatz in verschiedenen Betriebsabteilungen des Maschinenbaues, der Bordmontage, der Maschinenreparatur und der Betriebsreparatur. Zusätzliche Ausbildung im Drehen, Hobeln und Fräsen und im Schweißen. Besonders begabte Lehrlinge können eine Ausbildung im techn. Büro erhalten.

Tätigkeit: Vor- und Fertigbearbeiten von Maschinenteilen und deren Zusammenbau. Montage von Maschinen in der Werkstatt und ihr Einbau an Bord, einschließlich der Erprobung. Anbringen von Armaturen an Kesseln und Maschinen. Verpacken (Abdichten) und Haltern von Rohrleitungen. Reparatur von Maschinen an Bord und von Ma-

schinenteilen und Armaturen in der Werkstatt. Reparatur der maschinellen Betriebseinrichtungen.

Möglichkeiten der Weiterbildung: Durch Abendkurse, Lehrgänge oder den Besuch einer Ingenieurschule ist der Einsatz als Meister, Betriebstechniker oder Betriebsingenieur, als Montageingenieur oder Konstrukteur möglich. Nach vorgeschriebener Fahrzeit als Ing.-Aspirant kann der Besuch einer Schiffingenieurschule erfolgen. Für Abgänger einer Volksschule ist jedoch die Erlangung der Fachschulreife für den Besuch der Ingenieurschulen erforderlich.

Berufsaussichten: Vielseitige Einsatzmöglichkeiten auch in anderen Industriebetrieben und bei der Seefahrt.

Dreher

Lehrzeit: 3 Jahre. Grundausbildung in der Lehrwerkstatt an Dreh-, Hobel- und Fräsmaschinen und Teilnahme am Grundlehrgang für metallverarbeitende Berufe. Anschließend Ausführung von Arbeiten an verschiedenen Drehbänken. Ausbildung an großen Bearbeitungsmaschinen im Betrieb. Sonderausbildung an der Anreißplatte, in der Fertigungskontrolle, im Härten und Schleifen und in der Werkzeugmacherei.

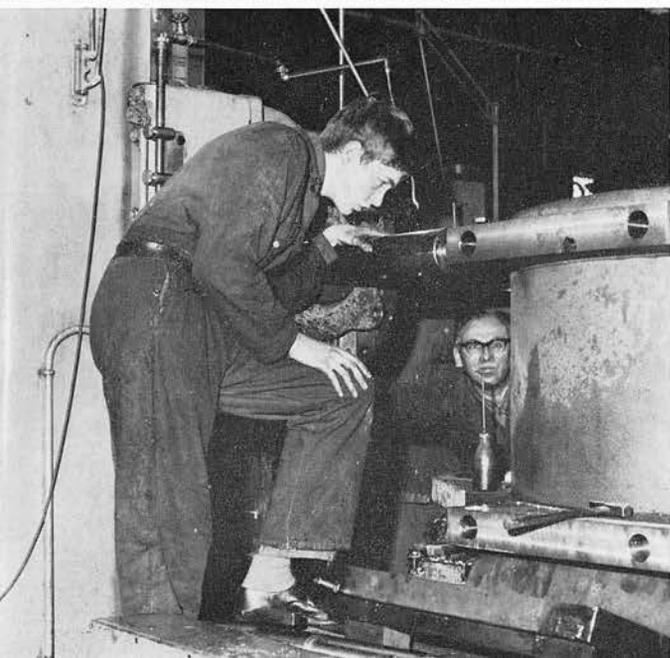
Tätigkeit: Bearbeitung von Maschinen- und Apparateteilen aller Art und Größe, z. B. von Wellen, Lagern, Rudern, Ventilen, Kolben, Gehäusen von Antriebsmaschinen auf

mechanischen Bearbeitungsmaschinen verschiedener Bauart und Größe.

