



3/72



HOWALDTSWERKE - DEUTSCHE WERFT

AKTIENGESELLSCHAFT HAMBURG UND KIEL



WERKZEITUNG 3 · 1972

AUS DEM INHALT

	Seite
HDW und Weltschiffahrt 1972	1
„Benalder“ — „Benavon“	2—6
„Osaka Bay“	7—9
Flotation Tanks	12—13
Arbeitsschutztagung in Kiel	14
Am Rande von Olympia	15
Windjammer auf der Kieler Förde	16—17
kleine chronik der weltschiffahrt . . .	18—21
Heinrich der Seefahrer	22—27
Erster Brennelementwechsel für „Otto Hahn“	27—28
25 Jahre Schiffbauer Klaus Neitzke Betriebsdirektor Wagenitz tritt in den Ruhestand	29
Mensch und Meer	30
Das erste deutsche Polarschiff „Grönland“	31—35
Sicherheitsschuhe	35
Wo sind sie geblieben?	36—39
„Schiff und Maschine International“	39—41
50 Jahre Betriebssportgemeinschaft Kreuzfahrt durch die Südsee mit der „Hamburg“	42—43
	44—48

Titelbild: Unsere „Hamburg“ in der Südsee. Siehe Bericht S. 44 ff.

Rückseite: Am 28. Oktober schwamm in Kiel das 58 000 BRT-Containerschiff Bau Nr. 45 auf. Das Schiff ist ein Auftrag der Compagnie des Messageries Maritimes, Paris.

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

Verantwortlich für Öffentlichkeitsarbeit:
Dr. Norbert Henke

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

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

Druck:
we-druck Karl Heinz Wedekind, Hamburg

Die Werkzeitung erscheint vierteljährlich und wird kostenlos an alle Betriebsangehörigen versandt
Auflage: 26 100

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



HDW und die Weltschifffahrt 1972

Dieses Jahr war für uns ein Jahr der großen Containerschiffe, kein anderes Schiff verließ die HDW. Aber diese Schiffe haben es in sich. Wir haben in den letzten Heften wiederholt über sie berichtet und auch Probleme der Containerschiffe allgemein behandelt. Hier noch einmal eine kurze, zusammenfassende Übersicht. Abgeliefert wurden:

„Tokyo Bay“	58 889 BRT
„Liverpool Bay“	58 889 BRT
„Kowloon Bay“	58 889 BRT
„Cardigan Bay“	58 889 BRT
„Benalder“	57 886 BRT

Dazu der Bergungsleichter „Mulus IV“.

Die Welthandelsflotte (Schiffe über 100 BRT) hat gegenwärtig eine Gesamttonnage von 268 340 000 BRT. Die Bundesrepublik liegt auf Platz acht. Ihre 8,516 Mill. BRT entsprechen knapp

einem Fünftel der Tonnage, die in Liberia registriert ist (Zahlenangabe in Mill. BRT):

Liberia	44,444
Japan	34,929
Gr. Brit. u. Nord Irl.	28,625
Norwegen	23,507
UdSSR	16,734
Griechenland	15,329
USA	15,024
BRD	8,516
Italien	8,187
Panama	7,794
Frankreich	7,420
Schweden	5,632

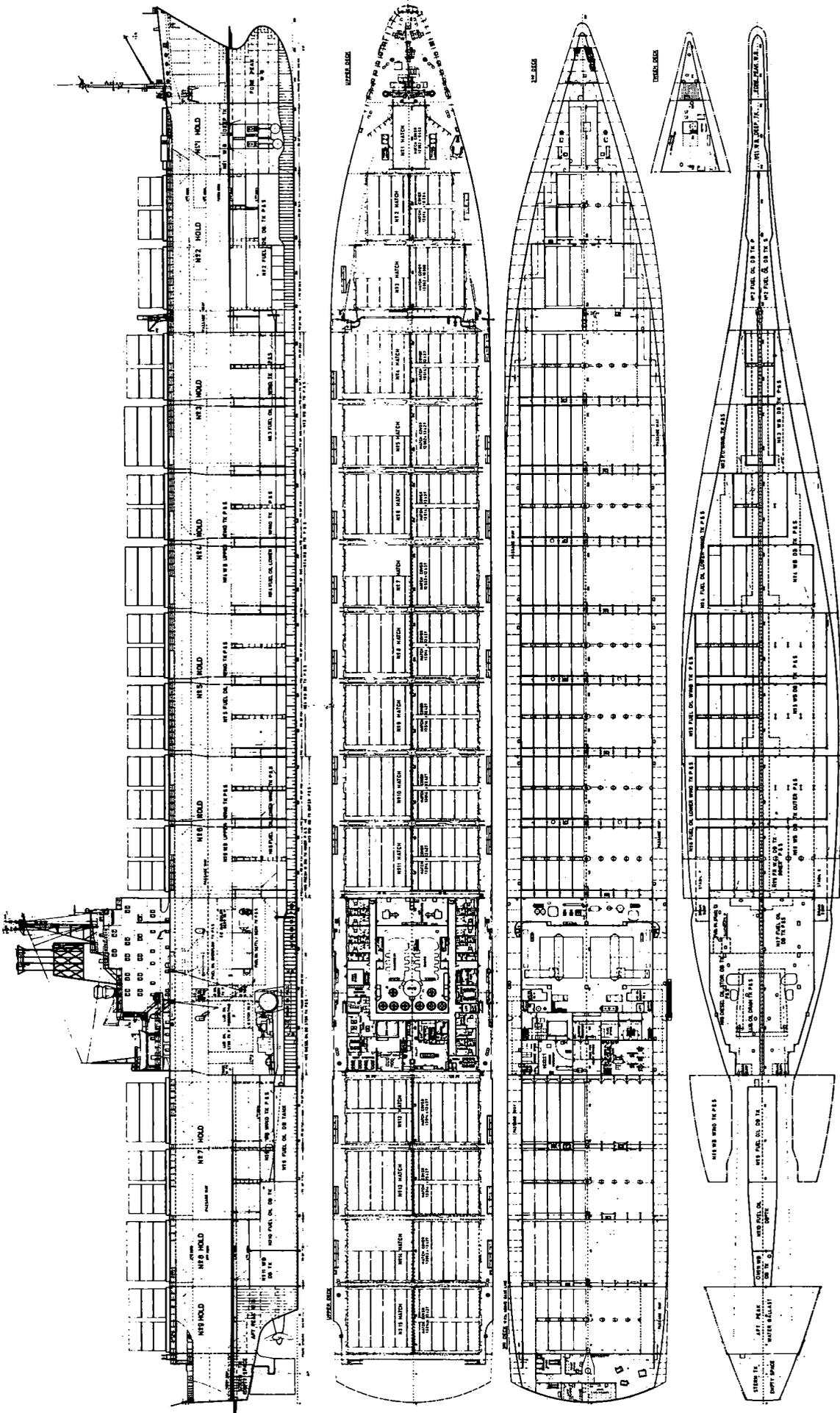
Die Struktur der Welthandelsflotte nach Schiffstypen geliedert sieht etwa so aus (Mill. BRT):

Tanker	105,129
Gastanker	1,887

Chemikaliertanker	0,551
OBO-Carrier	15,073
Erz-Massengut	48,415
Frachter	70,591
Containerschiffe	4,310
Sonstige	22,384
	<hr/>
	268,340

Es gibt heute 228 Tanker mit einer Tragfähigkeit von ca. 200 000 tdw und darüber sowie 11 OBO-Carrier von mehr als 100 000 tdw. Fünfundsechzig Prozent aller Schiffe der Welt hat Dieselmotoren-Antrieb. Die modernste Flotte hat Japan, 83 % seiner fast 35 Mill. BRT sind jünger als 10 Jahre.

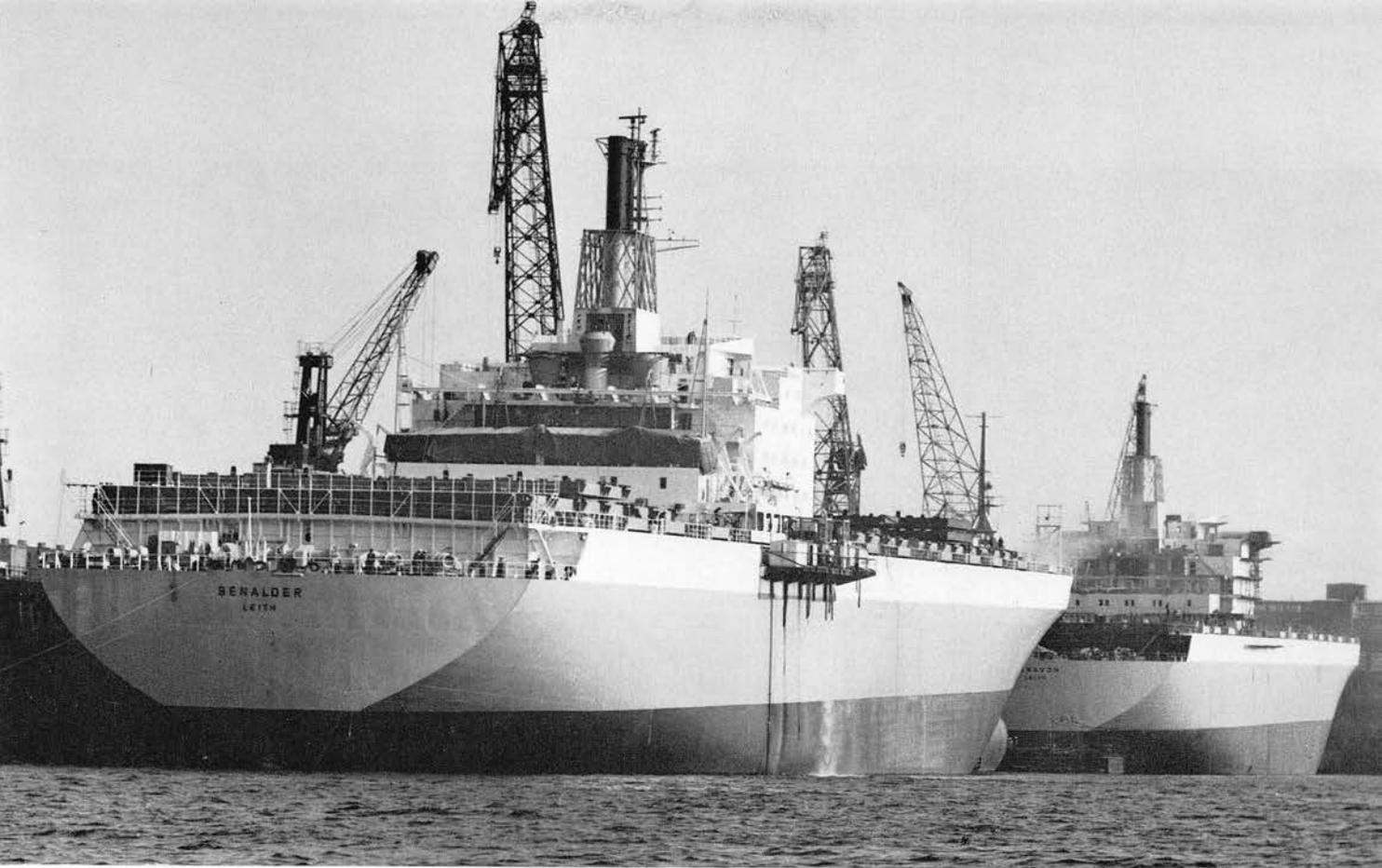
Einen traurigen Rekord haben 1971 die Schiffsverluste zu verzeichnen. Sie überstiegen erstmalig innerhalb eines Jahres eine Million BRT. Mehr darüber siehe „kleine chronik“.



Länge ü. a. 288,60 m
 Länge zw. d. L. 274,32 m
 Breite 32,26 m
 Seitenhöhe (Hauptdeck) 24,60 m
 Tiefgang (max.) 13,00 m
 Konstruktionstiefgang 10,97 m
 Vermessung 57 885 BRT
 Geschwindigkeit (Probefahrt) 31,5 kn
 Klasse LR+100A1+LMC

Das Schiff wird durch zwei Getriebeturbinen der GEC Turbine Generators Ltd. mit je einer Maximalleistung von 44 000 SHP bei ca. 140 U/min angetrieben.
 Die Anlagen werden von zwei Foster Wheeler/HDW-Wasserrohrkesseln mit einer Dampfleistung je Kessel von max. 138 t/h bei 64,7 atü und 516° C betrieben. Zur Stromerzeugung dienen 3 Turbogeneratoren mit je 1 800 kW sowie 2 Dieselegeneratoren mit je 900 kW.

Die Maschinenanlage wird unter normalen Betriebsbedingungen von einem Wachingenieur und einem Wachgänger von einem klimatisierten Maschinenkontrollraum aus bedient. Die Hauptmaschinen können von der Kommandobrücke und dem Maschinenkontrollraum aus ferngesteuert werden. Die Kessel werden auf See und im Hafen automatisch geregelt.



„BENALDER“ — „BENAVON“

Zwei Containerschiffe für die Ben-Line getauft.

Am 8. September fand in unserem Kieler Werk die Taufe von zwei Containerschiffen für die Ben Line Containers Ltd., Edinburgh, statt. Die Schiffe erhielten die Namen „Benalder“ und „Benavon“. Taufpatin der „Benalder“, Bau-Nr. 43, war Mrs. Terry Thorman, die Gattin des Ben Line Direktors (Fernost) Mr. Richard Thorman, und die Taufpatin der „Benavon“, Bau-Nr. 44, Mrs. Jenny Muirhead, Gattin des Direktors Mr. J. F. Muirhead. Beide Schiffe werden im Fernost-Dienst der aus einer deutschen und je zwei britischen und japanischen Reedereien gebildeten Triogruppe eingesetzt werden. Einer zünftigen alten Tradition gemäß wurden diese beiden Schiffe nicht mit Sekt, sondern mit Old Scotch Whisky getauft.

Das dritte dieses Großauftrages der Ben Line für die HDW ist unmittelbar nach dem Ablauf des letzten OCL-Schiffes in Hamburg-Finkenwerder auf Kiel gelegt worden.

Die Reise von Southampton nach Tokio via Panama soll nur 23 Tage dauern. 2687 Zwanzigfuß-Container werden die Schiffe befördern können.

Es sind Zweischrauben-Turbinenschiffe ohne Back, mit Wulstbug und Spiegel-

heck, Maschinenraum und Aufbau zwischen den Laderäumen 6 und 7.

Die Hauptabmessungen sind durch die höchstzulässigen Werte für die Panama-Schleusen begrenzt. Die Raumeinteilung wurde so gewählt, daß das Schiff bei gleichzeitigem Fluten von 2 Abteilungen nicht gefährdet wird.

Zur besseren Manövrierfähigkeit sind 2 KaMeWa-Bugstrahlruder mit verstellbaren Propellern und einer Antriebsleistung von je 1 000 PS vorgesehen.

Das Schiff ist mit einer Denny-Brown-AEG-Flossenstabilisierungsanlage ausgerüstet, um die Rollbewegung soweit wie möglich zu dämpfen.

Laderäume

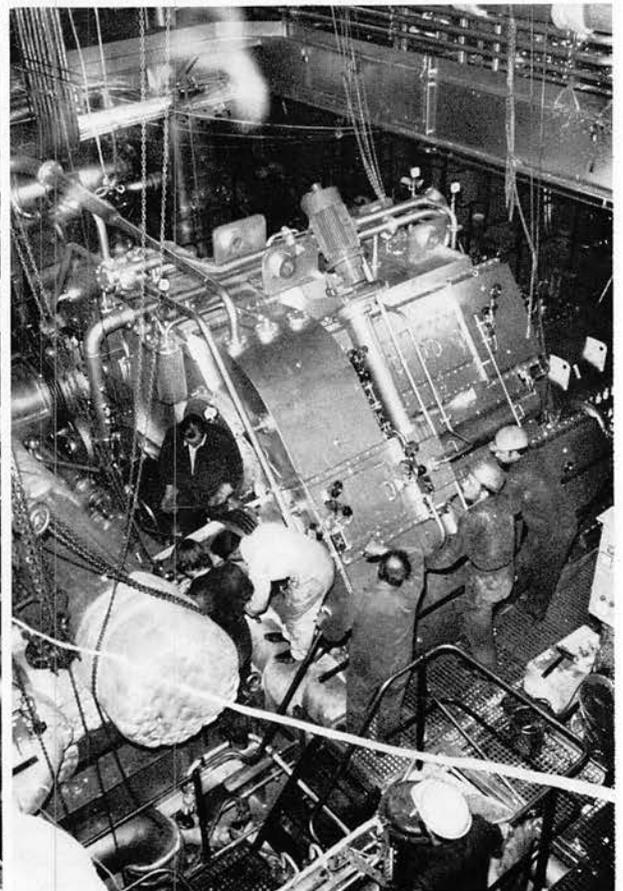
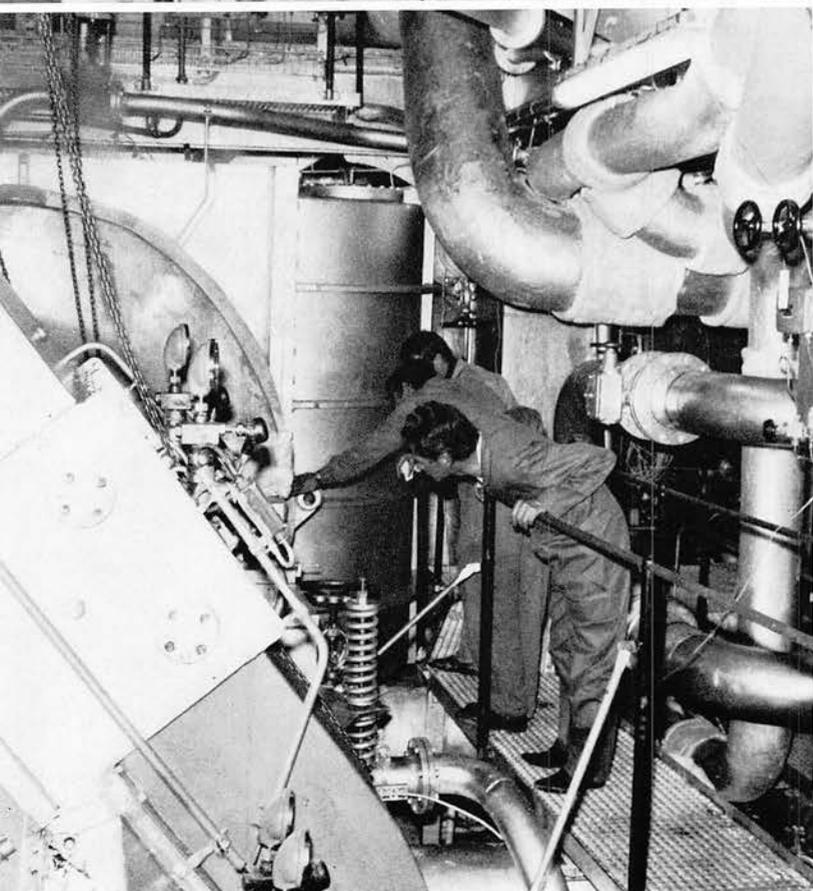
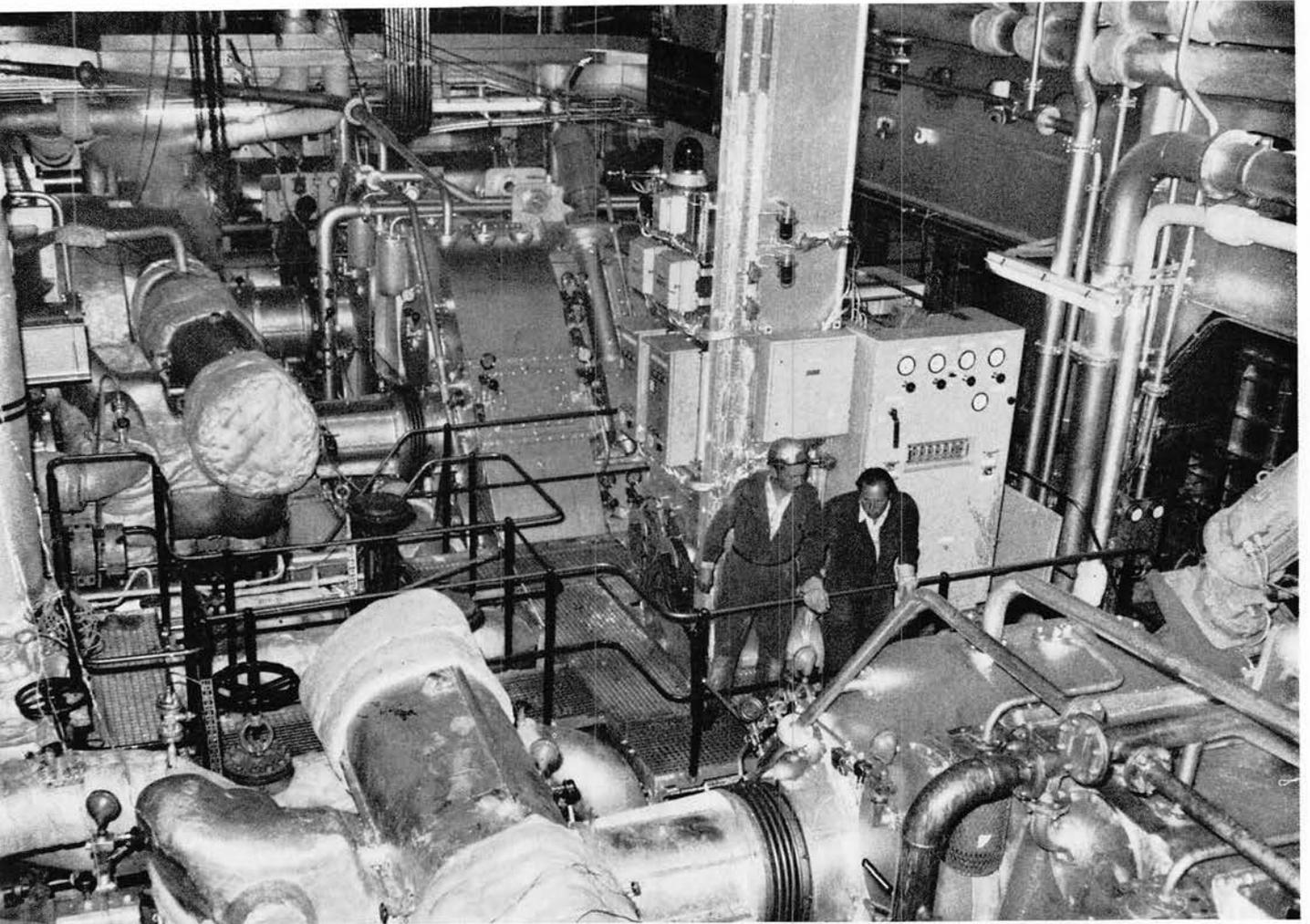
Das Schiff ist in 9 Laderäume unterteilt. Im Hauptdeck befinden sich 15 Luken, die durch insgesamt 29 Stahl-Ponton-Lukendeckel wetterdicht verschlossen werden.

In den Laderäumen werden durch Führungsgerüste Zellen zur zurrfreien Aufnahme der Container gebildet. Die Laderäume nehmen 1 284 20-Fuß-Container und 322 40-Fuß-Container auf, die in max. 9 Lagen übereinander und in max.



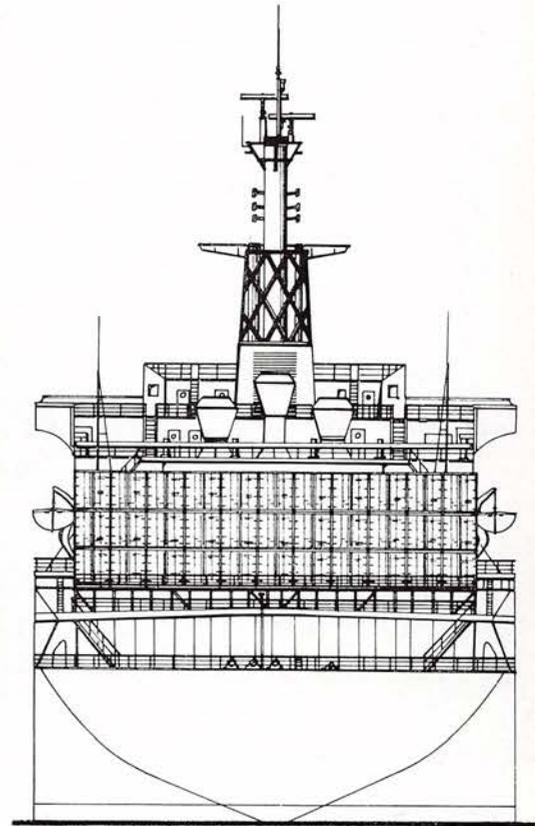
Mrs. Thorman

Mrs. Muirhead





Containerschiff „Benalder“ beim Aufschwimmen und Kesseleinbau. Linke Seite: Blick in den fertigen Maschinenraum.



10 Reihen nebeneinander gestaut werden können. Eine Flip-Flop-Einrichtung erlaubt die Anordnung der Zellen im Abstand von 125 mm und erleichtert das Einfahren der Container in die Führungen.

Als Zugang zu den Laderäumen dient je ein Betriebsgang an Backbord und Steuerbord auf dem 3. Deck. Die Betriebsgänge führen vom Vorschiff am Maschinenraum vorbei bis ins Hinterschiff.

Decksladung

Auf den Hauptdeckluken können bei einer Stauung von max. 3 Lagen übereinander 739 20-Fuß-Container oder 428 40-Fuß-Container gefahren werden. Die Luckendeckel sind für eine Belastung von 36 t pro (20') Containerstapel ausgelegt.

Die Deckscontainer werden mit Zurr-

stangen und Spannschrauben auf den Lukendeckeln befestigt.

An Deck befinden sich 66 E-Anschlüsse für 20-Fuß- bzw. 40-Fuß-Kühlcontainer.

Anker- und Verholeinrichtung

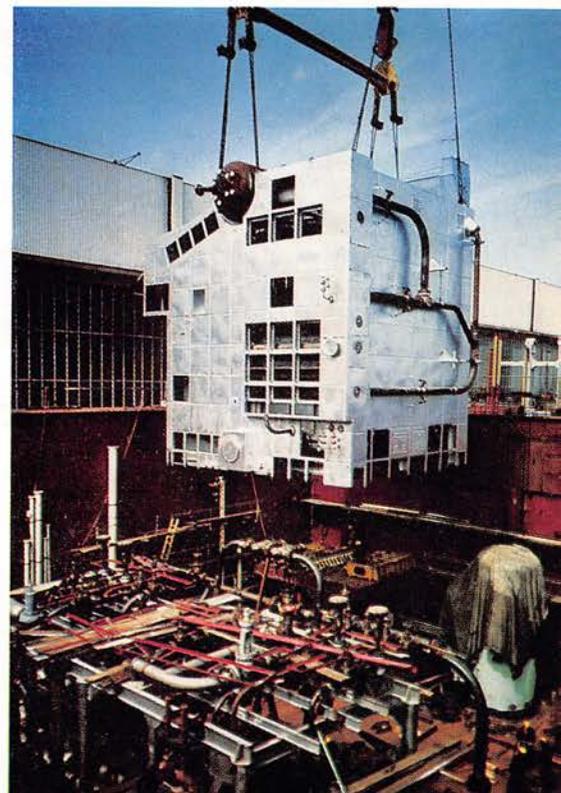
Das Schiff erhält insgesamt 10 elektrisch angetriebene automatische Verholwinden: sechs mit einer Zugkraft von 16 t und vier mit 20 t Zugkraft. Zwei der 20-t-Winden sind kombinierte Anker- und Verholwinden.

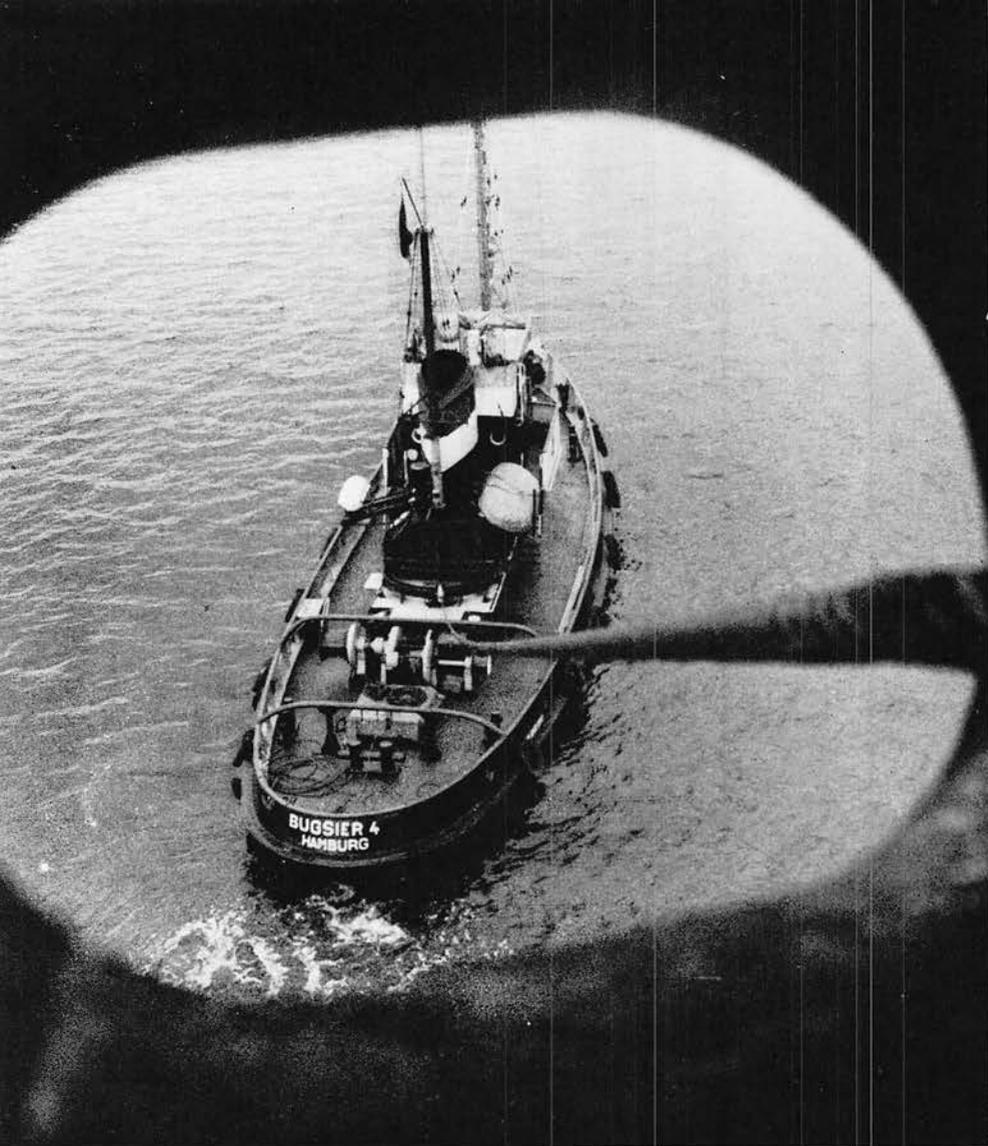
Besatzung

Die 49 Mann starke Besatzung ist in Einzelkammern untergebracht. Die Kammern haben ein separates WC mit Dusche.

