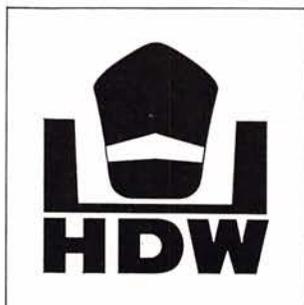


2/74



HOWALDTSWERKE - DEUTSCHE WERFT

AKTIENGESELLSCHAFT HAMBURG UND KIEL



WERKZEITUNG 2 · 1974

AUS DEM INHALT

	Seite
Taufe und Ablieferung des Supertankers „Minerva“	1- 3
Kühlschiff „Blumenthal“ abgeliefert	4- 5
Deutsche Schiffbauindustrie geht mit vorsichtigem Optimismus in die nächsten Jahre	6- 7
Abschied von Dr. Manfred Lennings – Dr. Norbert Henke neuer Werftchef	8- 9
Stapellauf einer Cargo-Barge in Kiel	10
Zum Stand der Dockerweiterung im Werk Gaarden, Mitte Mai 1974	11-13
kleine chronik der weltseehfahrt . . .	14-15
Die letzte Reise der Hamburger Viermastbark „Kurt“ unter deutscher Flagge (1914)	16-21
Tankerbau in Kiel und Hamburg	22-27
Die steinernen Schiffe von Amrum	28-32
„Tag der offenen Tür“	32-37
Maler sehen die HDW – Bilder von der Küste	38-41
Bücher in Luv und Lee	42-46
Alarmübung – Feuer in der Tischlerei	47
investitionen . . . investitionen . . . investitionen . . .	48

Titelbild

Propellermontage
Schiff Bau-Nr. 60
Foto H. Rothaug

Rückseite

Reparaturschiffe in Hamburg (Reiherstieg) und Kiel (Dietrichsdorf).

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 Kleffel,
Telefon 2 00 01, Apparat 620
Durchwahl 200 06 20

Druck:
we-druck Karl Heinz Wedekind, Hamburg

Die Werkzeitung erscheint vierteljährlich und wird kostenlos an alle Betriebsangehörigen versandt

Auflage: 25 600

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



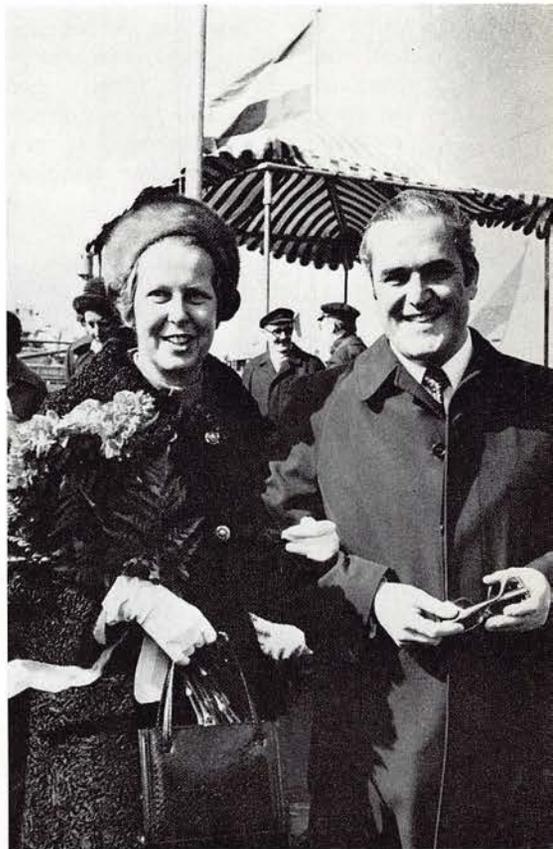
Taufe und Ablieferung des Supertankers „MINERVA“

Am 5. April wurde in Kiel der Turbinentanker „MINERVA“ (Bau-Nr. 59) getauft und im Anschluß an die Taufe den Eigentümern übergeben. Mit einer Tragfähigkeit von 240 600 t ist die „MINERVA“ bis jetzt noch eines der größten Schiffe, die auf der HDW gebaut wurden. Sieben Schiffe dieser Größenordnung wurden in den letzten Jahren bei uns gebaut. Neun weitere Schiffe dieses Typs gehören noch zum gegenwärtigen Auftragsbestand unserer Werft, eingeschlossen Bau-Nr. 60. Dieses Schiff wird in Kürze abgeliefert werden. Auftraggeber ist, wie der des Schiffes, über das wir hier berichteten, die Hamburger UK Tankschiff Reederei GmbH, eine 100 %ige Tochtergesellschaft der Union Rheinische Braunkohlen Kraftstoff Aktiengesellschaft, die in Wesseling eine Raffinerie mit einer Durchsatzkapazität von 6 Mio t Rohöl betreibt. Vertragsreeder ist die Hamburger Reeder- und Schiffsmaklerfirma Phs. van Ommeren. Getauft wurde das Schiff von Frau Margot Gärtner, der Gattin des Vorstandsmitgliedes der Rheinischen Braunkohlenwerke AG, Köln, Dr. Ing. Erwin Gärtner.

Das Schiff hat folgende Hauptabmessungen und sonstige wichtige technische Daten:

Länge über alles	326,00 m
Länge zw. d. Loten	310,00 m
Breite a. Spanten	49,00 m
Seitenhöhe	26,85 m
Tiefgang (Sommerfreibord)	20,65 m
Tragfähigkeit	240 600 t (à 1000 kg)
Vermessung:	120 776 BRT
	94 468 NRT
Ladetankinhalt	
(100 % gefüllt)	287,447 m ³
Reiner Wasserballastinhalt	
(gesamt)	33.948 m ³
Maschinenleistung	
(max.)	32.000 SHP (metr.)
Geschwindigkeit	
(Probefahrt) bei	
Tiefgang 20,65 m	15,7 kn
Klassifikation:	
	GL + 100 A 4 „Tankschiff“
	+ MC AUT „(16/24)“ INERT

Im übrigen entsprechen Bauart und technische Ausrüstung dem modernsten Stand. Das Schiff kann mit Fernsteuerung auch von der Brücke aus — 16 Stunden wachfrei — gefahren werden. Die Besatzung wohnt achtern in Einzel-





kammern im quergestellten Deckshaus. Eine Inertgasanlage pumpt gewaschene Kesselabgase auf die Ladung, um die Explosionsgefahr auf ein Minimum zu reduzieren.

In seiner Taufrede brachte Dr. Lennings auch aktuelle wirtschaftspolitische Probleme zur Sprache. Dr. Lennings sagte u. a.:

„In dem Zeitraum zwischen Kiellegung und Fertigstellung unseres Neubaus No. 59, also zwischen dem 27. August vergangenen Jahres und dem heutigen Tage sind in der Welt bemerkenswerte Veränderungen eingetreten.

Hohe Mineralölpreiserhöhungen haben internationale Zahlungsströme umgelenkt. Die ölzeugenden Länder verzeichnen ungewöhnlich hohe Deviseneinnahmen, während sich die Zahlungsbilanzen vieler Industriestaaten stark negativ entwickelt haben.

Wir, in der Bundesrepublik Deutschland, haben zwar auch unter hohen Energiekosten zu leiden, konnten aber von der Zahlungsbilanz her mit diesen Problemen viel besser fertig werden als die Mehrzahl unserer Handelspartner.

Die hohen Exporte der deutschen Industrie haben uns in diese günstige Situation gebracht.

Wir hoffen, daß die von vielen Theoretikern des Wirtschaftsgeschehens verteilten Exportüberschüsse jetzt auf breiter Ebene in anderem Licht gesehen werden.

Ich bin davon überzeugt, daß die deutsche Industrie im allgemeinen und der Schiffbau im besonderen auch in der Zukunft nur mit hohen Exportquoten wachsen können.

Der weitere Erfolg wird uns daher nicht in den Schoß fallen und kann nur durch zielstrebiges Handeln gesichert werden. Wenn wir uns im Hinblick auf Preise und auf unternehmerische Flexibilität von unserer ausländischen Konkurrenz entfernen, werden wir selbst den Kreis unserer Kunden drastisch verringern.

Der Motor aller gemeinsamen Anstrengungen muß daher die Vernunft sein mit der wir zusammenarbeiten, um das Erreichte zu sichern und auszubauen. Dabei müssen wir davon ausgehen, daß das tatsächliche Wirtschaftswachstum in der Zukunft geringer sein wird als in den hinter uns liegenden Jahren.

Ich möchte es konkret sagen am Rande unserer Lohnrunde und mitten in der Diskussion um Mitbestimmung und Vermögensbildung:

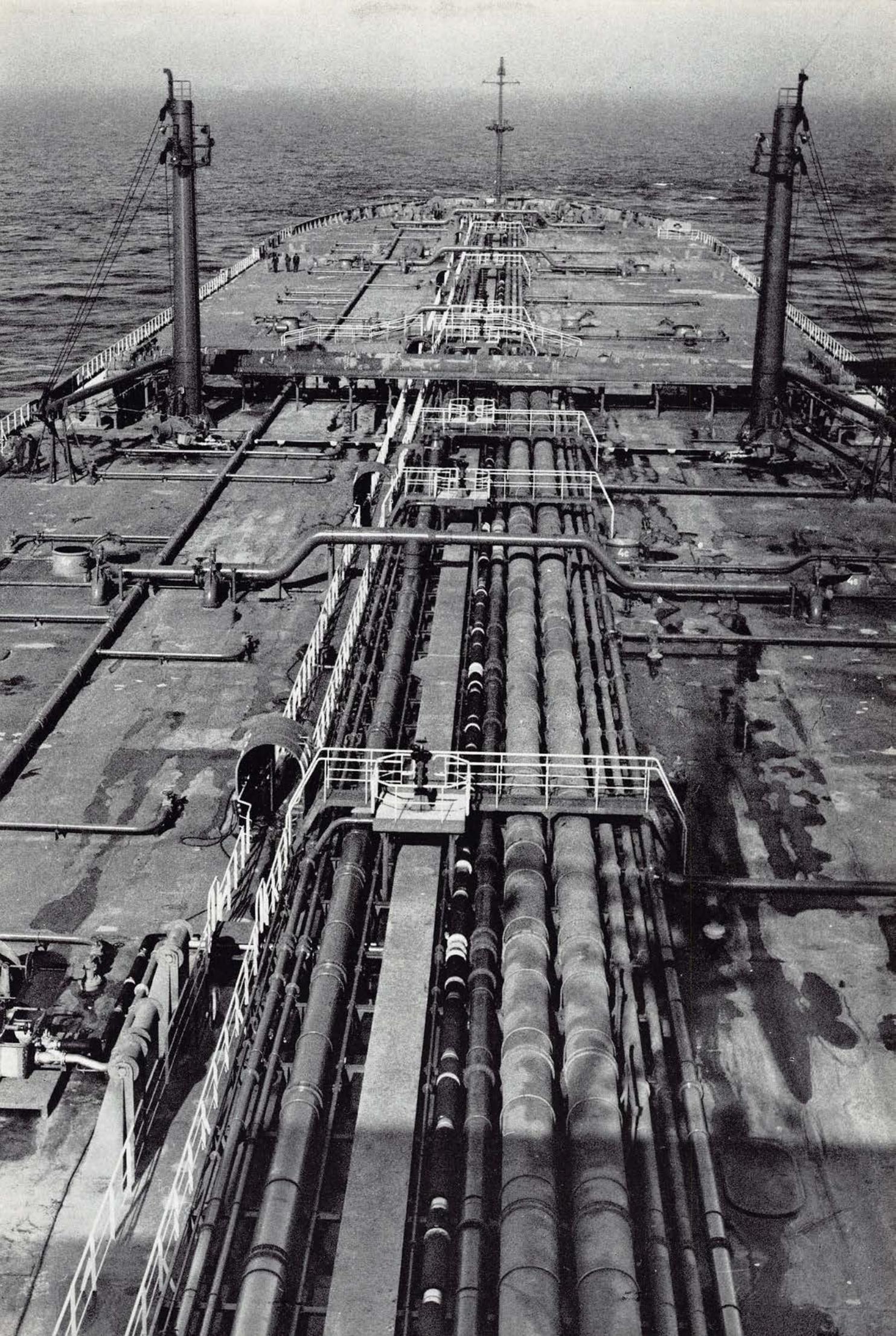
Wir werden in wenigen Jahren ausschließlich daran gemessen werden, ob Gesetzgeber, Arbeitgeber und Arbeitnehmer die anstehenden Probleme mit Vernunft und Augenmaß oder mit Ideologie und Dogma angefaßt haben. Ich wünsche mir in diesem Zusammenhang, daß weniger Positionen der Macht als vielmehr die Suche nach Funktionstüchtigkeit die Überlegungen bestimmen mögen. Jede Reform wird letztlich nach ihren meßbaren Ergebnissen und nicht nach ihren ideal theoretischen Wunschvorstellungen beurteilt werden. Dazu gehört auch, daß wir langfristig denken müssen und bei allen Überlegungen über eine Verteilung des Bruttosozialprodukts dem technischen Fortschritt und der Investitionsfähigkeit eine hohe Rangstufe zumessen. Sinngemäß gilt das auch für unbürokratische unternehmerische Gestaltungsfreiheit.“

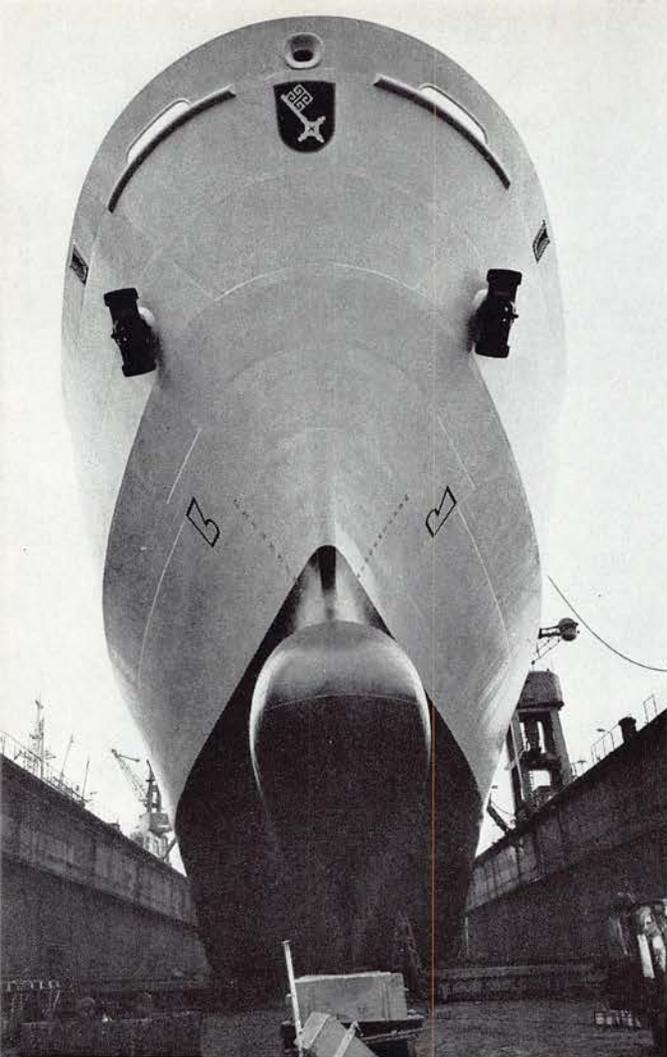
Dann zu unserem Neubau zurückkehrend, sagte Dr. Lennings:

„Die Fertigung erfolgte weitgehend im Winter, wenn auch dieses Jahr in einem milden Winter. Ich darf mich bei allen Mitarbeitern der HDW herzlich bedanken für bewährte Qualitätsarbeit und hohe Termintreue. Ich bin davon überzeugt, daß diese Faktoren entscheidend sind für das Verhältnis zwischen Werft und Kunden, und somit auch für unsere Zukunft.“

Unser besonderer Dank gilt auch denjenigen, die außerhalb des Unternehmens zum Bau des Schiffes beigetragen haben. Der Reederei gelten unsere besten Wünsche.“







Kühlschiff „Blumenthal“ abgeliefert

Im letzten Heft berichteten wir über den Stapellauf der „Blumenthal“, des ersten Neubaus auf dem Werk Roß seit einer mehrjährigen Pause. Auch auf die Abmessungen und technischen Besonderheiten dieses Schiffes sind wir dort eingegangen. Die Ablieferung erfolgte dann kurz vor Erscheinen des Heftes, am 28. März.

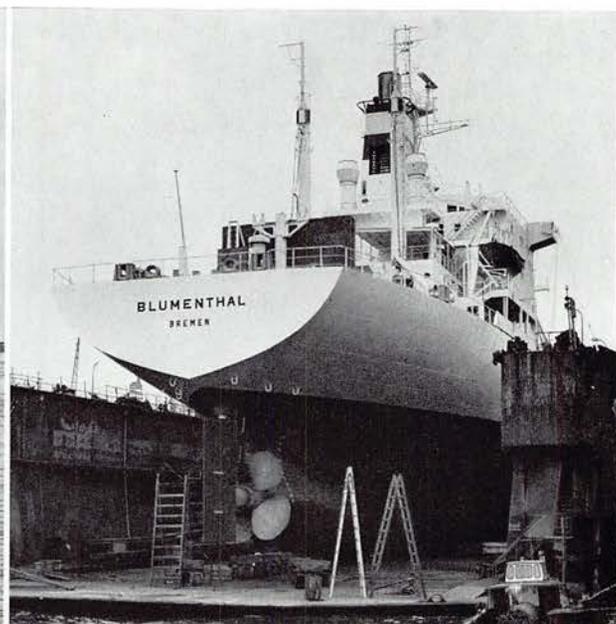
Wir hatten schon erwähnt, daß es sich bei der „Blumenthal“ um eines der schnellsten, wenn nicht das schnellste Kühlschiff überhaupt handelt (23 Kno-

ten). Wir bringen deshalb diese wohl insbesondere jeden Schiffbauer interessierenden Bilder, auf denen die charakteristischen Linien eines modernen schnellen Schiffes dieser Größenordnung zu erkennen sind. Zugleich sagt das Wellenbild der Probefahrtaufnahme einiges aus, und zwar, daß optimale Widerstandsbedingungen an einen bestimmten Tiefgang des Schiffes gebunden sind und nicht für Trimm und Tiefgang während der Probefahrt zu treffen. Sicher ist bei jener Aufnahme aber auch noch eine Überlagerung von

Wellen im Spiel, sonst dürfte wohl höchstens der Fotograf glücklich sein über dieses Bild.