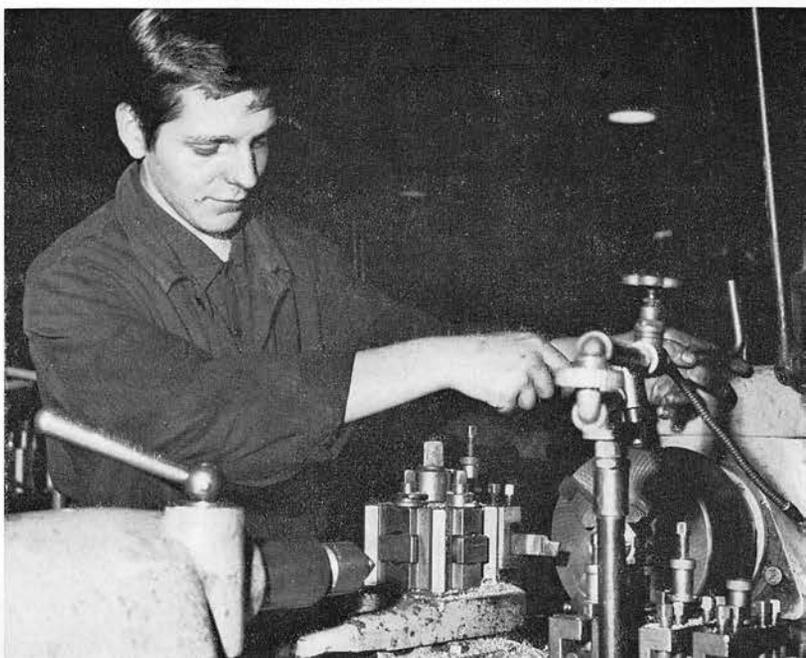
Weiterbildung und Aufstieg: Durch Teilnahme an Abendkursen, entsprechenden Meisterlehrgängen und Refakursen wird der Einsatz als Kalkulator, Arbeitsvorbereiter oder Meister möglich. Der Besuch eines technischen Seminars oder einer Ingenieurschule für besonders Begabte ermöglicht nach Ableistung einer ergänzenden Praxis und Erlangung der Fachschulreife den Einsatz als Betriebstechniker oder Betriebsingenieur.

Berufsaussichten: Sehr günstig, da Fachkräfte fehlen.

Michael Sick (3. Lehrjahr) am Hydr.-Drehflügel-Gehäuse für eine Rudermaschine.



Klaus Müller (2. Lehrjahr) arbeitet an der Eckventilverschraubung.





Wilhelm Matthiessen

Aktivität erhält jung — so heißt es. Für Herrn Matthiessen, der am 7. 12. 1967 sein 90. Lebensjahr vollendete, trifft diese Feststellung vollauf zu. Als stellvertretender Vorsitzender des Vorstandes unserer Betriebskrankenkasse ist er noch sehr aktiv, und seine Kollegen aus der Vertreterversammlung und dem Vorstand der Kasse haben stets zum Ausdruck gebracht, daß sie auf seinen Rat, der auf jahrzehntelanger Erfahrung, speziell auf sozialpolitischem Gebiet basiert, auf keinen Fall verzichten wollen.

Im Jahre 1918 war Herr Matthiessen dabei, als die Deutsche Werft gegründet wurde und, wie er selbst sagt, unter den ersten Arbeitern, die damals auf dem Vorland I begannen unter Anleitung von Herrn Dr. Scholz. Man könnte auch sagen, er wurde seßhaft; denn vorher war er seit seinem 14. Lebensjahr zur See gefahren, und zwar auf Segelschiffen. Dabei umrundete er sechsmal Kap Hoorn. Er war auch sieben Jahre bei der „Kaiserlichen“, u. a. in Ostasien und bei Expeditionen auf Neu-Guinea, aber auch als Takler und Schaueremann im Hafen verdiente er seinen Lebensunterhalt. Sicherlich kennen viele seiner Freunde die Storys „Der Löwe von Sansibar“, „De Generols-Aap“ oder — und das soll auf der DW passiert sein: „Matthiessen und dat Peerd“.

Herr Matthiessen ist und darf auch wohl stolz darauf sein, daß er von 1918—1933 im Arbeiterrat bei der DW tätig war und auch den Vorsitz führte. Er ist ebenfalls einer der Mitbegründer der Betriebskrankenkasse, die im Jahre 1922 entstand und nunmehr 45 Jahre für die Versichertengemeinschaft der DW zur Verfügung steht. Es könnte mit anderen Worten auch gesagt werden, daß Herr Matthiessen in diesem Jahre ein halbes Leben lang in der Sozialversicherung und speziell in der Krankenversicherung tätig ist.