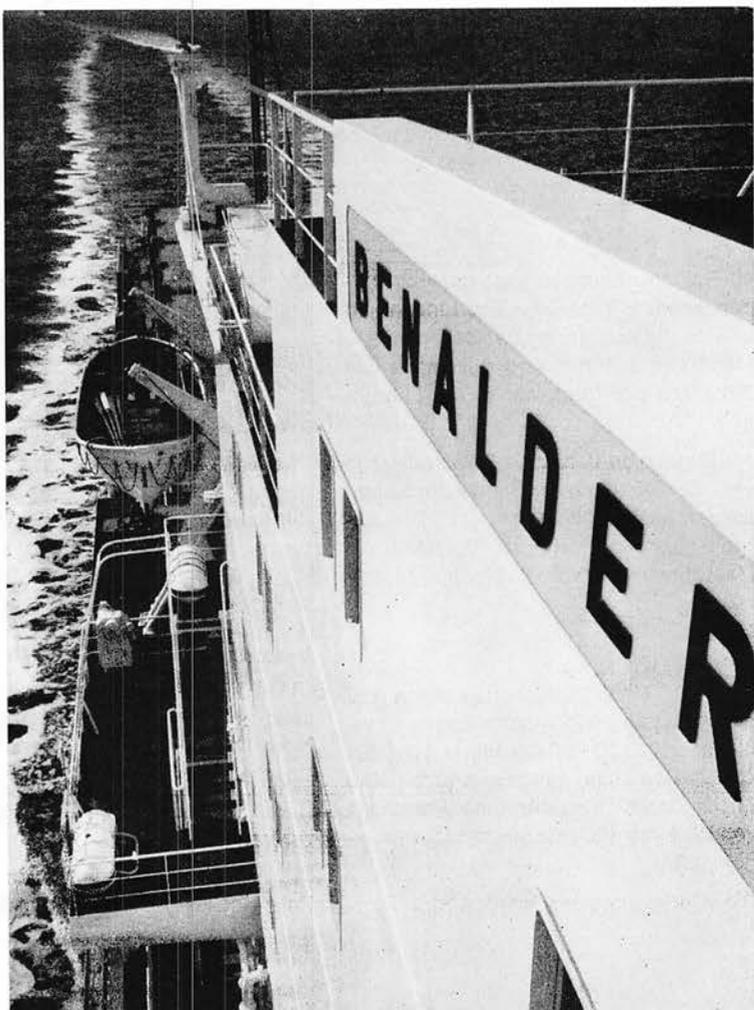
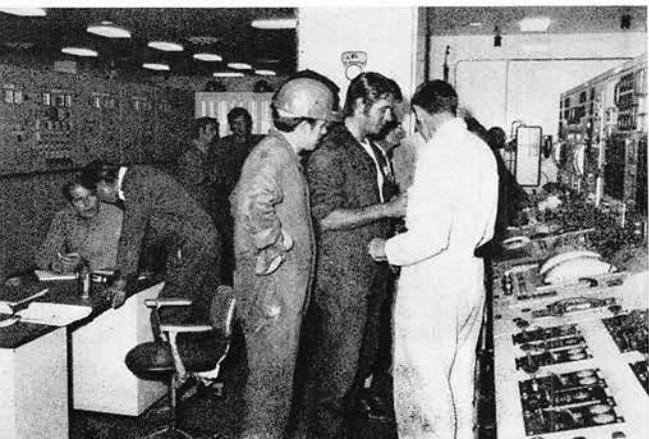
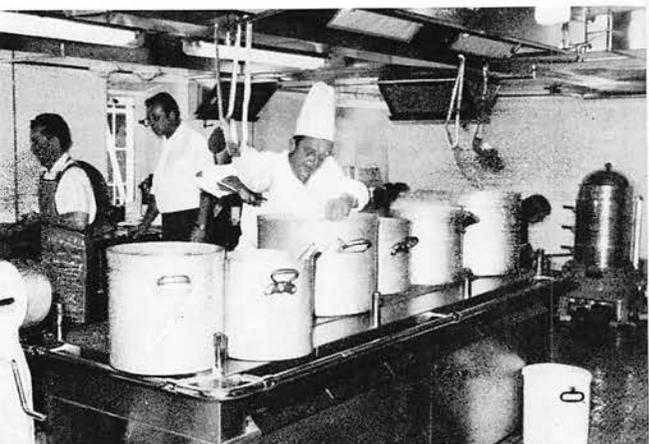
Der Besatzung steht ein Schwimmbad zur Verfügung.

Die Wohnräume werden durch eine Einrohr-Hochdruck-Klimaanlage belüftet.





PROBEFAHRT



„OSAKA BAY“

Der vorletzte Stapellauf in Finkenwerder

Als letztes der fünf 58 000-BRT-Containerschiffe für das britische Reedereikon-sortium Overseas Containers Ltd. (OCL) wurde am 20. September das Schiff Bau Nr. 28 zu Wasser gelassen, das am Tage zuvor von Lady Crichton, der Gattin des OCL Chairman Sir Andrew Crichton, auf den Namen „Osaka Bay“ getauft worden war. Der Tag der Taufe war strahlend schön, wie man auf den Fotos sieht, aber der Wasserstand der Elbe war zu niedrig, als daß man einen Ablauf ohne Gefahr hätte riskieren können. So wurde er um einen Tag verschoben und es ergaben sich keinerlei Komplikationen. Nun schwimmen sie alle: „Tokyo Bay“, „Liverpool Bay“, „Kowloon Bay“, „Cardigan Bay“ und „Osaka Bay“. Die letztere wird im Frühjahr 73 abgeliefert werden und dann gemeinsam mit ihren vier Schwesterschiffen im Rahmen der Trio-Gruppe im regelmäßigen Verkehr zwischen Europa und Ostasien zum Einsatz kommen. Die anzulaufenden Häfen werden hier im Westen Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam und Southampton sein, in Fernost Singapur, Hongkong, Tokio und Kobe.

Wir haben nun insgesamt neun Schiffe für die OCL gebaut; die vier Schiffe der vorigen Generation waren „Encounter Bay“, „Flinders Bay“, „Discovery Bay“ und „Botany Bay“, ein weiteres Schiff wurde damals gleichzeitig bei Blohm + Voß gebaut. Alle diese Schiffe haben sich in den drei Jahren ihres Einsatzes im Fernost-Dienst bestens bewährt, und der Australienhandel mit diesen Schiffen bedeutet für die Reederei einen finanziellen Erfolg. Wir wollen die wichtigsten technischen Daten der Schiffe der „Encounter Bay“-Klasse denen der „Tokyo Bay“-Klasse einmal gegenüberstellen:

	„Encounter Bay“	„Tokyo Bay“
L. ü. a.	227,30 m	289,55 m
L. pp	213,36 m	274,32 m
Breite	30,48 m	32,26 m
Seitenhöhe	16,46 m	24,60 m
Tiefgang	10,67 m	10,97 m
Tragfähigkeit	29 150 t	40 700 t
Leistung	32 400 WPS	80 000 WPS
Geschwind.	22 kn	26 kn



Lady Crichton

Sir Andrew Crichton

Die neuen Schiffe sind also um ein beträchtliches größer und auch schneller geworden. Wenn man bedenkt, daß der Brennstoffverbrauch nicht linear mit der anwachsenden Geschwindigkeit zunimmt, sondern etwa mit der dritten Potenz derselben, wird man ermessen können, welche differenzierte Rechenoperation es ist, aus Zeitgewinn, Tageskosten, Brennstoffverbrauch, Frachtraten usw. die optimale Geschwindigkeit und Größe eines neu in Auftrag gegebenen Schiffstyps festzulegen. Sir Andrew Crichton deutete in seiner Rede anlässlich der Taufe der „Tokyo Bay“ dieses Problem an und sagte u. a., daß es bei Neuerungen immer schwierig sei, den Zeitpunkt für günstige Ergebnisse genau vorauszusagen. Voller Zuversicht fuhr er wörtlich fort: „Lassen Sie mich für OCL sagen, daß wir mit Vertrauen, basierend auf Erfahrung und Erfolg, auf

unseren Routen zwischen Europa und Australien und Australien und Japan vorgehen. Dieses Vertrauen bringt die Gewißheit mit sich, daß der Containertransport mit Durchgangsverkehr notwendigerweise die richtige Methode ist, den Bedarf des internationalen Handels zu befriedigen.

Unsere Position läßt sich am besten mit den Worten der denkwürdigen Lady, Queen Victoria, erklären, die an einen ihrer Premierminister schrieb:

„Es herrscht keine Niedergeschlagenheit in diesem Haus und wir sind nicht an Möglichkeiten einer Niederlage interessiert. — Sie existieren nicht!“

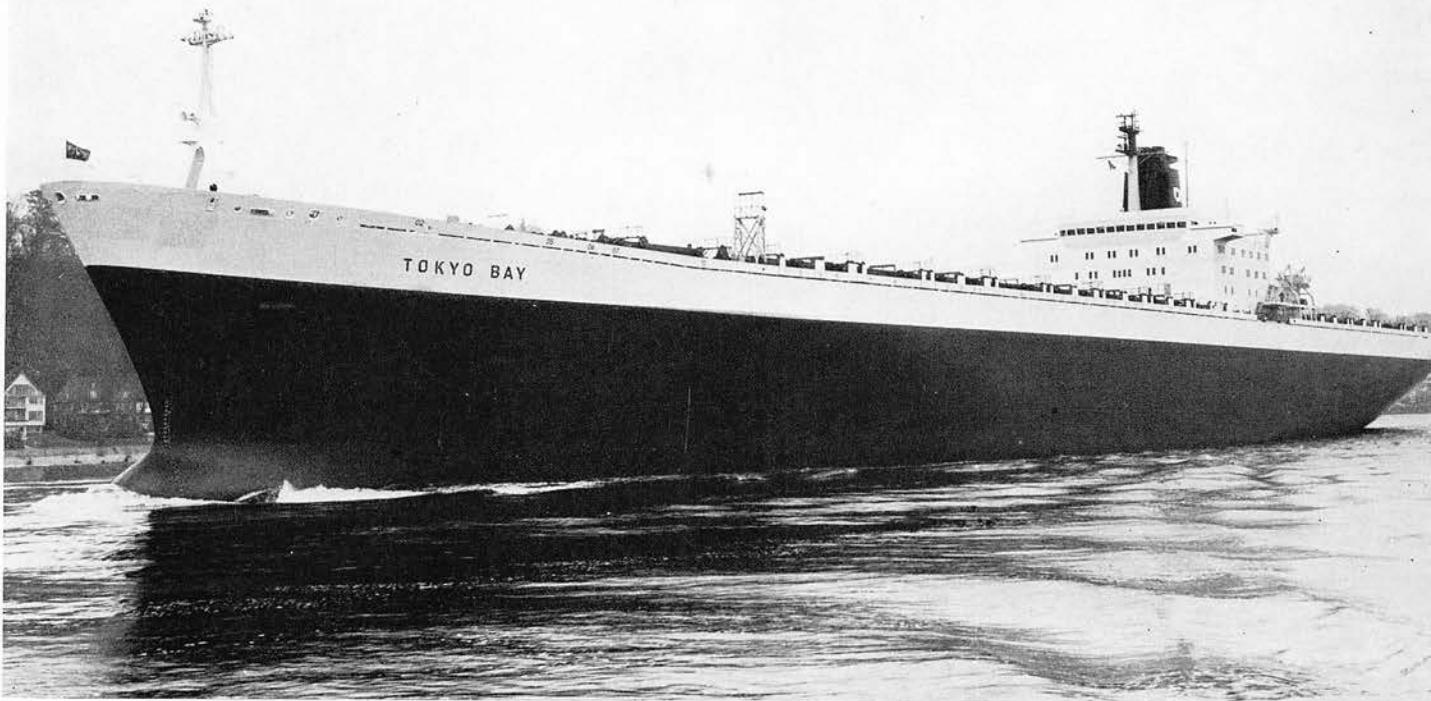
Abschließend möge noch auf eine Besonderheit eingegangen werden, die Sir Crichton ebenfalls in seiner Ansprache erwähnte: „Vor zehn Tagen erhielt ich



ein bedeutendes Kompliment von General Parker, Gouverneur der Panamakanalzone und Präsident der Panama Canal Company, welches ich sehr gern an Sie weitergebe. Die „Tokyo Bay“, das erste Schiff der Fernost-Klasse, brach den Rekord der vor langer Zeit, 1939, von der „Bremen“ erzielt wurde, nämlich das größte Handelsschiff zu sein, das den Kanal durchfuhr.

Wegen der Länge, Größe und Tragfähigkeit der „Tokyo Bay“ warnten uns die Kanal-Behörden, daß sie uns für sie und die Schwesterschiffe Beschränkungen auferlegen müßten im Bezug auf den Tiefgang und dergl., für eine Zeit die sich über mehr als 9 Monate ausdehnen könnte bis sie das Ausmaß der Probleme, welche sie zu erwarten hätten, besser kennen würden.

Bereits nach der ersten Fahrt der „Tokyo Bay“ durch den Kanal wurden die Beschränkungen umgehend aufgehoben. Ich fragte den Gouverneur, warum. Die Antwort war nachdrücklich und bezog sich hauptsächlich auf die prächtige und zuverlässige Art wie sie auf die Anordnungen der 4 erfahrenen Lotsen rea-

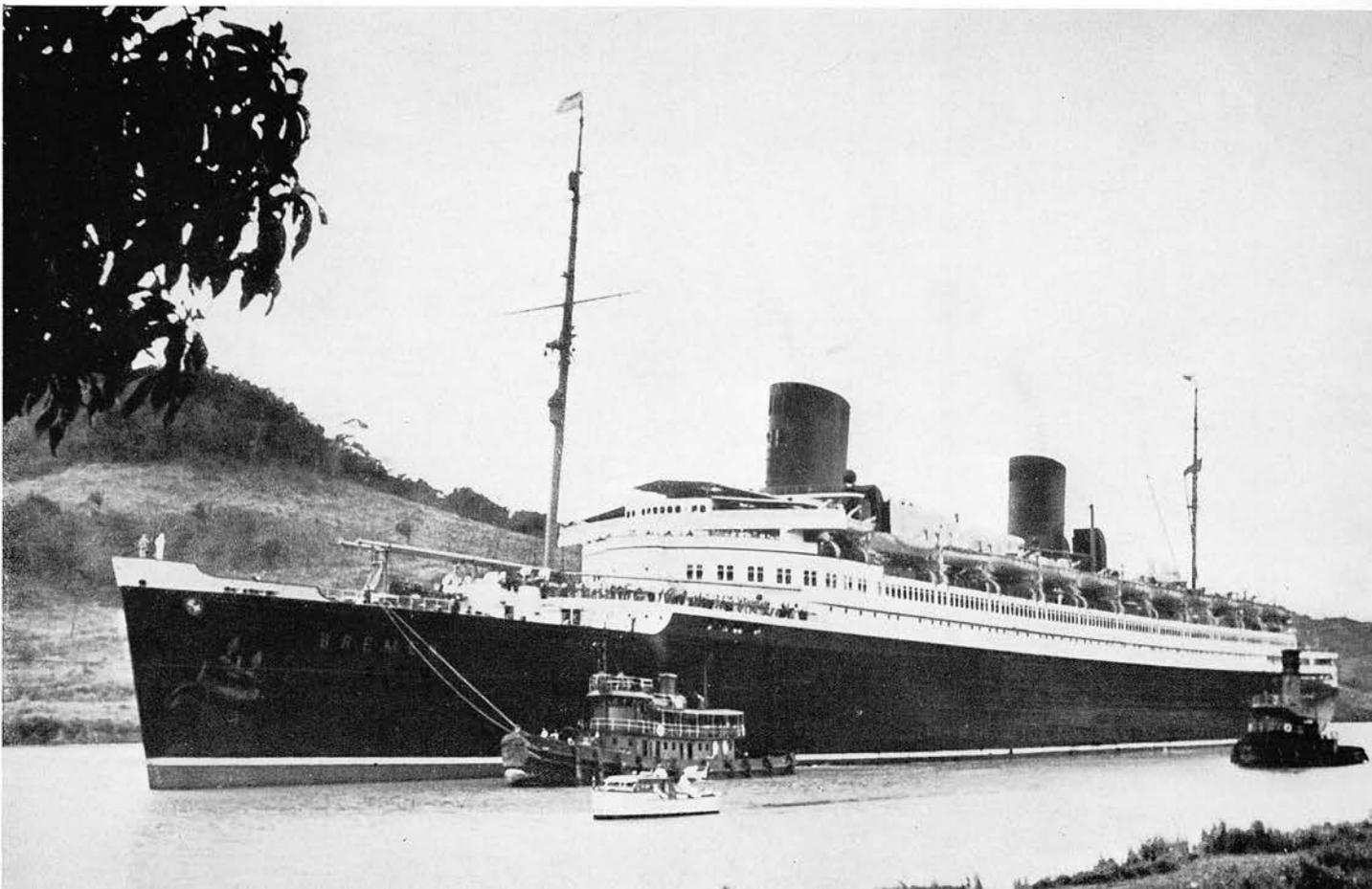


gierte, die das besonders gut beurteilen können. Herzlichen Glückwunsch! Ich darf bei dieser Gelegenheit nicht vergessen, über den Standard der Zusammenarbeit zu sprechen, der während der Jahre unserer Verbindung zwischen den Erbauern und Eignern bestand. Er ist ein

Modell gewesen für das, was durch gemeinsame Bemühungen erreicht werden kann.

Lassen Sie mich mit Nachdruck unsere Dankbarkeit aussprechen an Ihre Direktoren und an Ihre Belegschaft, die diesen Erfolg möglich gemacht hat."

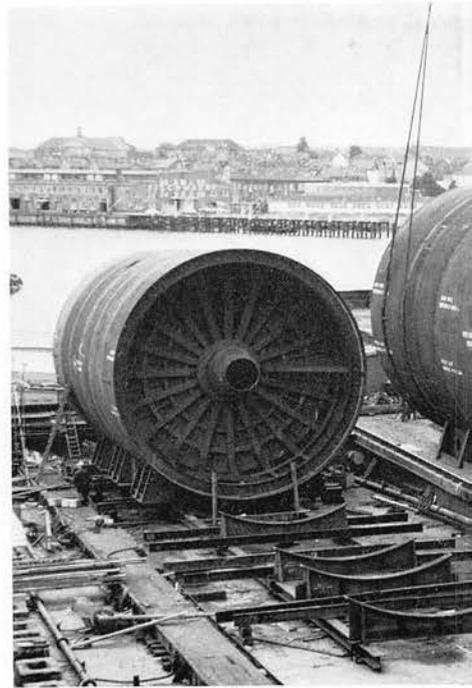
Hier die beiden größten Handelsschiffe, die je den Panama-Kanal durchfahren: „Tokyo Bay“, 58 889 BRT, Länge 289,55 m, Breite 32,26 m und „Bremen“, 51 656 BRT, Länge 286,0 m, Breite 31,1 m. Das untere Bild ist eine Originalaufnahme von der „Bremen“ im Panamakanal 1939.







CARDIGAN BAY
SOUTHAMPTON

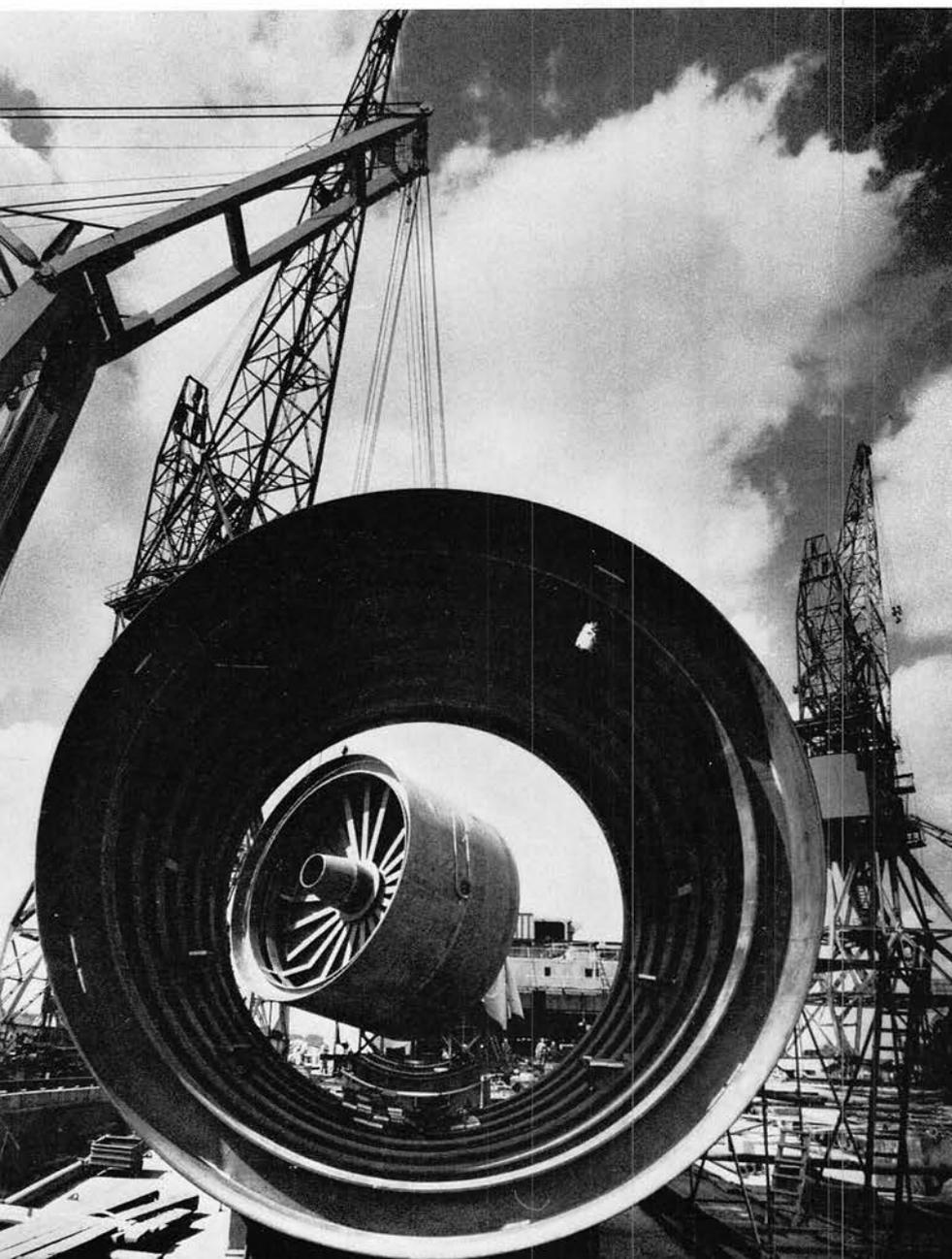


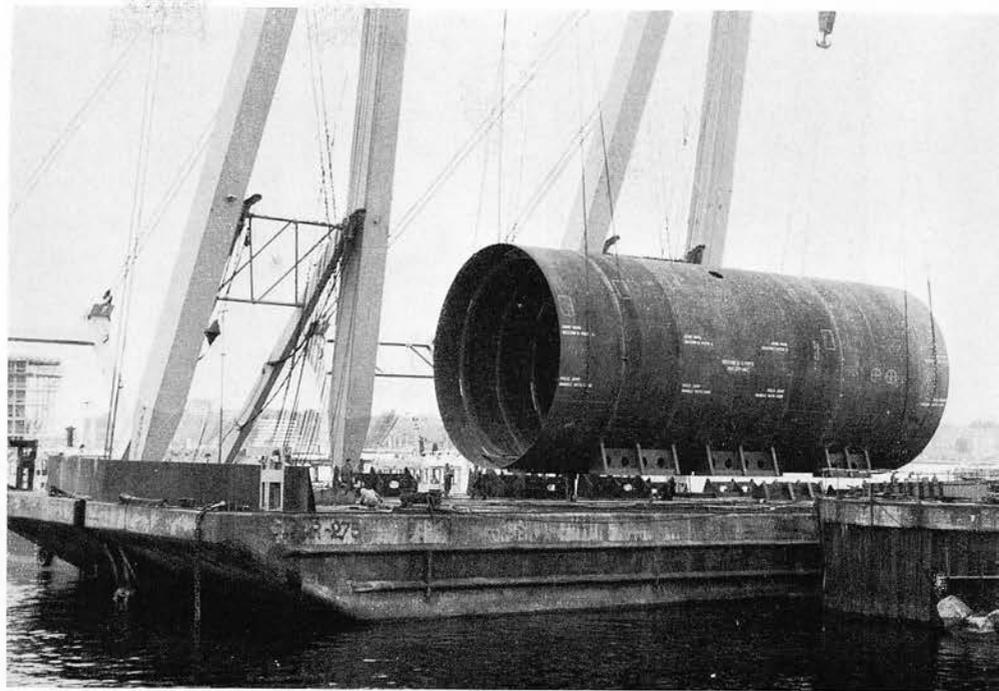
Flotation Tanks

Am 23. August kurz nach sieben drückten die beiden Schottel-Navigatoren den Schwimmkran „Magnus II“ neben dem bereits am Liegeplatz 5 festgemachten „Magnus I“ gegen den Kai. Und Minuten später bemühten sich Männer unserer Stahlbauabteilung, dem ersten der beiden in vierteljähriger Arbeit gebauten und nun zu verladenden riesigen Rohrstücke, die dort auf der alten Schwentine-Helling lagen, die Trossen anzulegen. Das war keine ganz leichte Arbeit. Um neun Uhr dreißig etwa war es soweit. Die beiden 400-Tonnen-Schwimmkräne konnten ihre Last anheben, zum Transportponton manövrieren und dort absetzen.

Seit Mitte Mai werden in Kiel-Dietrichsdorf und in Hamburg-Finkenwerder Sektionen (Flotation Tanks) für ein etwa 120 m langes, doppelrumpfiges „Floß“ zum Transport und Absenken einer der größten Bohrinseln der Welt gefertigt. Den Auftrag zum Bau der Flotation Tanks hat das von der HDW und der Ulrich Harms GmbH & Co gebildete Offshore Construction Consortium (OCC) von Brown & Root – Wimpey Highlands Fabricators Ltd., Beauftragte der BP, erhalten.

Die beiden in Kiel gefertigten rohrartigen Stücke 3 und 4 der Sektion II der Floßkonstruktion haben bei einem Durchmesser von 9,15 m eine Länge



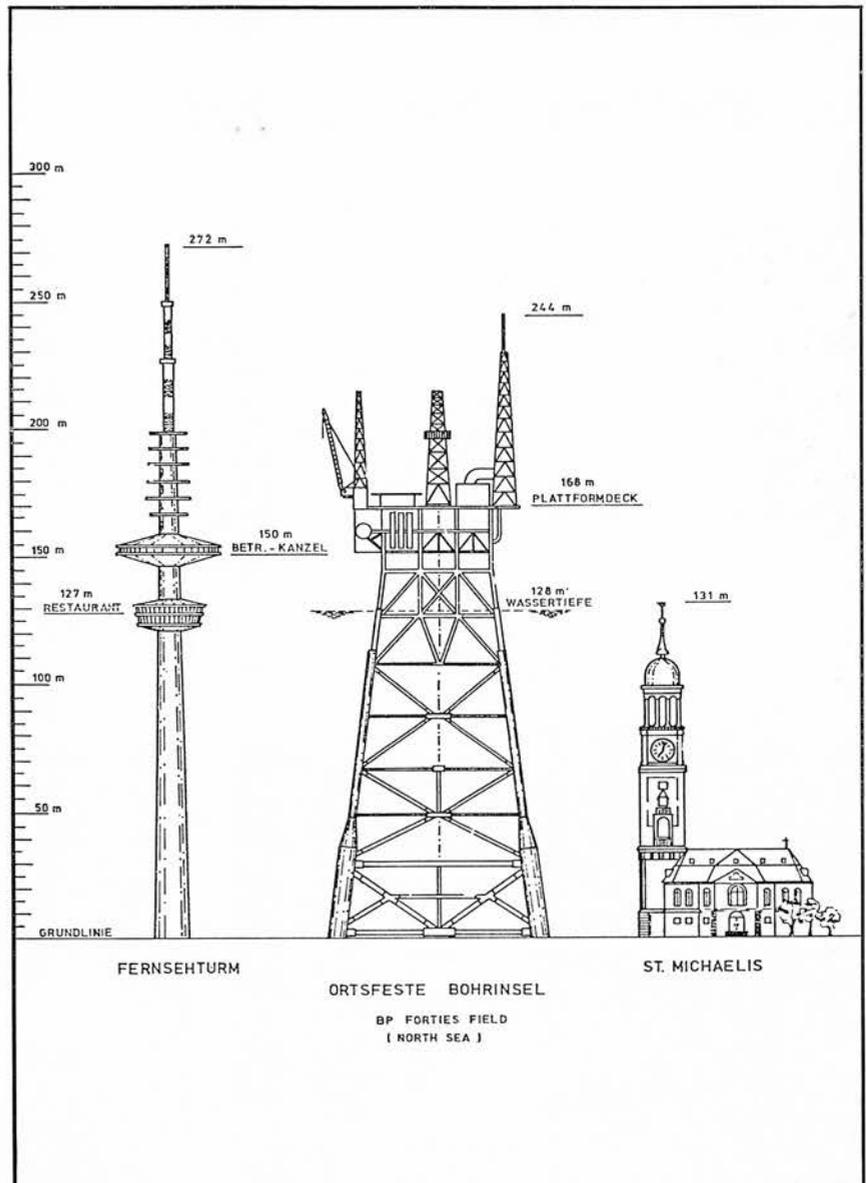


von 21,65 m bzw. 17,57 m und sind 319,2 bzw. 282,3 t schwer.

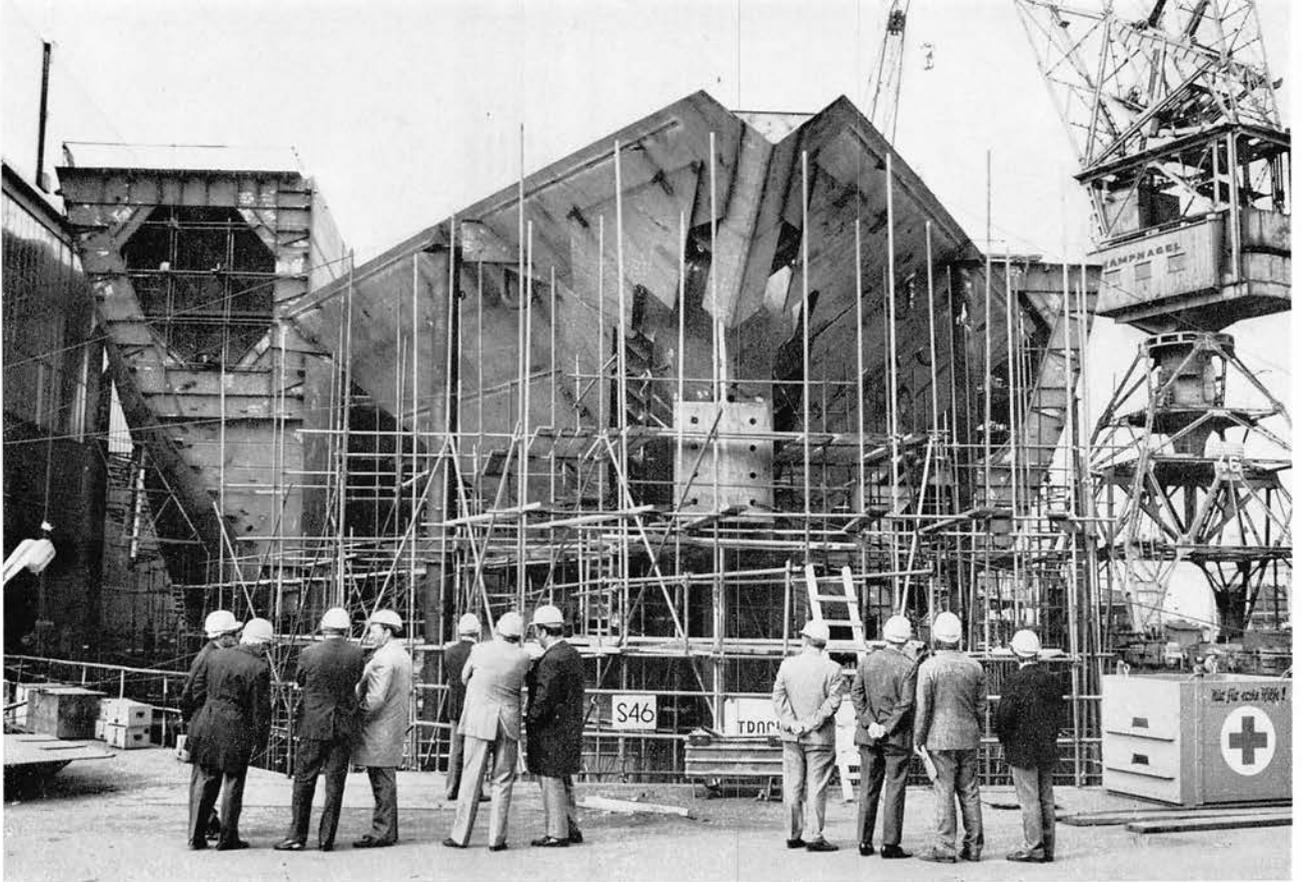
Nachdem Anfang Juli die erste von HDW gelieferte Sektion von Finkenwerder nach Schottland gebracht worden war, wurde die in Kiel gefertigte Sektion II bis zum Abend des 23. August verladen. Sie trat am nächsten Morgen die Reise in Richtung Niggbay zur schottischen Küste an.

Dort werden die von den jeweiligen Herstellern zugelieferten Sektionen in einem Dock zu einem „Floß“ oder Transportponton zusammengefügt, auf dem die gleichzeitig mit den Floatation Tanks gebauten Bohrturmteile liegend montiert und später transportiert werden sollen.

Nach Fertigstellung von Transportponten und Bohrturmgerüst wird das Floß zur Einsatzposition im Forties Field der BP etwa 180 Kilometer vor der schottischen Küste geschleppt und dort einseitig geflutet. Durch das Absenken der gefluteten Tanks wird der 140 m hohe Turm aufgerichtet und in 128 m Wassertiefe auf Grund gesetzt. Auf dem aus dem Wasser ragenden Teil des Turmgerüsts können dann die Aufbauten der ortsfesten Bohrinsel montiert werden, deren Antennenspitze sich 116 m über den Meeresspiegel erheben wird.



Größenvergleich der Bohrinsel mit Fernsehturm und Michel.



Die Teilnehmer des Fachausschusses „Arbeits- und Umweltschutz“ der Salzgitter-Gruppe besichtigten den Großschiffbau im Werk Gaarden...

Arbeitsschutztagung in Kiel

Am 21. September fand in Kiel die turnusmäßige Tagung des Fachausschusses „Arbeits- und Umweltschutz“ der Salzgitter-Gruppe statt.

Nach der Begrüßung der etwa fünfzig Sicherheitsingenieure, Werkärzte und Betriebsratsmitglieder u. a. von mehr als dreißig Unternehmen durch den Hauptsicherheitsingenieur der Salzgitter AG Harry Evers gab Vorstandsmitglied Gerrit Körte einen Überblick über die Produktionsbereiche und die Fertigungsabläufe in den Hamburger und Kieler Werken unseres Unternehmens.