Beeindruckend sind die Aufnahmen von den Ladekühlräumen. Minus 30° C in allen Räumen selbst bei tropischer Außentemperatur glaubt man dem Schiff ohne weiteres.

Das der Union Partenreedereien Bremen (Korr.-Reed. Scipio & Co., Bremen) gehörende Schiff trat seine Jungfernfahrt nach Mittelamerika noch am Abend des Ablieferungstages an.



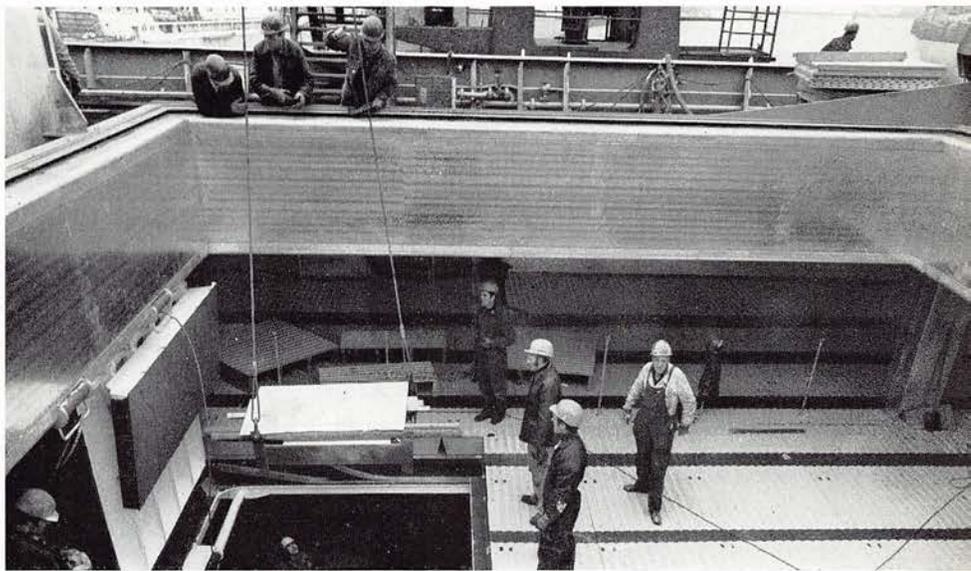


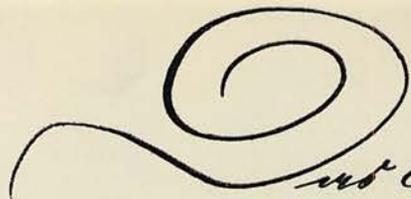
Die „Blumenthal“ auf Probefahrt

Schiffsübergabe



Blick in die Ladekühlräume



 Das Geschäft hat sich im vorigen Jahre noch weiter ausgedehnt. So fasten alljährlich im Oktober und die manigen Klüftung, welche im den Markt kommen werden trotz vorläufiger und der Preis schnell anzuheben. Wir haben uns von diesen Sachverhältnissen, beizugehen Geschäftliche Verbindungen sind mit uns gegenseitig können befreit, wenn es sich darum handelt für unsere Kunden von Oktober bis Ende März zu schaffen und den Betrieb, wenn nicht innerhalb befristeter Zeiträume möglichst zu erhalten. Ein zeitweiliges vollständiges Stillstand unserer Werkstätten, die jedoch im Augenblick nicht imbedeutend ist, kann für uns nicht auf unsere langjährigen Kunden, so wie uns nicht auf unsere langjährigen Kunden nicht im Augenblick kommen. Wir müssen zur Oktober unsere von Reparaturarbeiten, welche immer nicht imbedeutendigen Teil unserer gesamten Kapazität repräsentieren jeder Zeit gewährt zu lassen.

Die Zahl unserer Kunden hat sich auf 550 vermehrt.

Das für eigene Rechnung vertriebene Produkt Nummer 359 ist verkauft; das durch soziale Preis durch unsere Gesamt-Produktion nicht und wir haben uns diesen Umständen vollständig überlassen und unsere gemeinsamen Verluste für eigene Rechnung wieder anzusetzen.

Unser langjähriger Kaufmanns-Verpflichtung liefert uns den entsprechenden Kundenerfolg und die entsprechenden Kundenerfolg, wenn es sich um den entsprechenden Kundenerfolg handelt, welches

jedoch

Deutsche Schiffbauindustrie

geht mit vorsichtigem Optimismus in die nächsten Jahre

Der Text der gegenüberliegenden Seite kommt einem irgendwie vertraut vor. Die Älteren von uns haben den Grundtenor dieses Wortlautes gewiß deutlich im Ohr, wenn auch die Schwierigkeiten im einzelnen jeweils etwas anders gelagert sein mochten. Nun, kein Wunder. Der Text entstammt einem Jahresbericht der alten „Reiherstieg Schiffswerfte & Maschinenfabrik“ aus dem Jahre 1886. Doch wenn dieser Bericht trotz seines Alters eine Art zeitloser Aktualität besitzt, dann muß er wohl etwas Typisches verraten, was mit dem Schiffbaugewerbe nun mal verbunden ist und das als gewohntes Klagegedicht abzutun ebenso verfehlt wäre, wie wenn man etwa daraus einen permanenten Pessimismus ableiten wollte. Viel eher sollte sich wohl der Schluß ziehen lassen, daß es immer wieder einen Aufschwung gibt, wenn man nur durchhält.

Daß die deutsche Schiffbauindustrie sich gegenwärtig erfreulicherweise in einer ansteigenden Phase befindet, war das Fazit des Deutschen Schiffbautages 1974, der am 3. Mai in Hamburg stattfand. Die Auftragsbestände sind höher als üblich, die wirtschaftlichen Ergebnisse befriedigend, die Arbeitsplätze sicher.

Dr. Norbert Henke, jetzt Vorstandsvorsitzender der HDW und stellvertretender Vorsitzender des Verbandes Deutscher Schiffbauindustrie, gab am 3. Mai einen umfassenden Bericht zur Lage, in welchem er einerseits insbesondere auf die Eigeninitiative der Werften einging, andererseits aber auch hervorhob, was die Werften aus eigener Anstrengung nicht bewältigen können. Wörtlich sagte Dr. Henke:

„Wir anerkennen und unterstützen auch die Bestrebungen, die auf den Abbau direkter und indirekter Subventionen in anderen Ländern abzielen. Aber es kann uns niemand verübeln, wenn wir gerade in diesem Punkt höchst skeptisch sind. Wissen wir doch, daß solche Bemühungen seit geraumer Zeit angestellt werden, und daß immer wieder Rückschläge hingenommen werden mußten. Das ist eine betrübliche Feststellung. Deshalb sollte ich auch nicht verschweigen, daß in unseren Reihen nicht wenig Stimmen der Meinung sind, daß verstärkte Bemühungen im Rahmen der EWG und der OECD zwar unter-

nommen werden sollten, daß der Wert, der in solchen Deklarationen liegt, jedoch nicht allzu hoch veranschlagt werden dürfte.

Wir müssen heute feststellen, daß wir etwa wieder dort angelangt sind, wo wir uns vor der Werftenquete befunden haben. Wir haben lange Zeit diskutiert, und ich gestehe offen, daß viele über das Ergebnis jahrelanger Anstrengungen tief enttäuscht sind. Der Verband hat die Bundesregierung gebeten, ihre ablehnende Haltung gegenüber den Empfehlungen der Werftenquete, den befürwortenden Stellungnahmen der Küstenländer und der IGM zu überprüfen.

Wir haben dabei zum wiederholten Male herausgestellt, uns zum freien Wettbewerb zu bekennen, und daß wir lediglich subsidiär, z. B. in Krisenzeiten, eine Realisierung unserer Forderungen im Rahmen eines Schiffbaukonzeptes wünschen.

Das ist kein Rufen nach dem Staate, das ist genau das, wozu Minister Schmidt auf dem vorjährigen Schiffbautag aufgerufen hatte:

„Eine Rationalisierung unserer Anforderungen an den Staat.“

Das Resumé am Schluß des Vortrags kennzeichnet die gegenwärtige Lage, die klar zu erkennen für uns alle wichtig ist:

„Eine Analyse der gegenwärtigen Situation dieses Industriezweiges stellt erneut klar, daß der deutsche Schiffbau einen hohen Leistungsstandard aufweist und in einem freien Wettbewerb gute Chancen für ein erfolgrei-

ches Bestehen besitzt. Die Eigeninitiative der Werften und die konsequente Nutzung der Möglichkeiten des Marktes haben beim Seeschiffbau zu einem hohen Auftragsbestand geführt, der Vollbeschäftigung und Sicherheit der Arbeitsplätze gewährleistet.

Die gegenwärtige Ertragslage ist durchweg befriedigend.

Strukturverbessernde und der Rationalisierung dienende Investitionen sind in einem bedeutenden Umfang in Angriff genommen bzw. beschlossen worden. Der deutsche Binnenschiffbau hat mit akuten Schwierigkeiten zu kämpfen. Die Auftragsbestände sichern nicht die Beschäftigung der vorhandenen Kapazitäten.

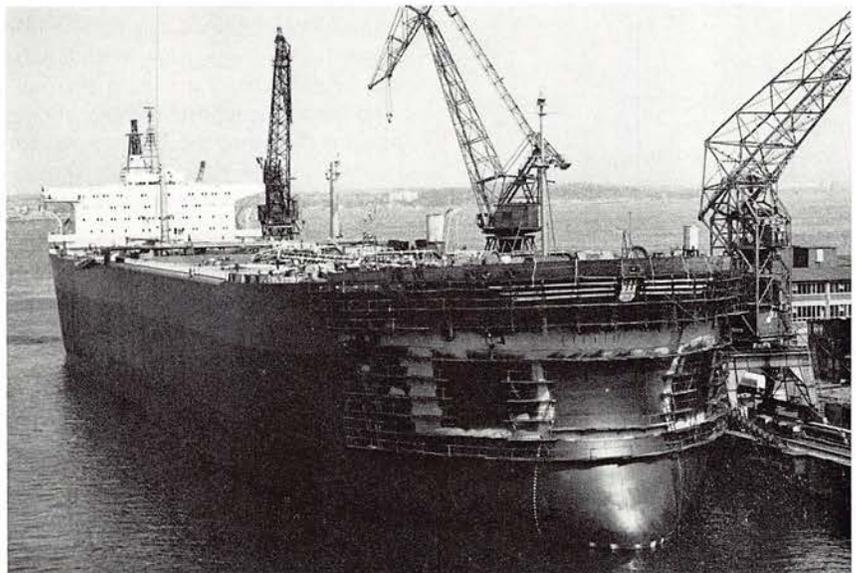
Die Ertragslage ist nicht befriedigend und wird insbesondere durch Dumpingpreise negativ beeinflusst.

Die jahrelangen Bemühungen, eine langfristig angelegte deutsche Schiffbaupolitik zu erreichen, haben einen vorläufigen Abschluß gefunden.

Die Auftragsfinanzierung wurde zwar fortgesetzt, darüber hinaus sind wesentliche Fortschritte jedoch nicht festzustellen.

Auch innerhalb der EWG konnten gleiche Wettbewerbsvoraussetzungen noch nicht erreicht werden. Die Bundesregierung wird deshalb auch in der Zukunft mit der Forderung des deutschen Schiffbaus, freien Wettbewerb und Chancengleichheit zu begünstigen, konfrontiert werden.

Die deutsche Schiffbauindustrie geht trotzdem mit vorsichtigem Optimismus in die nächsten Jahre.“



Abschied von Dr. Manfred Lennings — Dr. Norbert Henke jetzt neuer Chef der HDW

Am 1. Juli 1974 übernimmt der stellvertretende Vorstandsvorsitzende Dr. Norbert Henke den Vorsitz des Vorstandes der HDW. Der bisherige Vorstandsvorsitzende Dr. Manfred Lennings scheidet am 30. Juni 1974 auf eigenen Wunsch aus, um zu Anfang des nächsten Jahres die Nachfolge des Vorstandsvorsitzenden der Gutehoffnungshütte Aktienverein (GHH) Dr. Dietrich Wilhelm von Menges anzutreten.

Mit dem Ausscheiden von Dr. Lennings trennen sich die beruflichen Wege zweier Männer, die nicht erst zusammenzuarbeiten begannen, als der gebürtige Oberhausener im Oktober 1970 den langjährigen Vorstandsvorsitzenden der KHW und HDW, Adolf Westphal, ab-



Dr. Manfred Lennings

löste, und Dr. Henke von Dr. Voltz, dem vormaligen langjährigen Vorstandsvorsitzenden der DW, das Amt des Stellvertretenden Vorsitzenden übernahm. Der mit damals 36 Jahren jüngste Chef einer deutschen Werft und sein 45jähriger Stellvertreter im Vorstand hatten schon Mitte der sechziger Jahre bei einem äußerst schwierigen Werftgeschäft zusammengearbeitet. Handelten doch Dr. Lennings für den GHH-Konzern und Dr. Henke für den Salzgitterkonzern die komplizierten Unternehmensverträge zwischen den drei Ende



Dr. Norbert Henke

1967 fusionierenden Altgesellschaften und der als Betriebsführungsgesellschaft fungierenden HDW aus. Der Schiffbau war dem 1964 zum Dr.-Ing. promovierten, seit 1967 als Direktor der Hauptabteilung Planung und Investitionen in Oberhausen tätigen Techniker also nichts Neues. Und wenn sein Name auch damals schon zuweilen genannt wurde, wenn von der Nachfolge für Dr. von Menges gesprochen wurde, bekannte sich Dr. Lennings nach seinem Eintritt in den Vorstand der HDW eindeutig und überzeugend als HDW-Mann.

Die HDW hatte sich im Jahre 1969 mit einer Ablieferung von 1,2 Mio tdw und einem Auftragsbestand von 1,9 Mio tdw an die Spitze des europäischen Schiffbaus gesetzt. Dennoch hatten sich aufgrund währungspolitischer Maßnahmen und unvorhergesehener explosiver Kostensteigerungen Verluste nicht vermeiden lassen. Und es fehlte an Anschlußaufträgen.

Zum anderen gab es damals noch eine Vielzahl organisatorischer und personeller Probleme zu lösen, wie sie die erforderlichen Strukturveränderungen des Unternehmens nach dem Zusammenschluß der drei Werften mit sich brachten.

„Das Unternehmensziel“, sagte Dr. Lennings am 28. Oktober 1970 vor leitenden Angestellten, kann in der jetzigen Phase des Unternehmens nicht lauten, möglichst viele technisch interessante Schiffe zu bauen, sondern es muß heißen, mit Schiffbau, Nebenfertigungen und verwandten Bereichen möglichst schnell in schwarze Zahlen zu kommen“.

Dreieinhalb Jahre später war es soweit. Auf der Bilanzpressekonferenz am 7. Februar 1974 konnten Dr. Lennings und Dr. Henke bekanntgeben, daß die HDW in dem neun Monate umfassenden Rumpfgeschäftsjahr 1973 einen Gewinn von mehr als 30 Mio DM erwirtschaftet hätte. In diesen dreieinhalb Jahren aber war Entscheidendes geschehen. Die Werftenquote hatte weitere Konzentration im Schiffbau empfohlen. Die GHH hatte sich nach langwierigen Verhandlungen aus dem Schiffbau zurückgezogen und damit den Weg für eine Neuordnung der Besitzverhältnisse der HDW freigegeben. Der Übernahme der DW-Anteile an der HDW durch den Salzgitterkonzern folgte die Beteiligung des Landes Schleswig-Holstein mit 25,1 Prozent bei gleichzeitiger Erhöhung des Grundkapitals auf 100 Mio DM. Der Aufgabe des Schiffbauplatzes Finkenwerder folgte der Beschluß des Aufsichtsrates, im Rahmen der Investitionen von 366 Mio DM in Hamburg eine neue Schiffbauhalle zu bauen und in Kiel das Dock 8 für den Bau von 700 000-tdw-Schiffen zu erweitern.

Das alles ging nicht ohne erhebliche Beunruhigung der Belegschaft, vor allem der Hamburger Werke, ab. Dr. Lennings indessen scheute sich nicht, die Belegschaft jederzeit in aller Offenheit umfassend zu informieren und sich auch unbequemen Fragen und Angriffen zu stellen.

In der Öffentlichkeit traten Dr. Lennings und Dr. Henke im allgemeinen als „Gespann“ auf, vertraten der Techniker und der Jurist das Unternehmen gemeinsam, standen bei Pressekonferenzen aus verschiedensten Anlässen beide den oft genug kritisch sich äußernden und bohrend fragenden Journalisten Rede und Antwort.

Die Auftragsbücher der Werft sind voll, wichtige Investitionsvorhaben im Bau, die Arbeitsplätze für lange Zeit sicher. Dr. Henke, seit mehr als zwei Jahrzehnten im Schiffbau tätig, hat in letzter Zeit wiederholt festgestellt, daß die HDW trotz der internationalen Wettbewerbsverzerrungen und Währungsunsicherheiten, trotz der Unwägbarkeiten in den Bereichen der Energiepolitik allen Grund habe, der Zukunft voller Zuversicht entgegenzusehen. Er wird, nunmehr an der Spitze des Vorstandes, das harte Werftgeschäft, unterstützt von allen Vorstandsmitgliedern, mit Optimismus und, wie gewiß alle Mitarbeiter hoffen, glücklich, das heißt erfolgreich fortsetzen.

Otto Böhm

25 Jahre Betriebsratsmitglied

Wenn seit etwa einem halben Jahr davon gesprochen werden kann, daß die Arbeitsplätze bei der HDW für lange Zeit gesichert sind, sollte nicht vergessen werden, daß die Betriebsräte unseres Unternehmens einen nicht geringen Anteil daran haben.

Die von den Betriebsräten der drei 1967 zur HDW zusammengeschlossenen Werften praktizierte Zusammenarbeit mit dem Vorstand diente vor allem der Wahrnehmung der in den Jahren der Verschmelzung besonders vielfältigen Interessen der nur langsam zusammenwachsenden Belegschaft. Die Betriebsvereinbarungen über einmalige soziale Leistungen der Werft, über den Sozialplan von 1971 und die betriebliche Altersversorgung (BAV) sowie die erst kürzlich abgeschlossenen Betriebsvereinbarungen über die betrieblichen Sonderzahlungen sind beredete Zeugnisse dieser äußerst zielstrebigsten Zusammenarbeit. Sie galt zum andern dem gemeinsamen, ständigen Bemühen, durch die Schaffung moderner Arbeitsplätze bei gleichzeitiger Verbesserung der Arbeitsabläufe zu befriedigenden wirtschaftlichen Ergebnissen zu kommen, um auf dem Weltmarkt konkurrenzfähig zu bleiben. Darüberhinaus aber trugen die von der Belegschaft als Arbeitnehmervertreter in den Aufsichtsrat gewählten Betriebsratsmitglieder auch in diesem Gremium dazu bei, die Arbeitsplätze in Hamburg und Kiel sicher zu machen.