Durch die Ereignisse ab 1933 wurde es etwas stiller um W. Matthiessen. Der Ablauf der Dinge bestätigte jedoch seinen Standpunkt, den er nie aufgegeben hat und auch heute jederzeit vertritt. Allein auf seine Initiative ist es zurückzuführen, daß 1945 in Hamburg für alle Betriebskrankenkassen beratende Ausschüsse aus den früheren Vorstandsmitgliedern, vor 1933, gebildet wurden. Die Aufsichtsbehörde stimmte dem zu und veranlaßte allgemein die Durchführung. Hierdurch wurde es ermöglicht, schon lange vor dem Inkrafttreten der Selbstverwaltung bei allen Betriebskrankenkassen so zu arbeiten, als ob die Selbstverwaltung schon bestehen würde.

Endlich war es dann soweit, daß die Selbstverwaltung durch Gesetz vom 22. 2. 1951 wieder eingeführt wurde. In diesem Zusammenhang ist es interessant, einen Auszug aus dem Protokoll der Sitzung der Vertreterversammlung vom 4. 7. 1953 zu bringen. Da heißt es u. a.:

„In einem Rückblick auf das über 30jährige Bestehen der Deutschen Werft A.G. und ihrer Betriebskrankenkasse spricht Herr Dr. Scholz von dem ständigen Auf und Ab in der Wirtschaft. Der Redner gibt seiner Befriedigung darüber Ausdruck, daß es gelungen sei, durch alle Konjunkturschwankungen hindurch die

Werft in führender Rolle im Schiffbau zu halten und zu festigen. Nachdem die Werft einige Jahre bestanden habe, sei aus Kreisen der Belegschaft der Wunsch nach einer eigenen Betriebskrankenkasse an die Geschäftsleitung herangetragen worden. Man sei diesem Wunsche nachgekommen aus der Erkenntnis, daß dadurch eine noch bessere und wirkungsvollere Zusammenarbeit mit der Belegschaft ermöglicht würde. Herr Dr. Scholz unterstrich die großen Verdienste von Herrn Wilhelm Matthiessen, dem als Mitbegründer der Betriebskrankenkasse das Blühen und Gedeihen der Krankenkasse in besonderem Maße zu verdanken sei.

Nachdem durch das NS-Regime der Selbstverwaltung in der Sozialversicherung zunächst ein Ende bereitet wurde, sei Herr Matthiessen nach dem Zusammenbruch 1945 mit dem Wunsche an die Betriebsleitung herangetreten, die Selbstverwaltung in der BKK sobald wie möglich wieder herbeizuführen. Es solle bis zur gesetzlichen Regelung wenigstens mit einem beratenden Ausschuß so gearbeitet werden, als ob die Selbstverwaltung schon Tatsache sei. Dieses geschah auch bis zum heutigen Tage.“

Wilhelm Matthiessen ist eine vielseitige Persönlichkeit. Das beweist die Tatsache, daß er lange Jahre im Vorstand des Reichsverbandes und später des Bundesverbandes der Betriebskrankenkassen tätig war, ebenfalls auch im Landesverband der Betriebskrankenkassen Nordmark, im Vorstand der Landesversicherungsanstalt Freie und Hansestadt Hamburg und außerdem beim Landesarbeitsgericht und beim Versicherungsamt als Beisitzer.

Unser lieber Wilhelm Matthiessen wollte eigentlich schon vor 15 Jahren als stellvertretender Vorsitzender des Vorstandes ausscheiden. Doch aufgrund seiner umfangreichen Kenntnisse auf dem Gebiet der Sozialversicherung wurde er von seinen Kollegen immer wieder gebeten, doch weiterhin seine Tätigkeit auf diesem Gebiete auszuüben. Einstimmig wurde Wilhelm Matthiessen von dem Betriebsrat sowie von der Vertreterversammlung der BKK immer wieder gewählt, zum Wohle unserer Kasse und zum Nutzen unserer kranken Kollegen.

★

Gerhard Cassens und Walter Heise treten in den Ruhestand

Nach mehr als 40jähriger Tätigkeit auf der Deutschen Werft ist Herr Gerhard Cassens, Leiter der Abteilung MR, in den Ruhestand getreten.