Das Hauptreferat hielt Adolf Jungbluth, Vorstandsmitglied und Arbeitsdirektor der Salzgitter AG. Er sprach über den „Arbeitsschutz als Managementaufgabe“. Wobei er jede Art von Führung, die sich mit der Beschäftigung von Menschen und dem Einsatz von Maschinen zum Zwecke der Erfüllung eines wirtschaftlichen Auftrages befaßt, als Management verstanden wissen wollte. Und zwar auf allen Ebenen. Als eine der wesentlichsten Führungsaufgaben im Bereich der industriellen Produktion bezeichnete Jungbluth den Arbeitsschutz. Gehe es doch bei der

Unfallverhütung darum, die Mitarbeiter vor Schaden und Leid zu bewahren und ihr Leben und ihre Arbeitskraft zu sichern und zu erhalten. Bei der schnellen Entwicklung ständig neuer Techniken komme es in Zukunft mehr als bisher darauf an, daß alle Stellen innerhalb der Betriebe zusammenarbeiten, um die Arbeitswelt menschlicher zu gestalten.

Von den Berichten aus den verschiedenen Unternehmen der Salzgitter-Gruppe interessierte am meisten das Referat des leitenden Werkarztes der Stahlwerke Peine-Salzgitter AG über den vielseitigen, äußerst modernen werkärztlichen Dienst im Bereich von P + S.

... und hörten Vorträge und Referate im Hotel Kieler Kaufmann; hier berichtet Werkarzt Dr. Metzner über die werkärztlichen Einrichtungen bei P + S.

Frau Elvira Drews-Wüppelmann vom Funkhaus Kiel des NDR interviewte den Arbeitsdirektor (SGT) Adolf Jungbluth, den Betriebsrat (HDW-Hamburg) Otto Kock, den Haupt-Sicherheitsingenieur (SGT) Harry Evers und den Sicherheitsingenieur (HDW-Kiel) Hansgeorg Allmendinger.



Am Rande von Olympia



Nach einer Werftbesichtigung vor einem Portalkran der HDW: Die Kieler Olympia-Hostessen. Noch im „bürgerlichen Kleide“, wenn auch vorübergehend schutzbehelmt, besichtigten sie den Großschiffbau im Rahmen eines zweitägigen Vorbereitungsseminars während der Kieler Woche unter Leitung der beiden Chef- und Ausbildungs- hostessen der Kieler Außenstelle des Olympischen Organisationskomitees, Gräfin Geldern und Birthe Giesel (rechts im Bild).

*

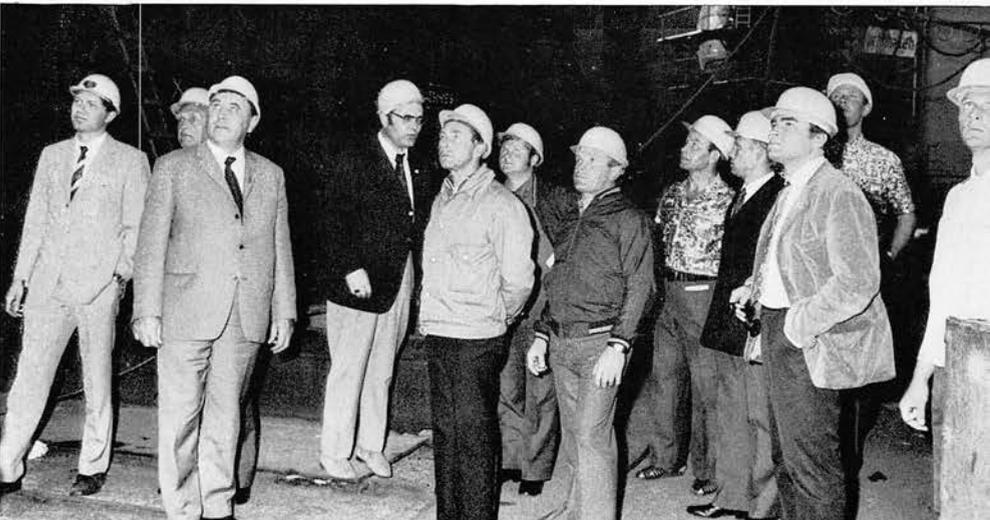
Das Großsegelertreffen im Rahmen der olympischen „Operation Sail '72“ führte auch das kolumbianische Segelschul- schiff „Gloria“ nach Kiel. Heimathafen der 1968 in Spanien gebauten, 76 Meter langen Dreimastbark ist Cartagena (Ko- lumbien).

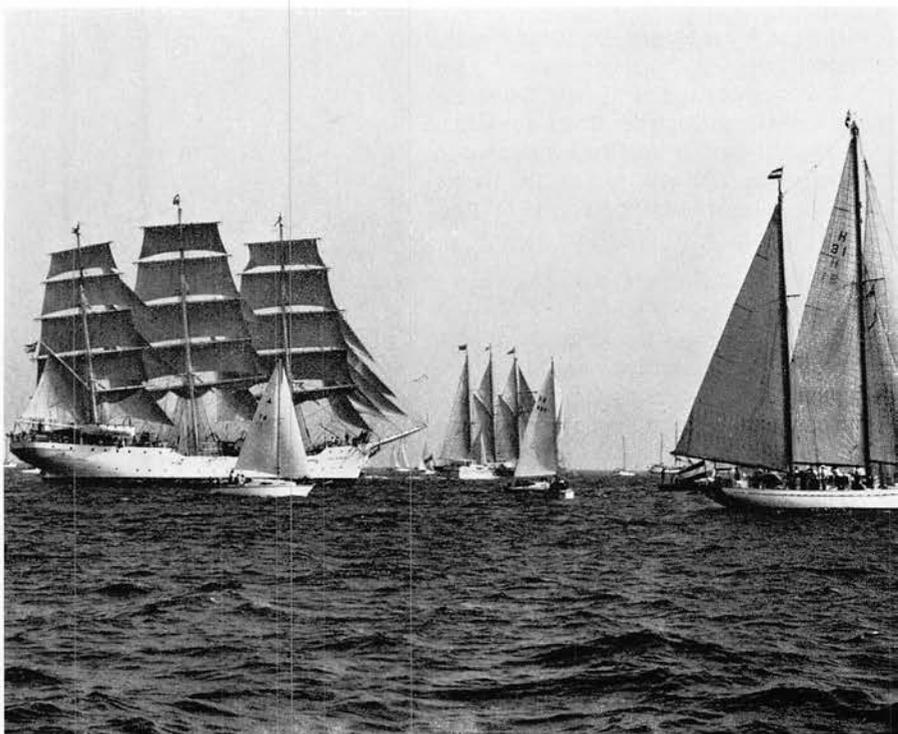
Der erste Offizier der „Gloria“, Capitan de Corbeta Alberto Sandoval, besich- tigte mit zehn weiteren Offizieren und zwanzig Kadetten unser Kieler Werk Süd.

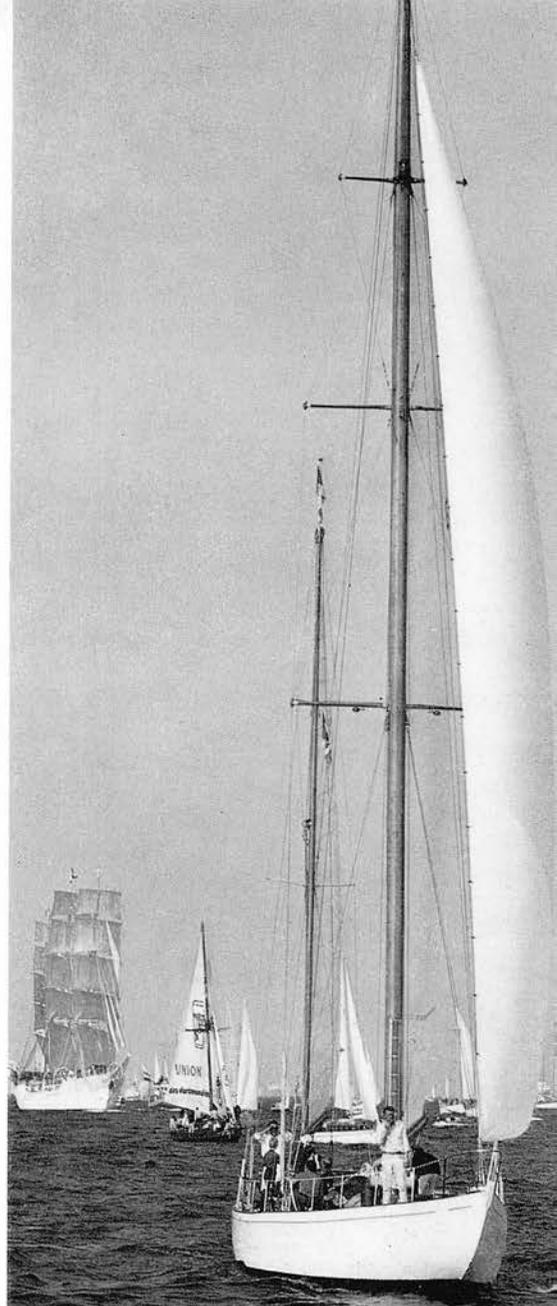
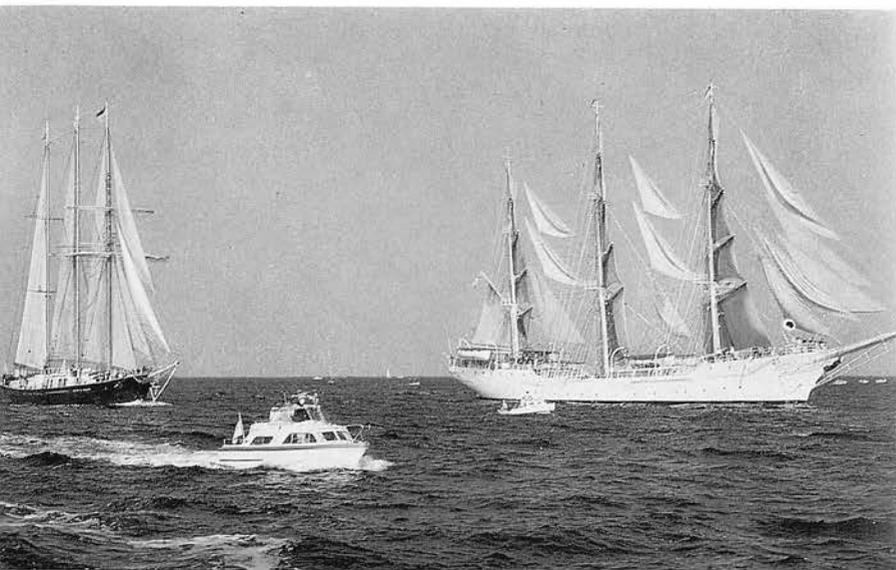
Unsere Bilder zeigen die „Gloria“ wäh- rend der „Windjammerparade“ am 3. September (siehe nächste Seite) so- wie die Begrüßung der Gäste durch den stellvertretenden Vorstandsvorsitzen- den Dr. Norbert Henke. Neben Dr. Henke Kkpt. Alberto Sandoval und Kkpt. Car- los Barraza.

*

Am 6. September besuchte die olympi- sche Segelmannschaft der UdSSR un- sere Kieler Werft, bei der in den Fünf- ziger und Sechzigerjahren Trawler und Fischfabrikschiffe im Wert von etwa 750 Millionen Mark für die russische Fische- reiflotte gebaut worden sind. Diese Schiffe kehren seit Jahren zu Repara- turen bzw. zur Grundüberholung nach Kiel zurück. Der Kieler Reparaturchef Karl Bartels und der Leiter der russi- schen Bauaufsicht Arnold Karpuschenko (dritter und vierter von links) erläu- terten den interessierten Olympioniken den Fertigungsablauf im Großschiffbau.

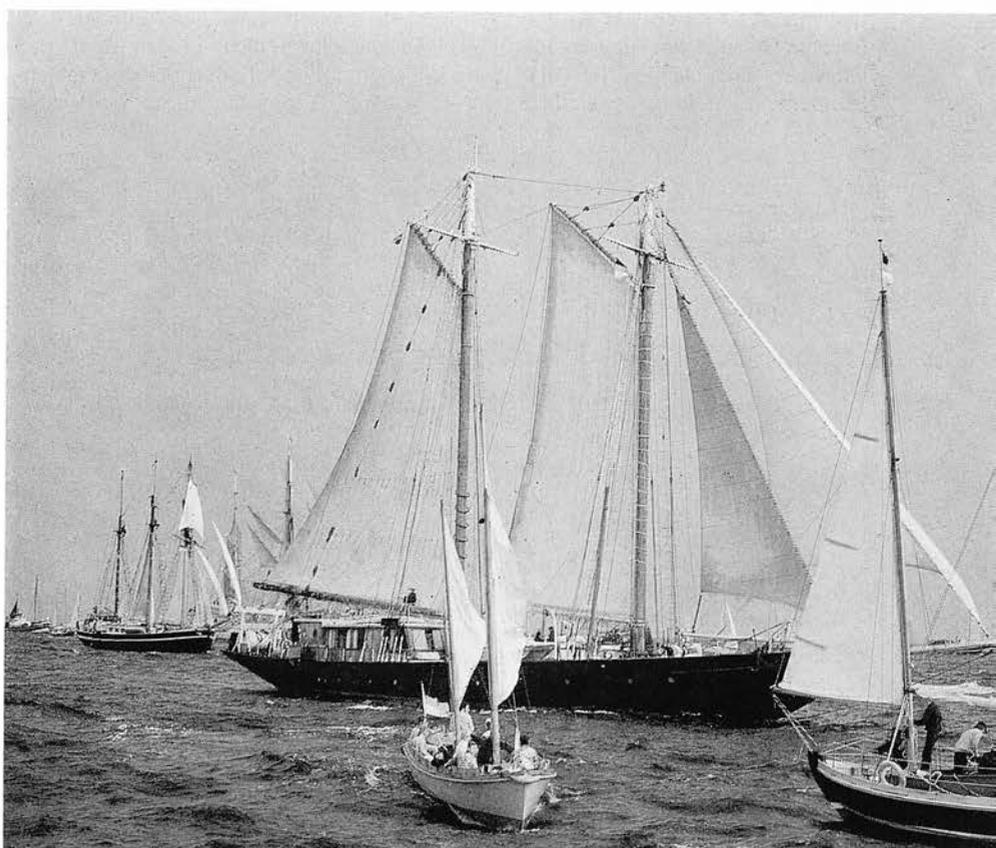


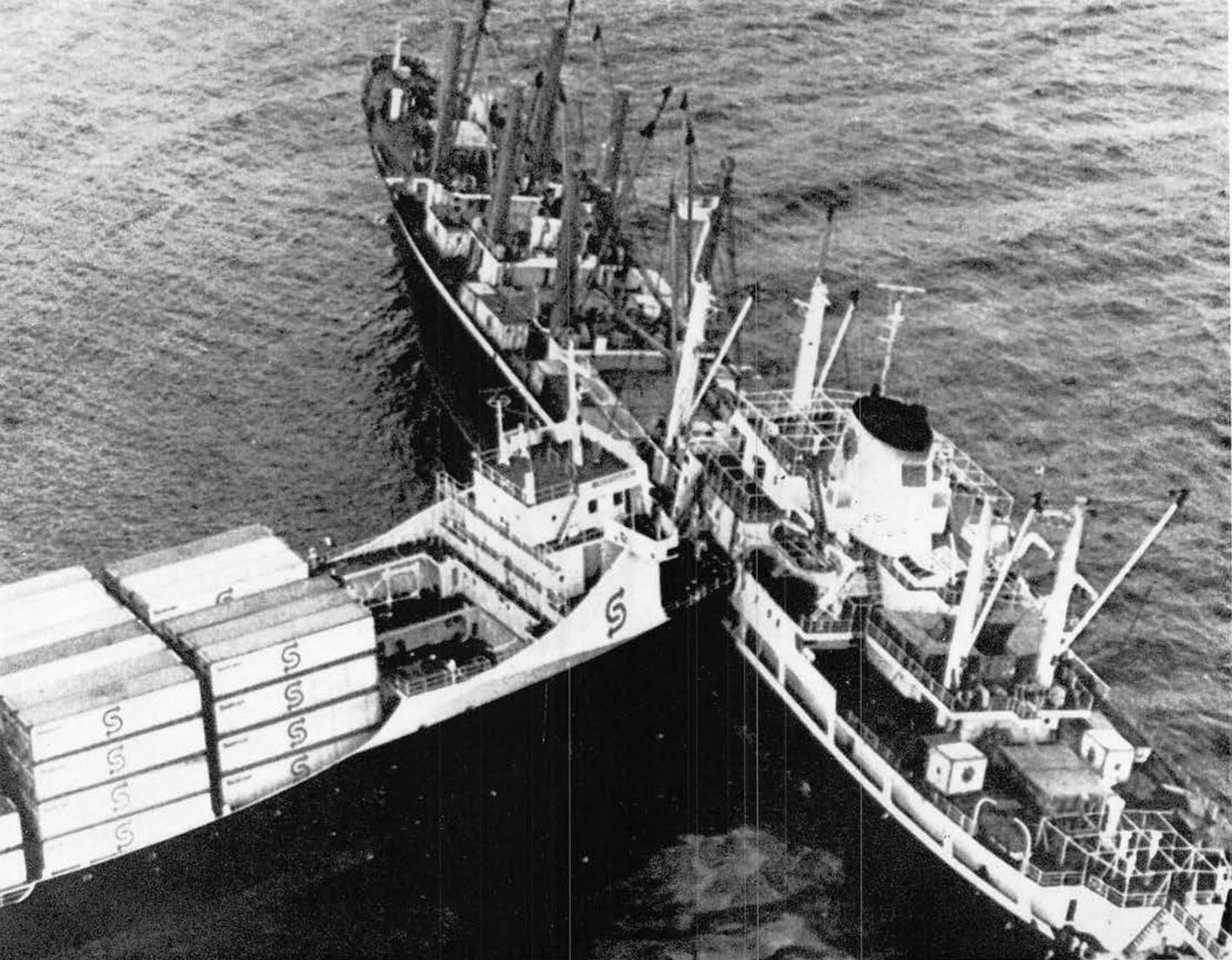




Windjammer auf der Kieler Förde

Da war ja wüst was los in Kiel, als an jenem olympischen sonnigen Sonntag sich die letzten Großsegler, ca. tausend Boote, ein Dutzend Flugzeuge, ein Luftschiff und 400 000 Lü' an Land tummelten. Selbst der Bundespräsident war hingerissen und will die Gorch Fock „... nur über meine Leiche“ verschrotten. Und von den Millionen Fern-Sehern, die jetzt auch wissen, wie schön die Seefahrt sein kann, ganz zu schweigen. Leider gibt es auf diesem Gebiet keine sachkundigen Kommentatoren. Irgendwann wäre der Hinweis angebracht gewesen, daß es eine Zeit gab, da an der Küste der Satz galt: „Wer zum Vergnügen zur See fährt, fährt zum Vergnügen in die Hölle.“ Aber das war ja vor der Funk-Eisschrank-Diesel-Konserven-Epoche, „a long time, long time, very long time, it's a long time ago...“





kleine chronik der weltsechiffahrt...

Rekorde, Rekorde. Überall werden immerfort Rekorde gemeldet — aber längst nicht alle stimmen einen fröhlich und manche sind schwer zu begreifen. So zum Beispiel der, daß im Jahr 1971 mit über einer Million (!) BRT mehr Schiffsraum verloren ging als in irgend-

einem der fünfziger oder sechziger Jahre. Zwar ist die Welthandelsflotte rapide angewachsen, aber der technische Komfort doch nicht minder. Und es will einem nicht in den Kopf, daß Sicherheit und Fortschritt der zahlenmäßigen Expansion nicht wenigstens

die Waage halten können. Genau 906 873 BRT gingen durch Unfälle verloren. Strandung und Feuer waren die häufigsten Ursachen, aber auch andere Gründe führten zu Totalverlusten. Die hier wiedergegebenen Bilder zeigen drei herausgegriffene Beispiele schwerer Unfälle der jüngsten Zeit. Auf Bild 1 ist die Kollision des Containerschiffes „Transhawaii“ mit dem Motorschiff „Republica de Colombia“ zu sehen, die sich am 14. September vor der Küste des US-Staates North Carolina ereignete. Zehn Meter weit bohrte sich der Bug des Containerschiffes in den Maschinenraum des Frachters und so, ineinander verkeilt, wurden die beiden Schiffe abgeschleppt. Bild 2 zeigt den griechischen Tanker „Princess Irene“ nach der Explosion durch einen Blitz-



oben: „Transhawaii“ rammt „Republica de Colombia“ am 14. September.

links: Explosion des griechischen Tankers „Princess Irene“ nach Blitzschlag in einem französischen Hafen.

rechts: Zehn Mann ertranken, als der dänische Tanker „Edith Terkol“ vor Gotland kenterte.

einschlag am 27. August, nachdem er seine Ladung fast vollständig gelöscht hatte und schon beim Entgasen war.

Daß Schiffe kentern, sieht man selten; aber daß es vorkommt beweist die eindrucksvolle Aufnahme von dem dänischen Tanker „Edith Terkol“ vom 27. Juli. Anfang Oktober passierte etwas ähnliches mit dem Kümo „Harun“. Man könnte lange so fortfahren. Durch Strandung sind 1971 hundert Schiffe mit 369 685 BRT verlorengegangen, durch Feuer 40 mit 204 198 BRT. Durch „Untergang“, für den keine spezielle Ursache genannt wird, waren es 85 Seeschiffe mit 170 719 BRT. Kollisionen haben in 36 Fällen zum Verlust von 58 428 BRT geführt. Keine genauen Ursachen wurden für 18 Schiffe mit 81 741 BRT angegeben. Insgesamt machten die Totalverluste der Welthandelsflotte des Jahres 1971, gemessen an der Tonnage, über die Hälfte der von den Werften in der Bundesrepublik abgelieferten 178 Neubauten mit 1 835 586 BRT aus.

*

Einen weiteren „Rekord“ stellte 1971

die deutsche Seetransportbilanz auf.

Die Seetransportbilanz der BRD weist im Jahre 1971 ihr bisher größtes Defizit aus. Nach neuesten Angaben der Deutschen Bundesbank übersteigt ihr Negativsaldo mit 2 607 Mill. DM den bisher höchsten Negativsaldo (1970 = 2 165 Mill. DM) um 442 Mill. DM (= 20 %) und trägt mit 54,7 % des Negativsaldos der gesamten Dienstleistungsbilanz (4 765 Mill. DM gegenüber 3 938 Mill. DM im Jahre 1970)

wesentlich zur erneuten Passivierung der deutschen Dienstleistungsbilanz bei. Hauptgründe für die erhebliche Verschlechterung der Seetransportbilanz sind die außerordentlich stark gestiegenen Ausgaben der BRD für Einfuhrtransporte mit ausländischem Schiffsraum sowie die erhöhten Hafenausgaben der deutschen Handelsflotte im Ausland. Trotz Einnahmesteigerungen konnten diese Mehrausgaben nicht annähernd ausgeglichen werden.

Die Ausgaben und Einnahmen der BRD für Dienstleistungen im Seeverkehr mit dem Ausland 1962–1971

Jahr	Ausgaben (Mio DM)	Einnahmen (Mio DM)	Saldo (Mio DM)
1962	5 470	4 281	– 1 189
1963	5 595	4 400	– 1 195
1964	6 488	4 945	– 1 543
1965	6 750	5 440	– 1 310
1966	7 195	5 931	– 1 264
1967	7 510	6 207	– 1 303
1968	8 325	6 885	– 1 440
1969	8 468	6 935	– 1 533
1970	9 884	7 719	– 2 165
1971	10 845	8 238	– 2 607





Eine beklagenswerte Folge der oben angedeuteten Verhältnisse ist das Ausflaggen deutscher Schiffe. Da nun mal heute die nüchternen Zahlen regieren und die Rechnung mit nüchternen Zahlen nicht aufgeht, bleibt den Reedern offensichtlich keine andere Wahl.

Von Januar bis Juli dieses Jahres mußten 130 Schiffe mit 726 000 BRT die Flagge wechseln; davon werden rund 50 Schiffe mit 250 000 BRT auch mit ausländischer Flagge weiter unter deutschem Einfluß bereedert, alle anderen sind in das Ausland verkauft worden. Den Abgängen stehen im gleichen Zeitraum Tonnagezugänge von nur 46 Schiffen mit 350 000 BRT gegenüber.

Das Ausflaggen ist nach Ausführungen des Verbandes deutscher Reeder unvermeidliche Konsequenz — und für manche die einzige Überlebenschance — angesichts der von den Reedereien selbst nicht zu beeinflussenden negativen Kostenfaktoren unter deutscher Flagge. Wenn verhindert werden soll, daß weitere wesentliche Teile der deutschen Handelsflotte und zunehmend auch Neubauten diesen Weg gehen müssen, muß eine deutsche Schifffahrtspolitik dieser besonderen Situation der deutschen Reedereien mehr als bisher Rechnung tragen. Das gilt für die Besetzung der Schiffe nicht weniger als für die Schifffahrtspolitik oder die außenwirtschaftliche Absicherung im währungspolitischen Bereich. *

Von steigenden Kosten, Währungsverlusten aufgrund der veränderten Dollarparität usw. sind auch die beiden bekannten Kreuzfahrtschiffe der Deutschen Atlantik Linie erheblich betroffen. Daß sich einst mit 35 Fahrgästen das damalige Riesenschiff „Great Eastern“ nicht rentierte, ist kein Wunder. Aber daß heute hochmoderne Passagierschiffe den Kapitaldienst nur mühsam einfahren obwohl sie zu 85,5% („Hamburg“) und 83% („Hanseatic“) ausgelastet waren, ist bezeichnend für die heutige Situation. Überschüsse wurden nicht erzielt. Um die Schiffe so ökonomisch einzusetzen wie es irgend geht, hat die Reederei beschlossen, die „Hamburg“ künftig von Los Angeles aus einzusetzen. Zu welcher Art Reisen, das schildert anschaulich der Bericht Seite 44 ff. dieses Heftes. Bevor die „Hamburg“ jedoch Hamburg den Rücken kehrt, kommt sie noch einmal an unsere Werft. Es sollen auf dem Promenadendeck noch ein paar zusätzliche Luxuskabinen eingebaut werden. Das europäische Kreuzfahrtenprogramm soll die „Hanseatic“ übernehmen.

*

Im Vergleich zu den oben aufgeführten Verlusten durch Schiffsunfälle aller Art mag interessieren, wie hoch die Tonnage jener Schiffe ist, die zur Verjüngung der Welthandelsflotte freiwillig aus dem Verkehr gezogen, d. h. abgewrackt wurde. Es waren im vergangenen Jahr 962 Schiffe mit 4,266 Mill.

BRT. Darin sind Schiffe unter 100 BRT nicht enthalten. Der weitaus größte Anteil entfällt auf die Amerikaner (41,2%). 722 der abgewrackten Schiffe waren mehr als 25 Jahre alt, 289 davon sogar über 30, also Kriegs- und Vorkriegsära, unter heutigen Gesichtspunkten technischer Entwicklung eine verklungene Epoche.

*

Wann werden die Schiffe von heute unter wirtschaftlichen Aspekten nicht mehr diskutabel sein? Gewiß ist das nicht allein eine Frage des Alters. Es gibt Schiffe, die nach einer wesentlich geringeren Lebensdauer als der oben angedeuteten überaltert sind. Den deutlichsten Beweis liefern die Tanker. Man liest immer wieder, die Tanker hätten sich auf eine optimale Größenordnung „eingependelt“. Diese optimale eingependelte Größenordnung lag 1953 bei 27 000 tdw, 1956 bei 40 000 tdw, 1963 bei 80 000 tdw, 1968 usw. usw., jedenfalls liegt sie heute nicht mehr wie noch vor einem Jahr bei 200 000 tdw, sondern Fachberichten zufolge bereits bei 300 000 bis 380 000 tdw. Wie dem auch sei — Tatsache ist, daß an Aufträgen auf Tanker zwischen 300 000 und 400 000 tdw bereits Werften in Dänemark, Japan, Spanien, Nordirland, Italien und der Bundesrepublik arbeiten. Japan baut z. Z. drei 470 000-Tonner, wovon der erste im Februar auf Reisen gehen soll. Und dann wird Frankreich vorübergehend den Rekord einnehmen mit

den beiden 540 000-Tonnern für die Shell, die in St. Nazaire gebaut werden. Die Schiffe sollen 1976 geliefert werden: Ihre Abmessungen: Länge 417 m, Breite 63 m, Tiefgang 28,5 m. Die Leistung ist vergleichsweise gering; sie soll 2 x 65 000 PS für jedes Schiff betragen. Nun sind ganz gewiß für einen sinnvollen Einsatz dieser Schiffe noch allerlei Investitionen nötig, wie neue Terminals, Pipelines etc. Aber die werden folgen und es wäre gewiß besser, mit den „Einpindelprognosen“ etwas zurückhaltender zu sein. Jedenfalls hat man sich mit den technischen Problemen der 10⁶-Tonner bei Lloyds schon intensiv beschäftigt. Es heißt sogar, Onassis wolle einen bauen lassen.

*

Mit den erforderlichen Investitionen ist das natürlich so eine Sache. Will man nicht achteraus segeln, sind sie nun mal unumgänglich, wir wissen das aus eigener Erfahrung. Aber leichter gesagt als getan — das sieht man auch allerorten. Nehmen wir nur mal den Elbe-Seitenkanal. Beim Abschluß des Regierungsabkommens zwischen dem

Bund und den Küstenländern waren die Baukosten vor sieben Jahren mit 763 Mill. DM angesetzt worden. Inzwischen sind sie bereits zweimal nach oben korrigiert worden, zuletzt auf 996 Mill. DM, und sie werden nach dem Stand vom 1. Oktober ca. 1,16 Mrd. DM erreichen.

In Hamburg betrachtet man die Fertigstellung des Kanals als eine lebenswichtige Aufgabe, zumal man bis 1976 eine Erzumschlaganlage für den Salzgitter-Konzern bauen möchte. Bis zur Fertigstellung des Elbe-Seitenkanals soll auch das Anschlußstück des Mittellandkanals bis Salzgitter ausgebaut werden.

Hans Birnbaum, Vorstandsvorsitzender der Salzgitter AG, erklärte vor der Presse anlässlich der Bekanntgabe der Pläne für eine neue Massengutumschlaganlage im Hamburger Hafen, daß mit dem wachsenden Anteil von Importen und der Notwendigkeit, neue Absatzräume zu erschließen, naturgemäß auch das Interesse von Salzgitter an einer Wasserverbindung zur Küste und einem kostengünstigen Anschluß

an die internationalen Transportwege stiege.

Durch den Bau des Elbe-Seitenkanals erscheine Hamburg als Standort für eine Umschlaganlage als die derzeit praktischste und wirtschaftlichste Lösung. Das bedeutet keineswegs, daß das Interesse Salzgitters an einem Tiefwasserhafen damit erloschen ist. Schon aus Gründen der Versorgungssicherheit sei Salzgitter an einem zweiten Hafen interessiert. Doch glaube man nicht, daß eine Lösung in der Frage Tiefwasserhafen vor den 80er Jahren möglich sein wird. Nach der dringend erforderlichen Elbevertiefung können im Hamburger Hafen die derzeit größten Schiffseinheiten der deutschen Küste abgefertigt werden.

*

In wie hohem Maße wir heute bereits containerisiert sind, zeigt eine Meldung aus England. Dort mußte ein berühmter Zirkus schließen, weil sich die britischen Eisenbahnen weigern, weiterhin die 20 Elefanten des Zirkus in Spezialanhängern statt in Containern zu transportieren. cl.

* * *

Am 7. November ist im Dock 8 des Werkes Kiel-Gaarden unter der Baunummer 55 ein Turbinentanker von 235 800 tdw Tragfähigkeit für die Gelsenberg AG, Essen, auf Kiel gelegt worden.

Es ist das zweite Schiff der Werft für diesen Auftraggeber und soll Mitte August des nächsten Jahres abgeliefert werden.

Das erste von der HDW für die Gelsenberg AG gebaute Schiff war der Turbinentanker „Clavigo“ (141 000 tdw). Er wurde am 10. September 1970 abgeliefert.