Einer von ihnen, einer der erfahrensten Arbeitnehmervertreter der Werft, ist Otto Böhm, der Gesamtbetriebsratsvorsitzende der HDW. Er konnte am 19. April dieses Jahres auf eine 25-

jährige Tätigkeit im Betriebsrat zurückblicken.

Nach den bedeutendsten Ereignissen seiner langen Betriebsratszugehörigkeit gefragt, erinnert sich der am 13. Januar 1921 geborene Holsteiner, der bei den Howaldtswerken in Kiel von 1936 bis 1939 das Dreherhandwerk erlernte, der Anfänge der gewerkschaftlichen Arbeit nach dem Kriege, des Wiederbeginns im Schiffsneubau und der Einführung des Betriebsverfassungsgesetzes von 1952. Der lange Kampf der schleswig-holsteinischen Betriebsräte in den Tarifkommissionen um die inzwischen erfolgte Angleichung der Tariflöhne in Schleswig-Holstein an die Hamburger Löhne und die Abschaffung der „Akordschere“ durch die Einführung einer Programmlohnung, wie sie in einigen Bereichen des Kieler Werkes bereits seit Jahren üblich ist, gehören

ebenso zu den bedeutsamen Erinnerungen Otto Böhms, wie das Aufgehen der Kieler Howaldtswerke, deren Betriebsratsvorsitzender er seit 1962 war, in der Großwerft HDW.

Otto Böhm ist ein auf vielen Gebieten des modernen Arbeitslebens beschlagener, oft schwieriger, aber stets aufrichtiger Gesprächs- und Verhandlungspartner. Bei Diskussionen erweist er sich als höchst eigenwillige Persönlichkeit, die ihren Standpunkt mit Beharrlichkeit zu vertreten weiß. Und immer wieder beeindruckt die Zivilcourage, mit der er sich – wie z. B. im Gespräch mit dem schleswig-holsteinischen Ministerpräsidenten, Dr. Gerhard Stoltenberg, vor etwa fünfhundert Mitarbeitern der Werft unmittelbar vor der Beteiligung des Landes an der HDW – für die von ihm vertretenen Belange der gesamten Belegschaft einsetzt.



Der Gesamtbetriebsratsvorsitzende der HDW Otto Böhm und der Aufsichtsratsvorsitzende der HDW, der Salzgitterkonzernchef Hans Birnbaum, im Frühjahr 1971 im Gespräch nach einem Werfttrudgang im Werk Gaarden.

Aufträge für die Offshore-Division

Die Offshore-Division (Stahlwasserbauabteilung) der HDW hat vor kurzem neue Aufträge abgeschlossen. Es handelt sich um Teile einer Produktionsplattform für das BP Forties Field, eines der großen Ölfelder in der Nordsee. Auftraggeber ist die Firma BROWN & ROOT, (UK) Ltd., London.

HDW baut:

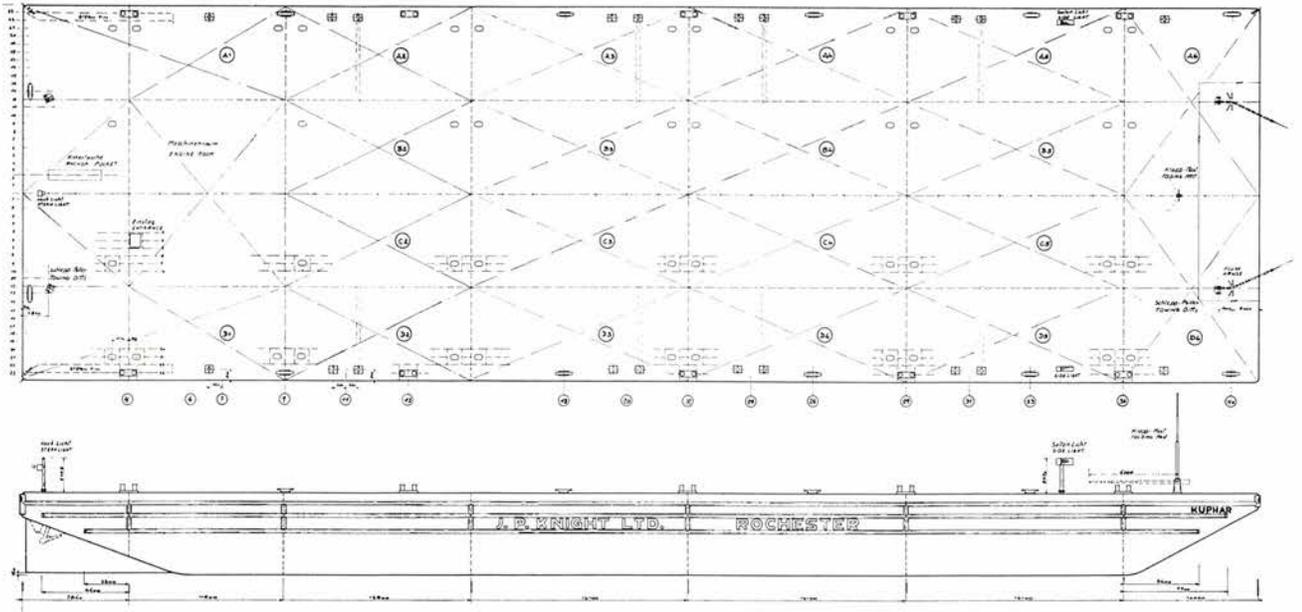
4 sogenannte „lower jacket legs“ (Teile der Unterkonstruktion der Plattform) mit dazugehörigen „nodes“ (besonders hochwertige Bauteile für die Verbindungsstellen im Bauwerk).

Insgesamt umfassen diese Aufträge rund 4000 t Stahlkonstruktion mit einem größten Stückgewicht von rund 900 t. Außerdem sind in diese Bauteile Rohrleitungssysteme einzubauen.

Die Aufträge sind bis etwa Ende dieses Jahres abzuwickeln; die Fertigung ist im Werk Roß angelaufen. Die Vormontage findet in der Halle 6 und die Endmontage im Schwimmdock 12 statt.

Das Werk Kiel-Süd hat einige Zulieferungen übernommen.

Die HDW wird auch in Zukunft die Fertigung von Offshore-Komponenten beibehalten.



Stapellauf einer Cargo-Barge in Kiel

Am 8. Mai wurde im Werk Kiel-Dietrichsdorf der HDW eine für die eng-

lische Schlepp-Reederei J. P. Knight Ltd., Rochester, gebaute Deck Cargo

Barge getauft und zu Wasser gebracht. Mrs. De Lores Jenkins, die Gattin eines Direktors der Firma Messrs. Brown & Root, taufte die Barge auf den Namen "KUPHAR".

Das antriebslose Fahrzeug hat die Hauptabmessungen:

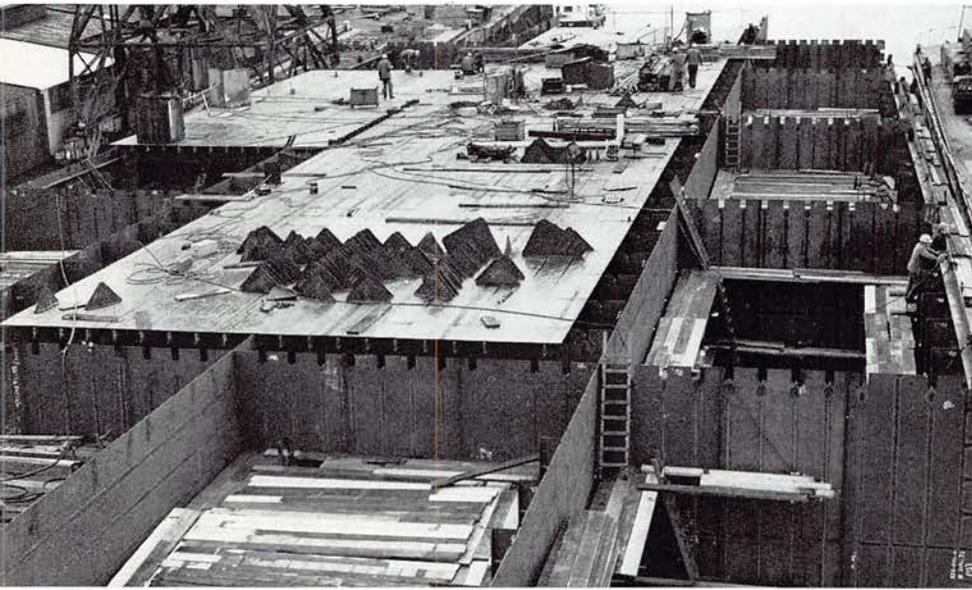
Länge	300' = 91,44 m
Konstruktionstiefgang	16' = 4,87 m
Breite	90' = 27,43 m
Seitenhöhe	20' = 6,10 m
Tragfähigkeit	8 600 t
Klasse	LR + 100 A 1

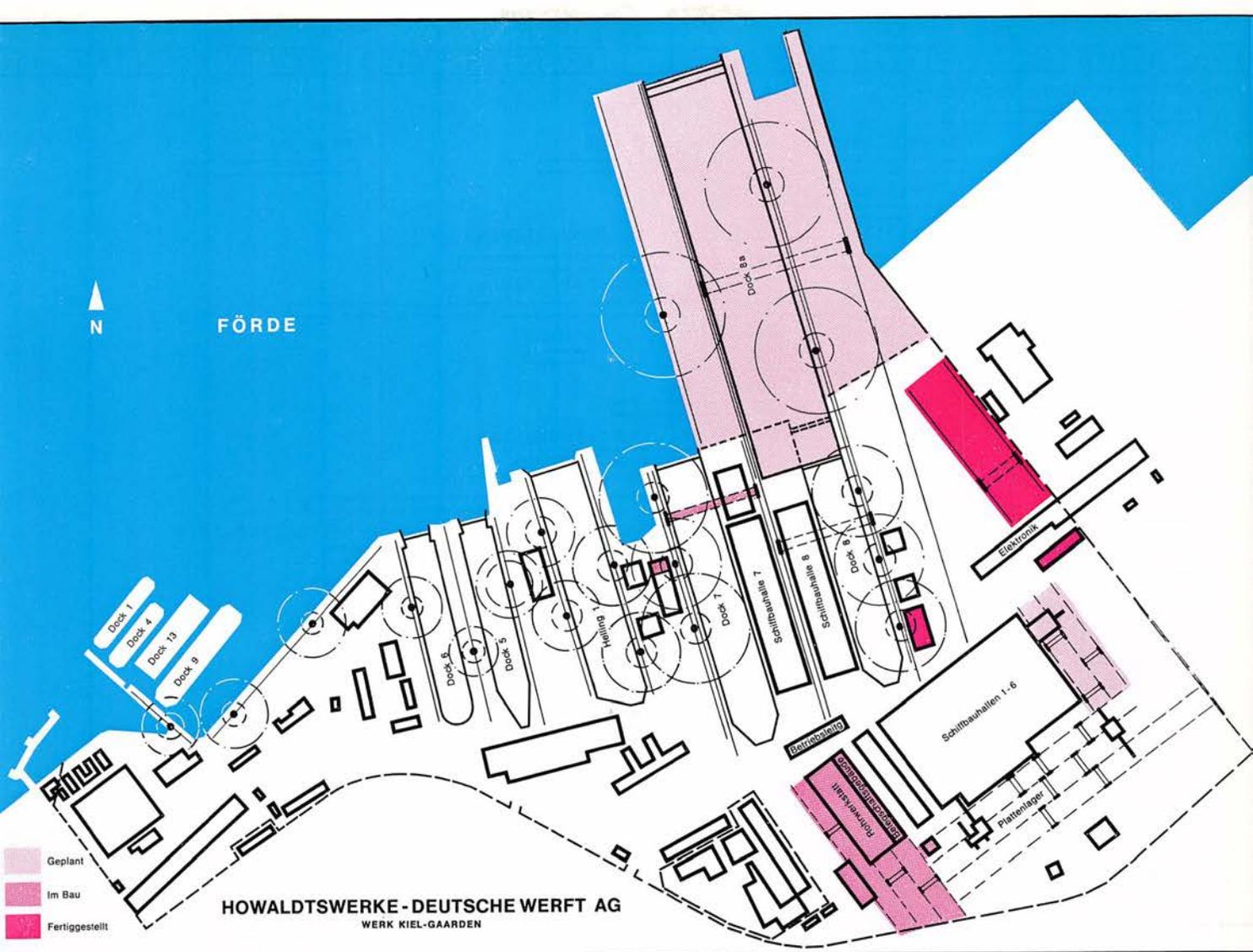
Die Deck Cargo Barge ist für den Transport von Bauteilen für die Erdölsuche und -förderung in der Nordsee bestimmt.

Die Ablieferung erfolgte am 11. Mai.

Während des Baues ist die „Zellen“-Struktur des Seeleichters gut zu erkennen.

Mrs. De Lores Jenkins hilft beim Stapellauf ein bißchen nach.



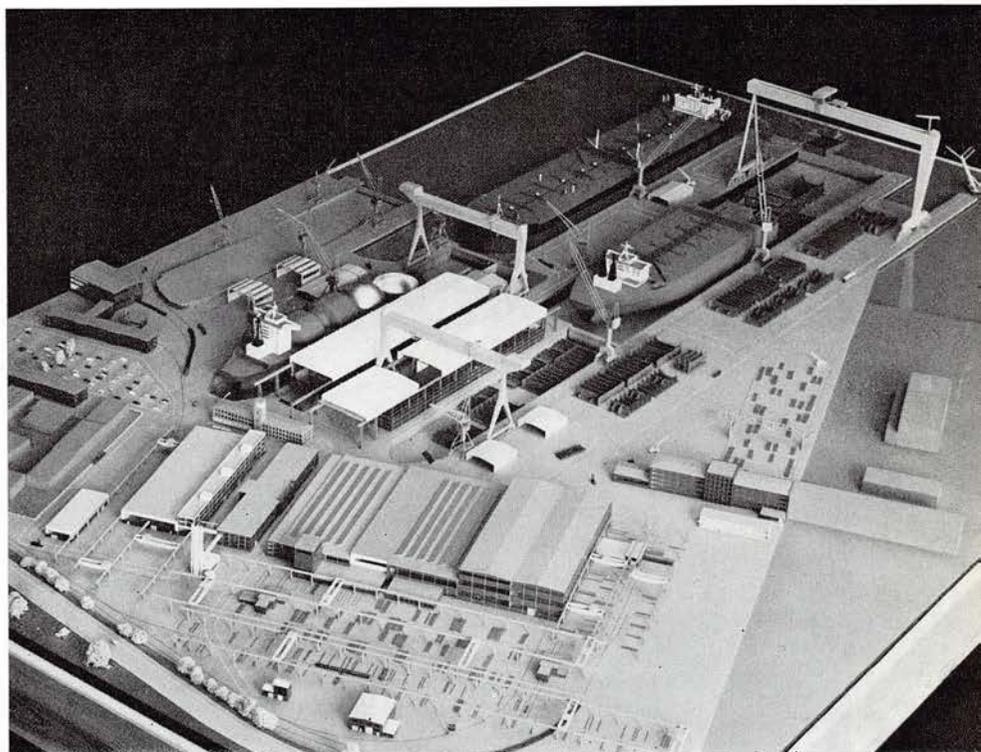


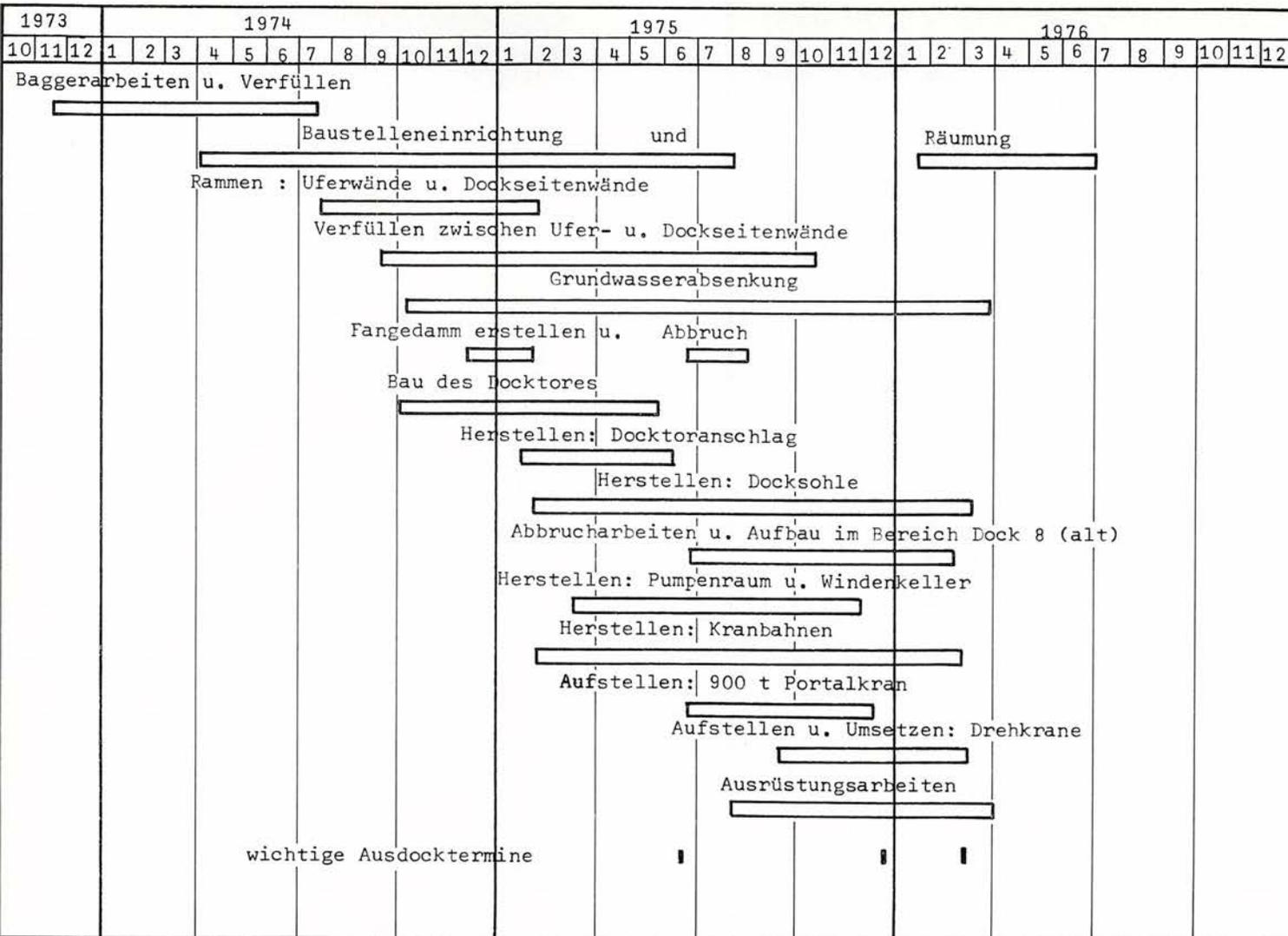
Zum Stand der Dockerweiterung im Werk Gaarden, Mitte Mai 1974

Inzwischen ist das Quietschen der Bagger im Baustellenbereich zur alltäglichen Geräuschkulisse geworden. Die Kieler werden aufschrecken, wenn dieses Geräusch Ende Juni nicht mehr zu hören sein wird. Dann nämlich wird die Baugrube mit Ostseesand aus der Nähe von Gabelsflach und Stollergrund wieder verfüllt.