Herr Cassens begann seine Tätigkeit auf der DW im September 1927, nachdem er sein Studium an dem Polytechnikum in Köthen absolviert hatte. Seine ersten Arbeiten waren wärmetechnische Berechnungen für Motorschiffe, vorzugsweise für die Neukonstruktion von verschiedenen Kühlern. Weiterhin befaßte sich Herr Cassens mit Abgaswärmeverwertung von Großmotoren — damals etwas ganz Neues. Sein Arbeitsgebiet erstreckte sich bald auf die Untersuchungen unseres bewährten Turbulenz-Dieselölfilter und des Bilgwasser-Entölers. In diesem Zusammenhang übernahm Herr Cassens das Angebotswesen, die Preisgestaltung und den Verkauf dieser und anderer Apparate.

Seine erste Berührung mit dem Rohrleitungsbau war die Bearbeitung des Neubaus S. 126. Ein Tanker für Frankreich, der noch mit einer Kolbendampfmaschine ausgerüstet war. Wie heute, war auch damals immer die Frist für die Abwicklung der Rohrplanarbeit reichlich kurz. Da sich Herr Cassens auf dem Gebiet des Armaturenbaues und der Schiffs-Hilfsmaschinen besondere Kenntnisse erworben hatte, wurde er mit dem Bestellwesen der Abteilung MR beauftragt. Infolge der Weltwirtschaftskrise mußten 1932/33 die Arbeiten wegen Auftragsmangel in



Gerhard Cassens

MR praktisch eingestellt werden. Herr Cassens wurde in der Abteilung MGR als Aquisiteur für Reserveteile eingesetzt, wo er sich neben der technisch-kaufmännischen Tätigkeit Kenntnisse in Werkstoff-Fragen aneignen konnte. Nebenher bekam er Aufgaben aus der damaligen Projekt-Abteilung ME. Auch im Kesselbau war er tätig.

Mit der Neubelebung der Schiffbautätigkeit konnte er wieder das Bestellwesen der Abteilung MR übernehmen. Nach 1939 mußten sich die Werften auf Kriegsproduktion einstellen. Herr Cassens wurde als Verbindungsmann zu anderen Werften für den U-Bootsbau eingesetzt. Später erweiterte sich dieses Gebiet auf den Bau der „Hansa-Schiffe“. Diese Arbeiten waren vorzugsweise organisatorischer Art, die neben dem Rohrleitungsbau den Schnorchel-einbau für die U-Boote mit entsprechendem Zubehör einschloß.

Nach dem Kriege begann in kleinen Anfängen der Wiederaufbau der Werft. Es wurden Heizungen, Wasserversorgungs- und Brunnenanlagen geplant. Man war stolz darauf, die gesamte Wasserversorgung von Finkenwerder durch die Werft durchführen zu können.

Als der Schiffbau um 1950 wieder auf volle Touren kam, wurde Herr Cassens die Gesamtleitung der Abteilung MR übertragen. Durch den Umfang der später erfolgten Aufträge wuchs die Abteilung ständig an. Hinzu kam die Einrichtung einer Korrespondenzabteilung, für die Herr Cassens verantwortlich war.

In seiner umfangreichen Tätigkeit hat sich Herr Cassens besonders mit Werkstoff-Fragen, Pumpenkonstruktionen, Rohrleitungsschaltungen und den dazugehörigen Kriterien vertraut gemacht. Er galt als Spezialist auf diesem Gebiet und war jederzeit bereit, allen Mitarbeitern seine Kenntnisse zu vermitteln.

Herr Cassens kann auf eine lange, fruchtbare Tätigkeit zurückblicken. Es war ihm vergönnt, an rund 700 Schiffsneubauten beteiligt gewesen zu sein. Für den Ruhestand wünschen wir ihm alles Gute.

★

Herr Walter Heise, der Leiter des Kesselbaubüros, tritt zum Jahresende 1967 nach über 40jähriger Werftzugehörigkeit in den Ruhestand.

Am 7. 4. 1902 in Hamburg geboren, trat Herr Heise nach bestandem Ingenieursexamen an der HTL Hamburg im März 1927 bei der DW als Konstrukteur in die Abteilung Rohrplanbau ein.