*

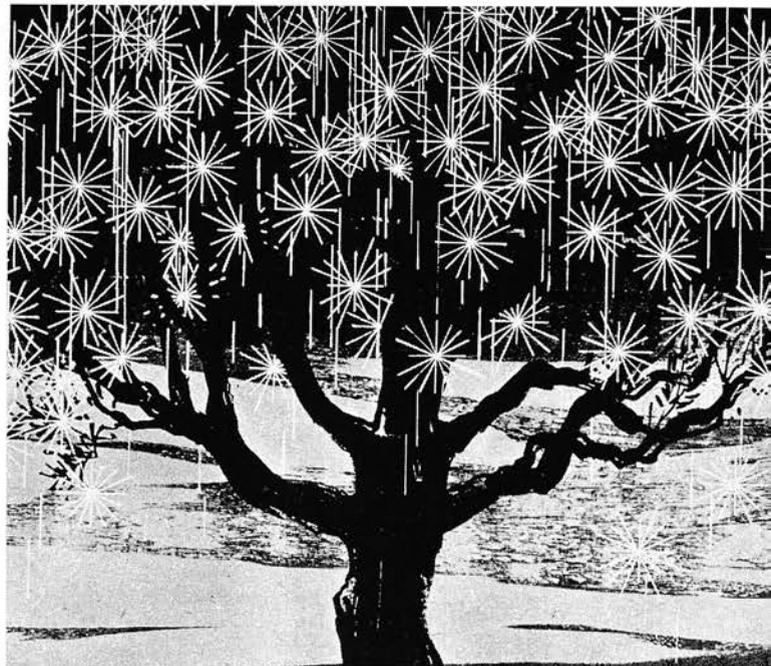
Die Stahlbauabteilung des Kieler Werkes der Howaldtswerke — Deutsche Werft AG Hamburg und Kiel hat von der zum Axel Broström Konzern gehörenden Bergnings & Dykeri AB „Neptun“, Stockholm, den Auftrag zum Bau eines Seetransportleichters für eine Decksladung von etwa 8 000 t erhalten.

Das 90 Meter lange und 24 Meter breite, antriebslose Fahrzeug soll Ende März 1973 abgeliefert werden. Es wird den Namen „Goliat 3“ erhalten.

„Goliat 1“ und „Goliat 2“ wurden 1970 bzw. 1971 von der HDW abgeliefert.

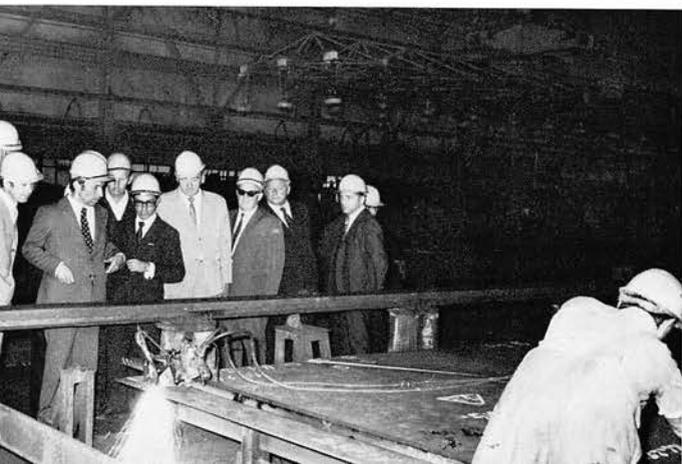
*

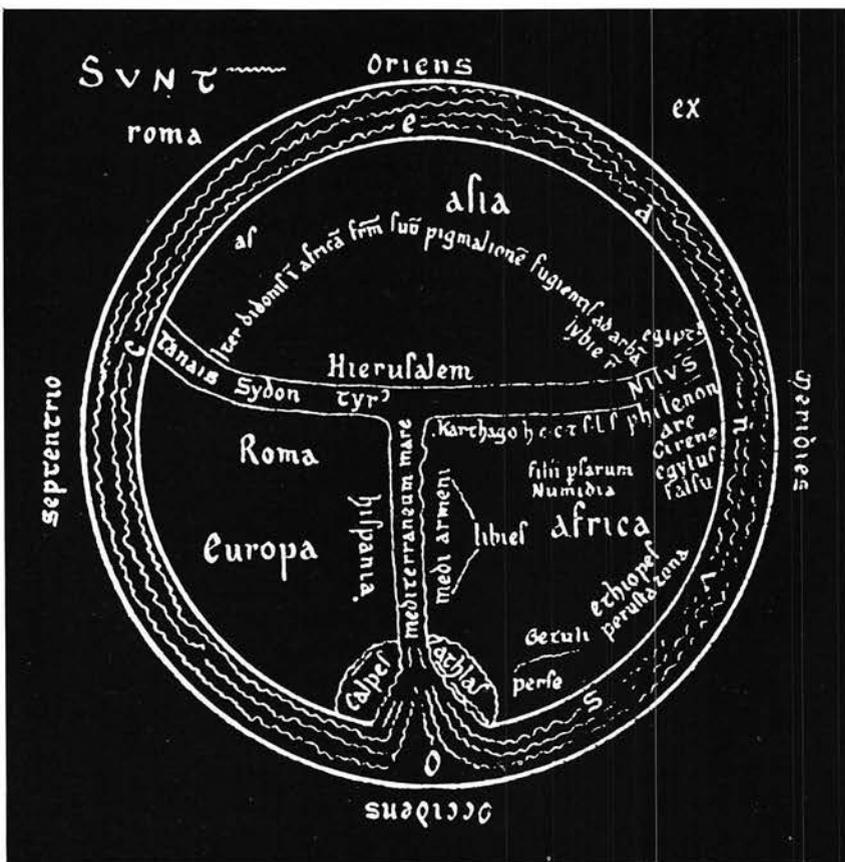
Mitte Juli besuchte eine Delegation sowjetrussischer Spezialisten für den Großtankerbau unser Werk Kiel. Der Leiter unserer Projektabteilung, Wilfried Ilchmann, informierte die unter der Leitung des Chefkonstruktors N. Rodionow angereisten Gäste in den Büros und „vor Ort“.



Wir möchten nicht versäumen darauf aufmerksam zu machen, daß auch in diesem Jahr von der UNICEF wieder sehr hübsche Weihnachtskarten herausgebracht worden sind. Sie sind nicht teurer als andere Weihnachtskarten, dienen aber einer Sache, der man erst vor wenigen Jahren den Friedens-Nobelpreis zuerkannt hat. Das Kinderhilfswerk der Vereinten Nationen basiert auf nur kleinen Gaben, die indessen viel bewirken, wenn sich jeder beteiligt. 10 Karten kosten 6,— DM; der Erlös dient der ärztlichen Betreuung und der Erziehung von notleidenden Kindern in aller Welt.

Verkaufsstellen in Hamburg: Esplanade 6 und Hamburger Abendblatt sowie alle Filialen der Vereinsbank; in Kiel: H. Langenheilm, Sternwartenweg 10. UNICEF-Spendenkonto ist Köln 31080 (Postscheck).





links: Sogenannte Sallust-Karte aus dem 12. Jahrhundert. Mittelpunkt der scheibenartigen Erde ist die Heilige Stadt Jerusalem. Die damals bekannte Welt mit den drei Erdteilen Europa, Asien und Afrika wird vom Okeanos umspült.

unten: Gemälde des portugiesischen Malers Nuño Gonçalves „Heiliger Vinzenz mit königlicher Familie“. Links neben dem Heiligen (rechts im Bild) der Infant Heinrich der Seefahrer. Lissabon, Museu de Antigua.

rechts: Weltkarte nach den Angaben des Ptolemäus von 1428. Auf ihr wird noch eine Landverbindung von Asien nach Afrika postuliert.

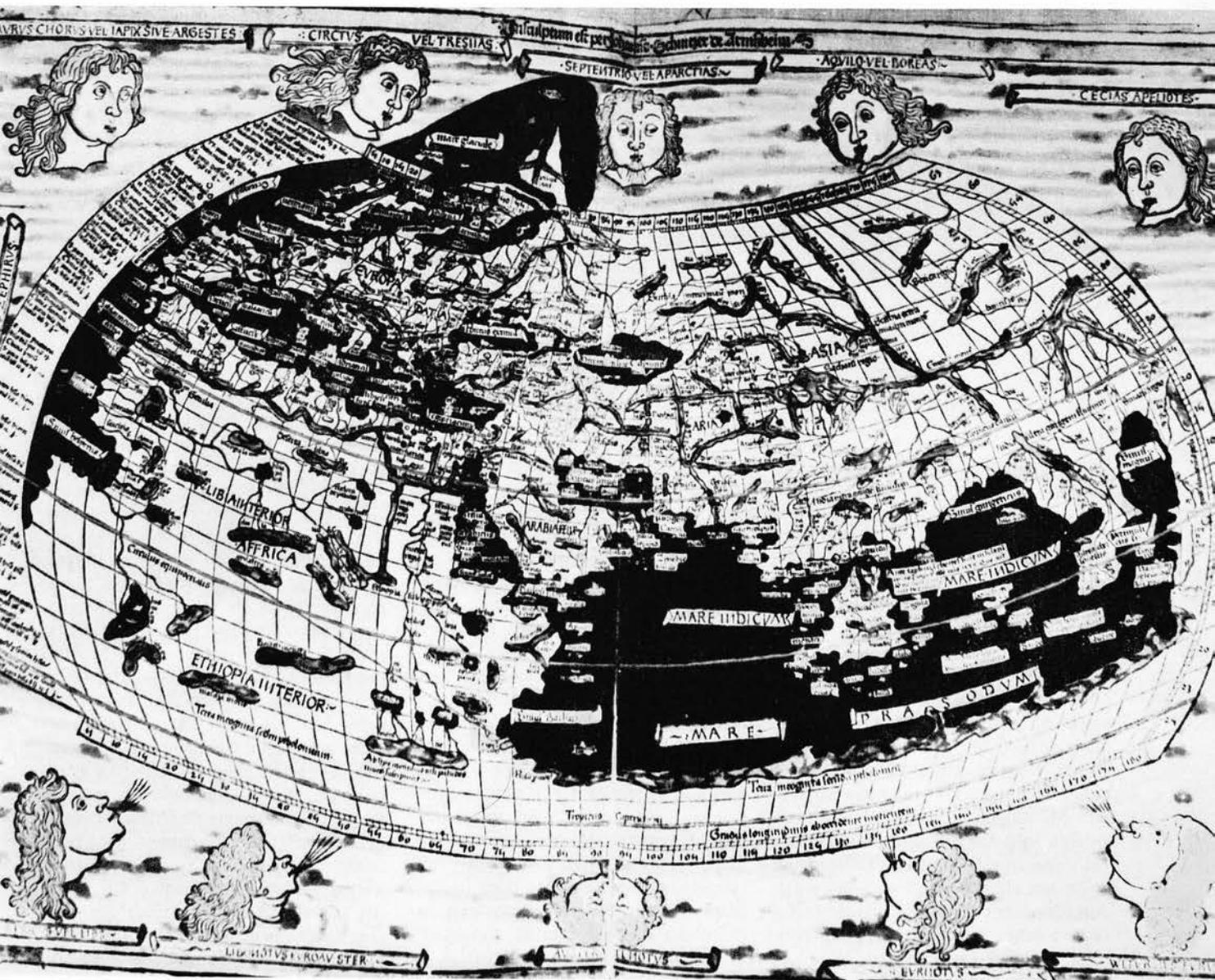
reisen Gelegenheit, von See aus das eindrucksvolle Cabo de São Vicente mit dem weiß gestrichenen Wärterhaus und dem hohen Leuchtturm und das nur undeutlich dahinter beim Ändern des Kurses auf Gibraltar hervortretende Cap Sagres zu sehen. Stets wurde bei dieser Gelegenheit zu Ehren dieses Heinrichs des Seefahrers die Dampfsirene betätigt

Heinrich der Seefahrer

von Prof. Dr. Hans Schadewaldt

Die südwestliche Spitze Europas läuft in der portugiesischen Algarve in zwei Landzungen aus, von denen mir in meiner Schulzeit nur die eine ein Begriff war, das berühmte Cap São Vicente, vor dem 1797 der damalige Commodore Nelson eine entscheidende Seeschlacht für England gewann. Das wenige Meilen westlich sich befindende Zwillingskap Sagres, das antike Promontorium Sacramentum, das heilige Kap also, war mir nicht geläufig. Erst als ich mich später mit der Geschichte der Schiffsmedizin zu befassen begann, wurde mir klar, daß sich nicht nur am Cabo de São Vicente, wo der Legende nach der Leichnam des Heiligen Vinzenz von Saragossa, der um 304 als Märtyrer starb, hier in einer von Raben geleiteten Barke gelandet sein sollte, sondern auch auf Cap Sagres sich Bedeutsames ereignet hatte. Hier stand nämlich die sogenannte „Nautische Akademie“ des Infanten Heinrich von Portugal, den bereits die Mitwelt und den die Nachwelt bis zum heutigen Tag „El Navegador“, den Seefahrer, nannte, obwohl er selbst kaum über die Nordküste Afrikas hinaus gesegelt sein dürfte. Mehrfach hatte ich auf meinen Schiffs-





und eine von mir als dem jeweiligen Schiffsarzt kredenzte Flasche Champagner zum Andenken an diesen bedeutenden Mann gegen alle Vorschrift auf der Brücke geleert.

Als ich mich zum ersten Mal dem Cap Sagres von der Landseite her näherte, war die Enttäuschung zunächst groß, denn dieses Cap bietet nichts als eine baumlose, öde, verwitterte steinerne Halbinsel, auf der einige wenige kunsthistorisch völlig belanglose Ruinen und ein wieder aufgebautes Fort aus dem 17. Jahrhundert kaum eine Besichtigung lohnen. Der Reisende kann diese Enttäuschung überwinden, wenn er den herrlichen Blick über die Weite des Ozeans genießt. Aber, so wird man fragen, warum diese Anstrengung, ein ödes Cap, und sei es auch das südwestlichste Europas, zu besuchen?

Heinrich der Seefahrer also. Er war das fünfte Kind des portugiesischen Königs João I. und dessen englischer Gattin Philippa von Lancaster. 1394 in Porto geboren – sein Geburtshaus ist noch erhalten – hatte er kaum eine Chance, jemals den Königsthron zu besteigen. Im Gegensatz zu vielen anderen hohen Prinzen, die sich in der Regel damit begnügten, Kriege zu führen und dem Hofleben sich zu widmen, faßte der junge Infant Dom Henrique wohl schon kurz nach seinem 21. Lebensjahr den Plan, sein weiteres Dasein einem einzigen Problem zu widmen, der Erkundung des sagenhaften südlichen Kontinents, um die Portugiesen aus ihrer bisherigen bescheidenen politischen Lage herauszuführen und sie zu Beherrschern der Meere zu machen. Ein politisches Ereignis hat offensichtlich seinen Plan ausge-

löst: die Eroberung von Ceuta 1415, an der der einundzwanzigjährige Infant maßgebenden Anteil hatte und womit es den Portugiesen gelang, den Riegel, den die Mauren der Einfahrt ins Mittelmeer vorgeschoben hatten, aufzubrechen und endlich den ununterbrochenen Belästigungen durch arabische Seeräuber entgegenzutreten. Erst kurze Zeit vorher, um 1401, hatten die ständigen Auseinandersetzungen über die Vorherrschaft im Westen der Iberischen Halbinsel zwischen Kastilien und Portugal ein Ende gefunden. So konnte sich die junge portugiesische Nation schon damals mit wohlwollender Unterstützung Englands weiteren Aufgaben zuwenden, die zweifelsohne aus einem in jener Zeit nicht seltenen Gemisch aus missionarisch-religiösen und wirtschaftlich-politischen Vorstellungen entstanden. Die Kreuz-



links: Reste des Observatoriums Heinrich des Seefahrers auf Cap Sagres.

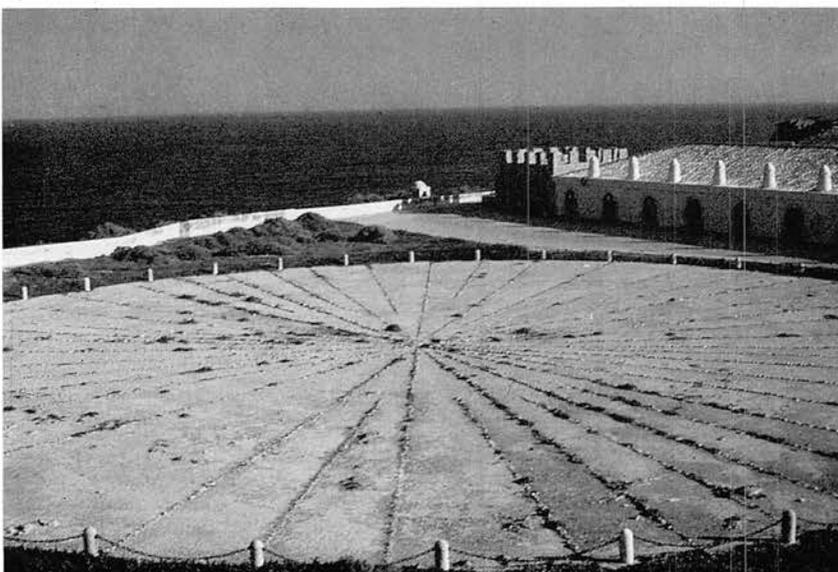
unten: Überdimensionale Windrose Heinrich des Seefahrers auf Cap Sagres.

züge waren beendet, die Vorherrschaft Genuas gebrochen und die Venedigs im östlichen Mittelmeer im Schwinden, als die Portugiesen eigentlich überhaupt erst ihre besondere Lage am Rande des unermeßlichen Atlantischen Ozeans entdeckten. Mit dem Fall von Ceuta konnte nunmehr der Handel aus dem Mittelmeer mit den portugiesischen Häfen unbelastet und ungestört vorstatten gehen. Aber der junge Infant Heinrich hatte noch ein weiteres Ziel. Er wollte unter Umgehung des islamischen Herrschaftsbereiches in Nordafrika und Vorderasien mit dafür besonders konstruierten Schiffen an die Quellen des Reichtums des Orients selbst nach dem sagenhaften Indien gelangen. Bei dieser Gelegenheit sollte ein alter Wunschtraum der westeuropäischen christlichen Länder in Erfüllung gehen, nämlich in direkten Kontakt mit einem sagenhaften, in Mittelfrika lokalisierten, christlichen Großpriester Johannes zu treten, unter dessen Einflußbereich wir uns das koptische Abessinien vorstellen dürfen, und auf

diese Weise den islamischen Machtbereich sozusagen in die Zange zu nehmen. Zwei glückliche Zufälle, wenn man in der Geschichte von Zufällen überhaupt sprechen darf, spielten dabei eine große Rolle: 1419 wurde Heinrich, nachdem er sich ein zweites Mal in Ceuta bei der Verteidigung der Stadt gegenüber maurischen Belagerern ausgezeichnet hatte – die Reisen dorthin und eine letzte 1460 nach Marokko dürften die einzigen Seefahrten des Seefahrers gewesen sein – wurde er 1419 zum Gouverneur der südlichen Algarveprovinz ernannt. Zu gleicher Zeit gelang es ihm, als Infant Großmeister des Christus-Ordens zu werden, der in Portugal Nachfolger des 1312 aufgelösten, aus den Kreuzzügen hervorgegangenen Templerordens wurde, und mit dem raffinierten Schachzug der Gründung dieser speziell portugiesischen Kongregation konnte in Portugal der reiche Besitzstand dem Klerus und dem Vatikan entzogen und für die Krone gerettet werden. Damit verfügte nun Heinrich über eine nach Süden zu offene

und einige gute Häfen aufweisende Provinz und reiche finanzielle Hilfsquellen, die es ihm erlaubten, bis zum Ende seines Lebens 1460 seinen Plan der Entdeckung eines Seeweges nach Indien und vor allem auch die Vereinigung mit dem legendären christlichen Priesterkönig Johannes in die Tat umzusetzen. Er wählte sehr bald das für derartige Unternehmungen besonders günstig gelegene Cap Sagres, wo die erste portugiesische Sternwarte um 1420 errichtet wurde, um die sich bald eine Anzahl weiterer Gebäude gruppierten. Von ihnen sind nur noch wenige Grundmauern erhalten, einzig die dreißig Meter Durchmesser aufweisende, großartige Kompaßrose dürfte ein lebendiges Zeugnis aus jener Zeit sein. Hier versammelte nun Heinrich die erfahrensten Schiffskapitäne, hier empfing er Gelehrte, Kaufleute und Geographen aus allen Ländern, hier hat aller Wahrscheinlichkeit nach auch kein Geringerer als Martin Behaim gewohnt, der sich später an einer portugiesischen Entdeckungsreise des Diego Cao beteiligte, freilich erst nach dem Tode Heinrichs gegen 1484. Hier breitete der berühmte spanisch-jüdische Kartograph Magister Jacobus Cresques die Land- und Seekarten vor Heinrich aus, die er von seinem in Mallorca geborenen noch berühmteren Vater Abraham übernommen hatte. Dieser ist in der Geschichte der Kartographie als der mutmaßliche Autor der berühmten sogenannten „Katalanischen Karte“ aus dem Jahre 1375 bekannt, der die damals entdeckte spanisch-afrikanische Küste mit zahlreichen künstlerischen Darstellungen schmückte. In dieser Akademie wurden zum ersten Mal in der Geschichte Entdeckungsreisen nach wissenschaftlichen Prinzipien geplant, organisiert und durchgeführt. Waren neue Entdeckungen in der Vergangenheit in der Regel empirische Zufallsfunde, die das Staunen der Zeitgenossen und nachfolgenden Generationen auslösten und waren die Berichte in der Regel mit Legenden, zum Teil abenteuerlichster Art, durchwirkt, so begann nun Heinrich, geschult als militärischer Strategie, eine systematische Erschließung des südlichen Nordatlantik und der afrikanischen Küste.

Schon bevor Heinrich Gouverneur der Algarve wurde, hatte er eine erste Expedition 1416 nach den Kanarischen Inseln



durchgeführt, die bereits seit dem Altertum bekannt waren, mit der festen Absicht, dort eine portugiesische Kolonie zu begründen. Schon früher waren Schiffe in diese Gegend gekommen, hatten jedoch von unerhörten Strömungen zwischen den Inseln berichtet, gegen die mit Segelkraft kaum anzukommen sei. Heinrich gab dieser Expedition die Aufgabe auf den Weg, diese Strömungen genau zu erforschen und ihre Durchschiffung zu versuchen, was im übrigen ohne Schwierigkeiten gelang. 1418 lief ein von Heinrich ausgerüstetes Schiff Madeira an und 1419 wurde diese Insel ebenfalls von den Portugiesen kolonisiert. Dann ruhte die Forschungstätigkeit, offensichtlich infolge ungünstiger Zeitläufe, aber auch, weil sich bald herausstellte, daß die bisher den Portugiesen zur Verfügung stehenden Schiffe für derartige weite Reisen nicht genügten, und Heinrichs Mitarbeiter entwickelten einen neuen, seegehenden und leicht navigierbaren Schiffstyp, die portugiesische Karavelle, die nun zusammen mit einer Neugestaltung der Seekarten, in die als sogenannte „Portolani“ auch Kursanweisungen und Kompaßhinweise eingetragen wurden, die solide, schiffbautechnische und wissenschaftlich-nautische Grundlage für die fernere Erkundung der afrikanischen Küste bildeten. Noch galt das ptolemäische Weltbild von der Erde als einer Scheibe, die wie ein Kompaß in seiner Flüssigkeit auf dem unendlichen Okeanos schwämme. Am Rande dieses, die gesamte Welt umspülenden großen Meeres gäbe es einen sogenannten Katarakt, durch den jedes Schiff, das sich dieser Grenzlinie nähern würde, unweigerlich in den Weltabgrund gerissen würde. Im christlichen Mittelalter war Jerusalem, im Islam Mekka der Mittelpunkt der Welt, wie ihn uns noch die berühmte Ebsdorfer Weltkarte zeigt. Alle Orientierung ging von diesen heiligen Stätten aus, und selbstverständlich galt bis zu Heinrich dem Seefahrer die alte Theorie, daß der Indische Ozean ein riesiges Binnenmeer sei und die Landmassen Afrikas und Asiens durch eine Terra australis miteinander verbunden wären. So muß man folgern, daß Heinrich der Seefahrer ursprünglich wohl nicht an eine Umschiffung dieser riesigen Landmasse dachte, weil ja sonst seine Seeleute in die Gefahr gekommen wären, den Katarakt am Ende des Weltmeeres herunterzustürzen, sondern daß er eher versuchen wollte, allmählich an der afrikanischen Westküste nach Süden das sagenhafte Goldland Mali und Ghana zu entdecken, von denen vielerlei Kunde nach Portugal gekommen war, und von dort, eventuell auf dem Landweg, eben den legendären Großkönig Johann und

Indien zu erreichen. Erst in den späteren Jahren seines Wirkens wurde mehr und mehr von den Gelehrten der Verdacht ausgesprochen, daß dieses alte Weltbild nicht stimmen könne und daß doch wohl eine Möglichkeit bestehen müsse, um Afrika herumzusegeln. Systematisch wurden nun von 1427 an weitere Forschungsreisen, alle von Heinrich mit dem Vermögen des Christus-Ordens, aber auch durch Aufnahme hoher Kredite finanziert, ausgerüstet, um vor allem einen Punkt, den gefährlichsten, wie es damals schien, zu erkunden, das Cap Bojador. Denn zu den Vermutungen, daß die Welt-scheibe von einem Katarakt umgeben sei, kam noch die feste Überzeugung, daß, je südlicher man sich bewege, desto heißer die Sonne scheinen würde. Die damals bekannte Wüste Libyens gab ja schon einen Vorgeschmack von den Gefahren, die einen in den Terrae remotae erwarten durften, und es wurde allen Ernstes die Befürchtung laut, daß ein Weißer, der sich auch nur wenige Stunden in der brütenden Hitze des Südens aufhalten würde, sofort eine schwarze Färbung annehmen könnte. Diese unerhört heißen Gegenden sollten an dem Cap beginnen, bis zu dem gelegentlich mutige Seefahrer vorgedrungen waren, und das heute noch für die Navigation große Schwierigkeiten bietet, weil einmal das aus reinem Sand bestehende Cap von See aus schwer auszumachen ist, und zum anderen eine über sieben Seemeilen lange Sandbank sich von der Küste ins Meer erstreckt und die Schiffe zu Umwegen zwingt, die sie manchmal die Landsicht verlieren lassen. Eine starke südliche Meeresströmung und der dort nicht seltene Schirokko, der mit Sandstürmen die Sicht bis auf wenige Meter verdunkeln kann, führten wohl zusätzlich dazu, daß dieses Cap als das Cap der Schrecken und als Endpunkt der menschlichen Seefahrt angesehen wurde. Diese Frage ließ Heinrich nun untersuchen, und bei den sehr vorsichtigen Expeditionen – es wurde nur am Tage möglichst in Landnähe gesegelt und bei Nacht Anker geworfen – gelangte man mehr durch Zufall als mit Vorbedacht zu den Azoren, die in Kürze als willkommene Stützpunkte und Proviantversorgungsplätze von den portugiesischen Seefahrern geschätzt wurden. Aber erst als Heinrich den Seefahrer Gils Eannes, dessen Denkmal, ebenso übrigens das von Heinrich dem Seefahrer, in seiner Geburtsstadt Lagos an seine kühnen Seefahrten erinnert, kennenlernte, gelang es ab 1434 das Cap Bojador zu umrunden. Zur größten Überraschung der ängstlich gespannten Seeleute konnte man in genügendem Abstand von der Küste fünfzig Meilen

südlich segeln ohne, wie dies alle älteren Geographen befürchtet hatten, in der nun beginnenden Zona Torrida von der Sonnenhitze geröstet oder schwarz verfärbt zu werden. Gils Eannes war vorsichtig genug, nicht weiter nach Süden vorzustoßen. Er fand nichts als eine öde, unbewohnt scheinende Sandküste vor, aber diese Tat, die Umsegelung des seit Jahrhunderten als Ende der Navigation angesehenen Caps war eine Großtat ersten Ranges. Nun konnte Heinrich darangehen, systematisch weitere Schiffe – er hat bis 1440 einundfünfzig Schiffe nach Afrika ausgesandt – die Küste erkunden zu lassen. Stets ging er mit äußerster Vorsicht vor. Die Kapitäne bekamen Order, nur wenige hundert Meilen weit zu segeln und dann zurückzukehren.

1441 wurde Rio de Oro erreicht, aber der Name täuscht, weder gab es dort eine Flußmündung, noch wurde etwa Gold in der heutigen spanischen Niederlassung gefunden, sondern es war ein sogenannter „Wadi“, der sich bis zur Küste erstreckte und den gern die Goldkarawanen aus dem sagenhaften Königreich Benin nahmen, um die kostbare Fracht an das Mittelmeer zu befördern. Eine Sensation war bei dieser Expedition die Gefangennahme des ersten mittelfrikanischen Negers, der wiederum die These widerlegte, daß es sich bei südlicher gelegenen Landstrichen um unbewohnbare Landstriche handeln würde. Er wurde im Triumph nach Portugal zurückgebracht, dort anständig behandelt und in christlichem Geiste erzogen, aber seine Gefangennahme bildete den Anfang der modernen Sklaverei. Nach einer päpstlichen Entscheidung von 1452 war es in der Tat durchaus erlaubt, diese schwarzen heidnischen Menschen als Sklaven zu behandeln. Die Bulle ermächtigte den portugiesischen König die Länder der Ungläubigen zu erobern, ihre Bewohner zu vertreiben, zu unterjochen und in ewige Knechtschaft zu zwingen: „... invadendi, conquirendi, expugnandi et subjugandi illorumque personas in perpetuam servitute redigendi.“ Eine im frühen Christentum aufgegebene Auffassung, die zur Abschaffung der Sklaverei in der Antike geführt hatte, erlebte jetzt eine Wiederauferstehung. Leider haben sich die portugiesischen Entdeckungsreisenden auch in der Folgezeit immer wieder schwerer Übergriffe bei ihren Landungen schuldig gemacht, die bald zu heftigen Reaktionen der Eingeborenen führten und im Gefolge zur Errichtung von portugiesischen Forts. Ab 1448 findet sich eine solche Niederlassung in der Arguim-



Padrão (Wappenpfeiler) auf Cap Sagres mit Christuskreuz und portugiesischem Staatswappen, das die portugiesischen Entdeckungsreisenden an den afrikanischen Küsten aufzustellen pflegten.

bucht, die auch heute noch ihre Gefahren für die Seefahrt nicht verloren hat und wo sich 1816 der berühmt-berüchtigte Schiffbruch der „Medusa“ ereignete. Schon 1445 war man auf ein weiteres, unerwartetes Phänomen gestoßen. Man hatte die Mündung des Senegalflusses entdeckt, der sich inmitten einer riesigen steppenartigen Wüste ins Meer ergoß, und war nun der festen Überzeugung, hier einen der sagenhaften Abflüsse des Nils vorzufinden, auf dem man nur ins Innere Afrikas schiffen müßte, um das christlich afrikanische Königreich zu erreichen. Eine weitere Überraschung war die Tatsache, daß nunmehr die Wüste allmählich zurücktrat und anstelle der erwarteten verbrannten Erde grüne Vegetation zu erblicken war. Dies ist der Grund, warum das angesteuerte Cap bis zum heutigen Tage den Namen Cap Verde erhielt. Aber es dauerte noch zehn Jahre, bis auch die Cap Verdischen Inseln von den portugiesischen Seefahrern unter Heinrichs Regie entdeckt wurden. 1447 kam es zu einer weiteren Sensation in Lissabon, als ein heimkehrendes Schiff den ersten lebenden Löwen mit nach Europa brachte. Bis zum Todesjahr Heinrichs 1460 war es also klar, daß die alten Vorstellungen von dem unbewohnbaren Südkontinent nicht stimmen konnten, daß die Seefahrt in den südlicheren Gewässern ebenso gefährlich oder ungefährlich war wie im europäischen Atlantik und daß in der Tat in

den nunmehr stärker bewohnten Steppen- und Dschungelgebieten der Westküste Afrikas reiche Handelsmöglichkeiten mit Pfeffer, Elfenbein, Gold und wohl auch schwarzen Sklaven bestanden, obwohl bis zum Tode Heinrichs im ganzen auf dem bis zum heutigen Tag berühmten Sklavenmarkt in Lagos nur tausend Sklaven zum Verkauf standen, die in der Regel von den Portugiesen ausgezeichnet behandelt wurden und bald in der portugiesischen Bevölkerung aufgingen.

1455 hatten in einer päpstlichen Bulle die Portugiesen auch die Billigung und den Schutz des Heiligen Stuhls für eine „navigatio usque ad Indos“ erhalten und damit freie Bahn für weitere Forschungsreisen. Und in der Tat wurde noch im Todesjahr 1460 eine spektakuläre Expedition ausgesandt, die 1461 Sierra Leone erreichte. Der Name wurde dem Lande nicht wegen der Existenz von Löwen gegeben, die es dort kaum gab, sondern wegen des den Portugiesen als löwenähnlich imponierenden Gebirges, das die breite Einfahrt des Sierra Leone Rivers umsäumt.

Auch nach Heinrichs Tode sind die Entdeckungsreisen weitergeführt worden. 1470 wurde die Elfenbeinküste, 1472 der Äquator und 1482 durch Diego Cao der Kongo erreicht. 1488 gelangte Bartholo-

alters, vor allem unter dem König Manuel dem Glückhaften.