Der Sand wird mit Hopperbaggern gewonnen. Diese Bagger sehen äußerlich fast wie normale Schiffe aus. Sie saugen den Sand mittels eines Saugkopfes an einem Saugrohr aus einer Tiefe zwischen sechs und dreizehn Metern vom Meeresboden ab. Die Entleerung im Baustellenbereich erfolgt durch das Öffnen von Bodenklappen.

Die Vorbereitungen für die Bauarbeiten laufen auf vollen Touren. Im Sommer soll eine Baustraße angelegt werden, die vom Eisenlager der Werft über angemietetes Arsenalgelände geführt wird und in Höhe der Franzius-Allee an die Wertstraße angebunden wird. Neben der Baustraße werden Parkplätze





Bauzeitenplan der Erweiterung von Dock 8

für die Mitarbeiter der HDW und der Baufirmen eingerichtet. Dies ist notwendig, da die Freiflächen des Werftbetriebes durch den Baustellenbetrieb eingeengt werden, wodurch auf dem Wertgelände Parkplätze verlorengehen. Die Baustelle ist inzwischen durch einen Zaun abgegrenzt. Die Baufirmen haben ihre Buden aufgestellt; dazu gehören eine perfekte Werkstatt und ein umfangreiches Lager.

Von Mitte Juli bis zum Jahresende werden acht Rammen die Ufer- und Dockseitenwände errichten. Die Schlie-

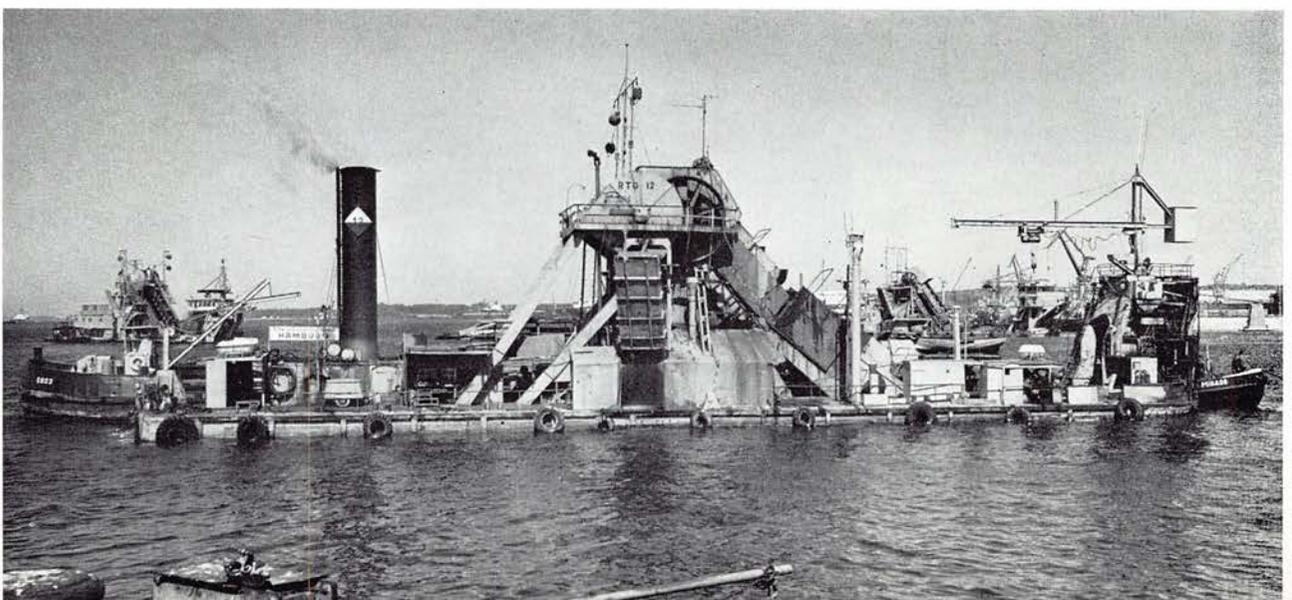
ßung der Baugrube ist für Anfang Dezember geplant. Dann wird die Baugrube gelenzt, und die Arbeiten an der Docksohle können begonnen werden. Bis Juni 1975 müssen die Arbeiten soweit fortgeschritten sein, daß das neue Docktor eingesetzt werden kann. Es wird in unserem Kieler Stahlbaubetrieb gefertigt, in welchem für derartige Stahlwasserbauten fertigungstechnisch die besten Voraussetzungen gegeben sind.

Zum gleichen Zeitpunkt tritt die Montage des 900-t-Portalkrans mit dem

Einschwimmen der 160 m langen Querträger in ein entscheidendes Stadium. Vorher, im Mai/Juni 1975, werden die Kranstützen hochgebaut. Die Querträger werden dann bis September 1975 hochgezogen und verschlossert.

Der Probetrieb für den Kran muß bis Dezember 1975 abgeschlossen sein, da dann erstmalig ein Schiff von Dock 8 in das neue Dock 8a umgeschwommen werden soll, um dort fertiggebaut zu werden.

Das Dock muß bis zu diesem Zeitpunkt für die Schiffslänge unseres 240 000-

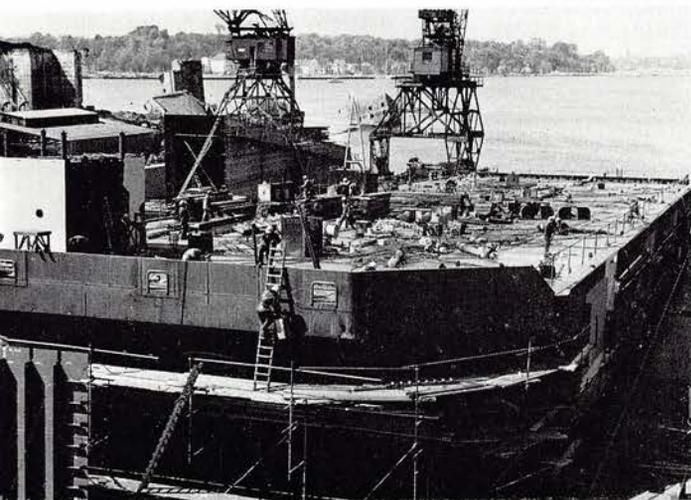


tdw-Standardtankers nutzbar sein. Das bedeutet, daß die Docksohle in diesem Bereich belastbar, die Kräne betriebsbereit und die Versorgung mit Strom, Gas, Druckluft und Wasser sichergestellt sein müssen.

Die Fertigstellung des Docks ist für März 1976 geplant, da zu diesem Zeitpunkt die Kiellegung des ersten 480 000-tdw-Tankers erfolgen soll. Da dieses Schiff in keinem anderen Dock gebaut werden kann, besteht ein unmittelbarer Zwang, den Fertigstellungstermin einzuhalten.

Eine Besonderheit der Dockbaustelle wird sein, daß regelmäßig im Abstand von drei bis vier Monaten ein Schiff aus dem alten Dock 8 durch die Baugrube ausgeschwommen werden muß. Diese Ausschwimmvorgänge verlangen nicht nur Höchstleistungen vom Werfkapitän und den Schleppermannschaften, sie führen auch zu Behinderungen der Bauarbeiten. Das große Bauvolumen macht nicht nur die Einhaltung eines strammen Terminplans erforderlich, sondern stellt auch höchste Anforderungen an die technischen Fähigkeiten und die Kooperationsbereitschaft der Partner. Wir werden fortlaufend über den Stand der Bauarbeiten berichten.

„GOLIATH 5“ abgeliefert



Auf der Helling IV des Werkes Kiel-Dietrichsdorf entsteht für die zum Axel Broström Konzern gehörende Bergnings & Dykeri AB „Neptun“ der 8000 t Decksladung tragende Ponton „Goliath 5“. Er wurde am 4. Juni getauft und zwei Tage später abgeliefert. Zum weiteren Auftragsbestand der Stahlbauabteilung des Kieler Werkes gehören zwei für dieselbe Reederei zu bauende Seeleichter mit einer Tragfähigkeit von je 11 200 t und zwei Leichter für die Hapag-Lloyd AG, Hamburg/Bremen mit einer Tragfähigkeit von je 4650 t.



Taufe eines Unterseebootes in Kiel

Am 17. April 1974 wurde im Werk Süd des Kieler Werkes der HDW in Anwesenheit des Botschafters der Republik Peru in der Bundesrepublik, Exzellenz Dr. Hubert Wieland, und zahlreicher Gäste der deutschen Bundesmarine sowie einiger ausländischer Marinen das zweite für die Armada Peruana gebaute Unterseeboot, BAP „Arica“ getauft.

Taufpatin war Frau Gwendoline Privette de Morán, die Gattin des Bevollmächtigten der peruanischen Marine in Europa, Konteradmiral Manuel Morán.

BAP „Arica“ ist das achte bisher von der HDW gebaute Unterseeboot vom Typ 209 mit etwa 1000 t Standardverdrängung. Bild: Kapitän z. See Armando Vidal.



Berichtigung

Zu Seite 48 Heft 1/74 sei bemerkt, daß die Bohrinsel „Transocean 3“ die Klasse ABS hatte, nicht LR.

kleine chronik der weltseeschifffahrt...

Im letzten Heft haben wir in der kleinen chronik einen Überblick über die Einsatzbereiche der deutschen Seeschifffahrt gegeben. Wir wollen diese Übersicht heute ein wenig erweitern. Es mag z. B. interessieren, wie es sich mit der Größenstruktur unserer Handelsflotte verhält. Nachstehend also Anzahl und Tonnage der am Jahresbeginn in Fahrt befindlichen deutschen Schiffe, aufgliedert nach Größenklassen:

Größenkl. in BRT	Schiffe	BRT	% der Gesamttonnage
unter 500	59	26 759	0,4
500 bis 1 000	42	40 077	0,5
1 000 bis 2 000	90	143 660	2,0
2 000 bis 4 000	74	224 407	3,1
4 000 bis 6 000	109	553 509	7,6
6 000 bis 8 000	40	278 146	3,8
8 000 bis 10 000	108	990 752	13,5
10 000 bis 15 000	56	637 762	8,7
15 000 bis 20 000	36	626 223	8,6
20 000 bis 30 000	37	894 131	12,2
30 000 bis 40 000	18	604 140	8,3
40 000 bis 50 000	10	441 319	6,0
50 000 bis 100 000	23	1 487 854	20,4
100 000 und mehr	3	356 698	4,9
Insgesamt	705	7 305 437	100,0

Auf den hohen Stand der Leistungsfähigkeit unserer Flotte ging Bundespräsident Heinemann Mitte Mai auf dem VI. Deutschen Seeschifffahrtstag in Wilhelmshaven ein. Er betonte, daß die deutsche Handelsflotte noch immer zu den modernsten und leistungsfähigsten der Welt gehöre, wenn es auch lange her sei, daß sie den zweiten Platz in der Rangliste der Welthandelsflotten eingenommen habe. Ihre Weltverflochtenheit mache sie besonders anfällig für Verzerrungen und Behinderungen

des freien Wettbewerbs, sagte der Präsident. Gleichzeitig zwingt die technische Entwicklung die Reeder, riesige Mittel aufzubringen.

Der Bundespräsident versicherte, daß die deutsche Seeschifffahrt mit ihren Sorgen nicht allein gelassen werde, sondern daß helfend eingegriffen werde, wenn die angemessene Entwicklung einer modernen deutschen Handelsflotte und ihre Betätigung im freien Wettbewerb behindert werde. Mit einer Verpflichtungsermächtigung von 270

Die deutschen „Flaggschiffe“ seit 1949

Indienststellung	Art	BRT	Name des Schiffes	Reederei
Anf. 1949	D	1 499	Söderhamn	H. M. Gehrckens
18. 6. 1949	MS	3 228	Gonzenheim	Unterweser Reederei AG
22. 10. 1949	TD	8 642	Lacklan	Deutsche Vacuum Oel AG
11. 5. 1950	TM	9 422	Europa	J. A. Reinecke
5. 6. 1950	TM	9 627	Elisabeth Entz	Thomas Entz Tanker GmbH
24. 11. 1951	TM	11 363	Roland	Roland Tankfahrt GmbH
18. 12. 1952	TM	11 382	Elsa Essberger	John T. Essberger
13. 7. 1953	TM	12 878	Ernst G. Russ	Ernst Russ
29. 12. 1954	TTS	17 848	Esso Düsseldorf	Esso Tankschiff Reederei
31. 1. 1955	PM	18 600	Berlin	Norddeutscher Lloyd
27. 2. 1957	TTS	22 269	Caroline Oetker	Rudolf A. Oetker
21. 7. 1958	PTS	30 030	Hanseatic	Hamburg Atlantik Linie
25. 3. 1959	TTS	31 722	Esso Stuttgart	Esso Tankschiff Reederei
9. 7. 1959	PTS	32 336	Bremen	Norddeutscher Lloyd
8. 6. 1963	TTS	33 086	Oliva	Deutsche Shell AG
24. 7. 1963	TTS	53 473	Esso Deutschland	Esso Tankschiff Reederei
20. 4. 1964	TTS	53 608	Esso Bayern	Esso Tankschiff Reederei
8. 9. 1967	TM	59 868	Narica	Deutsche Shell AG
24. 4. 1968	TTS	95 836	Myrina	Deutsche Shell AG
23. 12. 1970	TTS	126 321	Esso Europa	Esso Tankschiff Reederei
Ende April 1974	TTS	160 000	Lagena	Deutsche Shell AG

Mill. DM enthalte der Haushalt 1974 den höchsten Jahresansatz für Schiffbauzuschüsse seit Beginn der Schiffbauförderung. Erstmals im diesjährigen Neubauprogramm würden die Schiffbauzuschüsse von bisher 10 Prozent der Anschaffungskosten auf 12,5 Prozent erhöht. Ob eine weitere Erhöhung der allgemeinen Schiffbauzuschüsse möglich sei, müsse noch geklärt werden.



Neues Flaggschiff für die deutsche Handelsflotte

Die deutsche Handelsflotte erhielt mit der Indienststellung des beim Bremer Vulkan gebauten, rund 160 000 BRT großen Turbinentankers „LAGENA“ der Deutschen Shell AG ein neues „Flaggschiff“. Der Tanker übertrifft mit einer Tragfähigkeit von 315 000 Tonnen den bisher größten deutschen Schiffsriesen um rund 60 000 tdw.

Eine Aufstellung der jeweils größten deutschen Schiffe gibt einen guten Überblick über die Entwicklung der Schiffsgrößen in der deutschen Handelsflotte seit ihrem Wiederaufbau nach dem zweiten Weltkrieg.

Die „LAGENA“ wird noch für geraume Zeit das größte deutsche Handelsschiff bleiben, obwohl sich z. Z. für deutsche Rechnung weitere 16 Großtanker mit insgesamt 3,8 Millionen Tonnen Tragfähigkeit in Bau oder Auftrag befinden. Ende 1976 wird sie ihren Spitzenplatz an zwei Tanker-Schiffe von jeweils etwa 386 000 tdw abgeben.

In der Aufstellung (links) erinnern nur zwei Namen an eine Zeit, in der das jeweilige „Flaggschiff“ einer Nation selbstverständlich ein Fahrgastschiff war. Nur die alte „Hanseatic“ und die „Bremen“ hatten nach dem Krieg diese Position für eine Weile inne. Seit 1963 sind es nur noch Tanker. Doch wie steht es heute überhaupt mit der Passagierschifffahrt? Sie ist, mit einem Wort, rückläufig.

Nach Unterlagen des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft beläuft sich die Zahl der auf Passagier- und auf Frachtschiffen der Welthandelsflotte (ohne Fähren und Bäderschiffe) gebotenen Fahrgastbetten gegenwärtig auf 306 991. Noch vor vier Jahren waren es 332 715. Allein im vergangenen Jahr ist ein Rückgang um 14 749 Plätze eingetreten, obgleich einige neue, moderne Fahrgastschiffe für Kreuzfahrten in Dienst gestellt wurden.

Großbritannien hat den größten Rückgang seiner Platzkapazität während der letzten vier Jahre aufzuweisen. Während Anfang 1970 noch 58 471 Passa-

gierbetten bereitstanden, sind es heute nur noch 45 760. Die USA, deren lange Zeit im Liniendienst eingesetzten 20 270 BRT-Fahrgastliner „Constitution“ und „Independence“ unlängst an eine Schifffahrtsgruppe in Hongkong verkauft wurden, verfügen zur Zeit über Unterkunftsmöglichkeiten für 14 268 Fahrgäste an Bord ihrer Schiffe; vor vier Jahren waren es noch 21 877. Einen Verlust von rund 4000 Plätzen hat Italien hinnehmen müssen; auf seinen Schiffen können heute noch 40 213 (1970: 44 272) Fahrgäste reisen. Zu den „Verlierern“ auf diesem Sektor der Seeschifffahrt gehört auch die Bundesrepublik Deutschland, die nach dem Verkauf des 25 000 BRT-Luxusliners „Hanseat“ (ex „Hamburg“) der Deutschen Atlantik-Linie an die Sowjetunion nur noch die Passagierschiffe „Europa“ (21 513 BRT) der Hapag-Lloyd AG, „Bohème“ (10 328 BRT) der Wallenius Bremen - Reederei und die „Regina Maris“ (5813 BRT) der Lübeck Linie AG unter ihrer Flagge hat. Die Zahl der Fahrgastplätze ist seit Anfang 1970 auf 5914 zurückgegangen, das ist ein Schwund von 3711 Plätzen (38,5 Prozent). In diese Zeit fiel der Verkauf des ehemaligen NDL-Flaggschiffs „Bremen“ (32 360 BRT) nach Griechenland und der ersten „Hanseat“ (25 021 BRT) der DAL nach Panama.