Er wechselte bald in die Abteilung MH über, wo er sich mit der Erzeugung von Hochdruckdampf und der Entwicklung der Kohlenstaubfeuerung in Schiffskesseln befaßte. Durch Abschluß eines Lizenzvertrages mit der Fa. La Mont Kessel Herpen & Co., Berlin, wurden 1934 die ersten DW-La-Mont-Kessel mit Kohlenstaubfeuerung auf D. „NICEA“ installiert. Für Frachtschiff- und Seebäderschiff-Neubauten mit Turbinenantrieb sowie für das Walfang-Fabriksschiff „Walter Rau“ vollzog sich somit allmählich der Wechsel vom Zylinderkessel zu den wirtschaftlicheren und leichteren La-Mont-Wasserrohrkesseln. Herr Heise beschäftigte

sich aber nicht nur mit den ölgefeuerten Hochdruckkesseln, sein Aufgabenbereich umfaßte auch die Konstruktion von La-Mont-Abgaskesselanlagen auf Motorschiffen.

1939 wurde ihm die Leitung der Kesselbau-Abteilung MH übertragen. Bedingt durch die Kriegsjahre ruhte die Weiterentwicklung des Kesselbaues auf unserer Werft und die Abteilung übernahm unter Herrn Heises Leitung die Federführung für den Bau von annähernd 100 „Capus-Kesseln“ für das Hansa-Programm, von denen ca. 40 Einheiten auf der DW gebaut wurden. Darüber hinaus wurden Lokomotivkessel und Lokomotiv-Laufradwellen für die Werkstattfertigung über das MH-Büro mit durchgezogen. Nach Kriegsende wurden alle nur erdenklichen Arbeiten, die uns damals erlaubt waren, ausgeführt. Inzwischen wurde die Abteilung mit der Bezeichnung MH in MK umgeändert. Herr Heise stellte in dieser Zeit unter Beweis, daß auch mit der Hereinnahme ungewöhnlicher Arbeiten (Bau von Torf-Fördermaschinen, Bäckereimaschinen, Umbauten an Straßenbahnwagen, Instandsetzungen an Eisenbahn-Güterwagen usw.) ein großer Teil der Belegschaft beschäftigt werden konnte. Neben Behältern und Tanks jeder Art, kann wohl als das Ausgefallenste der Bau von „Eisernen Lungen“ für Krankenhäuser bezeichnet werden.

Das Wiederaufleben des Schiffbaues und damit verbunden der Bau von Kesseln, begann mit der Serie von sieben Hapag-Lloyd-Turbinenschiffen. Diese Schiffe wurden mit je zwei DW-La-Mont-Kesseln mit 48 atü Betriebsdruck und 450° Celsius mit Saacke-Brennern und automatischer Feuerungs-Regelung ausgerüstet. Nachdem weitere Turbinenschiffe wie die Tanker „Caroline Oetker“ und „Troll“ leistungsmäßig größere Kessel erhielten, gelang es 1958, vom Norddeutschen Lloyd den Auftrag zur Lieferung einer neuen Kesselanlage für das Passagierschiff „BREMEN“ zu erhalten. Herrn Heises Initiative bezüglich Organisation, Arbeitsverteilung und Preisermittlung, war es zu verdanken, daß uns der Zuschlag erteilt wurde.

Unter vollem Einsatz „round the clock“ wurde der Fahrplan des Schiffes pünktlich eingehalten.

Unter Herrn Heise gelangten über 1000 Hochdruck-, Hilfs- und Abgas-Kessel zur Fertigung, sowohl für unsere Neubauten, als auch für Fremdaufträge nach Finnland, Belgien, Italien, Spanien, Japan und Indien.

Die Vielfalt der Arbeiten unter seiner Büroleitung erstreckten sich weiterhin auf Wärmetauscher, Behälter, Tanks, Ölfeuerungsanlagen bis zu Schornsteinen, Schalldämpfern, Funkenfängern und Abgasleitungen.

In geschickter und toleranter Art hat Herr Heise Verhandlungen seines Aufgabenbereiches mit unseren Auftraggebern und Vertretern von Unterlieferanten geführt, wenn es galt, Kosten- bzw. Preisprobleme zu lösen.

Außerdem nahm Herr Heise an den Sitzungen des Deutschen Dampfkessel-Ausschusses ehrenamtlich als vertretendes Mitglied teil.

Seine, allen Mitarbeitern zugute gekommenen Erfahrungen, die Ausgeglichenheit seines Wesens, sowie sein Gerechtigkeitsempfinden, machten ihn zu einem geschätzten, allzeit in guter Erinnerung bleibenden Vorgesetzten. Alle guten Wünsche begleiten ihn in seinen Ruhestand.