Wir besitzen von Heinrich dem Seefahrer nur ein einziges Porträt. Es zeigt ihn auf einem Motivbild seines Vaters zusammen mit seinem Bruder, gemalt von der Meisterhand des Nuño Gonçalvez, das sich heute im Museum für alte Kunst in Lissabon befindet. Es zeigt einen, sein portugiesisch-englisches Erbe keineswegs verleugnenden, streng dreinblickenden asketischen Mann im mittleren Lebensalter, mit der für ihn typischen großen Kopfbedeckung, und so erscheint er auch auf den Denkmälern, die ihm zu Ehren gesetzt sind: in Lagos, Porto und vor allem auf dem berühmten „Monumento dos descobrimentos“, das anlässlich der fünfhundertjährigen Wiederkehr seines Todes 1960 vor dem berühmten Hieronymus Kloster an der Mündung des Tejo errichtet wurde und ihn an der Spitze portugiesischer Entdeckungsreisender, Kapitäne, Soldaten, Missionare, Kaufleute und Gelehrter mit den Attributen des Christus-Ordens und nautischen Instrumenten zeigt. In diesem Zuge werden auch die portugiesischen Wappenpfeiler, die die späteren Entdeckungsreisenden an der afrikanischen Küste aufstellten und die heute noch da und dort in südafrikanischen Museen oder im Stranddschungel zu finden sind, gezeigt, wie



Der Belemturm an der Tejomündung in Lissabon. Vor ihm sammelten sich die portugiesischen Indienflotten zur Ausfahrt.

mäus Dias bis über das Cap der Guten Hoffnung hinaus, und den Höhepunkt bildete dann die berühmte Indienreise des Vasco da Gama 1498. Sie bedeutet den Beginn des Aufstiegs Portugals zur Seegroßmacht und des goldenen Zeit-

er als Modell auch auf Cap Sagres zur Erinnerung an Heinrich und seine Zeit in einer Nachbildung errichtet wurde, die „padroes“. Sie sind neben den meist zerfallenen Forts die letzten steinernen Zeugen dieser weltbewegenden Epoche.

In Lissabon selbst kündigt davon der „Convento dos Jeronimos de Belém“, zwischen 1502 und 1517 in dem typischen manuelischen Stil gebaut, der Symbole des Christus-Ordens, der Seefahrt, wie Taue, Ankerwerk und astronomische Instrumente miteinander zu einem uns etwas überladen erscheinenden, aber doch grandiosen Mixtum compositum verband und in dessen Kapelle Vasco da Gama, der Vollender des Werkes Heinrichs des Seefahrers, und der Rhapsode dieser Entdeckungsepoche, der portugiesische Dichter Camoes ihre letzte Ruhestätte fanden. Ihm vorgelagert und noch etwas weiter seewärts vom Entdeckerdenkmal steht der Torre de Belém, 1515–21 errichtet, von wo aus die späteren Entdeckungsreisen ihre Reise ins Ungewisse antraten.

Wenn man als Historiker rückblickend die Zeit und das Werk Heinrichs des Seefahrers betrachtet, darf man feststellen, daß durch seine mit wissenschaftlicher Akribie, einer unerhörten Willensanstrengung unter Ausschöpfung aller ihm zur Verfügung stehender Geldmittel durchgeführten ersten Entdeckungsreisen der Bann, der bisher die Entschleierung des Weltbildes verhin-

dert hatte, gebrochen wurde und daß ohne die Umschiffung des Cap Bojador, ohne die Entdeckung grüner und fruchtbarer Länder unterhalb der schrecklichen Wüste, daß aber auch ohne die Anfertigung neuartiger, auf exakten Beobachtungen beruhender Seekarten und die Konstruktion auch hochseegängiger, gut segelbarer Schiffe weder die Entdeckung Amerikas durch Kolumbus, noch die des Seeweges nach Indien durch Vasco da Gama möglich gewesen wäre. Es sei hier nicht untersucht, wie weit der Fall von Konstantinopel 1453 die bisher mehr auf eine Verbindung mit dem Priesterkönig Johannes gerichteten Bestrebungen Heinrichs auf die neue Südafrikaroute lenkten und wie weit bei ihm die merkantilen, die machtpolitischen, die missionarischen oder auch nur die rein wissenschaftlichen Tendenzen überwogen. Doch alles dies zusammen kommt einem in die Erinnerung, wenn man an einem solchen historischen Platz steht, wie es bis zum heutigen Tag das Cap Sagres darstellt. Lebendige Geschichte ist nicht nur die Aktualisierung geschichtlicher Vorgänge, die, wie wir es heute sehen, nicht ganz ungefährlich ist, sondern sie ist auch das Erlebnis historischer Ereignisse an Ort und Stelle.



Erster Brennelementwechsel für „Otto Hahn“



Das erste europäische Kernenergie-Handelsschiff NS „OTTO HAHN“ ist bekanntlich von der HDW, Werk Kiel, erbaut und 1968 in Dienst gestellt worden. Es wird von der Gesellschaft für Kern-

energieverwertung in Schiffbau und Schifffahrt mbH, Hamburg-Geesthacht (GKSS) bereedert und hat im Laufe seiner Dienstzeit schon einige Male die HDW, Werk Ross, aufgesucht, um dort

die jährlichen Klassearbeiten, Instandsetzungsarbeiten und Verbesserungen ausführen zu lassen.

Ab Anfang September dieses Jahres wird die „OTTO HAHN“ für etwa 3 Mo-

nate wieder im Werk Ross am Europakai liegen, um dieses Mal neben den üblichen Arbeiten den ersten Brennelementwechsel durchzuführen. Das Schiff ist seit 1968 mit den ersten Brennelementen (BE) gefahren und hat damit rund 242 000 Seemeilen zurückgelegt.

Am 14. 6. 72 hatten Vertreter der Inspektion der GKSS Gelegenheit, vor HDW-Mitarbeitern über die Besonderheiten zu sprechen, die beim BE-Wechsel über die gewohnten Werftarbeiten hinausgehen. Dabei wurde betont, daß die Brennelemente nicht nur ausgetauscht werden, sondern ein neu konstruiertes, verbessertes Core (Bündel von 16 Brennelementen) eingesetzt werden soll, das infolge höherer Leistungsdichte wirtschaftlicher ist. Das bedingt Umbauten im Druckbehälter, die unter erschwerten Bedingungen und sehr sorgfältig durchgeführt werden müssen und daher längere Zeit in Anspruch nehmen.

Während der Veranstaltung wurde der Film vom Bau der „OTTO HAHN“ gezeigt, in dem sehr anschaulich die Funktion und die Konstruktion der Reaktoranlage erklärt wird. Der Dampf für die Turbinen der „OTTO HAHN“ wird in einem sogenannten Fortschrittlichen Druckwasserreaktor (FDR) erzeugt, dessen besonderes Merkmal ist, daß die

Dampferzeuger sich im Inneren des Druckbehälters befinden, ebenso wie die 3 Umwälzpumpen, die das Wasser des Primärkreislaufs umpumpen. Die Pumpen drücken das Primärwasser durch das Brennelementbündel. Hier nimmt es die durch den Prozeß der Kernspaltung erzeugte Wärme auf und strömt dann mit 278° C (bei 63,5 atü) nach den Wärmeaustauschern, in denen Sekundärdampf mit 30 atü, 273° C für die Turbinen erzeugt wird.

Der Umfang der speziellen Arbeiten während des Brennelementwechsels läßt sich wie folgt zusammenfassen:

- Erweiterung des Kontrollbereichs und Montage von Zusatzeinrichtungen.

- Demontage von Reaktorbauteilen bis zum Öffnen des Druckbehälters.

- Ziehen und Abtransport der verbrauchten Brennelemente.

- Ausbau von Reaktorbauteilen für die Klassebesichtigungen

- Einbau neuer Forschungseinrichtungen

- Einbau neuer Brennelemente (zweites Versuchscore)

- Remontage des Reaktors u. Wiederaufahren.

Während der regen Diskussion über die anstehenden Aufgaben schälte sich folgende Hauptfrage heraus:

Wie wird das im Kontrollbereich arbeitende Personal vor Strahlenschäden geschützt?

Beim Bau des Reaktors sind den Berechnungen entsprechend alle Strahlensquellen so mit Stahl- und Bleischichten abgeschirmt worden, daß sich die an der äußersten Oberfläche austretende Strahlung in den zulässigen Grenzen bewegt, was beim vierjährigen Betrieb der „OTTO HAHN“ durch Messungen bestätigt wurde.

Bei den oben beschriebenen Arbeiten sind an einigen Bauteilen des Reaktors die Abschirmungen zu entfernen, so daß dann an einigen Stellen eine höhere Strahlung auftritt.

Die Arbeiten erfolgen unter Aufsicht von Strahlenschutz-Ingenieuren, die besonders ausgebildet und dafür verantwortlich sind, daß die in der Strahlenschutzverordnung vom 22. Oktober 1965 (Bundesgesetzblatt) festgelegten Bedingungen eingehalten werden.

So heißt es z. B. in § 25 Abs. 3 dieser Verordnung:

„Die auf einen Zeitraum von 13 aufeinanderfolgenden Wochen verteilte tatsächlich aufgenommene Dosis darf 3 rem, jedoch jährlich 5 rem nicht überschreiten.“

Aus dieser und hier nicht weiter aufgeführten Vorschriften ergeben sich auch bestimmte Arbeitsbedingungen im Kontrollbereich:

- Das Tragen bestimmter Arbeitskleidung (stellt GKSS).

- Das Tragen von Meßinstrumenten (Personendosimeter).

- Möglichst kurzer Aufenthalt im gekennzeichneten Strahlungsfeld.

- Nicht essen, trinken, rauchen und schminken und auf Sauberkeit achten.

- Die Anordnungen des Strahlenschutz-Ingenieurs unbedingt befolgen.

- Ärztliche Untersuchung der im Kontrollbereich tätigen Personen auf Eignung für Arbeiten in diesem Bereich.

Die Herren der GKSS appellieren zum Schluß an die Werftleitung, bei den Arbeiten an der Reaktoranlage besonders gute Handwerker und zuverlässiges Personal einzusetzen. Dieses Personal muß Verständnis für vielleicht manchmal engherzig erscheinende Vorschriften und Anweisungen haben. Solche Anweisungen sind aber besonders notwendig, weil eine Strahlenschädigung körperlich nicht wahrzunehmen ist. Die Werft wird sich durch diesen BE-Wechsel ein Wissen und Erfahrungen aneignen, das nur ganz wenige Werften in der Welt und wenige Landfirmen in Deutschland haben.



25 Jahre Schiffbauer Klaus Neitzke

Borkeschiffe, die der Sechsjährige aus den Rinden vom Sturm ausgehöhlt, alter, pommerscher Kiefern schnitzte, standen am Anfang des schiffbaulichen Werdegangs des am 12. September 1930 in Stettin geborenen und im ostseeküstennahen Treptow an der Rega aufgewachsenen Vorstandsmitgliedes der HDW Klaus Neitzke. Der Zehnjährige baute Modelle von Segelschiffen, Dampfern und Kriegsschiffen, aus Holz und nach hieb- und stichfesten Unterlagen. Schon damals stand für ihn fest, daß er einmal Schiffbauer werden würde.

Zwei Jahre nach Kriegsende, nach der Übersiedlung nach Schleswig-Holstein konnte er am 8. Oktober 1947 bei der Deutschen Werft in Finkenwerder seine Schiffbauerlehre beginnen. Nach einer verkürzten Lehrzeit ging er als Stipendiat der Paul-Reusch-Jugendstiftung an die Ingenieurschule Hamburg.

Während des Studiums kam ihm zustatten, daß er nicht nur Schiffsmodelle gebaut, sondern auch Figuren aus Holz geschnitzt hatte. Schachfiguren, zum Beispiel. Nun lieferte er einem Hamburger Bildhauer – für ganze 80 Pfennige je Stück! – handgeschnitzte Türken mit Pluderhosen, Säbeln und Schnabelschuhen, Bauern eines kunstvollen Schachspiels, das er eines Tages auf einer Ausstellung in der Kunsthalle wiedersehen sollte.

Nach dem Studium kehrte Klaus Neitzke 1952 zur Deutschen Werft zurück, wo



Auf dem Jubiläumsempfang: Klaus Neitzke mit seinem jetzt 80jährigen Lehrmeister Willy Brockmann und dem ehemaligen Betriebsdirektor Erich Gräber.

er zunächst als Schiffbaukonstrukteur und später als Leiter des schiffbaulichen Innenbetriebes tätig war. Seit 1955 Betriebsingenieur, wurde er 1962 mit der Leitung des Schiffbaubetriebes betraut und 1963 zum Oberingenieur ernannt.

An seine Tätigkeit als Betriebsingenieur erinnert er sich besonders gern. Galt es doch in jenen Jahren, in denen es noch keine Arbeitsvorbereitung im heutigen Sinne gab, die immer wieder auftretenden Probleme der verschiedensten Art in der täglichen intensiven Zusammenarbeit mit erfahrenen Männern im Betrieb zu lösen.

Nach dem Zusammenschluß der Deutschen Werft mit den bundeseigenen Hamburger und Kieler Howaldtswerken wurde Klaus Neitzke zum Betriebsdirektor unseres Kieler Werkes ernannt. Am 1. Januar dieses Jahres wurde er zum Vorstandsmitglied bestellt.

wurde. Am 1. August 1960 erfolgte die Ernennung zum Oberingenieur, im Oktober 1964 wurde ihm Handlungsvollmacht erteilt und bereits am 1. 10. 1966 wurde er zum Betriebsdirektor ernannt. Am 1. November 1967 konnte Ulrich Wagenitz sein 25jähriges Jubiläum bei der Howaldtswerke Hamburg AG feiern, für die er Ende Januar 1969 Gesamtprokura erhielt.

Alle, die im Laufe dieser Jahre mit Ulrich Wagenitz zu tun hatten, wissen, daß er sich immer für die Belange der Werft eingesetzt hat und daß er darüberhinaus ein gerechter Vorgesetzter für seine Mitarbeiter war. Wie viele andere Männer des deutschen Schiffbaus hat er den größten Teil seines Lebens mehr auf der Werft als zu Hause verbracht und wie es in diesem Industriezweig notwendig ist, auch an Sonn- und Feiertagen. Die Hafenbehörden schätzen sein Wissen und seinen Rat in vielen Fragen des Seehafens.

Betriebsdirektor Wagenitz tritt in den verdienten Ruhestand

Am 30. September 1972 trat Ulrich Wagenitz, der von 1966 bis 1972 Betriebsdirektor für unser Werk Ross war, in den Ruhestand.

Ulrich Wagenitz wurde am 30. 9. 1907 in Sültkuhlen, Kreis Pinneberg, geboren und begann seine Maschinenbauerlehre 1923 auf der Reiherstieg-Werft. Als diese Werft 1925 geschlossen wurde, setzte er seine Lehre bei Stülcken & Sohn, Steinwerder, fort, beendete sie im Februar 1927 und besuchte dann die Technischen Staatslehranstalten in Hamburg, die er mit dem Abschlußprädikat „gut“ verließ. Die schlechte wirtschaftliche Situation im deutschen Schiffbau

Ende der zwanziger Jahre war die Ursache, daß Ulrich Wagenitz von 1929 bis 1932 bei den Afrika-Linien zur See fuhr. Von 1932 bis 1933 besuchte er die Schiffsingenieur-Schule und erwarb die Patente II und I. Die Abschlußprüfung bestand er mit Auszeichnung. Anschließend fuhr er wieder bei den Afrika-Linien als Schiffsingenieur bis 1939 – mit einer kurzen Unterbrechung als Konstrukteur bei Blohm + Voss.

Am 1. Dezember 1939 begann Ulrich Wagenitz seine Tätigkeit als Konstrukteur bei der Howaldtswerke Hamburg AG, wo er am 1. Januar 1950 Leiter der Bau- und Werftinstandhaltungsabteilung



Ulrich Wagenitz



Mensch und Meer

Die vielgestaltigen Beziehungen des Menschen zum Meer waren während des olympischen Sommers Thema einer großen internationalen Ausstellung in Kiel.

Das Plakat für diese Ausstellung hatte der Maler Salvador Dali entworfen: ein Kunstwerk in Blau, Rot und Gelb, dessen Kernstück die Heckkajüte des mittelalterlichen Kriegsschiffes St. Zeelandia bildete, dem auf höchst phantastische Weise eine Botticelli-Venus und ein Taucher unserer Tage zugeordnet waren.

Das Kieler Schloß, eine Halle im Hotel Conti-Hansa, die Kunsthalle und das

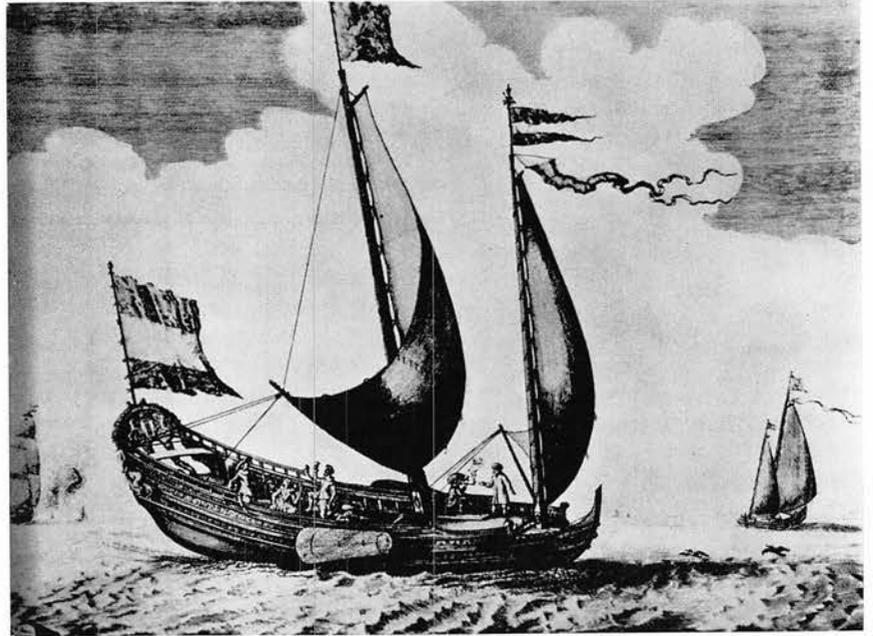
oben: Ruderkopf. Weibliche Figur mit Wappen, 18. Jahrh. Amsterdam.

Mitte: Speeljacht, Kupferstich von S. Savery, Mitte 17. Jahrhundert.

unten: HDW-Schiff in der Gruppe „Seeverkehr“.

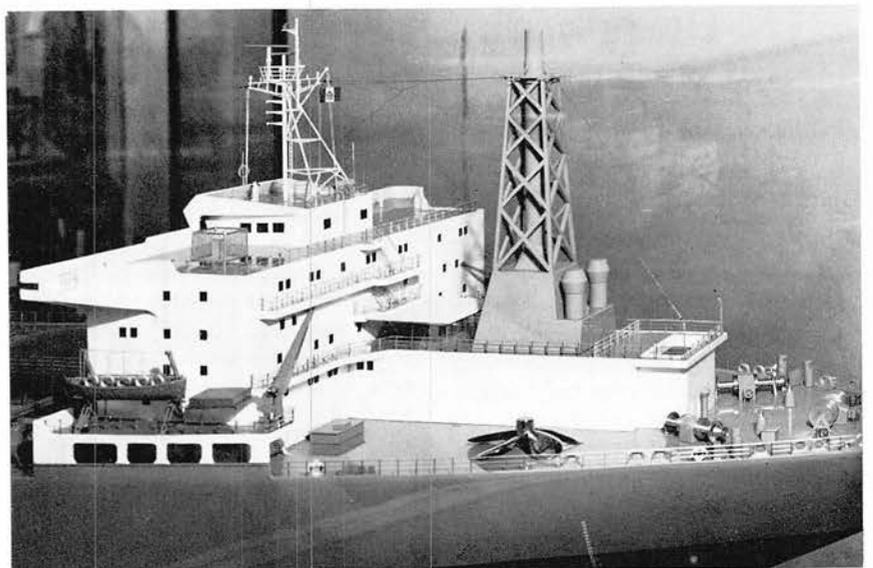
Zoologische Museum sowie ein Ausstellungszelt im Schloßgarten und das Freigelände bis zum Institut für Meereskunde an Kiels neuer „Kiellinie“, der nunmehr fast bis ins Stadtzentrum reichenden Promenade am westlichen Fördeufer, waren Ausstellungsorte für die mehr als 1250 Exponate aus 25 Ländern. Der in Gräfelfing bei München lebende Schiffshistoriker Hans Jürgen Hansen hatte aus ihnen – unterstützt

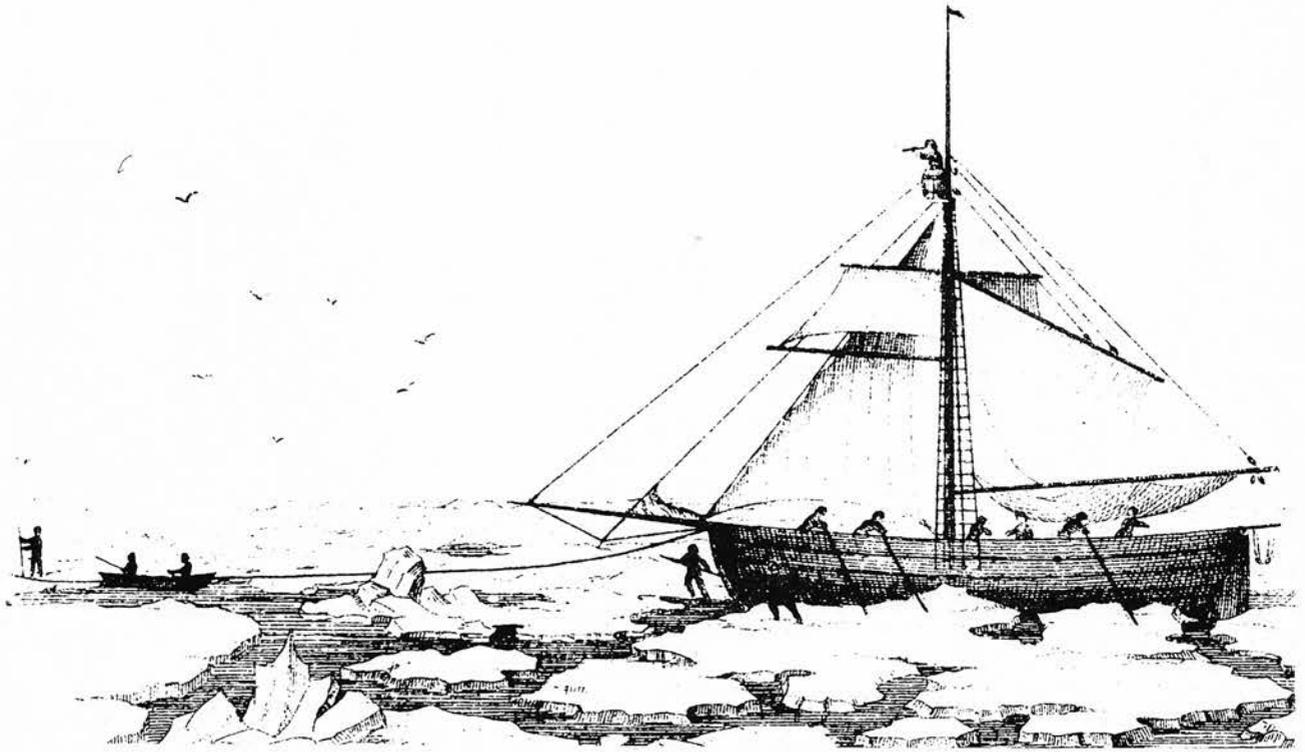
Das Leben am Meer, Deichbau, Küstenschutz und Landgewinnung, wurden da auf vielfältige Weise ebenso demonstriert wie das Leben auf dem Meer, wie Seehandel und Seefahrt, Walfang und Fischereiwesen, Ölgewinnung und Meeresforschung. Da gab es Modelle von nahezu aller Art Schiffen und Hafenanlagen, von der Betonung und Befahrung der Schifffahrtswege, von Funkausrüstungen und Radaranlagen



von einer Vielzahl internationaler Helfer – eine Schau inszeniert, als deren Hauptarrangements die Ausstellungsgruppen „Meere und Küsten im Wandel der Zeiten“, „Die Welt der Wikinger“, „Die Welt der Segel“, „Handwerk und Bordleben der Segelschiffszeit“ und „Erforschung und Nutzung der Meere“ genannt werden dürfen.

sowie Geräten der modernen Ozeanographie und Meerestechnik. Die HDW zeigte auf dieser von mehr als 100 000 Menschen besuchten Ausstellung neben den schon andernorts ausgestellten Modellen der „Hamburg“, der „Tokyo Bay“ und der „Otto Hahn“ zum ersten Mal das imponierende neue Modell eines OBO-Carriers.





Das erste deutsche Polarschiff „GRÖNLAND“

Wir erwähnten im letzten Heft das erste deutsche Polarschiff „Grönland“, das in unserem Werk Gaarden für die Olympia-Ausstellung „Mensch und Meer“ wieder in einen Zustand gebracht worden war, der mit großer Annäherung dem ursprünglichen gleicht. Die kurze Expedition, die dieses kleine Schiff vor 105 Jahren unternommen hatte, war die „Erste deutsche Nordpolarfahrt“ und ging jener voraus, über die Werner Jaeger in Heft 2/71 ausführlich berichtete. Jutta Dotzenrodt hat aus den Petermannschen Geographischen Mitteilungen für uns zusammengefaßt, was diese erste Erkundungsfahrt der ostgrönländischen Gewässer vom Mai bis September 1868 und das Schiff „Grönland“ betrifft.

U
on außen gefiel mir das Schiff durch seine schöne und zierliche Bauart schon sehr und bei der näheren Besichtigung fanden wir, das alles Holz gesund und das Schiff gut und stark gebaut war. Über die Segel- und Manövrierfähigkeit sprachen sich die Leute beim Befragen sehr lobend aus und sagten, daß das Schiff besonders scharf beim Winde liege und außerordentlich gut lavire. Das Inventar war indeß äußerst mangelhaft; außer den nothdürftigsten Segeln und dem dazu gehörigen Tauwerke waren nur noch ein Paar Kabeltaue an Bord und jeder Anker hatte nur 45 Faden Kette. Eben so war Alles im primitivsten Zustande und überall, vorzüglich beim stehenden Tauwerke, rohe und oberflächliche Arbeit zu sehen; auch der Mast schien mir etwas zu jung zu sein. Dieß war indeß

nicht von Belang, da alles Fehlende angeschafft und die nöthigen Ausbesserungen gemacht werden konnten . . .“

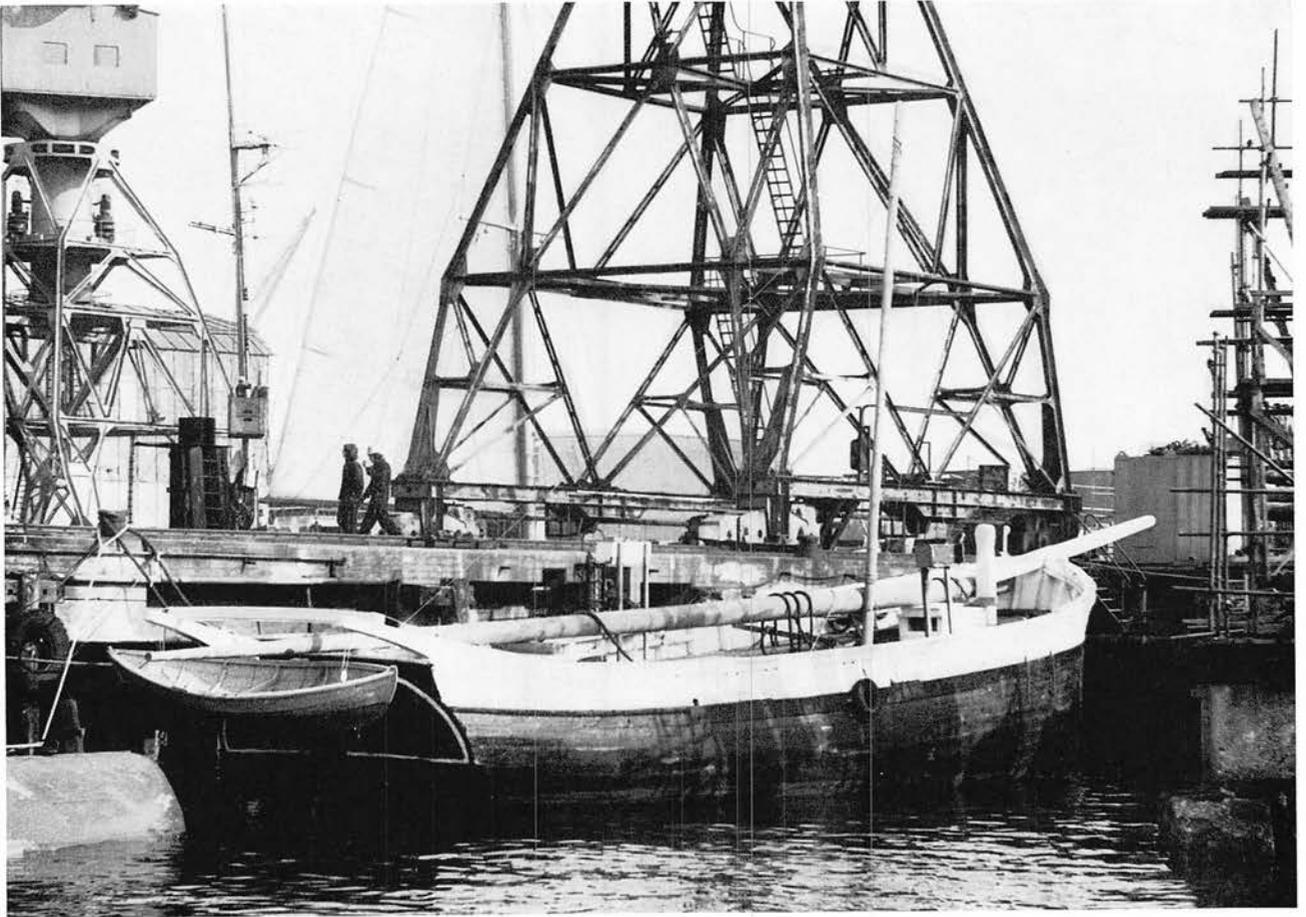
Das ist der Niederschlag des ersten Eindrucks, den die „Grönland“ einst auf den Geographen Dr. A. Petermann gemacht hatte, dessen Hartnäckigkeit jene erste deutsche Expedition in das Eismeer zwischen Grönland und Spitzbergen zu verdanken war. Petermann war Herausgeber der „Geographischen Mitteilungen“ und versuchte seit 1863, auch in Deutschland Interesse für die Arktis zu wecken, nachdem schon jahrhundertlang andere Nationen ihre Expeditionen in das nur schwach erforschte Nordpolargebiet geschickt hatten. Er begründete seine Meinung, warum den deutschen Entdeckern das Nordmeer bis zum Pol näher liegen müsse als die

Erforschung der Sahara, des Tschadsees oder des Kilimandscharos in Werbevorträgen folgendermaßen:

„Man zeige mir auf dem Erdkreis Entdeckungen von gleicher Größe, die mit geringeren Opfern an Menschenleben durchgeführt wären. Innerhalb vier Jahren wurden den Haifischen weit mehr Matrosen vorgeworfen, die bei dem Dienst in China und an der afrikanischen Küste Krankheiten erlagen, als je auf den 30jährigen arktischen Expeditionen starben . . .“

Petermann konnte seine Landsleute nur mit Mühe überzeugen. Als alle anderen Versuche fehlschlagen, begann er, auf eigenes Risiko eine Expedition auszurüsten. Ein öffentlicher Aufruf sicherte einen Teil der Finanzierung:

„Ihre Majestät die Königin von Preußen überschickte schon am 14. April 1868 100 Thlr., Herr A. Rosenthal in Bremerhaven 150 Thaler, der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin 550 Thaler; die erste Gabe von einem wissenschaftlichen Verein kam aus Kiel, vom Verein für Geographie und Naturwissenschaften (80 Thlr.), die Verlagshandlung Justus Perthes gab 500 Thaler; aber der größte Beitrag, 5000 Thlr., kam von Seiner Majestät König Wilhelm von Preußen . . .“



Die alte „Grönland“ im Werk Gaarden der HDW zur Restaurierung.

Noch weitere Spenden halfen Petermann; dennoch mußte er von den rund 16 000 Talern, die die erste deutsche Nordpolarexpedition schließlich kostete, einen großen Teil selbst tragen. Aber es war die Verwirklichung eines Traumes. Die „Grönland“, 1867 auf den Hellingen der Werft Sunnhordland in der Nähe der norwegischen Stadt Bergen gebaut, und 1868 „nebst Inventar für 2500 Species-Thaler baar (3750 Thaler Courant)“ von Kapitän Koldewey gekauft, wurde nun auf die strapaziöse Reise vorbereitet.

In seinem Bericht „Deutsche Nordpolar-Expedition 1868“ beschreibt er die Herrichtung der „Grönland“. Die Lektüre dieses Originalberichts von vor über hundert Jahren ist für einen Werftbetrieb von heute nicht ohne Reiz:

„Am 16. April wurde das Schiff nach der Werft des Herrn Decke geholt, um die Zimmerung in Angriff zu nehmen. Es sollten zuerst innen etwa 3 Fuß unter den Deckbalken der ganzen Länge nach zwei starke Leibhölzer gelegt werden, dann im Bug verschiedene Kniee und Verstärkungen angebracht, mehrere Querbalken in der Höhe der Wasserlinie gelegt, Kajüte und Logis vergrößert und Räume für Aufbewahrung des Reserve-

materials und des Proviantes hergestellt werden. Außen sollte das Schiff vom Bug bis einige Fuß hinter dem Nullspant mit einer dreizölligen Haut versehen und darüber starke Eisenplatten gelegt werden. Zur Anbringung der Haut wollte ich das Schiff erst kielholen lassen; doch da dann nur an Einer Seite und gar nicht im Innern gearbeitet werden konnte, so glaubte der Baumeister, dann nicht zur rechten Zeit fertig werden zu können, und ich entschloß mich deshalb, das Schiff auf die Helling zu holen, obgleich hierdurch die Kosten wiederum vermehrt wurden. Der Mast mußte herausgenommen werden und ich ließ bei dieser Gelegenheit alles stehende Tauwerk überholen, dasselbe frisch theeren, bekleiden und neu verbinden.