Auf holländischen Schiffen ist die Bettenzahl für Passagiere von 11 095 auf 10 111 verringert worden. So hat die Holland-Amerika-Linie kürzlich die beiden 22 700 BRT-Kreuzliner „Volendam“ und „Veendam“ aufgelegt, nachdem 1973 bereits das Flaggschiff „Nieuw Amsterdam“ (37 000 BRT) aus der Fahrt gezogen worden war. Schließlich hat sich auch Frankreich, dessen zwölf Jahre alte „France“ (66 348 BRT) kürzlich ebenfalls „ins Gerede“ kam, und jetzt wohl aufgelegt werden soll, in beträchtlichem Umfang aus der Fahrgastschifffahrt zurückgezogen (vor vier Jahren fast 19 000 Betten, heute nur noch 11 400).

Demgegenüber haben einige andere Länder ihre Kapazitäten ausgeweitet. Griechenland hat gegenwärtig 33 451 Fahrgastplätze, das sind über 10 000 mehr als vor vier Jahren. Auf den Schiffen der Sowjetunion sind es 20 082, was einer Verstärkung um fast 900 Plätze entspricht. Panama hat mit 17 820 einen Zuwachs von 2635 Plätzen für Passagiere zu verzeichnen, und Norwegen, das in den beiden vergangenen Jahren drei moderne Luxus-schiffe der „Royal Viking“-Klasse (22 000 BRT, ca. 500 Passagiere) in Dienst gestellt hat, verstärkte sein Platzangebot um fast 4000 auf 14 248.

Insgesamt bleibt ein Rückgang in den letzten vier Jahren um fast acht Prozent.

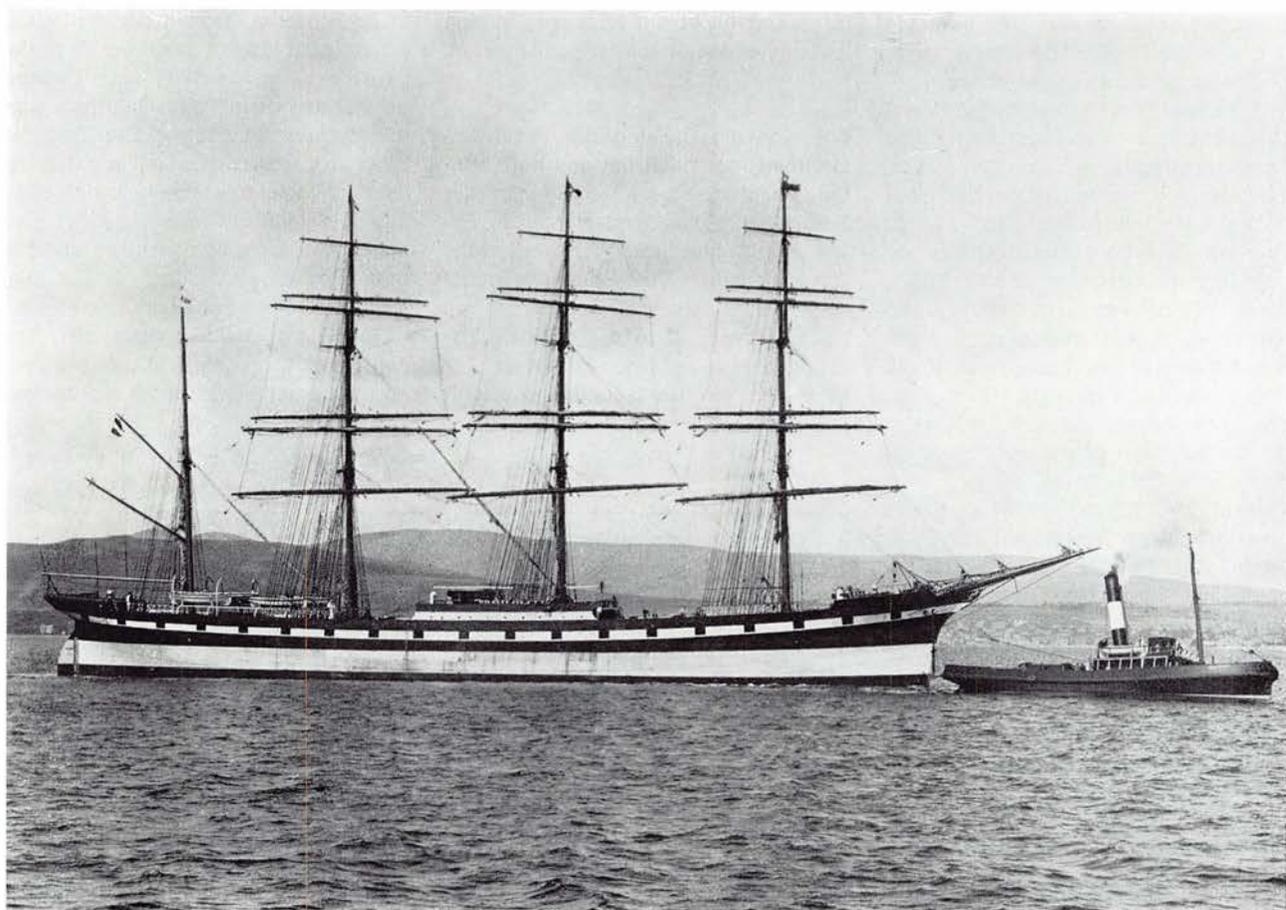


Wie sich die Stellung der Passagierschifffahrt gewandelt hat und noch weiter verändert, so ist die Struktur der Seeschifffahrt überhaupt ständig in Bewegung. Im Stückgutverkehr verliert die konventionelle Tonnage gegenüber Systemverkehren und Güterfährten an Boden. Das wird in einer Studie der obersten schwedischen Schifffahrtsbehörde für die Nord- und Ostseefahrt vorausgesagt.



In eine „kleine Chronik der Weltschifffahrt“ paßt auch das, worüber die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger in ihrem Jahrbuch wieder Rechenschaft ablegt. Die Zahl der Einsätze der DGzRS nimmt von Jahr zu Jahr zu. Es sei hier eine beliebige Seite aus dem Jahrbuch herausgegriffen und abgebildet. Sie gibt zu denken und betrifft auch viele von uns, nämlich alle, die Wassersport betreiben. Der prozentuale Anteil der Einsatzfahrten, bei denen es darum geht, Yachten aus See- not zu bergen, Motorboote abzuschleppen, leichtsinnige Abgetriebene wieder einzusammeln, ist übermäßig hoch.

4.	5.	SRK „Georg Breusing“, Borkum, bringt bei West 6-7, Regen, Gewitter und teilweise Nebel den mit dem Netz in der Schraube manövrierunfähigen dänischen FK „Akaroa“ ein	3
5.	5.	SRB „Langeoog“, Langeoog, rettet einen bei plötzlich einsetzendem Gewittersturm Stärke 9-10 gekenterten Segler	1
5./6.	5.	SRB „Günter Kuchenbecker“, Maasholm, rettet nach nächtlicher Suche bei böigem SW-West 7-8 einen Mann aus seinem kleinen Plastikboot	1
5.	5.	SRB „Hans Lüken“, Wilhelmshaven, birgt bei SSW 6-7 und Gewitter 2 Jugendliche und ihre gekenterte Jolle	2
5.	5.	SRB „Hans Lüken“, Wilhelmshaven, bringt bei WSW 8-9 und Gewitterböen einen mit zerrissenen Segeln treibenden Katamaran in Sicherheit	2
5.	5.	SRB „H.J. Kratschke“, List, schleppt bei SW 8-9 die als vermißt gemeldete Jacht „Corinna“ ein	3
6.	5.	SRK „H.H. Meier“, Bremerhaven, rettet bei böigem Süd-SW 6-7 einen Segler aus dem Wasser und birgt seine kieloben treibende Jacht	1
6.	5.	SRB „Paul Denker“, Grömitz, schleppt ein gekentertes Segelboot ein	2
7.	5.	Strand-RB „Siegfried Boysen“, Nordstrand, bringt Bäderschiff „Lith“ wegen Maschinenschadens ein	4
11.	5.	SRB „Hans Lüken“, Wilhelmshaven, birgt bei böigem SW 5-6 ein kleines Boot, das nachts 10 Stunden mit Motorschaden getrieben war	2
12.	5.	SRB „Hans Lüken“, Wilhelmshaven, birgt zwei Segler und ihre bei böigem SW 6 gekenterte Jolle	2
13.	5.	SRB „H.J. Kratschke“, List, bringt bei West 7-8 und Regenböen den mit der Leine in der Schraube ankernden FK „Nordfriesland“ ein	2
13.	5.	SRB „Günter Kuchenbecker“, Maasholm, schleppt bei böigem SW-West 6-7 und mittlerer Sicht eine manövrierunfähige Jacht ein	5
13.	5.	SRK „Adolph Bempohl“, Helgoland, bringt bei böigem SW 6-7, später West-NW 5-6, die Jacht „Polaris“ in Sicherheit	3
13.	5.	SRB „Otto Schülke“, Norderney, richtet ein bei böigem SW um 7 gekentertes Segelboot auf, wodurch ein Kind gerettet wird	1
13.	5.	SRB „Paul Denker“, Grömitz, schleppt eine festgekommene Jacht frei	4
13.	5.	Strand-RB „Tamina“, Baltrum, birgt eine abtreibende Jacht	4
17.	5.	SRB „H.J. Kratschke“, List, schleppt nachts den FK „Heimatland“ wegen blockierten Propellers ein	2
19.	5.	SRK „Theodor Heuss“, Laboe, befreit bei böigem Ost um 6 die gestrandete Jacht „Nautilus“ aus gefährlicher Lage	2
19.	5.	SRK „Theodor Heuss“, Laboe, schleppt die bei böigem Ost 6-7 aufgelaufene Jacht „Esmeralda“ frei	10
19.	5.	Strand-RB „Grietje“, Schilksee, schleppt bei Ost 5-6 die auf Grund gelaufene Jacht „Skotula“ frei	3
20.	5.	Strand-RB „Kaatje“, Hörnum, bringt ein mit Maschinenschaden treibendes Boot ein ..	2
22.	5.	Strand-RB „Gesina“, Wangerooge, rettet nachts einen Mann aus dem Watt	1
22.	5.	SRB „Günter Kuchenbecker“, Maasholm, schleppt die aufgelaufene Jacht „Matisa“ frei ..	2



Die letzte Reise der Hamburger Viermastbark „Kurt“ unter deutscher Flagge (1914)

von Dr. Georg Lauritzen

Immer kleiner wird die Zahl der Männer, die noch aus eigenem Erleben aus der Zeit der großen Segelschiffe berichten können. Wir setzen unsere Reihe authentischer Originalberichte mit dem nachstehenden Beitrag fort, in welchem der Verfasser von einer Reise erzählt, die er als junger Mann mitgemacht hat, und während der der erste Weltkrieg ausbrach. Nach Beendigung seiner Segelschiffszeit fuhr der Verfasser kurze Zeit unter amerikanischer Flagge, dann als Matrose auf der „Vaterland“ in New York. Nach dem Krieg und Rückkehr aus amerikanischer Gefangenschaft machte er das Patent A 5 und war dann 35 Jahre für die HAPAG tätig, danach als Gutachter und freier Journalist.

Am 10. Februar 1914 hatten wir uns in Hamburg auf dem Seemannsamt in der Admiralitätsstraße mit unserer Unterschrift in der Musterrolle verpflichtet, auf der Hamburger Viermastbark „KURT“ der Reederei G. I. H. Siemers & Co., Hamburg, für eine Reise nach Santa Rosalia, Mexiko, weiter und zurück Dienst zu tun. Damals mußten die Segelschiffsreeder auch schon tüchtig sparen. Mit Ausnahme einer knappen Wachbesatzung, die während der Hafenzeit an Bord war, kam die neue Mannschaft erst kurz vor Abgang des Schiffes an Bord. Keiner kannte den andern, alle aber die Schiffe, deren Raaen wir bevölkert hatten. Unser Mo-

ses aus Sachsen war 15 Jahre alt und unser Kapitän von Föhr 35. Vor dem Mast war keiner von uns, mit Ausnahme eines 60jährigen Matrosen, im wahlberechtigten Alter. Unsere mehr als 3000 BRT große „KURT“ lag blitzsauber vom Kiel bis zum Flaggenknopf bereits am Jonas, fertig zum Auslaufen mit einer Ladung Briketts und Steinkohlen für die Kupferminen in Santa Rosalia. Mit einem Jollenführer ging es an Bord. Herrlich lag sie da mit ihren wundervollen Linien, den schnellen Segler verratend. Schwarz ihr Rumpf mit weißem Pfortengang und weißem Unterschiff. Darüber die mehr als 40 m hohen Masten mit tadellos gebraßten

Raaen. Begeistert und noch mehr kritisch haben wir sie eine ganze Weile stumm angeschaut. Hatten wir uns ihr doch für viele Monate anvertraut, auf Gedeih und Verderb. Und sie bestand die Prüfung.

Ohne nochmals einen Landurlaub gewährt zu bekommen, ging es am nächsten Tage in See. Unsere drei Hurras vor den Landungsbrücken zum Abschied wurden ebenso herzlich erwidert. Hüte und Stöcke wurden geschwenkt und mit den Decken der Kinderwagen leidenschaftlich gewunken. Die aufsteigende Lustigkeit wurde jedoch jäh durch einen schrillen Pfiff unterbunden, der die Besatzung vor dem Mittschiffsaufbau zu einer kurzen Ansprache des Kapitäns und zur Wach-einteilung zusammenrief. Der Kapitän sprach von rücksichtslosem Einsatz für eine schnelle Reise, von unbedingtem Gehorsam. Seine Worte verwiesen jeden auf seinen Platz. Sie hatten nichts Verbindliches an sich. Unseren eigenen Willen würden wir erst nach der Abmusterung auf dem Seemannsamt wie-

der erhalten. Das war deutlich gesagt. Diese Rede ist in uns hängengeblieben wie der rußgeschwängerte Dunst einer blakenden Lampe im dritten Kabelgatt. Das Gesetz der Bordetikette war damit auf die kürzeste Formel gebracht, rauh aber ... ? Mit dem Lachen war es zunächst vorbei.

Vor Kap Horn

Eine normale Reise hatte uns schnell in das Paradies des Seemanns, den Nordost- und Südostpassat, geführt. Unter der Patagonischen Küste ließ der allmählich eingetretene Westwind die Düfte der Pampas in unsere Nasen steigen. Mit wachsender geographischer Breite hatte nicht nur die Kälte, sondern auch das schlechte Wetter wieder zugenommen. Selbst bei Unterbramsegel hatte die „KURT“ erneut gezeigt, was sie konnte, und war mit 16 bis 18 Knoten davongelaufen. Um möglichst westwärts zu stehen bei dem Beginn der eigentlichen Fahrt um das Kap Horn, war unser Schiff durch den Kapitän so dicht unter Land gesegelt worden, daß wir die Straße von Le Maire zwischen Feuerland und der Staaten-Insel passieren konnten.

Eines Morgens, es mag ungefähr der sechzigste Tag nach unserer Abreise gewesen sein, wuchs aus dem Dunst des frühen Tages ein nacktes, zu beachtlicher Höhe aufsteigendes Felsmassiv hervor. Das war Kap Horn. Nach Westen verlor sich das Land in schrof-

fen Wänden, während es sich nach Osten sanft senkte. Abwehrend schwarzgrau seine Farbe. Nicht ein einziges Farbtüpfelchen zeugte von Leben. Selbst einige verlorene Sonnenstrahlen ließen das Bild nicht wärmer erscheinen. Wind und Seegang waren mäßig. Das Ganze sah sehr nüchtern und harmlos aus. Wir lagen jedoch vor Obermarssegel und steuerten einen südlichen Kurs. Kein vernünftiger Kapitän versuchte mehr, in so dichter Nähe Kap Horn zu runden. In weitem, südlich gezogenen Bogen führte der zuverlässigere und schneller gemeisterte Weg. Da ich an diesem Morgen Rudertörn hatte, konnte ich das Bild ganz in mich aufnehmen. In aufgeräumter Stimmung gab mir der Kapitän einige Erklärungen. Wir beobachteten einen langhin gezogenen weißen Streifen in dem ruhigen Wasser. Es waren aufeinanderstoßende Strömungen. Dann stürzten plötzlich hastende Wolken über die Felsen, fielen an ihnen herunter und löschten das Bild aus. Mit einem knallenden Ruck füllten sich unsere noch vom Vortage gekürzten Segel. Aus dem Schutz des Festlandes herausgesegelt, erfaßte uns der ungehemmte Weststurm und orgelte sein uraltes Lied in den Hooftauen und Pardunen. Weit holte das Schiff nach Lee über, das Wasser durch die Speigatten an Deck pressend. Allmählich wuchs auch die See, ihre ersten Spritzer über die Back sendend.

bände und der Einrichtungen ergaben. Bei ruckartigem Überholen konnten diese sich zu einem so heftigen Knistern und Krachen entladen, daß der Neuling einiger Kraft bedurfte, um einen in ihm aus seinem Urmenschentum heraufsteigenden Angstschrei herunterzuwürgen. So wie man aus allem lernt, wurden diese Geräusche bald zum Barometer des Mannschaftslogis.