Walter Heise

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



(40) Fritz Lorenzen
kfm. Angestellter, FP

Der bisherige Geschäftsführer unserer Betriebskrankenkasse, Herr Wilhelm Schulz, ist mit dem 30. 9. 1967 in den Ruhestand getreten. Am 1. 9. 1959 hatte er die Leitung der Kasse übernommen und hat in guter Zusammenarbeit mit dem Vorstand und der Vertreterversammlung zum Wohle der Versicherten-gemeinschaft gewirkt. Wir danken Herrn Schulz für seine verdienstvolle Arbeit und wünschen ihm noch einen langen Lebensabend.



Wilhelm Schulz



(25) Georg Blokesch
Schiffbauhelfer, 1120



(25) Friedrich Dreuer
Maschinenbauer, 1531



(25) Erich Gisewski
Raumwärter, 1350



(25) Paul Kelm
A'Schweißer, 2350



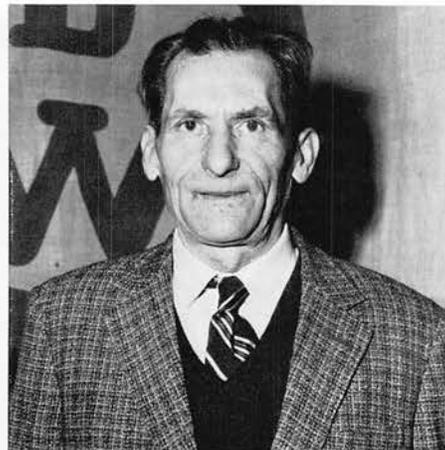
(25) Hans Krämer
Maschinenschlosser, 2310



(25) Rudolf Lakies
Tischler, 1230



(25) Henry Losemann
Maschinenbauer, 1340



(25) Wilhelm Sobiewski
Hauer, 2180



(25) Wilhelm Volkmar
Vorarbeiter, 1223

FAMILIENNACHRICHTEN



Das Fest der diamantenen Hochzeit feierten am 2. November 1967 Wilhelm Schwarz und Frau.

Eheschließungen:

Helfer Heino Schiffbäumer mit Frl. Helga Schakeid am 24. 8. 1967
 M'Schlosser Rainer Clasen mit Frl. Barbara Beneke am 25. 8. 1967
 Schlosser Enver Oguzer mit Frl. Nurdan Tankurt am 7. 9. 1967
 Helfer Michael Valentiner mit Frau Gerda Grimm am 22. 9. 1967
 Maschinenschlosser Hans-Dieter Grau mit Frl. Waltraud Müller am 22. 9. 1967
 Fahrer Peter Barthel mit Frau Christa Roschlaub am 29. 9. 1967
 Helfer Herbert Werschky mit Frl. Monika Zelosko am 29. 9. 1967
 Helfer Mariano Schillaci mit Frl. Michaela Imbarato am 5. 10. 1967
 Vorhalter Werner Schack mit Frl. Karin Reimer am 6. 10. 1967
 Schiffbauer Uwe Biedler mit Frl. Christel Botha am 6. 10. 1967
 M'Schlosser Hans-Jürgen Meinert mit Frl. Helga Lindenberg am 20. 10. 1967
 Docker Hans-Peter Potthoff mit Frl. Helga Ranz am 21. 10. 1967
 Arbeitsvorbereiter Hans-Jürgen Bender mit Frl. Christel Fischer am 3. 11. 1967
 Schlosser Ahmet Seckin mit Frl. Nermin Gülen am 5. 11. 1967
 Ausrichter Werner Ross mit Frau Ellen Böttger am 17. 11. 1967
 Dreher Peter Meier mit Frau Margret-Karin Raschke am 17. 11. 1967
 Sortiererin Frau Elke Bittner mit Herrn Ulrich Michelsen am 17. 11. 1967
 Modelltischler Klaus Stapelfeldt mit Frl. Anke Thömig am 24. 11. 1967
 Werkführerin Annegold Cimpa geb. Rademacher mit Herrn Dipl.-Ing. Franz Cimpa am 15. 12. 1967

Geburten:

S o h n :