Am 21. April, nachdem die nöthigen Vorbereitungen getroffen worden waren, wurde das Schiff auf die Helling gewonnen, und die Arbeit konnte nun mit aller Macht von allen Seiten in Angriff genommen werden. Vorerst wurde von oben bis unten kalkfater und dann die Haut angebracht, während innen die Balken und Kniee gelegt wurden.

Am 5. Mai war die Arbeit bereits so weit vorgeschritten, daß das Schiff wieder

ablaufen konnte, und es blieb jetzt nur noch übrig, den Ausbau im Inneren (Kajüte, Logis etc.) zu vollenden. Einen Theil der Schiffsmannschaft (Zimmermann und vier Matrosen) ließ ich Ballast und Kohlen einnehmen und beim Einsetzen und Auftakeln des neuen Mastes helfen. Ich hatte nämlich einen gänzlich neuen Mast gekauft und fertig machen lassen, da der alte, wenn gleich gesund, doch ziemlich jung und zudem gerade oberhalb der Backenstücke gelascht war, so daß Außenklüverleiter und alle Fallen sich an dem angesetzten Stücke befanden . . .

Die übrige Ausrüstung bestand in ihren Haupttheilen nach in Folgendem:

Stagsock, Klüver und Sturmrossegel als Reserve, verschiedene Trossen weich geschlagenen Tauwerkes, hauptsächlich zum Verholen im Eise bestimmt, mehrere Eisanker von verschiedener Größe, Reserve-Steuerruder, 45 Faden Ankerkette, viele Reserveplanken, Eisenplatten, Kohlen, Holz etc., mehrere Gien- und Taljeblocke, 400 Faden Lothleine, ein Tiefseeloth (60 Pfd.), ein Nordseeloth und ein Handloth nebst Leine, ein Dutzend vollständige Anzüge aus Seehundsfellen (diese Pelzanzüge wurden

schließlich bei der Reise gar nicht gebraucht, da die Kälte nicht unter durchschnittlich -3° R. heruntersinkt), Schneeschuhe, Schne Brillen und sonstige Kleinigkeiten. Zwei starke eiserne Pumpen hatte ich statt der kleinen hölzernen, die da war, machen und einsetzen lassen. Ferner waren wir durch die Güte der Königl. Preußischen Regierung mit einem Dutzend Zündnadelgewehren und 8000 Patronen versehen . . .

Hinzu kamen noch folgende Instrumente:

1. Ein Chronometer (Kessels Nr. 1334),
2. ein Chronometer (Arnold Nr. 436),
3. ein Spiegelprismenkreis, 4. ein Sextant, 5. ein Azimuthkompass von Negretti & Zambra, mit Libelle und Fernrohr versehen nebst dem Stativ, 6. ein Quecksilberhorizont mit Glasdach, 7. ein Glashorizont mit Libelle, 8. ein Quecksilbergeläß-Barometer, 9. ein Aneroidbarometer, in Pariser Zolle eingetheilt, 10. drei Thermometer, in Réaumurgrade eingetheilt, 11. ein Tiefsee-Temperaturmesser. Außerdem ließ ich in Bergen einen gewöhnlichen Azimuthkompass mit Diopter und Horizontalbewegung und drei Steuerkompass, worunter eine Sturmrose, anfertigen . . .

Am 19. Mai war der größte Theil der ganzen Ausrüstung an Bord, und ich ließ das Schiff aus dem Hafen herauslegen und bei Sanviken ankern, damit wir uns dort vollständig segelfertig machen konnten . . .“

Mit Proviant für gut 12 Monate an Bord und einer nur 12köpfigen Besatzung begann die „Grönland“ am 24. Mai 1868 ihre schwierige Reise. Durch den Ankauf des Schiffes erhielt der Kapitän das Recht, die deutsche Flagge zu führen, das Schiff mit deutschen Seeleuten zu bemannen und dadurch „konnten dieselben so verpflichtet werden, daß an eine Verweigerung des Gehorsams nicht zu denken war“.

Der von Dr. Petermann aufgestellte Plan war folgender:

„Von Bergen sollte direkt nach der Insel Jan Mayen gefahren, von dort an der Eisgrenze entlang gesteuert und zwischen 74° und 80° N. Br. irgendwo nach offenen Stellen gesucht werden, um einen Zugang zur Küste, wo möglich bei der Sabine-Insel, zu effektuieren. Einmal an der Küste, sollten alle Anstrengungen gemacht werden, so weit wie möglich nach Norden vorzudringen, ohne sich mit der speziellen und genauen Aufnahme und Erforschung des Landes zu sehr aufzuhalten, wozu doch, wenn diese erste Expedition glückte, eine zweite, besser ausgerüstete, ausgeschiedt werden würde. Bei dieser vor-

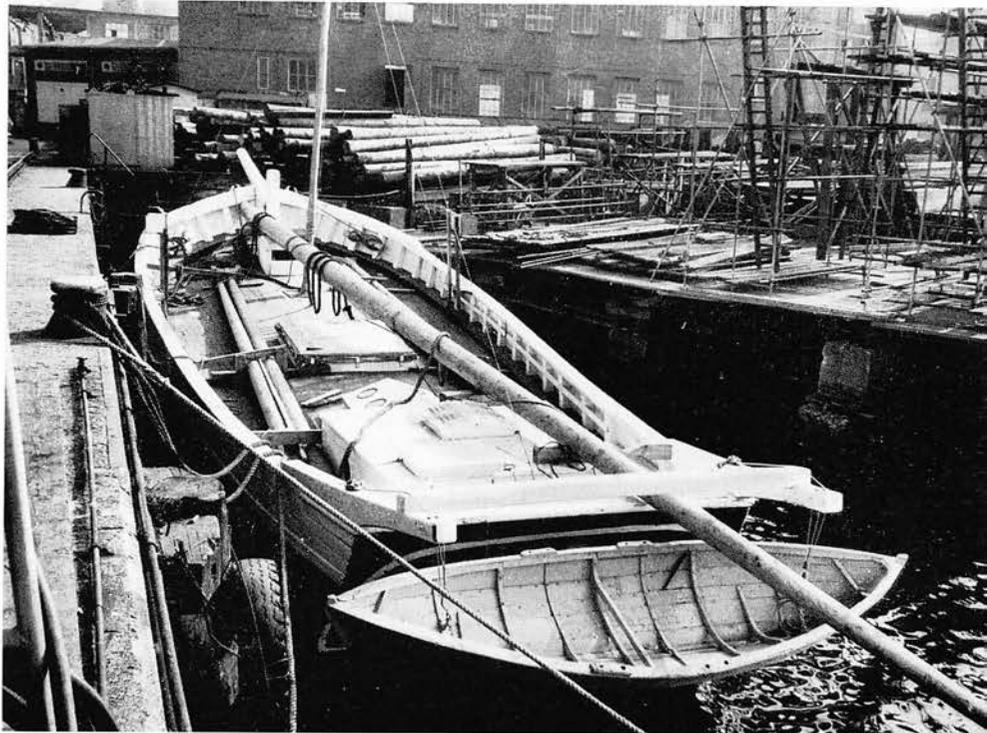
läufigen, mehr pionierenden Fahrt kam es ja hauptsächlich nur darauf an, zu constatiren, in welcher Richtung und wie weit sich Grönland nach Norden erstreckte, weil davon hauptsächlich die dortigen Strömungen wie auch die klimatischen und Eis-Verhältnisse um den Nordpol herum abhängen werden. Aus diesem Grunde sollte auch kein Gelehrter mitgehen, der ohnedies in dem kleinen Schiffe wohl schwerlich Platz gefunden haben würde. Gelänge es nicht, die Küste von Grönland zu erreichen, so sollte, wo möglich das östlich von Spitzbergen gelegene Gillisland aufgesucht werden; im Herbst sollte die Expedition aber jedenfalls nach Europa zurückkehren . . .“

Die Expedition begann mit gutem Wetter und guter Laune. Es machte Kapitän Koldewey „außerordentliches Vergnügen, zu sehen, wie leicht und rasch das Schiff arbeitete. Es flog über die See weg wie eine Möve, und obgleich es bei der hohen Dünung oft stark schlingerte und wir über 7 Knoten machten, so erhielten wir doch keinen Tropfen Wasser

Aber bald wurde Neptun nichts mehr geopfert. Die Fahrt ging zügig voran. Bereits am 28. Mai konnte der Polarkreis passiert werden. Den ersten großen Sturm erlebten die „Grönland“ und ihre Besatzung am 30. Mai:

„Ein Sturm auf offenem Meere hat überhaupt, wenn man sich nur auf einem guten, seetüchtigen Schiffe befindet, durchaus nichts Gefährliches irgend welcher Art; man reißt eben die Segel dicht, dreht bei und macht es sich so behaglich und bequem, wie es die Umstände nur irgend gestatten wollen. Wir hatten in unserer Kajüte ein lustiges Feuer im Ofen brennen, rauchten unsere Pfeife, lasen oder unterhielten uns, draußen mochte es toben und wettern, so viel es wollte.“

So gemütlich es klingen mag – die Kajüte war winzig und dieser erste Sturm der Beginn einer nicht endenden Reihe von Barrieren, die sich der Expeditions-Mannschaft in den Weg stellten. Es folgten Nebel, Stürme, totale Windstillen und Anfang Juni die ersten Eisschollen.



über Deck“. Sorgen machten zunächst nur die Männer an Bord, die immer auf großen Schiffen gedient hatten und nun auf dem kleinen Schiff durch die raschen, kurzen Bewegungen seekrank wurden. „Es war äußerst komisch, diese breiten kräftigen Gestalten und seegewohnten Leute zu sehen, mit welchen unglücklichen Mienen sie jede starke Bewegung des Schiffes begleiteten.“

„Wir waren vollständig vom Eis umgeben“ – „wir lagen an einer Eisscholle fest“ – „unser Fortgang wurde völlig gehemmt“ – „wir waren vom Eis völlig eingeschlossen“ – diese Beschreibungen kehren von nun an ständig wieder. Dabei lobt Koldewey immer wieder das kleine, nur mit Segeln ausgerüstete Schiff, das sich trotz des Sturmes noch immer mit einer gewissen Leichtigkeit

regieren und einigermaßen gut vom Eis freihalten ließe.

„Die Schifffahrt im Eise bei solchem Sturm und Schneewetter ist von der allerschwierigsten Art und die Lenkung des Schiffes erfordert nicht allein eine genaue Kenntnis der Eigenschaften desselben und eine unausgesetzte Aufmerksamkeit, sondern auch vor allen Dingen Ruhe und Geistesgegenwart des Commandirenden. Alles Eis ist in heftiger Bewegung, wird vielfach an einander geschoben und gestoßen und große Blöcke brechen krachend zusammen. Zwischen all diesem Tumult fährt das Schiff mit rasender Geschwindigkeit dahin, an großen Eisblöcken vorüber, durch enge Kanäle hindurch, wo eine einzige fehlerhafte Bewegung des Steuerers den Untergang herbeiführen könnte, und die geschicktesten Evolutionen sind erforderlich, um nicht am Eise zerschmettert zu werden . . .“

Am 9. Juni mißlang der erste Versuch, die grönländische Küste zu erreichen. Das Schiff mußte ins Eis hineingerannt und so gut wie möglich festgemacht werden. Die „Grönland“ war gefangen, trieb mit den Schollen nach Süden und

mußte geduldig warten, bis eine Änderung der Witterung das Eis wieder einigermaßen löste. Am 15. Juni sah die Mannschaft vom Mast aus zum ersten Mal die grönländische Küste ganz deutlich vom Kap Broer Ruys bis zu den Pendulum Inseln. Aber die Eisbarriere blieb undurchdringlich. Tagelang kämpften die tapferen Männer – sie kamen der Küste um keine Meile näher. Immer wieder wurden sie zurückgetrieben, immer wieder mußten sie mühevoll alte Positionen zurückerobern. Am 29. Juni faßte Koldewey den Entschluß, zunächst abzubrechen und nach Spitzbergen zu segeln. Aber auch hier war der Wettergott den ersten deutschen Polarforschern alles andere als wohlgesonnen. Herrlich sind die „Eisgemälde“, die Koldewey immer wieder zeichnet:

„Ein ungeheurer Eisblock, wahrscheinlich ein alter Geselle, der wohl schon manchen Winter gesehen und bislang kräftig den zerstörenden Einwirkungen der Sonnenstrahlen und der Wogen gestrotzt hatte, jetzt aber schon vielfach ausgehöhlt und ausgewaschen war, rollte dicht beim Schiffe hin und her, gleichsam unwillig sein schneebedecktes Haupt schüttelnd, und stürzte zuletzt mit großem Geräusch gänzlich auf die Seite, die See so aufwühlend, daß wir von dem Schaum bespritzt wurden. Dann brach er mit donnerähnlichem Geprassel zusammen und das Meer wurde rund umher mit seinen Trümmern bedeckt.“

Aber das schöne Schauspiel machte doch immer wieder alle Hoffnungen auf Erreichung des Expeditions-Zieles zunichte. Dabei blieb die Mannschaft gesund und guter Dinge – selbst als am 28. Juli das Schiff vor der Nordküste der Insel fast von Eisschollen zerdrückt worden wäre. Der zweite Versuch, die Küste Grönlands zu erreichen, mißlang, der Plan wurde endgültig aufgegeben. Man nahm Kurs auf die Nordwestküste Spitzbergens. Inzwischen war die „Grönland“ von so manchem Sturm und den zahllosen Eisschollen ziemlich angeschlagen. Nach wochenlangem Bemühen, nordwärts zu segeln, nach Stürmen, Nebeltagen und kurzen Ruhepausen in schützenden Buchten kapitulierte Kapitän Koldewey schließlich und trat am 14. September endgültig die Rückreise an. Er hatte mit seinem Schiff immerhin die höchste Breite erreicht, die bis dahin je ein Forschungsschiff erlangen konnte: 81° 4' 5" N und 16° 23' O.

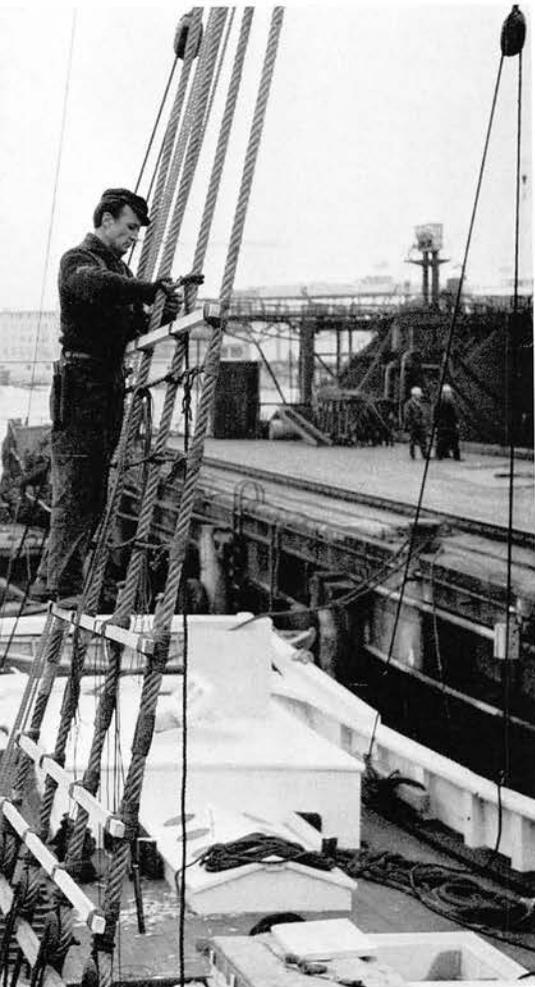
Was war das Ergebnis dieser Reise? Aus den Worten Koldeweys und Petermanns spricht der Geist einer Zeit, in der manche Dinge geringer, andere wieder-

um höher eingeschätzt wurden als in unserer Zeit:

„Die meteorologischen Beobachtungen, die Beobachtungen über Temperatur und Strömungen des Meeres, die Lothungen, die Aufnahmen an der Ostküste Spitzbergens, die dort gemachten Sammlungen liefern immerhin einen guten, wenn auch kleinen und unbedeutenden Beitrag zu unserer Kenntnis der Polarregionen und sind für die Wissenschaft nicht ganz ohne Wert . . . Wir haben aber noch etwas anderes aufzuweisen, was augenblicklich wichtiger ist als die aufgezählten unbedeutenden Resultate für die Wissenschaft, und das ist der Umstand, daß Deutschland endlich auch auf diesem Gebiete in die Reihe der großen seefahrenden Nationen eingetreten und nicht mehr gesonnen ist, hinter anderen zurückzubleiben. Als eine seefahrende Nation, als eine große und mächtige Nation, die sich rühmen darf, auf der Höhe der Kultur und Bildung unserer Zeit zu stehen, ist es unsere Pflicht, uns auch an die Lösung einer Aufgabe zu machen, die seit mehr als 300 Jahren das Ziel und Streben aller übrigen seefahrenden Nationen gewesen ist. Daß wir hierzu den Anfang gemacht, und wenn auch für diesmal erfolglos zurückgekehrt, doch dabei die Ehre unserer jungen Nord-Deutschen Flagge in jeder Weise aufrecht erhalten haben, das allein ist schon Erfolg genug . . .“

Darüber hinaus hatte die Fahrt für die Vorbereitung der nächsten Expedition psychologische Bedeutung, da erstmals Namen deutscher Wissenschaftler und anderer namhafter Persönlichkeiten auf Polarkarten erschienen. Der Plan für die zweite Expedition – dieses Mal mit zwei Schiffen – wurde sofort gefaßt und in die Tat umgesetzt. Am 15. Juni 1869 stachen die „Germania“ und die „Hansa“ in See. Kapitän Koldewey, als Führer der „Germania“ wieder mit dabei, konnte schon seine Erfahrungen verwenden, als die Expeditionsschiffe geplant und gebaut wurden:

„Es ist ein großer Irrthum, wenn man meint, es seien große Schiffe erforderlich, um die arktische Entdeckung weiter zu fördern. Gerade das Gegentheil findet Statt: meine eigenen Erfahrungen und die Urtheile der ersten und letzten arktischen Seefahrer sprechen sich ganz entschieden für kleine Schiffe aus, und zwar je kleiner, desto besser, sowohl wegen ihrer besseren Manövrierfähigkeit als auch ihrer verhältnismäßig viel bedeutenderen Stärke. Da man aber Dampfkraft haben und außerdem bedeutendes Material und viel Proviant



Alte und neue Zeit. Das erste deutsche Polarschiff in seinem Originalzustand auf dem Wege zu seinem Ausstellungs- und Liegeplatz. Im Hintergrund der Oslo-Kai mit hochmodernen Fährschiffen.

mitnehmen muß, auch genügend Bequemlichkeit für die Besatzung erforderlich ist, so darf man um deswillen nicht gar zu kleine Dimensionen nehmen. Ein 150 bis 200 Tonnen großes, stark gebautes Schiff, mit Schoonertakelung und einer Hochdruckhülsmaschine versehen, möchte das geeignetste Schiff sein.“

Die „Grönland“, in ihrer ursprünglichen Form nach einem Jahrhundert wieder zu Glanz und Ehren gekommen, wird nach Beendigung der Kieler Olympiade-Ausstellung „Mensch und Meer“ dem Sunnhordland-Museum in Stord (Norwegen) als Museumsschiff übergeben werden. Über den Bau der „Germania“ und deren Expedition mit der „Hansa“ 1869–1870 siehe HDW–Heft 2/71.



Sicherheitsschuhe

Auf dem Neubau S. 27 waren zwei Schiffbauer mit Arbeiten an einem Bauteil von ca. 56 t Gesamtgewicht beschäftigt.

Durch einen unglücklichen Umstand bewegte sich das Bauteil plötzlich nach vorn und sackte gleichzeitig um einige Zentimeter ab.

Die beiden Schiffbauer, die in diesem Augenblick im Bereich eines Deckstoßes

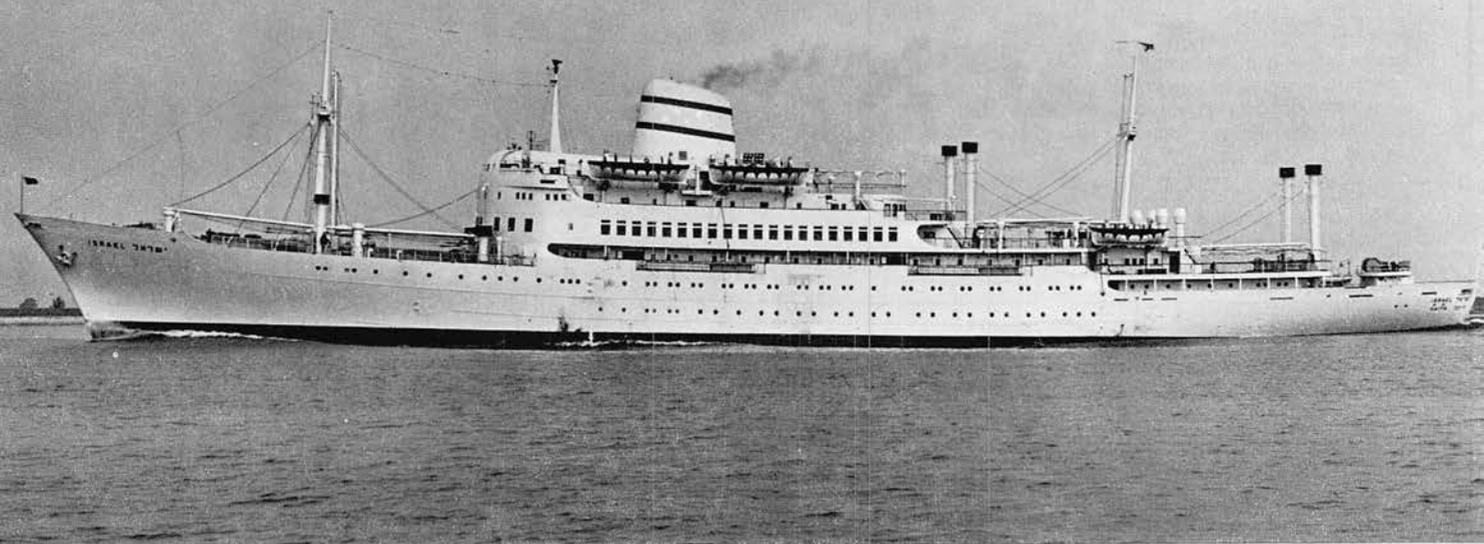
arbeiteten, gerieten dadurch jeweils mit einem Fuß derart zwischen diesen Stoß, daß ihnen ihr Schuh eingeklemmt wurde und eine Plattenkante auf den Schuhspitzen auflag. Beide Schiffbauer trugen Sicherheitsschuhe, deren Stahlkappen tatsächlich den immensen Druck standhielten!

Während einer der beiden selbst aus seinem Schuh herausschlüpfen konnte,

wurde der andere, dessen Schuh bis zum Mittelfuß eingeklemmt war, von einem entschlossenen Kollegen augenblicklich freigebrannt.

Die Bereitschaft der beiden Schiffbauer, bei ihrer Arbeit ständig Sicherheitsschuhe zu tragen, sowie die hervorragende Festigkeit dieser Schuhe haben schlimme Folgen verhütet.





Wo sind sie geblieben?

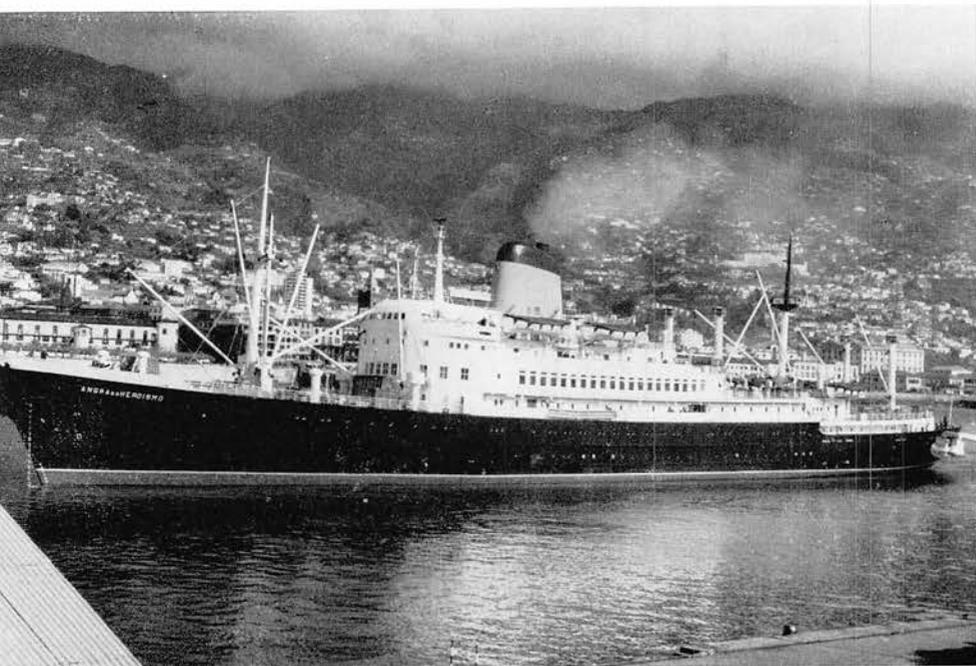
Zu den schönsten Schiffen, die die Deutsche Werft nach dem Kriege in Hamburg gebaut hat, gehörten die vier Fahrgastschiffe, die Mitte der fünfziger Jahre im Rahmen des Wiedergutmachungsabkommens für Israel gebaut wurden. Die knapp 10 000 BRT großen,

dem Davidsstern. Aber es gibt sie noch, wenn auch ihr äußeres Bild sich gewandelt hat.

Im Jahre 1955 kamen die ersten beiden Schiffe in Fahrt. Es waren die „Israel“ (9 830 BRT) und die „Zion“ (9 831 BRT), die bei Einrichtungen für 320

de Comercio, Industria e Transportes übernommen und in „Amelia de Mello“ umbenannt. Das jetzt mit 10 195 BRT vermessene Schiff wurde zwischen Lissabon und den portugiesischen Kolonien Angola und Mozambique eingesetzt, bis es am 7. 8. 1971 in Lissabon aufgelegt wurde. Anfang 1972 ging dann die gesamte Reedereiflotte durch Fusion an die größte portugiesische Reederei, die Cia. Nacional de Nevegacao, die die „Amelia de Mello“ als Ersatz für zwei abgestoßene Kombischiffe aus den Jahren 1948/49 wieder im Liniendienst bis Mozambique einsetzte. Im Mai dieses Jahres wurde sie an die griechische Cia. de Vap. Realma S.A. verkauft und fährt nun als „Ithaca“ unter der Flagge von Panama.

1957 folgten zwei weitere Schiffe, die ein etwas anderes Aussehen erhielten und sich auch sonst von ihren Vorgängerinnen unterschieden. Die „Jerusalem“, die ein 45 Jahre altes Schiff gleichen Namens ersetzte, war mit 9 914 BRT vermessen und konnte bei einer Tragfähigkeit von nur 2 900 t 500 Fahrgäste befördern. Das andere Schiff erhielt den Namen „Theodor Herzl“ nach dem legendären Vorkämpfer und Gründer Israels. Beide Schiffe führte ihr Lebensweg nach einem runden Jahrzehnt in die Karibische See. Den Anfang machte die „Jerusalem“, die 1966 als „Miami“ an die Peninsular & Occiden-



yachtähnlichen Schiffe waren für den Israel – New York – Dienst der ZIM Israel Navigation Co. Ltd., Haifa, bestimmt, wurden aber auch im Liniendienst nach Genua bzw. Marseille eingesetzt. Da die ZIM inzwischen ihre Passagierfahrt aufgegeben hat – ihr einstiges Flaggschiff „Shalom“ ist die neue „Hanseatic“ – fährt heute keines der vier Passagierschiffe mehr unter

Passagiere 6 800 t Tragfähigkeit hatten. Beide Schiffe wurden 1966 verkauft und gingen nach Portugal, zu verschiedenen Reedereien. Die „Israel“ kam als „Angra do Heroismo“ unter die Flagge der Empresa Insulana de Navigacion und fährt heute noch überwiegend im Liniendienst zwischen Lissabon und Madeira, gelegentlich auch bis Angola. – Die „Zion“ wurde von der Soc. Geral

oben: Die auf der DW gebaute „Israel“ 1955.

unten: Dasselbe Schiff seit 1966 als „Angra do Heroismo“.

tal S. S. Co. of Miami für Kreuzfahrten von Florida aus verchartert wurde. Sie führte weiterhin die israelische Flagge, die erst 1968 eingeholt wurde, als die „Miami“ an die Miami S. S. Corp., eine Tochtergesellschaft der bekannten Eastern Steamship Corp., verkauft wurde. Das Schiff führte fortan die Flagge Liberias, blieb aber weiterhin in der Kreuzfahrt beschäftigt. Sie erhielt den neuen Namen „New Bahama Star“. Seit 1970 erscheint die Bahama Shipp. Corp. in den Registern als Reederei.

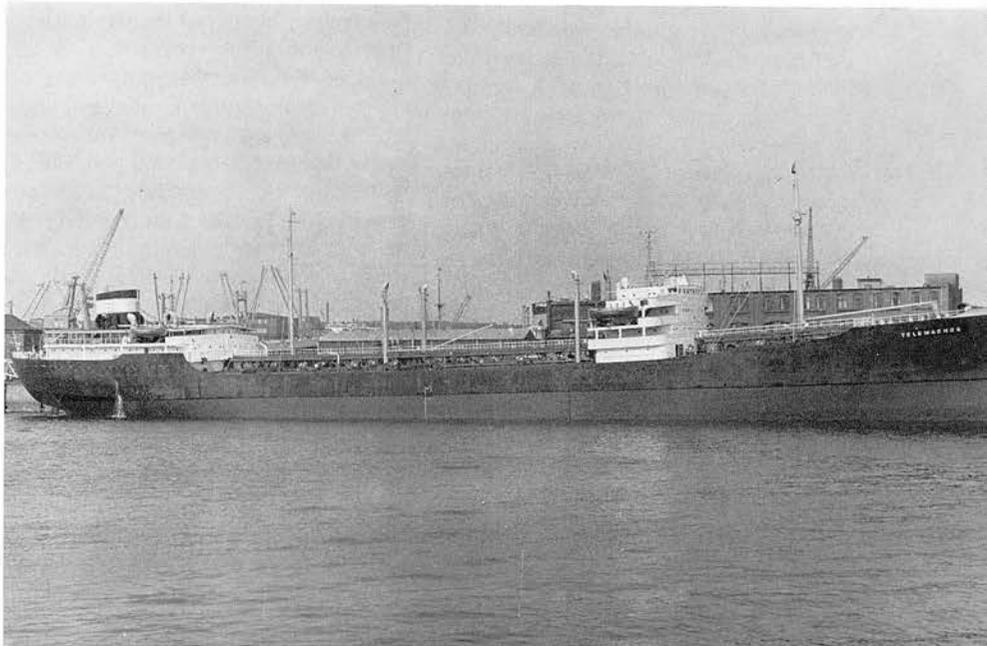
Das letzte Schiff dieses Quartetts, das unter der Flagge Israels fuhr, war die „Theodor Herzl“, die noch bis zum Herbst 1969 den Liniendienst nach Marseille aufrecht erhielt. Im November 1969 kaufte die American International Service Travel Board, Monrovia, das seit dem 27. 11. 1969 in Toulon aufliegende Schiff und brachte es in der Karibik unter dem Namen „Carnivale“ in Fahrt. 1971 wurde die „Carnivale“ ohne Namensänderung an die New Horizons Shipping Ltd., Monrovia, verkauft. Sie wird weiterhin als Kreuzfahrtschiff eingesetzt.

Anfang der fünfziger Jahre bauten die Kieler Howaldtswerke eine Serie von je zwei Schwesterschiffen, die jeweils für die Fahrt nach den amerikanischen Großen Seen konzipiert waren. Im einzelnen handelte es sich neben den Schwesterschiffen „Konsul Sartori“ und „Geheimrat Sartori“, die später in einem anderen Zusammenhang besprochen werden sollen, um die „Annemarie“ und „Elfriede“ der Nordischen Reederei GmbH, Kiel, um die „Adriane“ und „Luciana“ der Reederei A. H. Schwedersky Nfl. GmbH, Kiel, die früher in Memel ansässig war, und um die „Norderholm“ und „Süderholm“ der Weichsel Dampfschiffahrt AG, Kiel, vormals Danzig. Alle Schiffe wurden in späteren Jahren einheitlich durch Patzlaff & Zuckschwerdt bereedert.