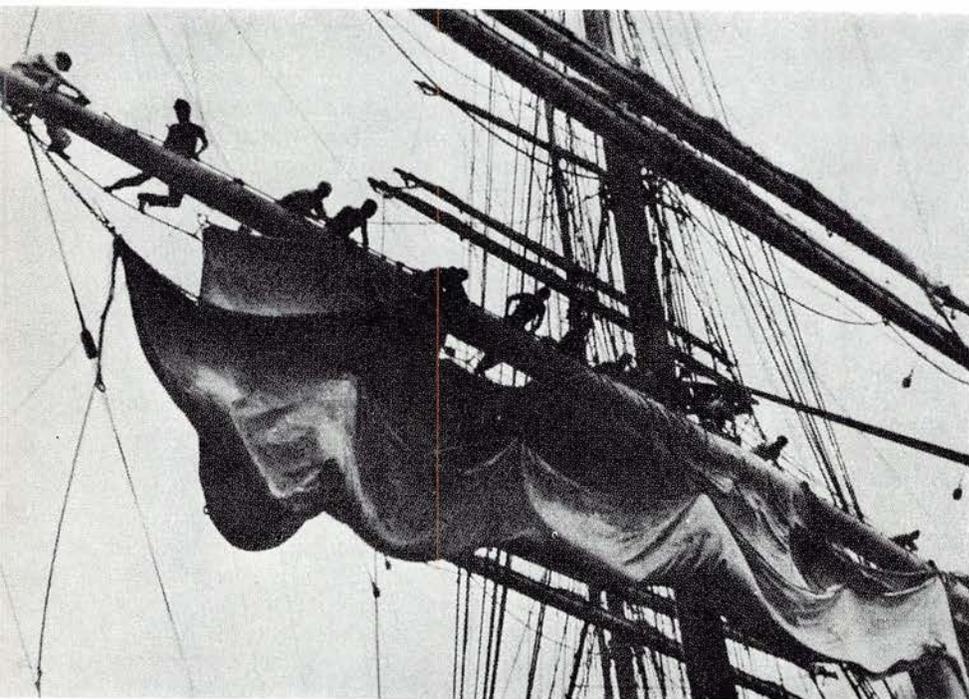
Eine Hand für das Schiff ...

Von diesem Tag an stellte die Schiffsleitung die härtesten Anforderungen an Schiff und Mannschaft. Beide wuchsen zu einer lebendigen Einheit zusammen. Unsere Schwerwettersegel waren in bester Verfassung. Nirgendwo gab es einen morschen Tampen. Bei den Pferden (den Stehtauen unter den Raen) mußten wir, was wir unter den Füßen hatten. Im Südostpassat hatten wir sie sämtlich an Deck gehabt und einer Zerreißprobe unterzogen. Trotzdem galt das Gesetz: „Eine Hand für das Schiff, eine Hand für dich selbst.“ Aber häufig genug mußten beide Hände dort oben dem Schiff gegeben werden. Dann hatten die unter die Raa geklemmten Knie eine Hand des Mannes zu ersetzen, um beide zum Bergen des wild um sich schlagenden Segels frei zu bekommen. Gewöhnliche Deckarbeit stand nicht mehr auf dem täglichen Arbeitsprogramm. Regelmäßig wurde nur noch morgens das Deck gescheuert, um dessen Schlüpfrigwerden zu verhindern. Um jede Gelegenheit wahrzunehmen, westliche Länge zu machen, folgte der Wachhabende unausgesetzt der sich ändernden Richtung und Stärke des Windes. Raunte dieser, wurde gebraßt. Schralte er, wurde gebraßt. Konnte das Setzen oder Bergen der Marssegel nicht auf den Wachwechsel hingezogen werden, mußte die Freiwache vorzeitig gepurrt werden. Manchmal lagen auch alle drei Obermarssegel fest auf den Raen. Mit unseren Händen war allmählich kein Staat mehr zu machen. Trotz aller beruflicher „Maniküre“ brachen die Nägel beim Festmachen der peitschenden naßsteifen Segel weiter ab. Die hornigen Innenflächen der Hand platzten in den Gliedfalten und Handlinien, in die sich die „Fleischhaken“ der Strecktaue mit Vorliebe hineinbohrten. Mit diesen Erscheinungen fand sich jeder Seemann in jenen Breiten ab. Sie gehörten dazu wie das Salz zur Suppe. Aber was uns diesmal zur Verzweiflung brachte, waren eitrige Entzündungen, die von einem Mann zum andern wanderten. Hielten wir uns sonst mit etwas warmem Tee die Wunden sauber, mußte jetzt zu anderen Mitteln gegriffen

Der Kampf hat begonnen

Schon seit Tagen hatten wir auf dem Großdeck in der Längsrichtung und von Reeling zu Reeling Strecktaue gezogen, an denen wir uns bei überkommenden Seen festhalten konnten. Sämtliche Luken waren doppelt verschalkt und über diese noch besonders starke Taunetze gezogen worden. Unsere Hühner und Schweine kamen nicht mehr an Deck. Als einziger Vierbeiner war nur noch der Hund zu sehen, der allerdings die Seite des Kapitäns kaum noch verließ. Als „alter Seemann“ hatte er eine gute Nase für die Brecher. Bevor diese an dem vorderen Schott des Mittschiffsaufbaus zerstoben und mehr als Spritzwasser über dessen Deck jagten, hatte er rechtzeitig Schutz im Kartenhaus durch die dem Wetter abgewandte Tür gesucht. Wind und See nahmen zu. Immer häufiger polterten die Wassermassen über Deck. In den Böen wurde die Leereeling zeitweise unter Wasser gedrückt, so daß die vielen geschöpften Tonnen Wassers es schwer hatten, durch die Wasserpforten wieder abzulaufen. Bei den starken Bewegungen

des Schiffes war dann zeitweilig das ganze Vordeck durch das hin und her rauschende Wasser, das zu weißer Gischt aufgewirbelt wurde, fast nicht zu erkennen. Immer tiefer grub die „KURT“ ihren Bug in die See. In zunehmendem Maße kletterten die Brecher auch über die Back, sich in Kaskaden an Deck ergießend. Wir trugen zuviel Tuch. Gegen Mittag nahmen wir mit beiden Wachen am Groß- und Kreuzmast die Untersegel, das Großsegel und den Bagien, weg. Gegen Abend mußte das Schiff noch leichter gemacht werden. Abermals gingen beide Wachen hinauf und machten das Kreuz- und Vorobermarssegel fest. Das Schiff fühlte sich dabei wohler und wir auch. Das Abendessen wurde schneller als üblich eingenommen. Bei dem vierstündlichen Wachwechsel blieb nicht mehr viel Zeit zum Schlafen. Unter Deck klang die aufdringliche Musik des Windes nicht mehr so Aufmerksamkeit heischend. Dafür galt es, sich an die knarrenden Geräusche zu gewöhnen, die sich aus den Reibungen der Ver-



Anschlagen des Großsegels

werden. Jeden Morgen um 10 Uhr tat der Kapitän mit seinen Messern das Beste. Die Schmerzen waren schließlich so unerträglich, daß wir uns bei dem „stand by“ auf dem Hochdeck an der Nagelbank festbanden, um die Hände zur Linderung hochhalten zu können. Aber sobald uns die Befehle riefen, bei deren Ausführung wir auch auf unsere persönliche Sicherheit achtgeben mußten, waren die Schmerzen wie verfliegen. Kaum an den Brassens oder die Wanten aufenternd, waren unsere Hände wieder die zuverlässigsten Handwerkszeuge. O, welche Lust, ein Seemann zu sein! Wir waren nun Antipoden der Heimat. Unsere Lebensphilosophie hatte sich dementsprechend ebenfalls um 180 Grad geändert.

Das Wetter wird noch härter

Aber nicht nur stimmungsmäßig änderte sich die Lage. Die schweren Stürme führten nicht nur Regen mit sich. Immer häufiger traten Schnee und Hagel auf. Ließen wir uns sonst gern durch den Regen das Salz aus dem Gesicht waschen, zogen wir jetzt gegen den Hagel die Köpfe ein. Fast waagerecht wurden die Flocken und Körner, weißen Strichen gleich, durch die Luft gejagt. Bei den orkanartigen Stürmen bis zu 150 Stundenkilometer Windgeschwindigkeit wuchsen die Wellen haushoch an bei einer Länge von 200 bis 300 m. Die Wellenköpfe kamen nicht mehr zum Brechen. Der Wind zerriß diese in Fetzen und peitschte sie, wie den Regen und den Schnee. Die Sicht verringerte sich dabei manchmal bis auf wenige Meter.

Bei dem Höllenkonzert, das der Sturm in den Riggen gab, wurde uns jedes Wort von den Lippen gerissen. Wir hatten uns auch nichts mehr zu sagen. Höchstens eine Warnung in das Ohr zu grölen, wenn ein gar zu gefährlicher Brecher aus dem turbulenten Grau ansetzte, seine unbarmherzigen Wassermassen über uns hinweg zu jagen. Unablässig galt aber unsere Aufmerksamkeit dem Schiff, um irgendwelche Schäden sofort zu erkennen, damit dieselben zwischen den Böen gleich beseitigt werden konnten. Ein tiefes Gefühl der Sicherheit in uns festigend, war es eine Freude festzustellen, daß kein gefährliches Unheil angerichtet wurde. So dankte die „KURT“ für die gute Pflege.

59 Grad Süd

Wir waren in den letzten Tagen soweit nach Süden gekommen, daß wir etwa 58 bis 59 Grad Breite erreicht hatten. Das bedeutete, daß unsere Kurse uns jetzt mehr westlich als südlich bringen mußten. Waren wir bis jetzt vereinzelt überstaggegangen, hieß es nun systematisch gegenan zu kreuzen. Der Endspurt begann. Was wir tagsüber gewannen, nahm uns die Nacht. Machte das Schiff zu wenig Fahrt durchs Wasser, so setzte der westliche Strom es zurück. Lagen wir auf dem anderen Bug günstiger zu unserem Generalkurs, so hieß es „Klar zum Wenden!“ „Purr die Wache!“ Aus der jeweiligen Lage heraus konnten oft viele Minuten verstreichen, bevor der Kapitän das Ruder aufdrehen ließ und sein Kommando „Rhe“ ausrief. Trotz der Braßwinden kostete es alle Kraft, die Raan

des Vortopps aus dem Wind zu drehen, bevor das Schiff weit genug durch den Wind gegangen war, während zuvor, als der Wind recht von vorn kam, auf das Kommando „Rund achtern!“ die Raan der hinteren Masten herumgeholt wurden. In dem Augenblick aber, in dem der Wind anfang, von der anderen Seite einzukommen, liefen die Raan von selbst herum. In wenigen Sekunden mußten auch alle anderen Manöver geschafft sein: Stagssegelschoten über die Stagen holen und durchsetzen, Fockhals heruntersetzen, die Raan trimmen – zunächst an der Luv-, dann an der Leeseite – und schließlich die Besanschot durchholen und belegen. Mit höchster Konzentration schaffte jeder auf seinem Posten. Auf keine Hand wurde verzichtet. Selbst die Tagelöhner mußten mit an Deck. Getreu alter Tradition: Der Koch an die Fockschot und der Steward an die Besanschot. Während der Durchführung des gesamten Manövers blieb der Kapitän auf die Sicherheit seiner Leute bedacht, damit die vorübergehend von beiden Seiten überkommenden Wassermassen niemanden über Bord wuschen.

Wieviel Male wir das Schiff herumgeholt haben, wußten wir zum Schluß nicht mehr. Zwei bis viermal am Tag? Tagelang hatten wir uns während der Freiwache nicht mehr ausgezogen, höchstens das Ölzeug auf den Nagel gehängt. Wozu auch? Schlaf fanden wir auch so! Und mit welcher Hingabe wurde geschlafen, als sei dies das köstlichste Erlebnis der Welt, trotz der zum Schneiden dicken Luft im Logis, trotz des nassen Zeugs und trotz des seit Wochen nicht gelüfteten und ebenfalls feucht gewordenen Bettzeugs. Wir träumten hingebungsvoll von „Bauernächten“ (von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang) in trockenen und mollen breiten Betten.

„Vorstagsegelschoten binnenbords holen“

Eines Abends, etwa in der dritten Woche nach Beginn des schlechten Wetters, standen wir wie üblich bereit auf dem Hochdeck. Da erhielt ich als Vortoppgast den Befehl, mit einem Kameraden die über Bord gewaschenen Vorstagsegelschoten wieder binnenbords zu holen. Es lief eine hohe See. Das Vordeck zu betreten war nicht ungefährlich. Wir beobachteten für eine Weile die herankommenden Seen und liefen dann kurz nach einem Brecher über die Laufbrücke auf die Back. Ich

versuchte zunächst allein, die Schoten aufzuholen, während mein Kamerad dieselben über den Nagel hängte und zu unserem Schutz die See beobachtete. Aber die Schoten hatten sich durch das lange Außenbordschwabbern in sich verdreht und wurden durch die Fahrt des Schiffes und die Seen straff nach achtern gezogen. Ein einzelner konnte so ihrer nicht Herr werden. Mein Kamerad stellte sich nun auf den eisernen Schweinestall, der unmittelbar mit dem Achterschott der Back vernietet war. Ich blieb auf der Back mit dem Gesicht nach vorn und zog gleichzeitig mit. Das schaffte. Die Nacht war stockdunkel. Bei dem Wetter konnte man sich nur einigermaßen in gebückter Stellung auf den Beinen halten. Mit dem Rücken stand ich gegen die Nagelbank gepreßt, um mich notfalls sofort anklammern zu können. Ein weißwirbelnder Streifen, breiter als das Schiff, kochte an der Leebordwand. War eine See unter dem Schiff durchgelaufen, fiel dasselbe mit seinem ganzen Gewicht 8 bis 10 Meter in Sekundenschnelle in die Tiefe. Dabei hatte man das Gefühl, als würde einem der Boden unter den Füßen weggezogen. Nach einer knappen Pause wurde die „Kurt“ wieder hochgedrückt mit einer Geschwindigkeit, die uns bei der gebückten Haltung auf die Knie zwang. Arbeiten ließ sich nur vom ersten Augenblick des Fallens bis zum Beginn des neuen Hebens des Schiffes. Obwohl sich die nächsten Brecher in dem grünen Lichtschein unserer Steuerbordseitenlampe erkennen ließen, wenn sie aus der schwarzen Nacht in den Lichtkegel hineinliefen, so war dies doch keine brauchbare Warnung. Außerdem störte der Lichtreflex. Unsere ganze Aufmerksamkeit galt daher der Backbordseite der Back bis zum Klüverbaum. Was von dort heranbrodelte, barg Gefahren in sich!

Es verliefen sich fast immer vier bis sechs Seen, bevor der nächste Brecher über die Back kletterte. „Achtung!“ rufen, sich festhalten und mit dem Unterkörper unter der Nagelbank festklammern, geschah fast schneller als man denken konnte. So war es mehrere Male gut gegangen. Und dann ereignete sich etwas Unerwartetes. Das Vorschiff erhob sich einmal nicht wieder in dem üblichen Rhythmus, sondern blieb plötzlich ruckartig stehen. Im gleichen Augenblick verschwand der Klüverbaum und mehrere Meter hoch wälzte sich, einer Lawine gleich, ein neuer Brecher über die Back. Ich konnte nicht mehr warnen. Ich fühlte mich von dem Wasser gepackt, emporgehoben und weggespült. Nur ein Gedanke

stand in mir: „Nicht schwimmen! Untergehen!“ In demselben Augenblick spürte ich einen heftigen Druck und griff instinktiv zu. Mit den Beinen nach oben und dem Kopf an Deck hatte die See mich in die Ecke des Geländers bei dem Steuerbordlichtturm gedrückt. Das war mein Glück. In waagerechter Lage wäre ich glatt durch das Gelände gewaschen worden. Das Ganze mag kaum zwei Sekunden gedauert haben. An Deck zurückgefallen, war ich mit einem Satz unter der Back und rief nach meinem Kameraden. Ich rief mehrmals. Schließlich hörte ich über mir ein Stöhnen. Er hing, zusammengeklappt wie ein Taschenmesser, über dem Strecktau, das von der Back neben der Treppe nach achtern führte. Er konnte sich nicht rühren. Da er jedoch schnell von dem Strecktau herunter mußte, klemmte ich seine Füße gegen meine Brust und drückte mit der freien Hand seine Schultern hoch, so daß er zum Abrutschen kam. Dann zog ich ihn unter die schützende Back.