Helfer Heinz Olbert am 24. 5. 1967
 E'Schweißer-Anlerner Demir Cetin am 6. 7. 1967
 Fahrer Heinrich Hausen am 4. 9. 1967
 Zimmerer Gerhard Looks am 16. 9. 1967
 Maschinenschlosser Uwe Burchard am 11. 10. 1967
 Maschinenschlosser Hans-Holm Becker am 23. 10. 1967
 Vorarbeiter Karl-Heinz Budweit am 20. 11. 1967

T o c h t e r :

Matrose Uwe Schülke am 27. 9. 1967
 Brenner Hinrich Dammann am 15. 10. 1967
 Helfer Franz Fricke am 27. 10. 1967
 Kontrolleur Heino Michaelis am 27. 10. 1967
 Stellagenbauer Waldemar Maeder am 13. 11. 1967
 Kranfahrer Johann Redig am 18. 11. 1967
 A'Schweißer Herbert Warschky am 22. 11. 1967
 Anschläger Gerhard Wanger am 4. 12. 1967

Herzlichen Dank für die anlässlich unseres 80. Geburtstages erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten.
 César Hühn Kreuzfeldt und Frau Lina
 Gustav Tietz Ernst Alpert und Frau

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten anlässlich meines 40jährigen Arbeitsjubiläums sage ich allen meinen herzlichsten Dank.
 Rudolf Beese

Über die zahlreichen Aufmerksamkeiten zu meinem 40jährigen Jubiläum habe ich mich sehr gefreut und möchte auf diesem Wege der Betriebsleitung sowie allen Kollegen und Mitarbeitern meinen herzlichsten Dank aussprechen.
 Fritz Lorenzen

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten zu meinem Arbeitsjubiläum sage ich hiermit der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank.
 Wilhelm Schiewski

Für die erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich allen daran Beteiligten meinen herzlichsten Dank.
 Rudolf Lakies

Anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
 Henry Losemann

Für die vielen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen meinen Kollegen herzlichsten Dank.
 Georg Blokesch

Für die mir erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Jubiläums habe ich mich gefreut und sage allen daran Beteiligten meinen herzlichsten Dank.
 Erich Cisewsky

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Ehrungen und Aufmerksamkeiten danke ich der Direktion, der Betriebsleitung, dem Betriebsrat, Meister und den Kollegen recht herzlich.
 Hermann Reich und Frau

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten anlässlich meines Ausscheidens von der Deutschen Werft sage ich allen meinen Kollegen herzlichsten Dank.
 Adolf Behr

Für die vielen Aufmerksamkeiten anlässlich meines Ausscheidens aus den Diensten der Deutschen Werft, Betrieb Reihertieg, sage ich hiermit allen meinen herzlichsten Dank.
 Friedrich Piechotka

Für die herzliche Anteilnahme zu dem schweren Verlust meines lieben Mannes Rudolf Mehte sage ich der Direktion, dem Betriebsrat und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
 Charlotte Mehte

Für die herzliche Teilnahme und die vielen Kranz- und Blumenspenden beim Heimgange meines lieben Mannes Ludwig Imelmann sage ich hiermit meinen tiefempfundenen Dank.
 Elisabeth Imelmann

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme.
 Familie Alfred Wagener

Für die vielen Beweise liebevoller Teilnahme erlauben wir uns auf diesem Wege unseren herzlichsten Dank auszusprechen.
 Rainer Krämer

Für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes und unseres guten Vaters sagen wir unseren herzlichsten Dank, insbesondere den Kameraden des Dockbetriebes.
 Matilde Osterkamp und Kinder

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes sowie allen, die ihm das letzte Geleit gaben.
 Erna Hartlaub geb. Evers und Kinder

Für die wohlthuenden Beweise herzlicher Anteilnahme anlässlich des Heimganges unseres Vaters bzw. Schwiegervaters, des Rentners Friedrich Grötschel, herzlichsten Dank.
 Familie Kurt Töchberg

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme und Kranzspende.
 Familie Werner Syring und Angehörige

Für erwiesene Teilnahme herzlichsten Dank.
 Paula Bartels

Für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und der Belegschaft, insbesondere den Werkmeistern, meinen herzlichsten Dank.
 Olga von Hülss und Kinder