Den Anfang dieser sechs Schiffe bildeten bereits 1950 die „Annemarie“ und die „Elfriede“ der Nordischen Reederei GmbH. Sie waren konsequenterweise auch die ersten Schiffe, die veräußert wurden. Die 1516 BRT große „Annemarie“ kam 1963 als „Irmgard Jacob“ an die Flensburger Reederei Ernst Jakob, doch wurde sie bereits 1967 an Heinrich van Bargaen & Sohn in Wischhafen verkauft, der den Motorfrachter als „Ralph van Bargaen“ in Fahrt brachte. Als solcher fährt das Schiff heute noch. Die 1518 große Schwester „Elfriede“ ging 1963 ins Ausland. Der griechische Reeder A. Nomikos brachte den Frachter als „Calypso“ in Fahrt. Er

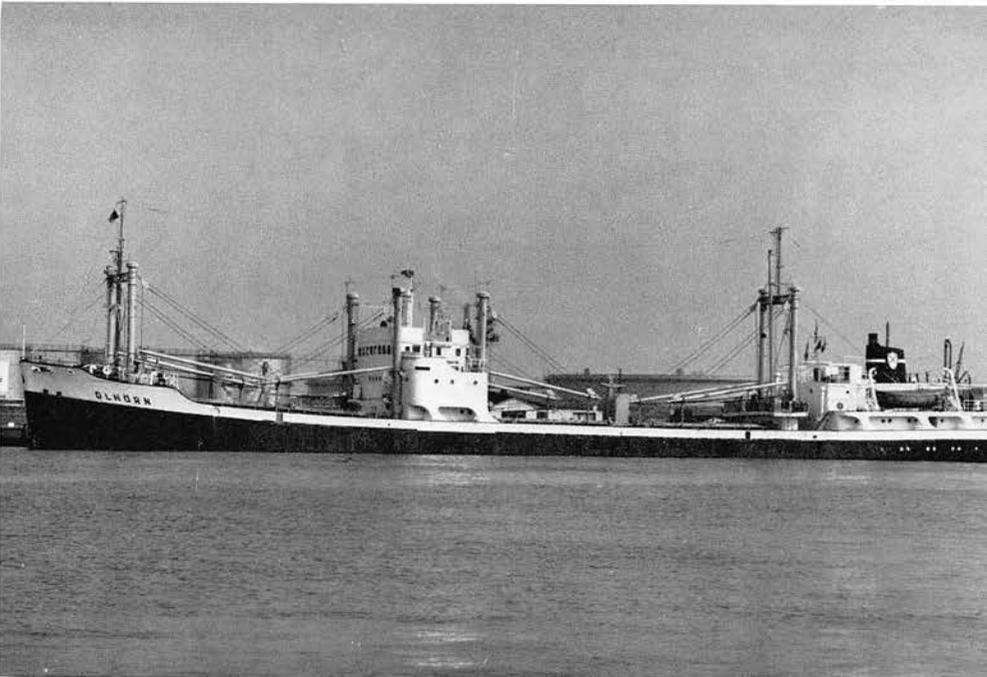


„Burg Sparrenberg“ fährt seit 1968 als „Liberator Colocotronis“.



▲ „Telemachus“ ex „Ernst G. Russ“.

„Olhörn“ ex „Norderholm“ ▼



fährt auch heute noch unter diesem Namen.

1953 folgten die nächsten beiden Schiffe dieses Typs, die inzwischen ebenfalls veräußert wurden. Es waren die zuerst von A. Kirsten, Hamburg, eingesetzten Motorfrachter „Adriana“ und „Luciana“ der Reederei A. H. Schwedersky Nfl. GmbH. Schwedersky war vor 1945 die einzige Redeerei in Memel, die überregional bekannt wurde. Sie nahm mit diesen Schiffen in Kiel wieder ihre Reedereigeschäfte auf. Das 1600 BRT große Motorschiff „Adriana“ blieb bis 1965 in der Flotte und wurde dann als „Kamphörn“ an den Rendsburger Reeder Knudsen verkauft. Durch die Fusion mit Sartori & Berger kam die „Kamphörn“ 1969 an diese bekannte Hamburg/Kieler Reederei, die aber bereits Anfang 1970 die durch die Modernisierung der Sartori & Berger-Flotte überflüssig gewordene „Kamphörn“ als „Westvlieland“ an die Scheepbouwbedrijf v. d. Schoot, Rotterdam, verkaufte. Unter niederländischer Flagge fährt die einstige „Adriana“ heute noch. Das 1599 BRT große Schwesterschiff „Liciana“ fährt heute noch unter deutscher Flagge. 1964 ging der Frachter als „Hans Schmidt“ an die dem Flensburger Reeder Heinrich Schmidt nahe stehende Flensburger Reederei AG.

Den Abschluß dieser Serie bildeten 1955 die größeren Schwesterschiffe „Norderholm“ und „Süderholm“ für die Weichsel Dampfschiffahrt AG. Diese Reederei gehörte bis Kriegsende zu den bekanntesten Reedereien des Ostens, ehe sie von Danzig nach Kiel verlegt wurde. Auch sie nahm mit diesen Schiffen das Geschäft nach dem Kriege wieder auf. Der 2279 BRT große Motorfrachter „Norderholm“ kam 1965 zusammen mit der „Adriana“ an den Rendsburger Reeder Knudsen zum Verkauf. Fortan hieß der Frachter „Ölhörn“. Mit der „Kamphörn“ und anderen Knudsen-Schiffen kam dann die „Ölhörn“ ebenfalls unter die Flagge der Reederei Sartori & Berger. Als Reederei firmierte in diesem Fall die Uthlande Reederei GmbH & Co. 1971 teilte die „Ölhörn“ das Schicksal vieler deutscher Schiffe. Sie wurde ausgeflaggt und wird gegenwärtig unter Panama-Flagge von der Reederei South Atlantic Chartering & Shipping Corp. bereedert. Der 2280 BRT große Frachter „Süderholm“ wurde 1965 ohne Namenswechsel von der Hamburger Reederei August Bolten übernommen, die die „Süderholm“ bereits 1969 unter Liberia-Flagge brachte. Ein Namenswechsel fand wieder nicht statt, so daß die „Süderholm“ der einzige Frachter aus die-

ser Serie ist, der noch seinen ersten Namen trägt. Die „Süderholm“ ist heute für die Cia. Mar. Nav. Marietta Head S.A. Monrovia registriert.

Für die Hamburger Reederei Ernst Ruß bauten die Howaldtswerke und die Deutsche Werft in Hamburg in der ersten Hälfte der fünfziger Jahre mehrerle Schiffe, von denen ebenfalls keines mehr unter deutscher Flagge fährt.

Zum Typ der früher einmal in dieser Zeitschrift besprochenen „Potsdam-Schiffe“ gehörte die 1478 BRT große „E. Ruß“, die 1949 als eines der ersten deutschen Schiffe nach dem Kriege bei den HWH gebaut wurde. Dieser unwirtschaftliche Frachtdampfer – moderne und wirtschaftliche Schiffe waren im Potsdamer Abkommen für das besiegte Deutschland nicht vorgesehen – fuhr bis 1966 für Ruß, weit länger als die meisten seiner Artgenossen bei anderen Reedereien, und zwar vorwiegend in der Finnland-Fahrt. 1966 ging die „E. Ruß“ dann als „Theodoros L.“ an den griechischen Reeder Lalis in Athen. Sie befindet sich weiterhin in Fahrt. 1951 wurden von der Deutschen Werft die Motorfrachter „Anita“ und „Burg Sparrenburg“ gebaut, Schwesterschiffe mit je 7200 tdw. Die „Anita“, die fast ununterbrochen in Charter der HAPAG oder der Deutschen Afrika Linien fuhr, fährt seit 1971 unter der Flagge Liberias. Die „Burg Sparrenburg“, an der von Anfang an der Oetker-Konzern stark beteiligt war, kam bereits 1954 zur Flotte der Hamburg-Süd. Das Schiff ging 1968 als „Liberator Colocotronis“ an die griechische Colocotronis-Gruppe, für die es auch heute noch fährt.

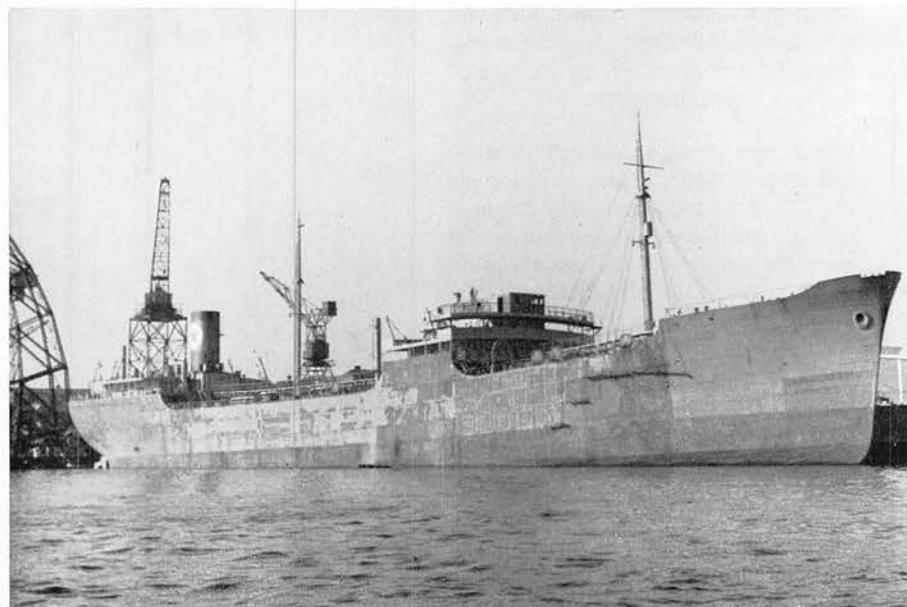
Der 1952 auf der DW gebaute Motortanker „Ernst G. Ruß“ (18 542 tdw), wurde 1967 an die griechischen Reeder N. & J. Viassopolos verkauft und führt seither den Namen „Telemachos“. Das 1955 gebaute Schwesterschiff „Julis Schindler“ wurde im vergangenen Jahr an die Shetland Marine Panama S.A. verkauft und in „Albarossa“ umbenannt. Der Tanker fährt unter Liberia-Flagge.

Ein Blick zurück

Der Blick zurück soll heute keinem der bekannten großen Liner gelten sondern „nur“ einem kleinen Tanker, einem Tanker, der schon deswegen bemerkenswert erscheint, weil es das einzige Schiff dieser Gattung ist, welches jemals unter der Flagge der Hamburg-Amerika-Linie gefahren ist, und das auch nur höchst unfreiwillig.

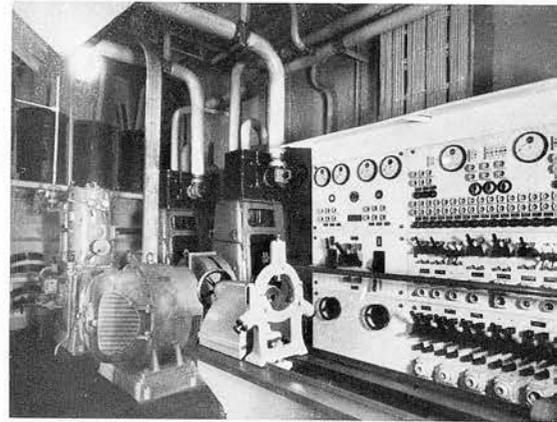
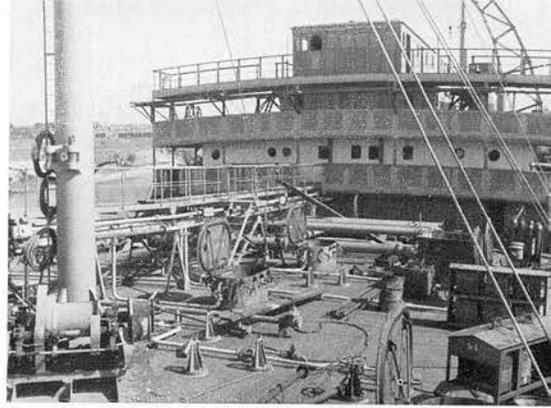
Im Juni 1941 lief bei der DW ein Schiff vom Stapel, das zu einer großen Serie schöner Tanker gehörte, die den Ruf des Finkenwerder Werkes in aller Welt gestärkt hatten. Das Schiff wurde auf den Namen „America“ getauft und gehörte zu den Motortankern, die für die Texas Oil Co. of Norway gebaut wurden. Die Fertigstellung der 14 500 tdw großen „America“ verzögerte sich immer wieder. Mal waren dringendere Aufgaben zu erfüllen, dann wieder lähmten Bombenangriffe die Arbeit. Dennoch wurde der Tanker kurz vor Beendigung des Krieges fertiggestellt. Am 10. April 1945 stellte die Kriegsmarine den Tanker „America“ als „Schiff

Unten: Die „America“ 1946 in Finkenwerder. Rechte Seite oben: Decksansicht und Schalttafel im Maschinenraum des Tankers.



X" in Dienst und übergab die Bereederung der Hamburg-Amerika-Linie. So kam Deutschlands größte Reederei, wenn auch nur für wenige Tage, zu dem einzigen Tanker in ihrer langen Flottenliste. Der Tanker kam nicht mehr zum Einsatz. Er blieb in Hamburg liegen, wo er bei einem der letzten Luftangriffe am 30. April 1945 noch schwere Schäden erhielt. Nach Kriegsende wurde die „America“ wieder zur Deutschen Werft geschleppt, um dort repariert zu werden. Diese Arbeiten waren Mitte 1946 beendet und nun konnte die „America“ endlich mit fünfjähriger Verspätung an die Texas Oil Co. of Norway abgeliefert werden. Für den Texaco-Konzern fuhr die „America“ bis 1958, dann ging der Tanker als „Mofjell“ an die norwegische Reederei Klaveness & Co. A/S. Der nächste Verkauf erfolgte 1965. Nach zwanzig Jahren unter norwegischer Flagge wurde die der Republik Panama gehöht. Der Name des Schiffes lautete

jetzt „Seven Suns“, Eigentümerin war die Seven Shipping Co. Noch einmal mußte die einstige „America“ eine lange Werftfliegezeit über sich ergehen lassen. Sie wurde, wie so viele kleinere Tanker in jenen Jahren, zum Bulk-Carrier umgebaut. Dieses kam auch bei dem erneuten Verkauf 1967 zum Ausdruck, als die „Seven Suns“ von dem Käufer, der Timber Shipping Co. in Panama, den Namen „Bulk Transport“ erhielt. Aber die Tage des einstigen Tankers waren gezählt. Auch in der Bulk-Fahrt waren Schiffe dieser Größenordnung, die dazu fast ein viertel Jahrhundert in Fahrt waren, nicht mehr rentabel. So war dann Kaohsiung auf Taiwan der letzte Hafen, den die „Bulk Transport“ am 15. Mai 1969 anließ. Chinesische Abbrecher machten sich über das Schiff her. Sie arbeiteten schnell und bereits nach vier Wochen war von der einstigen „America“ nichts mehr zu sehen.



„Schiff und Maschine international“

Auf dem Hamburger Messegelände fand vom 3. bis 7. Oktober die Ausstellung „Schiff und Maschine international“ statt. 352 Firmen aus 18 Ländern zeigten den mehr als 18 000 Besuchern Ausstellungsstücke aus allen Bereichen des Schiffbaus und der Schiffsbetriebstechnik. Besondere Beachtung fanden vor allem Anlagen zur Automatisierung des Schiffsbetriebes und zur weiteren Verbesserung der Schiffssicherheit. Doch wurde in Gesprächen immer wieder beklagt, daß kostensparende Effekte trotz moderner Anlagen auf den Schiffen ausblieben, weil die Vorschriften über die Schiffsbesetzung den modernen technischen Anlagen noch immer nicht angepaßt worden seien.

Zum anderen wurde der Beschäftigungsmangel bei den meisten europäischen Werften diskutiert. Viele ausländische Aussteller bedauern, daß die Werften der Bundesrepublik zur Zeit kaum als Auftraggeber von Bedeutung in Erscheinung treten.

Doch zur Ausstellung selbst. Sie war eine eindrucksvolle Dokumentation, wie der Schiffbau heute das Ergebnis einer ständig zunehmenden Verflechtung internationaler Zusammenarbeit ist. Nicht selten ist bei einem in Hamburg oder Kiel gebauten Schiff die Hauptmaschine aus Süddeutschland, der Propeller aus den Niederlanden, elektronische Kontrollanlagen aus Schweden, Decksma-

schinen aus England, Ladekräne aus Norwegen, Armaturen aus Dänemark, und so fort — wir haben vor nicht langer Zeit einmal zusammengerechnet, daß bei den rund 330 Firmen, die am Bau der „Hamburg“ beteiligt waren, mehr

als 10 Nationen vertreten gewesen sind. Ein Schiff ist ein internationales Gemeinschaftsprodukt, das sowohl bei den Werften als auch bei ihren Auftraggebern, den Reedereien, eine umfassende Kenntnis der Zulieferungsangebote vor-





aussetzt. Diesem Zweck diente die Ausstellung „Schiff und Maschine international“, die jetzt zum fünften Mal in Hamburg stattgefunden hat und die bisher größte ihrer Art war. Es begann vor einer

Reihe von Jahren als ein Informations-wuchs eine schiffstechnische Messe, auf forum für das fahrende Personal auf welcher 352 Aussteller und 18 Nationen deutschen Seeschiffen, das vom Vereinden neuesten Leistungszustand moder- der Schiffsingenieure zu Hamburg e. V.ner Schiffstechnik zeigen, und zwar in gedacht war. Aus diesen Anfängen er-einem lückenlosen Querschnitt durch



alle Bereiche schiffstechnischen Zubehörs.

Es versteht sich von selbst, daß auch die HDW als Aussteller vertreten war. Neben einer Anzahl von Modellen verschiedener Schiffstypen, die unser Hauptzeugnis Schiff in mehreren Varianten en miniature vorstellten, waren es vor allem unsere Sondererzeugnisse, mit welchen auch wir Zulieferer sind. Wellenleitungen mit Stevenrohrabdich-

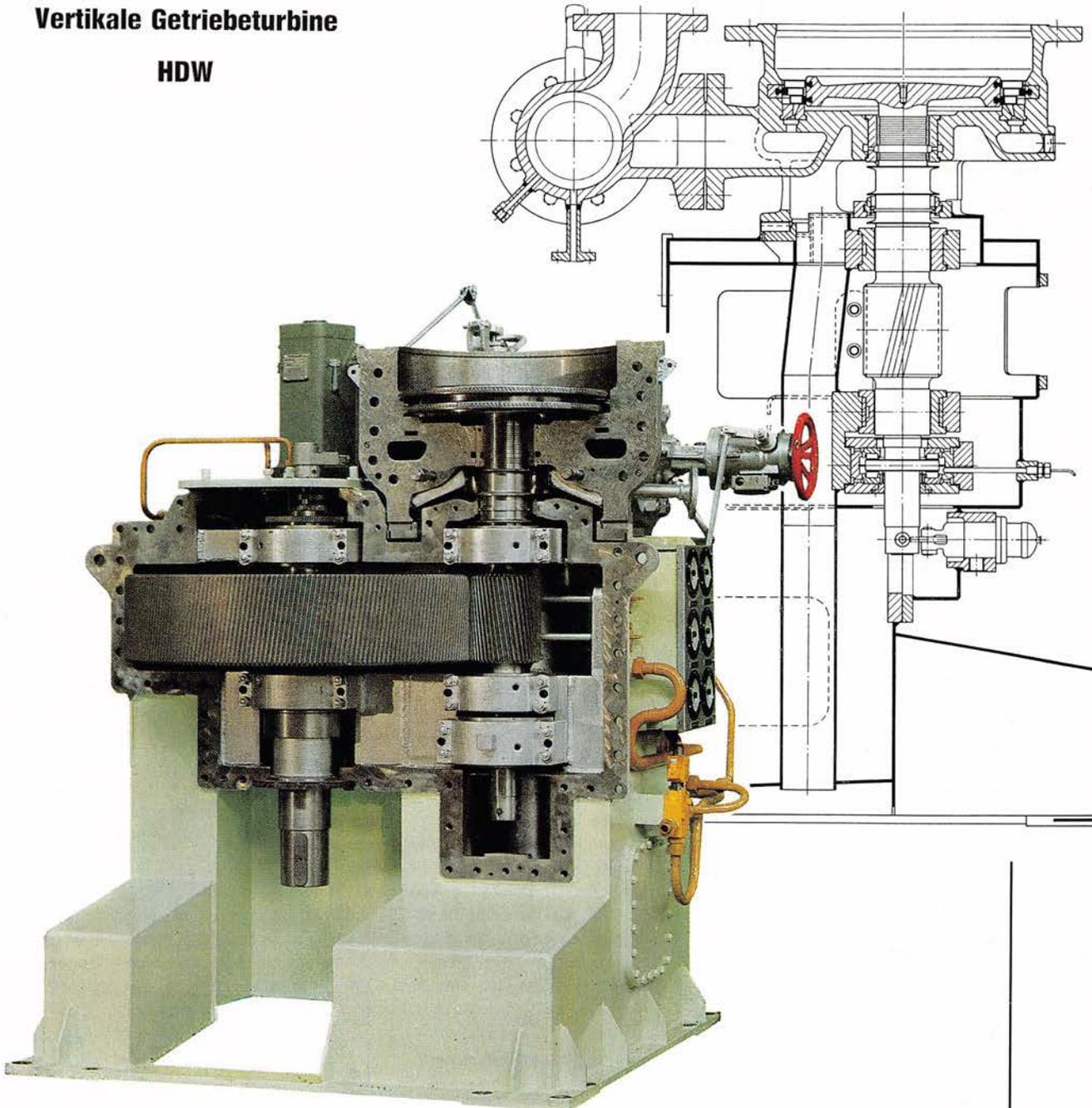
tung, Schublager und Schubmesser baut und exportiert unsere Werft seit langem und ebenso Hilfsmaschinen für die verschiedensten Zwecke. Und so waren derartige Dinge im Original bzw. als Modelle in Originalgröße auf der Ausstellung zu sehen. Ein Beispiel sei herausgegriffen und hier vorgestellt (Farbbild). Es handelt sich um eine Dampfturbine als Antrieb für Hilfsmaschinen im Schiffsbetrieb. Mehr als 700 HDW-

Turbinen haben wir in den letzten Jahren für Schiffe in- und ausländischer Auftraggeber geliefert. Sie werden für horizontalen oder vertikalen Antrieb von Ladeöl- und Ballastpumpen, Kesselgebläsen und dergl. gefertigt.

Eine solide, robuste Konstruktion macht sie zu außerordentlich zuverlässigen Hilfsmaschinen für den Bordbetrieb unter allen vorkommenden Betriebsbedingungen.

Vertikale Getriebeturbine

HDW





50 Jahre Betriebssportgemeinschaft

Fünzig Jahre besteht nun die Betriebssportgemeinschaft, die einst von der damals noch ganz jungen Deutschen Werft, Hamburg, ins Leben gerufen worden war. Heute umfaßt sie 12 Sparten mit 420 aktiven Mitgliedern. Eine Sportgemeinschaft, die sich, solange sie besteht, auf eine rühmensewerte Einstellung der Firma zum Betriebssport stützen konnte, und die durch sportliche und organisatorische Arbeit in Hamburg in zahlreichen internationalen Sportkämpfen viele Freundschaften geschlossen hat. Am 1. Juli fand ein Jubiläumssportfest mit über 400 aktiven Sportlern in der herrlichen Kampfbahn der mit uns befreundeten BSG Weiß-Blau Allianz statt, wovon die folgenden Kurzberichte einen lebendigen Eindruck vermitteln.

Fußball

Zum Auftakt des Sportfestes fand eine Begegnung der **Alte-Herren-Mannschaften HDW – NDR** statt. Um 10.00 Uhr morgens piff der Schiedsrichter das Spiel der Veteranen, die im Alter zwischen 35 und 55 Jahren waren, an. Auf unseren 63jährigen Hans Sass mußten wir leider verzichten, da er sich bei einem Lauftraining vorher leider verletzt hatte. Unser Spiel ließ sich zuerst ganz gut an, jedoch merkte unser Gegner bald, daß unsere Truppe nur aus Solisten bestand und der spielerische

Zusammenhang fehlte. Dieses führte dann auch dazu, daß wir vom NDR mit 4:0 besiegt wurden. Trotzdem hatte jeder Spieler seine Freude an der körperlichen Betätigung.

*

Im Rahmen des Sportfestes zum 50-jährigen Bestehen unserer BSG hatten wir uns mit der **1. Fußballmannschaft von Constanze/Stern** ein sympathisches Team eingeladen zu einer interessanten und auch torreichen Begegnung. Interessant dadurch, daß wir jeweils die Führung unserer Gäste wieder ausglich und erstmals beim Stande von 3:2 vorne lagen.

Halbzeitstand 2:1 für Constanze/Stern. In der zweiten Spielhälfte liefen wir dann einem 2-Torevorsprung nach und konnten noch einen Treffer aufholen. Schließlich behielten unsere Gäste mit 5:4 Toren die Oberhand ... konnte man doch nicht die ganze Kondition auf dem Spielfeld lassen, denn zum anschließenden bunten Abend mußte sie ja schließlich auch noch reichen ...

Handball-Kleinfeldturnier

Die Handballer richteten anläßlich des Jubiläumssportfestes ein Kleinfeldturnier für Damen- und Herrenmannschaften aus. Drei Damen- und fünf Herrenmannschaften wurden eingeladen. Bei

den Damen nahmen die Mannschaften von Beiersdorf, vom Deutschen Ring und von Philips teil. Auch die Herrenmannschaften von der Deutschen Bank und vom Deutschen Ring folgten unserer Einladung. Leider konnten die Herrenmannschaften der HDW-Kiel und der Salzgitter AG nicht erscheinen. Somit blieben die Herren aus Hamburg unter sich.

Der Turniersieger der Herren hieß klar Deutsche Bank, gefolgt vom Deutschen Ring und der HDW.

Die Damen machten es sich nicht so leicht; hier waren Beiersdorf und Philips punktgleich. Somit wurde ein Entscheidungsspiel notwendig. Die Damen von Philips konnten ihrem Ruf als eine der besten Hamburger Teams gerecht werden und erkämpften sich in den Schlußminuten einen 4:1-Erfolg und damit den Turniersieg.

Nach anschließender Siegerehrung traf man sich im Clubhaus der BSG-Allianz, um kräftig das Tanzbein zu schwingen. Dabei blieb es nicht aus, daß von vergangenen, ruhmreichen Taten der Handballer ausgiebig erzählt wurde.

Bowling

13.00 Uhr Bowlinghalle Millerntor, hier trifft sich die Sparte Bowling. Eingeladen sind Betriebssportgemeinschaften, die bereits seit Jahren im Wettkampf mit uns stehen.

Obwohl die Urlaubszeit etliche Mannschaften durch Ersatzspieler schwächte, ließ es sich keine der eingeladenen Betriebssportgemeinschaften nehmen, unserer Einladung Folge zu leisten. Und somit standen sich sieben Mannschaften gegenüber, wovon zwei die HDW stellte.

Mit der Vorführung eines Filmes mit Ausschnitten der Bowlingmeisterschaft 1971 aus Japan eröffneten wir das Turnier.

Nach einer halben Stunde Weltmeisterschaftsbowling auf der Leinwand, begann der eigentliche Sport. Noch einige Probewürfe in die Vollen zum Einwerfen, dann wurde gezählt.

Wir spielten amerikanisch mit Bahnwechsel nach jedem Wurf. Da alle Mannschaften der Sonder- bzw. A-Klasse angehören, war die Spielstärke sehr ausgeglichen. Erst die letzten Würfe entschieden, wer Turniersieger werden sollte.

Nach drei Durchgängen erkämpfte sich die 1. Mannschaft des Gastgebers die Spitze und wurde Turniersieger.

Bei der Siegerehrung bedankte sich unser Bowlingobmann für die Teilnahme

aller Spieler, und überreichte allen Mannschaften eine Erinnerungsplakette. Da das Turnier anlässlich des 50jährigen Bestehens der Betriebssportgemeinschaft HDW ausgeschrieben war, ließen es sich die Gastmannschaften nicht nehmen, um ihrerseits unter Überreichung netter Pokale, dem Geburtstagskind ihre Glückwünsche auszusprechen.

Leichtathletik

Im Rahmen des Jubiläumssportfestes der BSG Howaldtswerke-Deutsche Werft AG wurde von der Sparte Leichtathletik ein offenes Einladungssportfest durchgeführt:

60 Aktive meldeten und gingen 138mal an den Start. Plaketten wurden für die besten Einzelleistungen in jeder Altersklasse vergeben.

Die bemerkenswerteste Leistung dieses Tages war der Weitsprung von Frau Püschel (5,02 m).

Kegeln

Auch die Sparte Kegeln bemühte sich um das Gelingen des Betriebssportfestes am 1. Juli 1972.

Da es nicht gelungen war, Kegler aus Salzgitter und Kiel für unser Fest zu interessieren, wurde es ein Hamburger Turnier mit der Beteiligung unserer Damen und Herren.

Die Ausscheidung um die goldene Jubiläumsplakette war trotz allem spannend, da diese von Herrn Dankert mit 453 Holz vor Herrn Henningsen mit 452 Holz gewonnen wurde. Das Ankegeln von einigen gestifteten Preisen im Anschluß brachte noch recht viel Spaß.

Schach

Den 50jährigen Gründungstag einer Betriebssportgemeinschaft soll man nicht einfach vorübergehen lassen. Unsere Sparte Schach nahm dieses Ereignis zum Anlaß, Schachfreunde aus Hamburger Betrieben zu einem Jubiläumsturnier einzuladen. Wir konnten folgende Mannschaften als Gäste bei uns begrüßen: die Spielgemeinschaft Werner Peters, Maschinenfabrik, die vereinigte Spielgemeinschaft Tchibo-Norddeutsche Affinerie und die Spielgemeinschaft Haspa-Neuspar. Ausgetragen wurde ein Blitzturnier von je 2 x 10 Minuten. Turniersieger nach spannenden und abwechslungsreichen Kämpfen wurde die vereinigte Spielgemeinschaft Tchibo-Norddeutsche Affinerie, die Gastgeber belegten den zweiten Platz.

Tischtennis

Von Anfang an entwickelten sich spannende Zweikämpfe, die sich im Laufe der Turnierrunde zu mitreißenden und dramatischen Ballwechsellern steigerten.

Der Endkampf um den Turniersieger zwischen Herrn Ebell und Herrn Spiesen wurde erst im dritten Satz zu Gunsten von Herrn Ebell entschieden. Nicht nur die Spieler waren nach diesen Spielen erschöpft, sondern auch die voller Begeisterung mitgegangenen Zuschauer. Alle gemeinsam erholten sich bei dem anschließenden fröhlichen Sportlerball.