Nachträgliche Verdauung einer Schrecksekunde

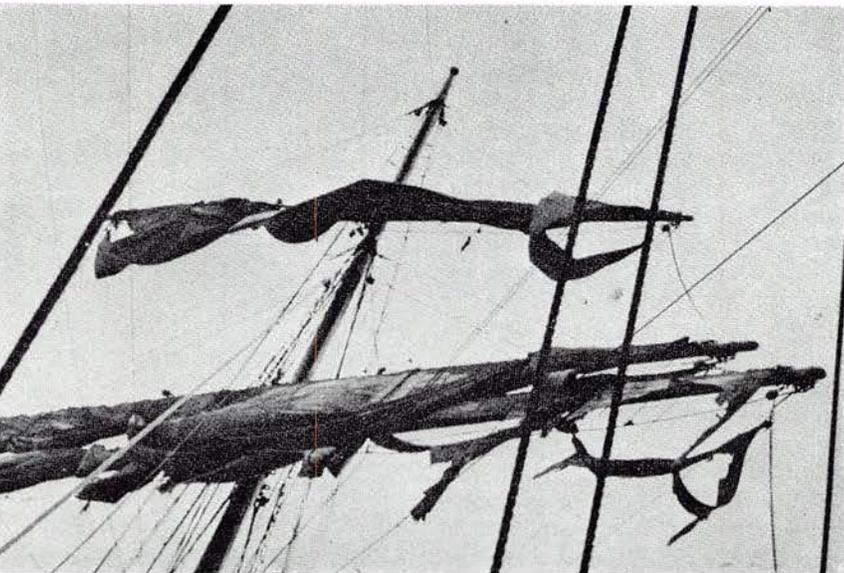
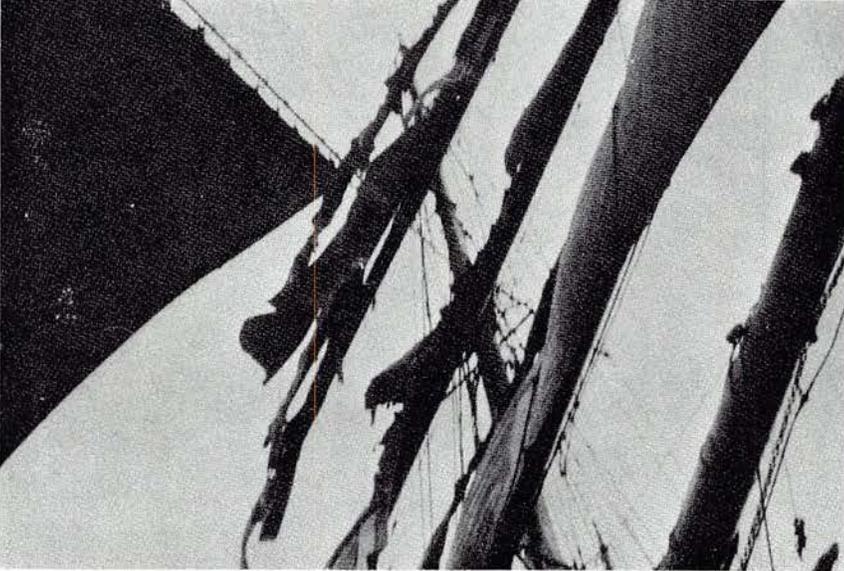
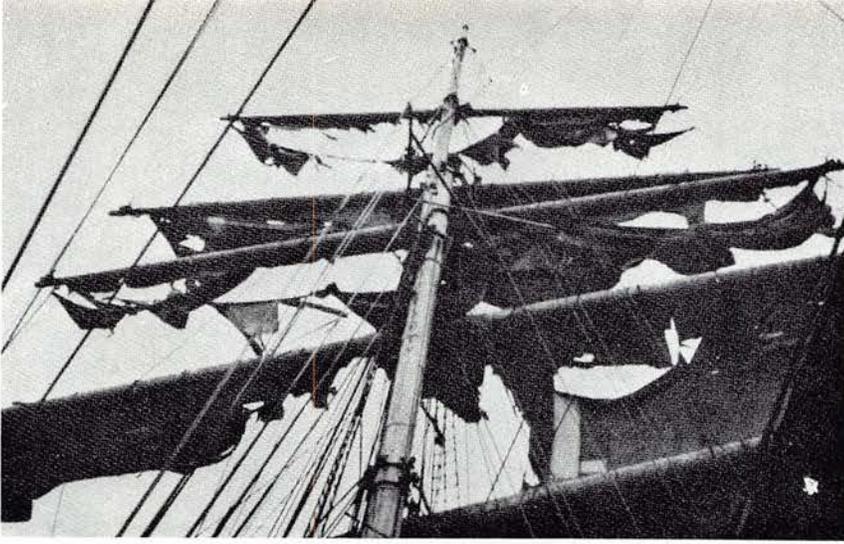
Wir setzten uns auf das auch hier nasse Deck und verdauten nachträglich unsere Schrecksekunde. Wir hatten uns kaum gefaßt, da traf uns eine Wasserfontäne. Sie kam aus der von einem großen Holzpfropfen verschlossenen Ankerklüse. Und zugleich zitterten und knatterten in einem von vorn nach achtern wandernden Ton die schweren Teakholztüren der unter der Back befindlichen Räume, als wollten sie aus den Rahmen springen. Eine neue Welle stemmte das Schiff hoch und donnerte seine Masse einem Wasserfall gleich über die Back. Wir sprangen hoch. Uns war bei diesem Bild ein gemeinsamer Gedanke gekommen. Das stürzende Wasser war kaum verronnen, da standen wir beide auf der Back, zerrten eine Bucht der Schoten unter die Back und zogen nun gefahrlos nacheinander die Taue ein. In wenigen Minuten war die ganze Arbeit erledigt. Schön aufgeschossen hängten wir die Schoten einzeln mit einem Kabelgarn an die Türen. Von hier aus konnte keine See mehr die Taue über Bord spülen. Nach dieser Arbeit verspürten wir wenig Lust, sogleich nach achtern zu gehen. Wir waren total durchnäßt. Jetzt erst vermißte ich meinen Südwester, den der Brecher mit sich gerissen hatte. Wir konnten uns gar nicht bei der Frage beruhigen, ob wir beide wohl noch am Leben sein würden, wenn wir vorhin über Bord gegangen wären. Da die schweren Brecher auf dem Mittschiffsaufbau nicht unbeobachtet ge-

blieben waren, fing man dort an, sich über unseren Verbleib Gedanken zu machen. Auf einen nur schwach an unser Ohr dringenden Pfiff hatten wir nicht besonders geachtet. Ein zweiter, etwas näher. Da sahen wir auf halbem Wege nach der Back auf der Laufbrücke eine Gestalt, sich Hand für Hand an dem Gelände nach vorn ziehend. Es war unser Erster Offizier. Da er uns nicht sehen konnte, rief er unsere Namen. In der Stimme schwang aber etwas mehr mit als bei einem gewöhnlichen Ruf. Als wir ihm antworteten, war er sofort wieder der Vorgesetzte und wollte wissen, weshalb wir solange vorn geblieben wären. Wir zeigten ihm die Unterbringung der Schoten und erklärten, daß uns dieselben von der Back gewaschen worden seien, und daß wir daher die Arbeit noch einmal mit dieser Lösung gemacht hätten. Das schien ihm zu genügen und er forderte uns auf, mit nach achtern zu kommen.

Vielleicht nicht zuletzt als Folge des ausgestandenen Schrecks begann uns beiden auf dem offenen Deck sehr zu frieren. Unsere Bitte, uns umziehen zu dürfen, wurde von dem ersten Offizier mit einer hämischen Bemerkung, in der auch von Babies die Rede war, abgeschlagen. Das ging uns gegen den Stolz und wir erklärten ihm kurz, was wir soeben erlebt hatten. Da meinte er, wir sollten nur nicht gleich so empfindlich sein. Als er sich dann über den Kompaß beugte und einen prüfenden Blick auf die Segel warf, konnten wir für einen Augenblick einen anerkennenden Zug von seinem schwach beleuchteten Gesicht ablesen. „Umtrekken het keen Sinn. Se wart doch wedder natt. In een Stünnstied gohn wi wedder över Stag. Goht Se man rüner för een Smoke.“ Das neue Manöver verlief glatt. Um ein Uhr früh war „Verfang Ro'r un Utkiek“. Hoherfreut über die Tatsache, daß wieder einmal die Steuerbordwache das Deck aufklaren mußte, krochen wir genußvoll in die feuchten Kojen.

Die Fock aus den Lieken geflogen

Als unsere Wache wieder an Deck kam, gab es gleich neue Arbeit. Unsere Fock war teilweise aus den Lieken geflogen. Der Rest lag gebündelt auf der Raa. Ein Teil unserer Wache wurde in die große Segelkoje geschickt, um mit dem Segelmacher die neue Fock für das Anschlagen fertig zu machen. Wegen des schlechten Wetters mußten alle Vorbereitungen dort getroffen werden, die sonst üblicherweise an Deck erledigt wurden. Zwei Leichtmatrosen, große kräftige Jungen, gingen mit mir



So sieht es aus, wenn Segel aus den Lieken geflogen sind. Die Bilder zeigen die drei vollgetakelten Masten nach einer orkanartigen Bö auf einer späteren Reise, als unsere alte „KURT“ unter dem Namen „MOSHULU“ fuhr. (Aus „Windjammers Significant“)

auf die Fockraa, um aus den Schothörnern die aus Drahtseilen bestehenden Halsen und Schoten auszuschäkeln. Bei der stockdunklen Nacht hatten wir nicht beobachten können, daß die Schothörner nicht bis dicht unter die Raa aufgeholt waren. In den Schoten

und Halsen war nicht genügend Lose gewesen. Da die Back immer noch heftig Wasser übernahm und wir kein besonderes Verlangen hatten, auf das unfreundliche Vordeck zurückzukehren, um die erforderliche Lose zu schaffen, ver-

suchte ich die Schäkkel dadurch zu lösen, daß ich mich auf das Schothorn herabließ. Da wollte es der Zufall, daß irgend jemand das Geitau, in dem ich mit dem Schothorn hing, auffierte. Glücklicherweise belegte er sofort wieder. Ich hing jetzt so tief unter der Raa, daß meine Kameraden mir gerade noch die Hand reichen konnten. Bevor ich mir mit einem Palstek auf das Pferd zurückhelfen ließ, schor ich durch das Schothorn einen langen Zeising, mit dem wir dieses endlich so hoch heben konnten, daß sich die Schäkkel lösen ließen.

Der eigenartig klingende Ton des unter uns schäumenden Wassers steht mir heute noch in den Ohren.

Ein nicht angebrachter Ehrgeiz hatte mich erneut in Gefahr gebracht. Aber solches konnte sich ergeben, wenn die Leichtmatrosen körperlich größer und stärker als die Matrosen waren. Unter Matrosen wäre es selbstverständlich gewesen, daß der stärkste diese Arbeit gemacht hätte. Mit dem heraufkommenden neuen Tag machten alle abkömmlichen Wachmitglieder das Segel zum Abschlagen fertig. In seiner ganzen Länge war es zu einer langen, dicht gezurrten Wurst geformt worden, damit der Wind keine Angriffspunkte finden konnte. Das Raaliek brauchte nur noch von dem Jackstag gelöst zu werden.

Anschlagen der neuen Fock

Endlich war es soweit. Nachdem wir die zerrissene Fock an den ausgeschorenen Gordings heruntergelassen und nach achtern gebracht hatten, schleppten beide Wachen die neue Fock über die Laufbrücke nach vorn. Um bei dem schweren Wetter und den heftigen Schlingerbewegungen des Schiffes das Segel nicht zu einem Objekt des Sturmes werden zu lassen, konnte das aufgetuchte Segel nicht, wie üblich, an einem langen, in der Mitte des Segels befestigten Läufer hochgezogen werden. In langwieriger, teilweise sich im Want abspielender Arbeit wurden zunächst die Gordings durch die vorsorglich durch Kabelgarne zusammengefaßten Führungsringe geschoren, die Geitau eingeschäkelt und dann das Ganze gehißt. Beide Wachen verteilten sich auf die Raa, wobei die Luvseite zunächst mehr bemannt wurde.

Um besser zupacken zu können, hatte sich der bärenstarke II. Offizier auf die Luvnock der Raa gesetzt. Von hier sang er zum gleichmäßigen Holen der auf das Segel angesetzten Talje aus, das eine Bein unter die Raa geklemmt. Bei dem Überholen

nach Lee konnte nicht gearbeitet werden, nicht nur, weil dabei das Segel mit seinem Gewicht in die gleiche Richtung strebte, sondern, weil wir in den Pferden kaum noch Halt finden konnten und wir uns ganz auf unsere Hände verlassen mußten. Dann ragte die Luvnock der Raa hoch in den Himmel hinein. Wenig später senkte sie sich tief unter die Horizontlinie. Dann ruckte das Segel in die andere Richtung, und leicht ließ sich die Talje durchholen, bis die scheinbare Verlagerung der Schwerkraft erneut Halt gebot. Während des Überholens nach Lee, mit dem Blick über die Länge der Raa nach Luv, hatte man den Eindruck, als mache der Horizont diese vertikalen Bewegungen. Unsere Sinne erlebten dies nicht. Sie registrierten nur wie ein Filmstreifen. Atemberaubend war der Blick auf den Rumpf unserer „KURT“, wenn bei größter Krängung die langschwingende See ihren Leib freispülte und in Lee das gepeitschte Wasser in steilem Winkel zu einem glasigschäumenden, wandgleichen Berg aufschloß. Griff Rasmus mit seinen Breitseiten an, so konnte man aus der Höhe deutlich sehen, wie das Schiff seitwärts geschoben wurde. Der Ruck, der damit durch das Schiff ging, setzte sich in den Masten als Schleuderbewegung fort. Diese Stöße durfte man nicht abwarten. Man mußte sich vorher sichern. Trotz und auch mittels dieser schwingenden Bewegungen wa-

ren allmählich die Luvnock, Mitte und Leenock des Segels auf ihren Platz gekommen. Bei dem Annähen des Raalicks mit den vorsorglich vorher eingezogenen Kabelgarnen gelang es dem Wind nicht, die Gewalt über das Segel zu gewinnen, obwohl die dabei entstehenden prall gefüllten Buchten des Segels, die sich von den Händen mit äußerster Kraft nicht eindrücken ließen, die Männer von der Raa zu schleudern drohten. Mancher Wutschrei kam dabei über die Lippen, wenn das stählerne Unterliek des Segels auf die Knochen der Hand trommelte, mit der es galt, sich festzuhalten. Nachdem alle Arbeiten gemacht waren, konnte endlich das Segel gesetzt werden.

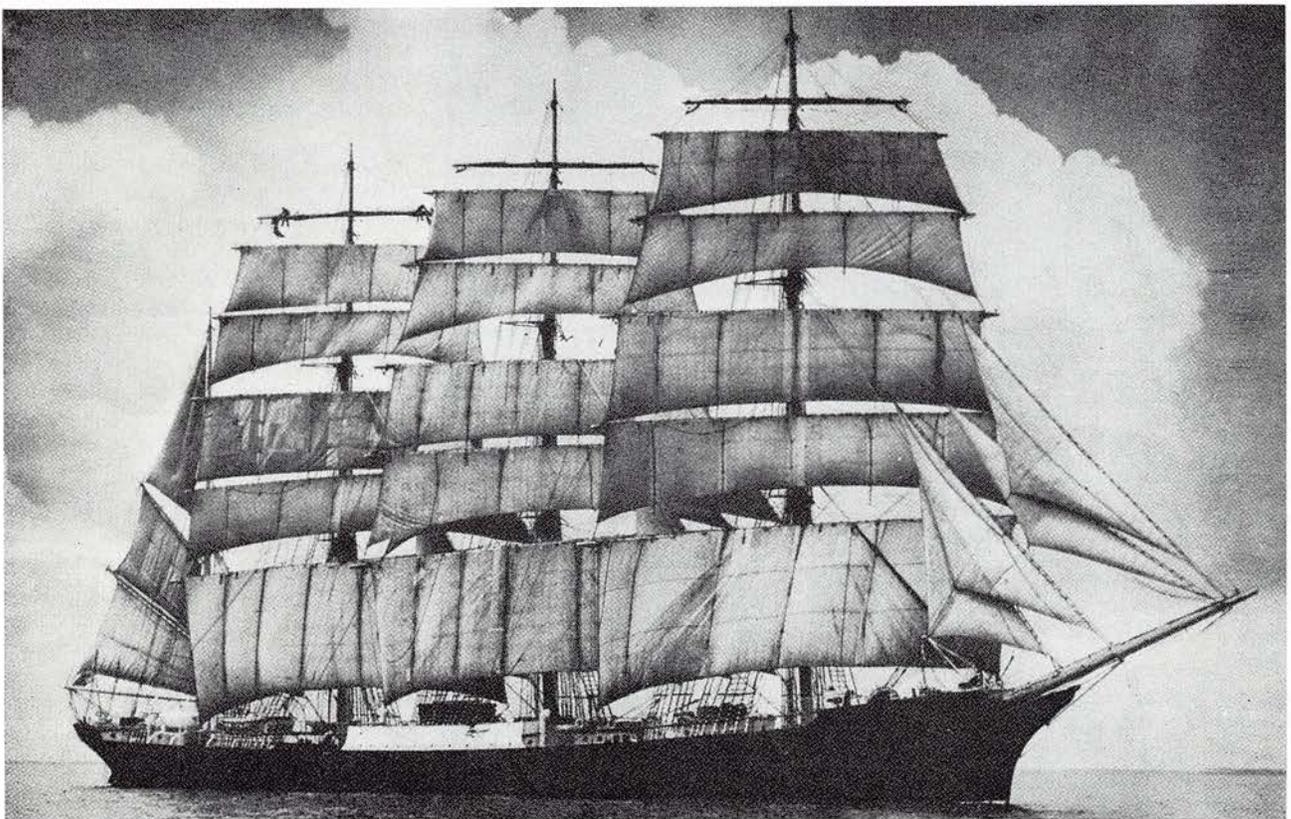
„Besanschot an!“

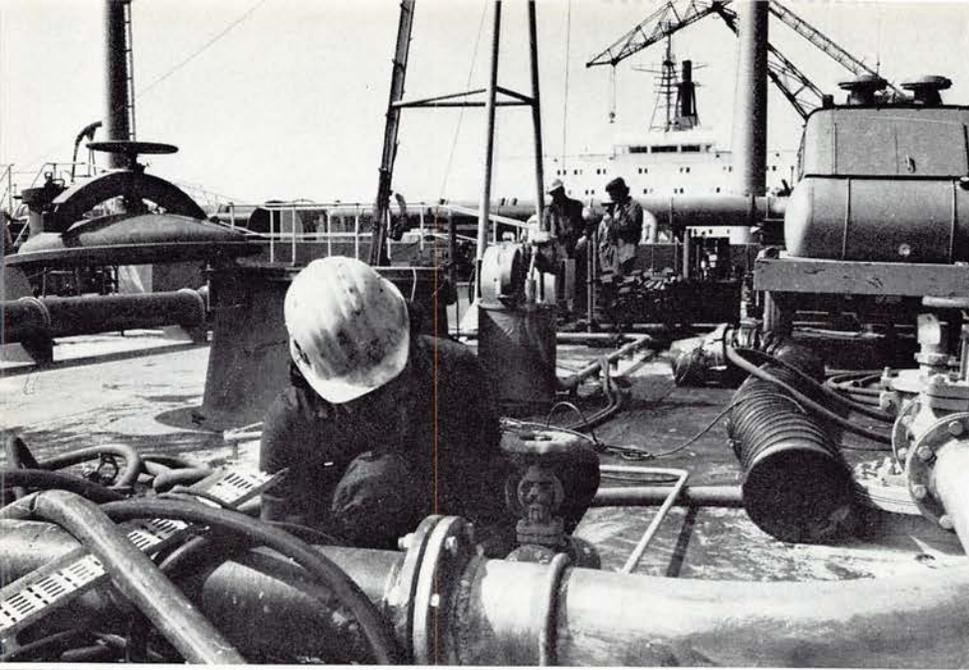
Während dieser Zeit hatte der Kapitän die Brücke nicht verlassen, um dem Rudergänger seine besonderen Befehle zu erteilen. Galt es doch, die Besatzung so wenig wie möglich durch überkommene Seen zu gefährden und dem Schiff eine möglichst geringe Fahrt zu geben. Mit müden Armen und weichen Knien kehrten wir an Deck zurück. Infolge der stundenlangen verkrampften Benutzung unserer Glieder verweigerten die Beine für eine Weile den Gehorsam. In uns pochte aber ein glückhaftes Gefühl, wieder eine Aufgabe gemeistert zu haben, für die es keine materielle Entlohnung gibt. Wir spürten unsere Fähigkeiten wachsen.