Wir gedenken unserer Toten

Rentner
(früher Zimmerer)
Rudolf Mehte
am 1. 10. 1967

Schweißer
Fritz Osterkamp
am 3. 10. 1967

Rentner (früher
Barkassenführer)
Ludwig Schultz
am 4. 10. 1967

Rentner
(früher Bauarbeiter)
Friedrich Vollmers
am 8. 10. 1967

Stemmer
Heinrich Philipp
am 11. 10. 1967

Rentner
(früher Nieter)
Willy Wagener
am 12. 10. 1967

Rentner
(früher Maschinenbauer)
Johannes Willer
am 13. 10. 1967

Rentner
(früher Kupferschmied)
Friedrich Grötschel
am 23. 10. 1967

Rentner
(früher Kupferschmied)
Kurt Hartlaub
am 2. 11. 1967

Helfer
Willy Nebbe
am 25. 10. 1967

Rentner
(früher Bohrer)
Carl Syring
am 13. 11. 1967

Schweißer
Kurt Krämer
am 17. 11. 1967

Rentner
(früher Werkmeister)
Hermann von Hülss
am 15. 11. 1967

Werkzeugmacher
Robert Frank
am 29. 11. 1967

Ingenieur
Hans Radvan
am 3. 12. 1967

Rentner
(früher E-Schweißer)
Wilhelm Ketzner
am 4. 12. 1967

Inhaltsverzeichnis 1967

Nr.	Beiträge	Verfasser	Schiffe des Monats (Ablieferungen fett gedruckt)
1	Dr. William Scholz † Der Germanische Lloyd Ein Schwimmtor für das Sperrwerk Billwerder Bucht Rammversuch Das Luftschiff kleine chronik Rudolf Kinau „Min nee' Patent“ Jubilarfeier auf der DW Sport, Werftkomödianten, Familiennachrichten, Denksport	Dr. Voltz Claviez P. Wieske F. K. Kayser Claviez H. Kalhorn R. Kinau F. Ibrahim	„Taveta“ „Persimmon“ „Stellenbosch“
2	Der neue Großauftrag — Containerschiffe kleine chronik: Johannes Krüss — Hans Hedtoft Torrey Canyon Der Reparaturbetrieb der DW Die große Rheinfahrt „Von Hamburg geht's nach Ritzebüttel“ Nachtrag zum Thema Luftschiff Sport, Denksport, Jubilare Familiennachrichten	} Claviez G. Rohbrecht K. Tegtmeier	„Förde“ „Swellendam“ „Heidelberg“ „Tilly Russ“
3	Die Deutsche Werft im Hochsommer 1967 kleine chronik: Nahost-Krise. Chichester Urlaub — Reflexionen eines Seglers Die Ostsee, Brücke der Völker „Von Hamburg geht's nach Ritzebüttel“ (II) Mini-Großschiffbau im Binnenland Unfallschutz, Sport, Jubilare Alfred Kurz, Familiennachrichten, Denksport	} Claviez G. Rohbrecht K. Tegtmeier H. Krahe F. Ibrahim	„Cementia“ „Heilbronn“ „Stellenbosch“ „Swellendam“ „Förde“ „Jade“
4	7. Kongreß der europäischen Werkschriftleiter TS „Hamburg“, neuer Baubericht Container aus der Sicht des Verladeters Zweiter Modell-Kollisionsversuch Piratensender „Galaxy“ bei der DW In unserer Hammerschmiede kleine chronik: „Pamir“ Der Atem des Universums Randbemerkungen zum Amerika-Pokal Meine kleine Werft Ferientag (67) Behelmt und behütet Lehrabschlußfeier, Sport, Jubilare Familiennachrichten Denksport	} Claviez Stahn } Claviez W. Schlüter Elke Ruttmann Herrmann F. Ibrahim	„Heidelberg“
5	Zum Jahreswechsel Die neue „Hanseatic“ TS „Hamburg“, neuer Baubericht Stipendiatentreffen der Paul-Reusch-Jugendstiftung kleine chronik Ereignisse, die den Schiffsfreund interessieren 500 Jahre Seekrieg auf Schweizer Seen Lehrlinge der DW bauen eine neue Barkasse Lehrlingsausbildung Die Mehrwertsteuer Jubilare	Dr. Voltz } Claviez J. Meister	„Sloman Alstertor“ „Cementia“ „Jade“ „Heilbronn“



Einladung zur **Jahreshauptversammlung** der BSG Deutsche Werft am 22. Januar 1968, 16.30 Uhr, in der Meisterkantine.