*

Abschließend geben wir noch einmal Namen und Telefon-Nummern der Spartenleiter bekannt:

Fußball

Gerd Lückert, Wzm, Tel. 1/2369

Handball

Jürgen Lange, FHS 2, Tel. 357

Tischtennis

Hans Schultz, KC, Tel. 1/3312

Schach

Erwin Puchert, FHVA, Tel. 1/3447

Kegeln

Henry Wiechmann, FHWE, Tel. 322

Bowling

Herbert Prigge, KHO, Tel. 824

Badminton

Hans Wegner, FHS 7, 1/3252

Leichtathletik

Volker Thomas, Tel. 44 17 66/92

Skat, Philatelie

Karl Lenz, KHM, 628

Sportschießen

Alfred Bendig, KL, 1/3243

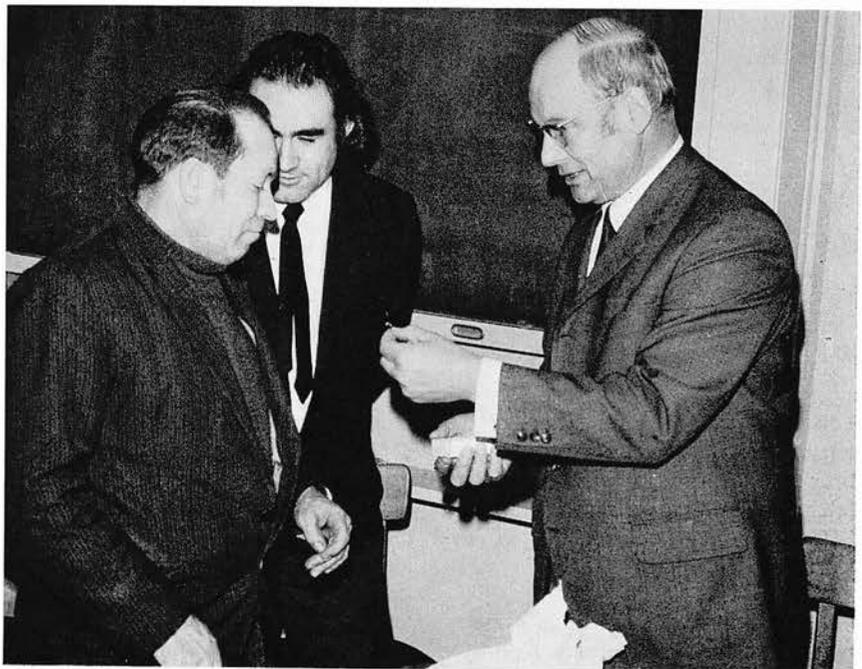
Hochseeangeln

Volker Thomas, Tel. 44 17 66/92

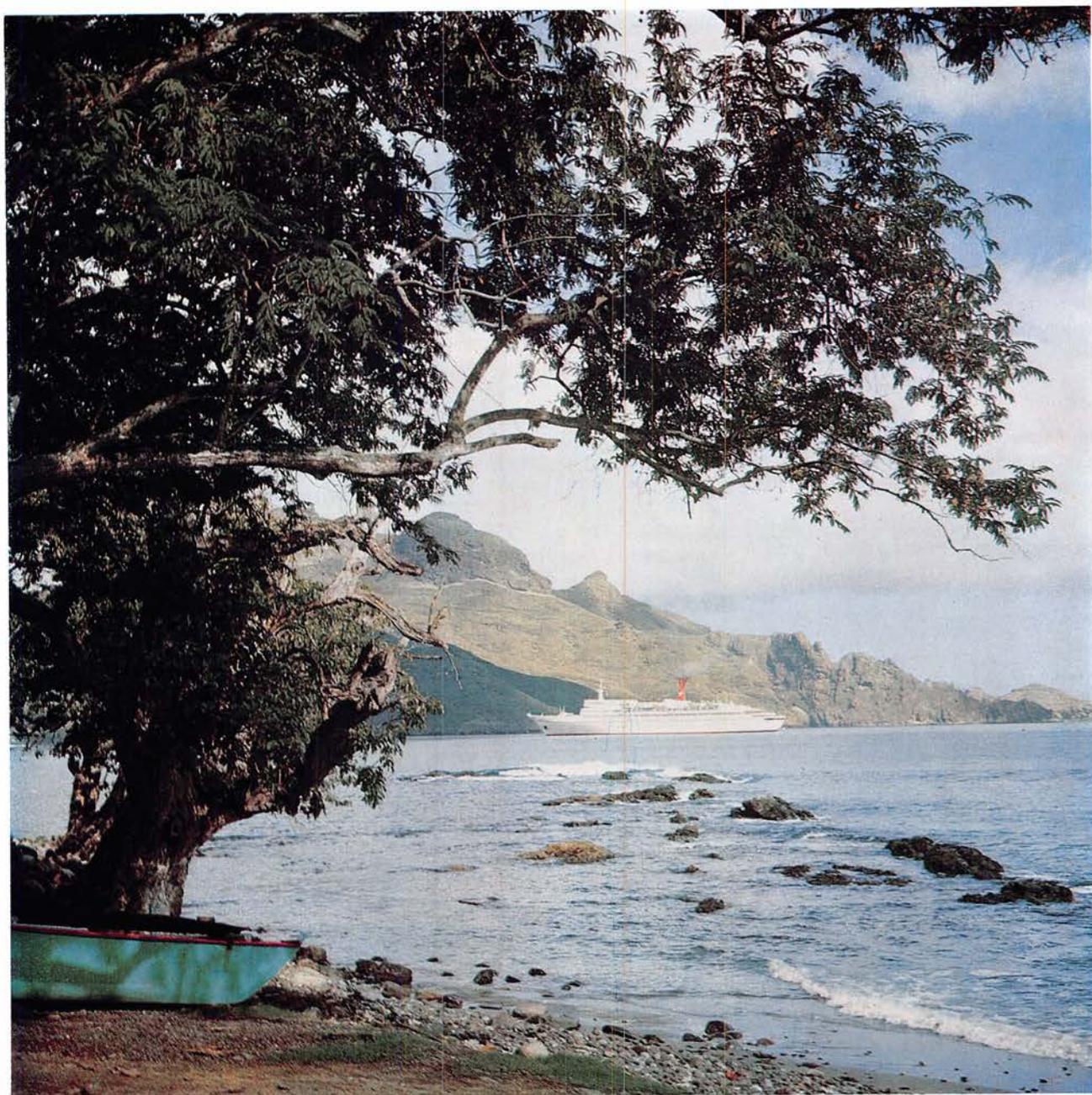
Schutzhelm verhindert schweren Betriebsunfall

Am 5. April 1972 wurde dem Reiniger dos Santos-Morais eine Reproduktion des berühmten Gemäldes von Rembrandt „Mann mit dem Goldhelm“ und eine goldene Anstecknadel in Anwesenheit von Vertretern der Nordwestlichen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft, der Betriebsleitung und des Betriebsrates durch den Hauptsicherheitsingenieur, Herrn H.-L. Brockmöller, überreicht. Anlaß hierzu war ein Unfall auf dem Neubau „TOKYO BAY“:

Der Reiniger dos Santos-Morais arbeitete unten im Laderaum 3, als ihm eine Platte 1000 x 800 x 2 aus 6 m Höhe auf den Kopf fiel. Nur dem Umstand, daß Herr Morais einen Schutzhelm trug, ist es zu verdanken, daß es hier nicht zu einem schweren, wenn nicht gar tödlichen Unfall kam.



Herr Dipl.-Ing. Jahns von der Nordwestlichen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft stellte Herrn Morais als Beispiel für alle Werk tätigen hin, die von der HDW zur Verfügung gestellten Schutzmittel stets zu benutzen.



... das schönste Schiff der Welt ...“ (Zitat aus einer Hongkonger Zeitung)

Kreuzfahrt durch die Südsee mit der „HAMBURG“

von Hans Georg Prager

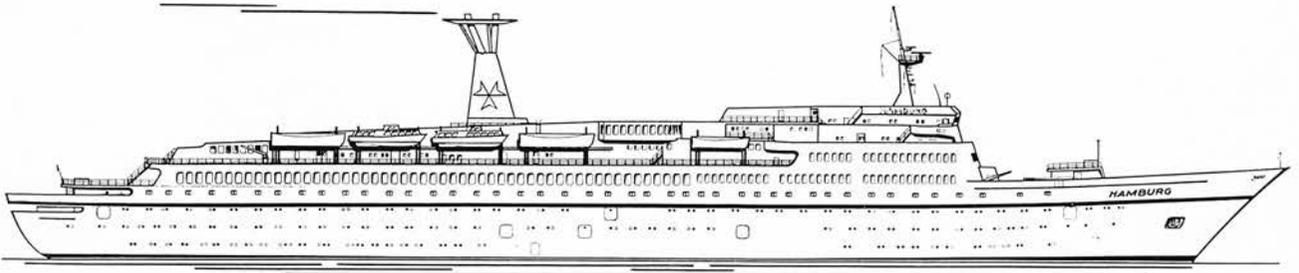
Los Angeles, 10. April: „Dies ist die letzte Durchsage von der Kommando- brücke: Alle Besucher werden gebeten, jetzt das Schiff zu verlassen. Die HAMBURG macht in wenigen Minuten see- klar!“

Am Madson Terminal von Los Angeles herrscht wimmelnder Betrieb. Immer noch baggern zwei Förderbänder gleich- zeitig unabsehbare Mengen von Gepäck- stücken aller Art an Bord. In der stilvol-

len „Lobby“, im Schiffs-Foyer vor dem Chiefsteward- und dem Zahlmeisterbüro, herrscht dieselbe Atmosphäre wie vor- hin in der Halle vom „Los Angeles Hil- ton“, wo die mit dem Flugzeug eingetrof- fenen Fahrgäste aus Deutschland die letzte Nacht vor dem Auslaufen verbrach- ten. Der Polarflug über Kopenhagen – Mittelgrönland – Baffin Bay – Rocky Mountains – Seattle nach Kalifornien präsentierte die Eiskappe Grönlands in strahlender Schönheit.

„Dies ist eine Durchsage für die Besat- zung: Klar vorn und achtern!“ Jetzt be- geben sich Decks- und Maschinenper- sonal auf die Manöverstationen. Pünkt- lich auf die Minute wird abgelegt.

Immer mehr Menschen versammeln sich auf der Pier und auf den Galerien der Terminal-Abfertigungshalle, um dem Kreuzfahrtschiff „Good bye“ zuzuwin- ken. Knapp 400 amerikanische und nahezu 200 deutsche Fahrgäste bevölkern jetzt



das landseitige Promenaden- und das Lidodeck. Die Abfahrt wird zum Ereignis.

Das Tanzorchester Fritz Becker, das normalerweise im „Hanseatic Salon“ gastiert, hat sich mit den „Sounds of Music“ – dem zweiten Tanzorchester aus dem ein Deck höher gelegenen „Atlantic Club“ zu einer schmissigen Blechblaskapelle zusammengetan.

An der Rah flattert neben der Gastflagge, der Lotsen- und der Reedereiflagge der Deutschen Atlantik Linie die blaue Flagge mit dem weißen Albatros im roten Ring; Kapitän Peter Lohmeyer ist Mitglied der „Amicale Internationale des Capitaines au Long Cour Cap Horniers“. Kapitän Lohmeyer ist noch auf Windjammer um „die Hoorn“ geknüpelt. Später war er Kommandant der Bark GORCH FOCK und hat sie erstmalig über den Äquator gesegelt, bis hinüber nach Brasilien.

Jetzt brüllt das Typhon der HAMBURG, daß die Trommelfelle dröhnen. Im Jargon der „Repeater“ wurde das Typhon „Pieters Brunstschrei“ getauft. „Repeater“? Schon auf dem Herflug fiel mir eine große Zahl von Mitreisenden auf, die mit sichtlichem Stolz ein dezentes kleines Reedereiabzeichen als Anstecknadel im Revers trugen. Dieses weist sie als Kreuzfahrt-Wiederholer aus. Das Abzeichen gibt es ab fünf mitgemachten Kreuzfahrten auf Schiffen der Deutschen Atlantik Linie in Silber, ab zehn in Gold, ab fünfzehn sogar in Brillanten. Rund 60 % des deutschen Fahrgäste-Kontingents besteht aus „Repeaters“! Ein besseres Renommee für eine Reederei dürfte kaum möglich sein.

Eben wird über Lautsprecher angeordnet: „Alle Leinen los und ein!“ Die Bordkapelle schmettert „Muß i denn, muß i denn...“ und einige tausend Hände winken im Takt mit.

Trotz auflandigem Wind zieht Kapitän Lohmeyer den 25 000-Tonner ohne Schlepperhilfe rückwärts von der Pier weg und dreht mit Hilfe der Doppelschrauben in dem recht engen Schlauch

des Hafenbeckens elegant „auf dem Teller“. Selbst gegen den Wind ist zu hören, daß die Amerikaner am Ufer begeistert applaudieren.

Die HAMBURG hat Auslaufkurs genommen. Nach Vonbordgehen des Lotsen pflügt das Turbinenschiff mit 22 Knoten Fahrt in die grenzenlose Weite des Pazifik hinaus. Unser erster Bestimmungsort liegt reichlich 3000 Seemeilen von Kalifornien entfernt: Nuku Hiva, eine von den Marquesa-Inseln.

Auf See, 11. April: Zwar habe ich den Stapellauf der HAMBURG seinerzeit miterlebt. Das fertig ausgerüstete und eingerichtete Schiff habe ich jedoch gestern zum ersten Mal betreten. Das erste deutsche Passagierschiff solcher Größe, das nach dreißigjähriger Pause wieder auf einer deutschen Werft entstanden war, hatte Dr. v. Menges „ein Leuchtzeichen unternehmerischer Initiative“ genannt. Der Bauauftrag wurde von der Deutschen Atlantik Linie erteilt, die am 1. 12. 1965 von 238 Privatpersonen aus der ganzen Bundesrepublik gegründet worden war. Das Schiff ist von vornherein als Kreuzfahrtschiff und schwimmendes Grandhotel konzipiert, es wurde maßgeschneidert. Bei der Gestaltung wurde auf Komfort und Dienstleistungen größter Wert gelegt. 319 Kabinen können wahlweise einen, zwei oder drei Fahrgäste aufnehmen. Das Schiff wurde „konzipiert für ein Reisepublikum nicht nur von heute, sondern auch für morgen und übermorgen.“

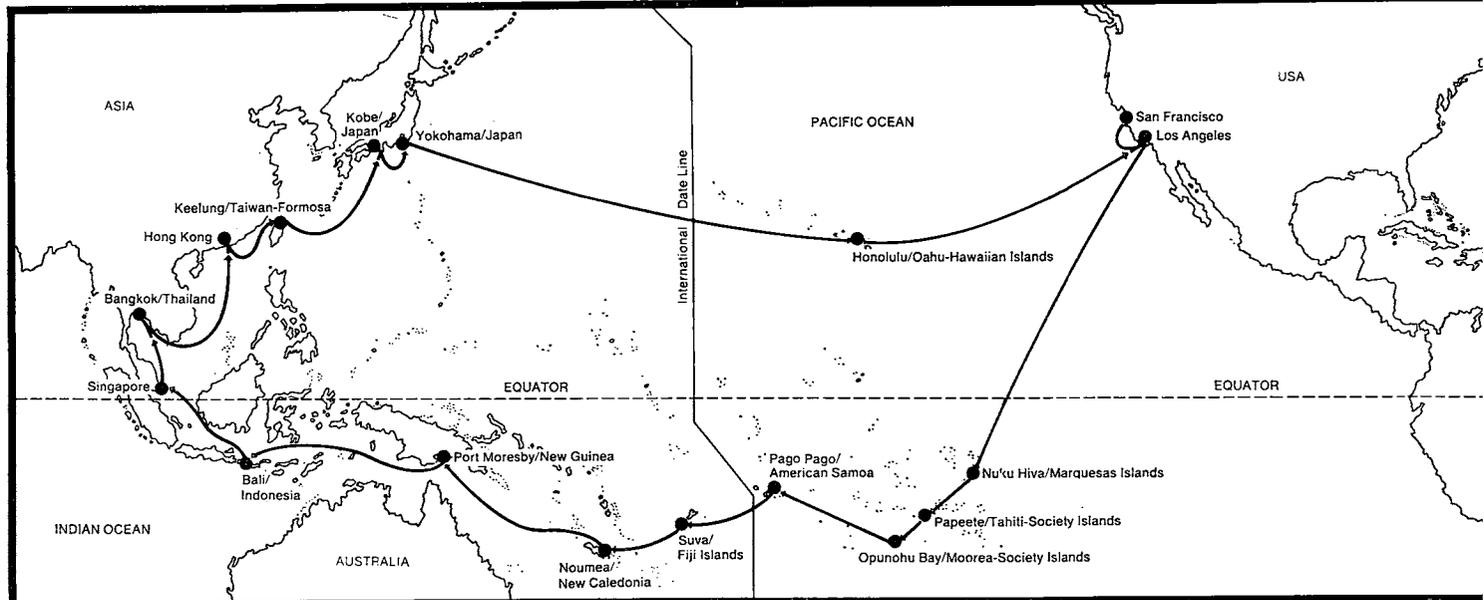
Gestern abend wurde der „Cruise Staff“, die Mitglieder der Reiseleitung und der Künstler-Ensembles, den Fahrgästen vorgestellt. Heute morgen war Rettungsbootübung für alle Fahrgäste. Am Nachmittag hat das bordeigene Fernsehstudio den Sendebetrieb aufgenommen. Tägliche Interviews (Who is Who aboard Ship), Kurzweilsendungen und Nachrichten aus aller Welt können in jeder einzelnen Kabine, in der jeweils gewünschten Landessprache, empfangen werden. 17.45 Uhr: Kapitän Peter Lohmeyer gibt sich die Ehre, die Gäste des „1. Tisches“

im Hanseatic-Salon zu einem Cocktail und anschließend zum Willkommen-Dinner zu bitten.

Der Cocktail wird um 19.30 Uhr im Atlantic-Club für die Gäste des „2. Tisches“ wiederholt. Ab 20.30 Uhr ist Willkommen-Ball mit den Orchestern Fritz Becker und „The Sounds of Music“, mit Überraschungseinlagen, in beiden Räumen. Anzugsvorschlag für den heutigen Abend: Smoking – Abendkleid. Tagsüber freilich wird grundsätzlich leger-sportlich herumgelaufen wie in der Sommerfrische.



Auf See, 12. April: Es ist so gut wie unmöglich, sich auf der HAMBURG zu langweilen. Da sind täglich Hostess-Stunden, da wird unter charmanter Leitung Decks-spaziergang geboten, werden Tanzstunde, Bridge-Unterricht, Englisch-Unterricht für die deutschen und Deutsch-



Unterricht für die amerikanischen Fahrgäste erteilt. Tontaubenschießen, Bingo, Bordtennis, Shuffleboard verlocken zur Teilnahme. Auf dem Lidodeck wurde ein Atelier eingerichtet. Dort hat sich eine ganze Do-it-yourself-Malschule etabliert, die ihren Schülern vollständige Ausbildung in Ölmalerei garantiert, gekoppelt mit einer Traumreise durch die Südsee und den Fernen Osten. Im übrigen lösen Film- und Theatervorstellungen, Konzertmatineen, Vorträge, Bunte Abende einander ab.

Auf See, 14. April: Längst herrscht tropisches Sonnenwetter. Beide Schwimmbäder werden kräftig in Anspruch genommen. Die großen Sonnendecks erfreuen sich als „Hochsee-Liegewiese“ besonderer Beliebtheit. Im übrigen steht rundum soviel weiterer Deck-Platz zur Verfügung, daß das völlig ausgebuchte Schiff an keinem Punkt überfüllt wirkt. Niemand braucht auf die Jagd nach einem Deckstuhl zu gehen. Man kann sich jederzeit nach Belieben irgendwo niederlassen. Man hat überall den Eindruck, auf einer Privatjacht zu sein.

Abends zieht eine abenteuerlich ausgestaffierte Band lärmend durch alle Restaurants und Salons. Neptuns Trabanten kündigen das Kommen der feuchten Majestät an. Morgen ist auf dem festlich hergerichteten Sportdeck die große Show der Äquatortaufe.

Das breite Silberband des Schraubengewässers verliert sich über der tiefblauen Dünung von 180 Millionen Quadratkilometern Pazifik. Wir durchqueren das größte Meer der Erde, das ein Drittel der Erdoberfläche bedeckt. Alle anderen Ozeane (Nördliches Eismeer, Atlantik, Indischer Ozean) hätten gemeinsam darin Platz, ebenso sämtliche Kontinente einschließlich der Antarktis. Der Meeresboden des bis zu 20 000 Kilometer breiten Ozeans (Durchschnittstiefe 4000

Meter) bildet die größte einheitliche Masse unseres Planeten. Würde man den höchsten aller Berge, den 8848 m hohen Mount Everest, im Mariannengraben (bis zu 11 034 m) versenken, läge sein Gipfel rund 2300 Meter unter dem Meeresspiegel. Die pazifischen Riesengräben – wie z. B. der sich 2500 km weit erstreckende Tonga-Kermadec-Graben – sind noch immer ein geologisches Rätsel. Man definiert sie neuerdings als Quetschfalten, als Stauzone einer Meeresbodenwanderung. Das amerikanische Bohr-Forschungsschiff GLOMAR CHALLENGER konnte kürzlich den Nachweis erbringen, daß der Pazifikboden eine bewegliche Scholle in der Erdkruste ist, von Magmaströmen des Erdinneren nordwestwärts getrieben – zehn Zentimeter pro Jahr in Richtung Japan.

Unzählige Vulkanausbrüche haben den Ozeanboden, als den dünneren Teil der Erdkruste, perforiert und etwa 30 000 Vulkankrater aus der See gehoben, die sich heute als Südseeinseln darbieten. Es sind in Wirklichkeit die Gipfel und Ränder von Vulkanen, die mehrere tausend Meter hoch sind.

Als der Spanier Nuñez Vasco de Balboa im Jahre 1513 auf der Suche nach dem legendären Goldland Orphir das Riesenmeer zwischen Asien und Amerika – nach Durchquerung der Landenge von Panama – erstmalig entdeckte, nannte er es „Mar del Sud“. Sieben Jahre später überquerte der Portugiese Fernão de Magalhães im Auftrage des spanischen Königs als erster Weißer diesen gewaltigen Ozean. Es wurde eine Fahrt ins Ungewisse, voller Schrecken, Hunger, Durst und Tod. Vier Monate lang sah man außer zwei unbewohnten Eilanden nichts anderes als Himmel und Wasser, denn zufälligerweise hatte Magellans Kurs genau zwischen den abertausend Inseln hindurchgeführt, ohne daß sie gesichtet wurden.

Der oft stürmische, von Taifunen heimgesuchte Ozean zeigte sich den Seefahrern der Magellanflotte so friedlich, daß man ihm den Namen „Mar Pacifico“, Stillter Ozean, gab.

Immer noch von der Suche nach dem geheimnisvollen Südland „Terra Australis“ besessen, schickten die Spanier 1568 Don Alvaro de Mendaña auf eine Expedition, die zur Entdeckung der Salomonen-Inseln führte. 1595 unternahm Mendaña eine zweite Fahrt und stieß dabei auf unser jetziges Reiseziel, die Mendaña- oder Marquesa-Inseln. Ihr Entdecker hat sie zu Ehren des damaligen spanischen Vizekönigs von Peru, des Marquis de Canete, „Marquesas“ genannt. 1791 wurden sie von Frankreich annektiert, sie gehören heute zu Französisch-Polynesien.

Marquesa-Inseln, 16. April: Bei Sonnenaufgang taucht das Bergmassiv von Nuku Hiva plötzlich und groß aus der See. Bald steuert die HAMBURG ganz dicht an den vulkanischen Felsschrüden dieser Hauptinsel des Marquesa-Archipels entlang. Sie läuft in einen versunkenen Vulkankrater ein, der sich heute Baie Taiohae nennt. Jeder Buchstabe wird einzeln betont, wie es in der polynesischen Sprache bei allen Vokalen üblich ist. Auf der Reede des Nuku-Hiva-Hauptortes Kaohanui fällt der Anker. Das stählerne Landingspodest wird vom Lidodeck über die Wasserfläche weggefiert. Die ausgesetzten Tender (Motorbarkassen) der HAMBURG bringen von dort die Fahrgäste an Land.

„Eine Insel, aus Träumen geboren...“ Was ein sentimentaler Song von Hawaii behauptet, könnte mit besonderem Recht für Nuku Hiva, die größte von den elf Marquesa-Inseln, gelten. Wir begegnen einer Südsee-Flora von überwältigender Schönheit. Eine Explosion von Farben

links: Unsere Reiseroute.

rechts: Die Matavai-Bucht von Tahiti, wo seinerzeit Wallis, Bougainville und Cook sowie die „Bounty“ vor Anker gingen. Außerdem landeten hier 1797 die Duff-Missionare zur Christianisierung der Tahitianer.

unten: Riesenbambus auf Tahiti.



und Fruchtbarkeit. Gelber und roter Flamboyant (Flammenbaum), duftender Hibiskus, schwerbehängene Kokospalmen, Mango-, Mandel- und Brotfruchtbäume, Riesenazaleen, Mimosen, Bananenstauden, Rosenholz-, Papaya-, Limonen- und Grapefruitbäume wechseln einander ab. Überall wuchern Blumen, und selbst der Dschungel, der gleich am Dorfrand beginnt und sich hoch zu den Kannibalenbergen hinauf erstreckt, ist in diesem Paradies „ohne Stachel“: Auf allen Südsee-Inseln ostwärts von Neuguinea gibt es weder Schlangen noch Skorpione, Giftspinnen oder krankheitenübertragende Moskitos! Man kann unbedenklich durch den Busch reiten und über die Gebirgs-Saumpfade hinweg zu anderen Dörfern der Insel vorstoßen – wenn man nicht ein Bad in der warmen Brandung der Taiohae-Bucht vorzieht.

Irgendwo aus den Flamboyant-Baumkronen neben der Uferpromenade ragt der

Funkmast einer FT-Station heraus. Daneben liegt das idyllische Dienstgebäude der „Gendarmerie Française“, deren

drei Polizeibeamte hier die Exekutive der „Grande Nation“ symbolisieren.

Ein kleines Krankenhaus fürs ganze Archipel und ein Minigefängnis runden die „Gloire“ der Marquesa-„Metropole“ ab, deren einzige Kraftfahrzeuge ein Krankenwagen, ein Gendarmerie-Jeep und einige Motorroller von Jugendlichen sind, die damit praktisch nur die Strandpromenade befahren können. Die liebenswerte Bevölkerung des Dorfes betrachtet die Invasion von HAMBURG-Fahrgästen gelassen und freundlich. Sonst wird Nuku Hiva nur einmal im Monat von einem Kopraschoner und alle vierzehn Tage von einem winzigen Postschiff aus Paapeete angelaufen.

Die Dorfschönen von Kaohanui sowie die wenigsten Männer und Jünglinge entbieten uns in Grasröcken, mit Blumenkappen auf dem Kopf, polynesischen Willkommenstänze zu unverfälschter gebliebener Volksmusik. Der erste Tanz ist unheimlich: Alle Männer stoßen mit Hilfe des Zwerchfelles eigenartige Grunzlaute aus, die von rhythmischen, bisweilen sogar ekstatischen Zischlauten, wilden Sprüngen und Scheuchbewegungen begleitet werden. Mit dieser Prozedur sollen die bösen Geister von den Fremden verschreckt werden.

Don Alvaro de Mendañas Leute hatten das seinerzeit als Kriegstanz und feind-





links: TS „Hamburg“ an der Pier von Pago-Pago (Amerikanisch-Samoa).

rechts: Typisches Samoa-Pfahlhaus. Die Pfähle tragen das Dach und ersetzen Hausmauern oder Seitenwände. Die Seebrise streicht ständig durch das offene Haus. In der Regenzeit werden geflochtene Palmenblatt-Matten jalousie artig herabgelassen. Sie dichten wandartig ab.

rechts unten: Begegnung mit einem anderen Jahrtausend: beim steinzeitlichen Stamm der Chimbu im unzugänglichen Hochland von Nordost-Neuguinea.

gesamt nur 88 000 Einwohner und 3997 qkm Bodenfläche.

Ein Kopraschoner benötigt zwei volle Monate, um allein Französisch-Polynesien zu durchfahren. Es gibt Inseln, die nur alle Viertel- oder alle halbe Jahre angelaufen werden. Die ganz im Süden gelegenen Rapa-Inseln sehen sogar nur einmal im Jahr einen Kopraschoner!

Französisch-Polynesien zählt als Distrikt von „France d'outre-mer“. Seine Hauptstadt Papeete liegt auf Tahiti, und ihr Hafen ist unser nächstes Reiseziel.

selige Haltung mißverstanden. Die Spanier reagierten nervös und eröffneten aus ihren Arkebussen das Feuer. Diese Fehlreaktion hat 200 Dorfbewohnern das Leben gekostet. Erst 180 Jahre nach Mendaña kamen erneut Weiße – unter Kapitän James Cook, der die Küsten der elf Marquesa-Inseln kartographisch erfaßte. Später kamen Walfänger aus Europa und Amerika, die Grippe, Masern und Geschlechtskrankheiten in das Inselparadies einschleppten. Schließlich haben die Missionare zwar den Kannibalismus abzuschaffen verstanden, mit der Zerschlagung der alten polynesischen Götterkulte aber zugleich eine aus tiefer Religiosität und angeborenem Künstlertum erwachsene Kultur zerstört. Europäer brachten ungewollt den Niedergang eines hochentwickelten Volkes, das im Verlauf seiner Geschichte die bedeutendsten Seefahrerleistungen vollbrachten und eine faszinierende Südseekultur entwickelten.

Auf See, 18. April: Die HAMBURG durchfährt auf der Reise von Nuku Hiva nach Tahiti den Tuamotu-Archipel. Wir schrapen so dicht wie möglich an dem Atoll Ahé vorbei, dessen ringförmige, palmenbestandene Inseln eine neun Kilometer durchmessende Lagune umschließen und rund 200 Menschen beherbergen. Auf Ahé wie auf den meisten Atollen „gehen die Uhren anders“. Noch gibt es nur auf wenigen Inseln Flugplätze, Hafenplätze und Tourismus. Auf dem Gros der Eilande drohen weder die Ver-

massungsprobleme der technischen Zivilisation noch die Risiken der Umweltverschmutzung.

Ahé ist ebenso entstanden wie alle anderen Atolle. Vor Jahrmillionen hatte ein Vulkan, der als Insel über den Meeresspiegel ragte, Lavamassen zu speien aufgehört. Allmählich wurde sein Gipfel durch Erosion zerstört und planiert. Der Abstieg in die Tiefe begann.

An den Flanken des sinkenden Berges siedelten sich in Tiefen über 10 m Hohltiere an – Korallenpolypen, die mit ihren Kalkstöcken ein Ringatoll aufbauten. Da die Insel immer tiefer sank und die Korallen die lichtarmen Tiefen zu erreichen drohten, mußten sie ihre Stöcke immer weiter nach oben bauen, um überleben zu können. So wurde aus dem ursprünglichen Ringbau ein immer breiterer Siedlungsstreifen, der zuletzt die ganze, unterm Meeresspiegel verschwundene Kraterinsel überwucherte. Zuletzt war auch das alte Vulkanplateau unter den Wellen verschwunden und bildete fortan den Boden der Lagune. Auf dem eigentlichen ringförmigen Atoll aber hat die Brandung Sand aufgespült und Kokosnüsse angeschwemmt, die eines Tages keimten. Die Geburt eines bewohnbaren Atolls hatte sich vollzogen.

Die Einsamkeit Ahés macht uns klar, wie riesig die Entfernungen im Pazifik sind. Allein die 130 Inseln Französisch-Polynesiens erstrecken sich über ein Seegebiet, das so groß ist wie ganz Europa ohne Rußland. Die Archipele haben ins-

Tahiti, 18. April: Die Brandung kocht weiß auf dem Korollen-Ringriff, das auch Tahiti fast vollständig umgibt. Mit souveräner Sicherheit wird die HAMBURG durch die Passage zwischen den Korallenbänken hindurchgefädelt, während im Hintergrund, über der Back des Schiffes, die erst vor kurzem aufgegangene Sonne einen goldenen Spiralnebel in den Frühnebel malt, der sich von den üppig grün bewachsenen Berghängen und den Palmenstränden Tahitis zu lösen beginnt.

Zentimetergenau manövriert die HAMBURG an die moderne Motu-Uta-Pier heran, auf der bereits Tahitianerinnen in langen Baströcken zu schmeichelnder polynesischer Musik ihren Willkommenstanz entbieten. Seitdem Samuel Wallis 1767 Tahiti entdeckte und wenig später Bougainville und Cook dort landeten, in den letzten 200 Jahren also, ist Tahiti für die Weltöffentlichkeit zum Inbegriff der Südsee schlechthin geworden.

Der immer stärker werdende Tourismus und der Bau immer neuer Hotels auf der Insel mögen Tahitis Ursprünglichkeit mehr und mehr verwässern: traumhaft schön bleibt Tahiti trotz alledem. Tahiti ist das Zentrum der – zu Ehren der Britischen Geographischen Gesellschaft, die Cooks Reisen ermöglicht hat, so genannten „Gesellschafts-Inseln.“ Ein Crescendo von tropischer Vegetation und polynesischer Liebesswürdigkeit. Seit den



Tagen der europäischen Entdecker Tahitis haben die „vahinen“, die polynesischen Frauen und Mädchen stets ihre Ehre dreingesetzt, von einem „popaa“ (einem Weißen) ein Kind zu bekommen. Die Seeleute der Schiffe von Wallis, Bougainville, Cook oder die des berühmten Meutererschiffes BOUNTY müssen von diesem Empfang gleichermaßen fasziniert gewesen sein. Der „popaa“ war König, ihm zu Ehren wurde eine „tamure“ oder eine „hiva“ getanzt, die für

den umworbenen Weißen niemals unverbindlich war. Polynesiens Frauen sehen es als widernatürlich an, mit Männern, die ihren Gefallen erregen, nicht intim zu werden. Eine Ablehnung des Werbens ist ihnen unbegreiflich. Man sagt, daß Papeete auf Tahiti der einzige Hafen der Welt sei, wo vom Moses bis zum Kapitän garantiert die ganze Besatzung „an Land schießt“. Ich glaube diese Legende, bezogen auf die heutige Zeit, nicht unbedingt. Es ist zwar nicht so

schlimm, wie auf Hawaii, aber vieles, was geboten wird, ist nur noch Touristenrummel. Wer die Avenue „Bir Hacheim“ von Tahiti durchstreift oder gar in der weltberühmt gewordenen Tanzkneipe „Quinns“ seine Studien macht, bekommt einen faden Geschmack auf die Zunge. Hier bietet sich eine Reeperbahn des Südpazifik, ein korrumpiertes, wenig charmantes Stück Hafenstadt. Draußen in den Dörfern aber, vor allem auf den vom Tourismus noch unberührten Nachbarinseln, sieht es wesentlich anders aus. Immerhin kamen wir im Garten eines zauberhaft gelegenen Hotels am Strand von Tahiti erstmalig mit einer „himaa“ in Berührung – mit einem Erdofen, in dem stundenlang unser Festessen gar gekocht wurde. Ein ganzes Schwein war zusammen mit Bananen, Mangofrüchten, Tarowurzeln und anderen Beigaben in Palmenblätter eingeschlagen und vergraben worden. Die glühenden Holzstämmchen des Erdofens schmelzen alles mundfertig – und mit lautem Palaver gruben die Polynesier von Tahiti schließlich das gar gewordene Schwein wieder aus der Erde, um es mit frischer Kokosmilch zu servieren. Noch vor gar nicht langer Zeit gab es hier andere Zubereitungen solcher Art. Der Kannibalismus ist in Polynesien noch nicht so sehr lange Vergangenheit.

Im nächsten Heft mehr über Kultur und Geschichte dieses Südseevolkes.