Das waren unsere Gesellenstücke auf dem Wege zum vollwertigen Seemann. Wenn uns auch nicht nur die Natur mit größter Härte erzog, so waren wir doch empfindlich wie Mimosen. Ein erteiltes Lob hätte uns verwirrt und wäre uns unverständlich geblieben. Uns genügte vollends die stille Achtung, soweit diese sich nach dem Gehalt der Hamburger Rede unseres Kapitäns indirekt zum Ausdruck bringen ließ: durch eine ruhige, sachliche Sprache.

Aber einen Lohn gab es doch, einen von allen aufs höchste begrüßten, einen wohl schon seit Jahrhunderten obligaten, von Schiff zu Schiff, von Generation zu Generation fortgeerbt! — Der Erste Offizier pfiff: „Beide Wachen an Deck. Besanschot an!“ Wir versammelten uns in Lee des Kartenhauses. Da der Wind den Schnaps aus dem Glase herausgeweht hätte, mußten wir einzeln in den Vorplatz des Kajütsniederanges treten. Zuerst trank der Kapitän, indem er uns zuprostete. Und dann ging's der Reihe nach bis zum jüngsten Moses. Es war wunderbar, diesen Schnaps langsam nach unten gleiten zu spüren und wie er sich bis in die Wände des Magens wärmend verteilte. Es gab sogar einen zweiten, damit, wie der Erste Offizier sich ausdrückte, auch die großen Zehen in den abgesoffenen Seestiefeln etwas von der Wärme abbekämen.

Fortsetzung folgt.





Tankerbau in Kiel und Hamburg

Während im Hamburger Werk Roß zur Zeit der erste von vier 136 500-tdw-Tankern auf der Helling liegt, befinden sich in Kiel drei 240 000-tdw-Turbinentanker einer Reihe von 16 Einheiten und ein 142 900-tdw-Tanker im Bau.

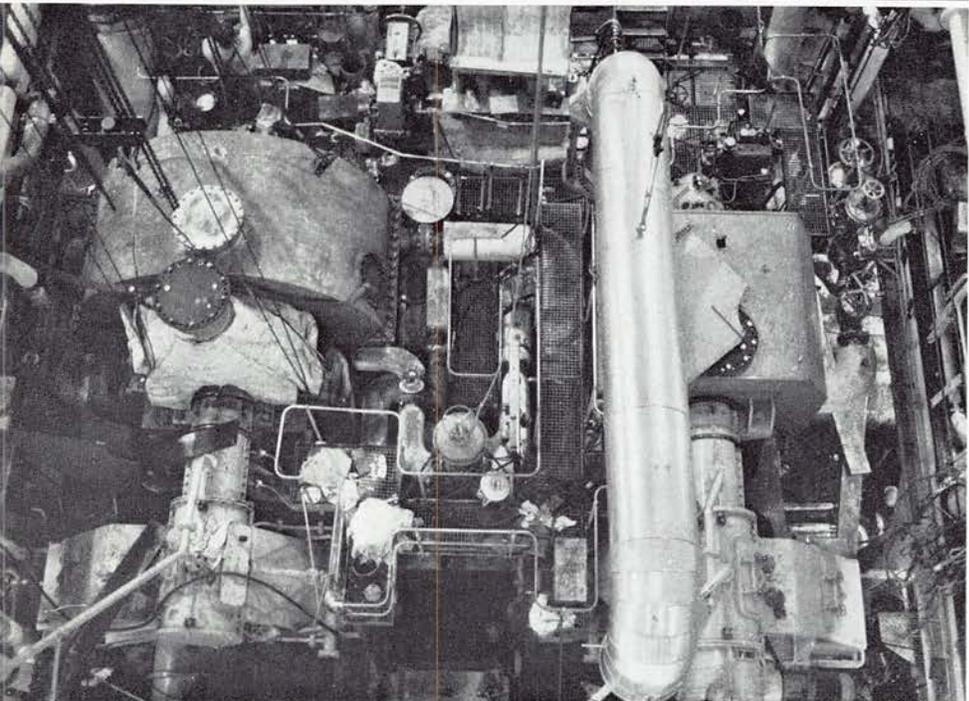
Etwa vierzehn Tage nach der Ablieferung des für die UK TANKSCHIFF REEDEREI gebauten 240 000-tdw-Turbinentankers „Minerva“ (vergl. S. 1–3) lag das Schwesterschiff „Victoria“ im Dock 7, dem größeren der beiden Baudocks in Kiel-Gaarden, zum Ausdocken bereit. Nachdem am „Tag der offenen Tür“ etwa 15 000 Besucher innerhalb von etwa sechs Stunden Deck und Brücke bevölkert hatten (siehe S. 32 bis 37), wurde das unter der Baunummer 60 am 22. November 1973 auf Kiel gelegte Schiff am frühen Morgen des 22. April ausgedockt und zur Endausrüstung nach Dietrichsdorf verholt.

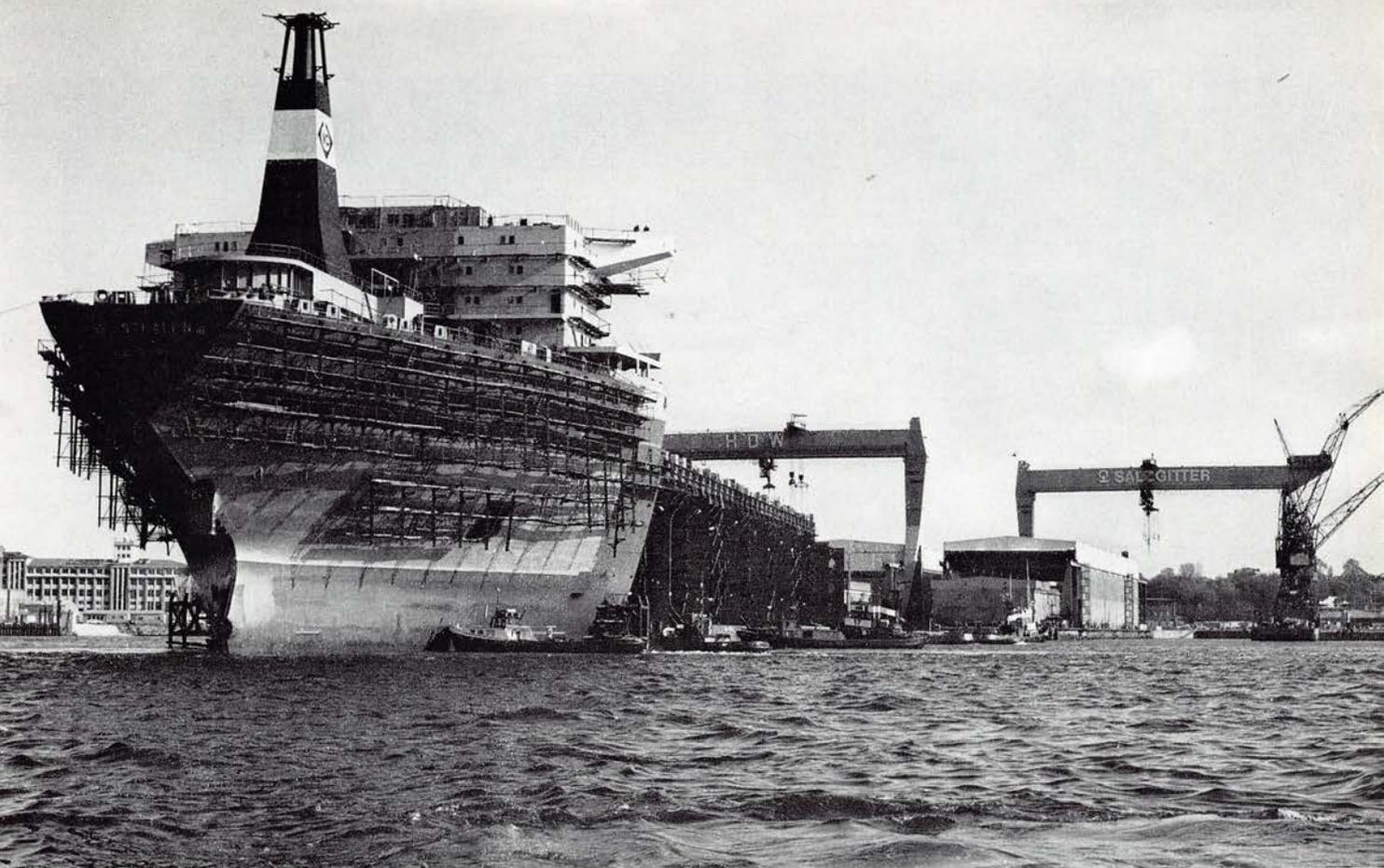
Der Rumpf des unter der Baunummer 63 am 11. Februar dieses Jahres für die VEBA Chemie im Dock 8 auf Kiel gelegten Turbinentankers gleicher Größe war bis zu diesem Zeitpunkt etwa 255 m lang. Von den insgesamt etwa 210 Großsektionen eines solchen Schiffes waren bis zu diesem Zeitpunkt etwa 130 Sektionen mit einem Gewicht von etwa 20 000 t (einschließlich Vorausrüstung und Stellagen) eingebaut. Innerhalb der nächsten drei Wochen wurden rund 40 weitere Sektionen im Dock montiert, während in der daneben liegenden Halle weiterhin Seitentanksektionen und das Vorschiff vormontiert wurden.

Im Dock 8 fand am 25. April durch das Absetzen einer 180 t schweren Boden-sektion die Kiellegung eines unter der Baunummer 64 für die VEBA Chemie bestimmten 142 900-tdw-Turbinentankers statt. Bis Mitte Mai wurden etwa fünfundzwanzig Sektionen mit mehr als 3000 t Stahl im Dock miteinander verschweißt. Einige der bis zu diesem Zeitpunkt im Achterschiff montierten Sektionen lassen deutlich den Beginn der Vorausrüstung erkennen.

In den Brennerhallen des Gaardener Werkes wurden während des gleichen Zeitraums etwa 600 t Stahlbleche und Profile des unter der Baunummer 72 für die Crest Maritim Corporation bestimmten 239 500-tdw-Turbinentankers bearbeitet. Bis zur Kiellegung im Juli sollen etwa 20 bis 25 Sektionen auch dieses Schiffes vorgefertigt sein.

Über den Stand des Tankerbaus in unserem Hamburger Werk Roß berichten die Bilder der Seiten 24 bis 27.

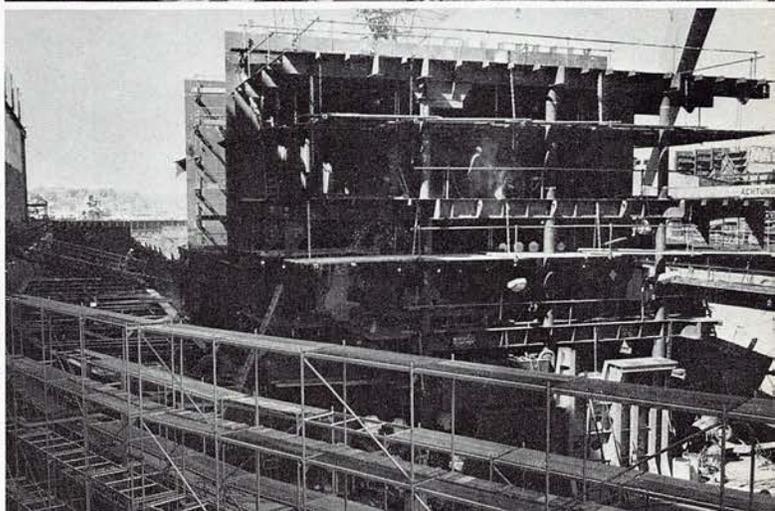
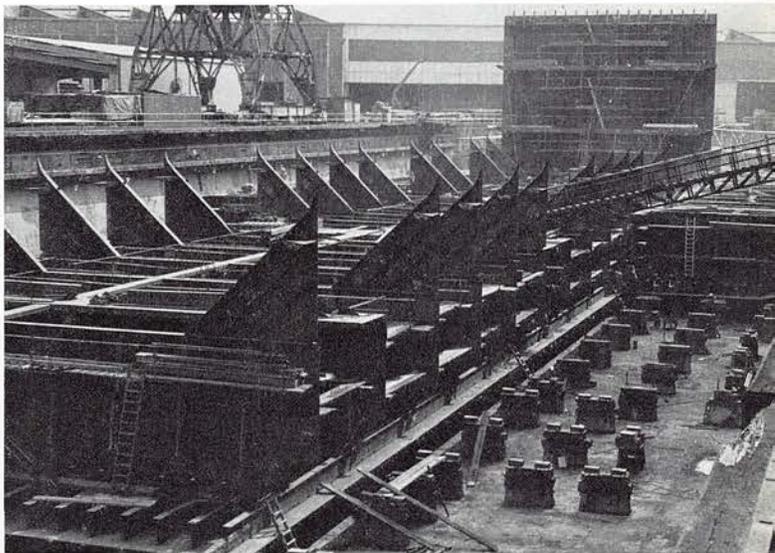


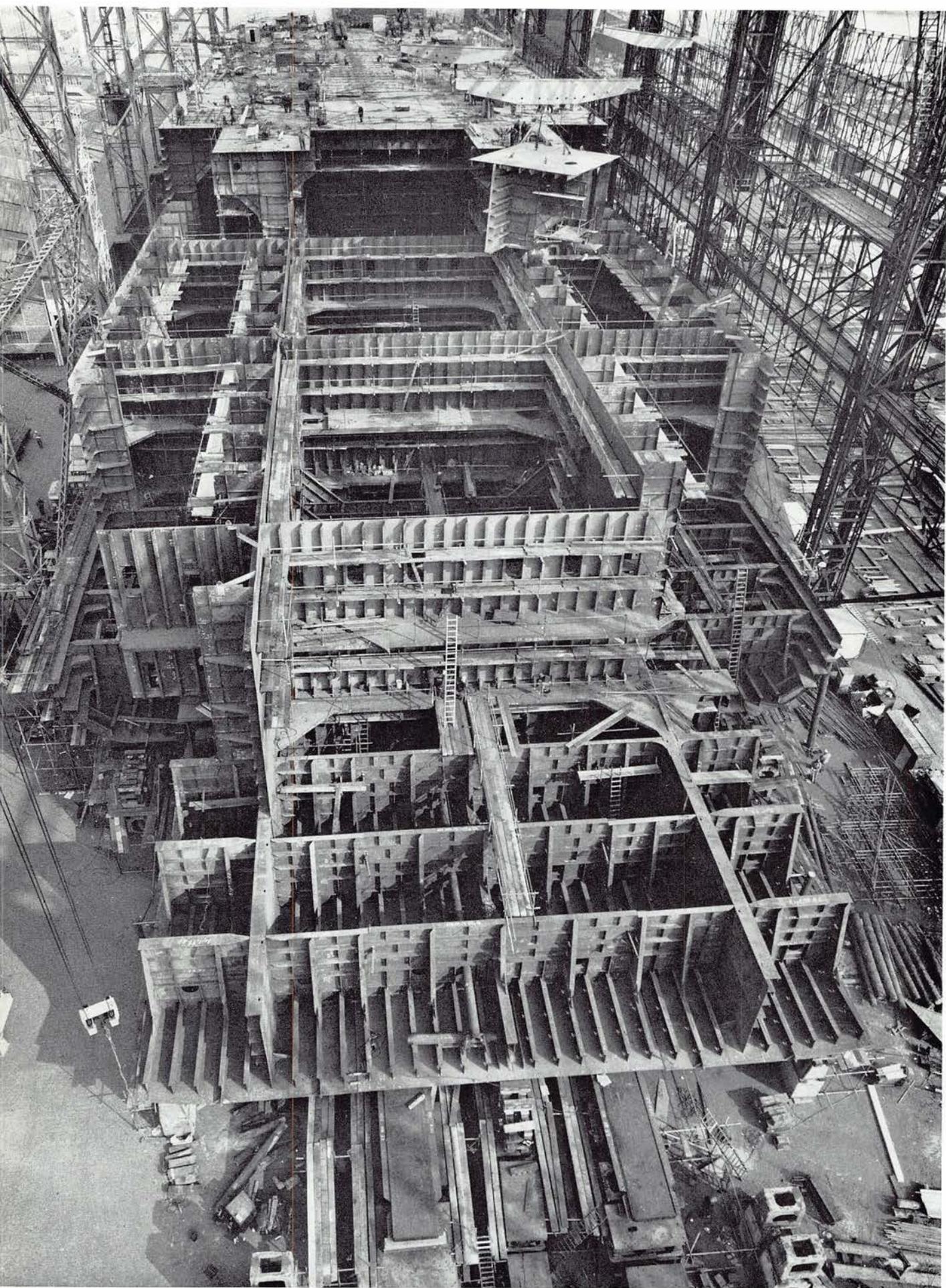


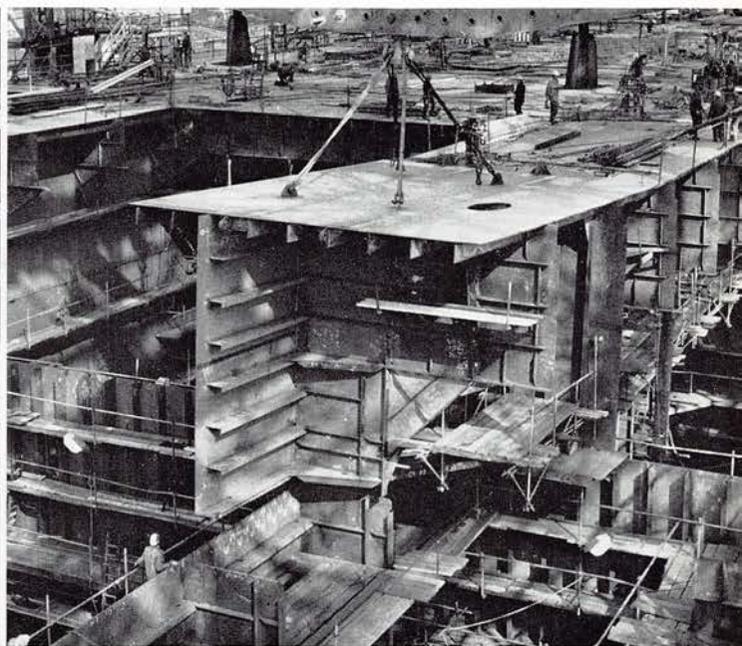
linke Seite:
240 000-t-Tanker Bau-Nr. 60 in der
Endausrüstung

oben:
Der noch unfertige Rumpf des 240 000-t-
Tankers Bau-Nr. 63 wird umgeschwom-
men.

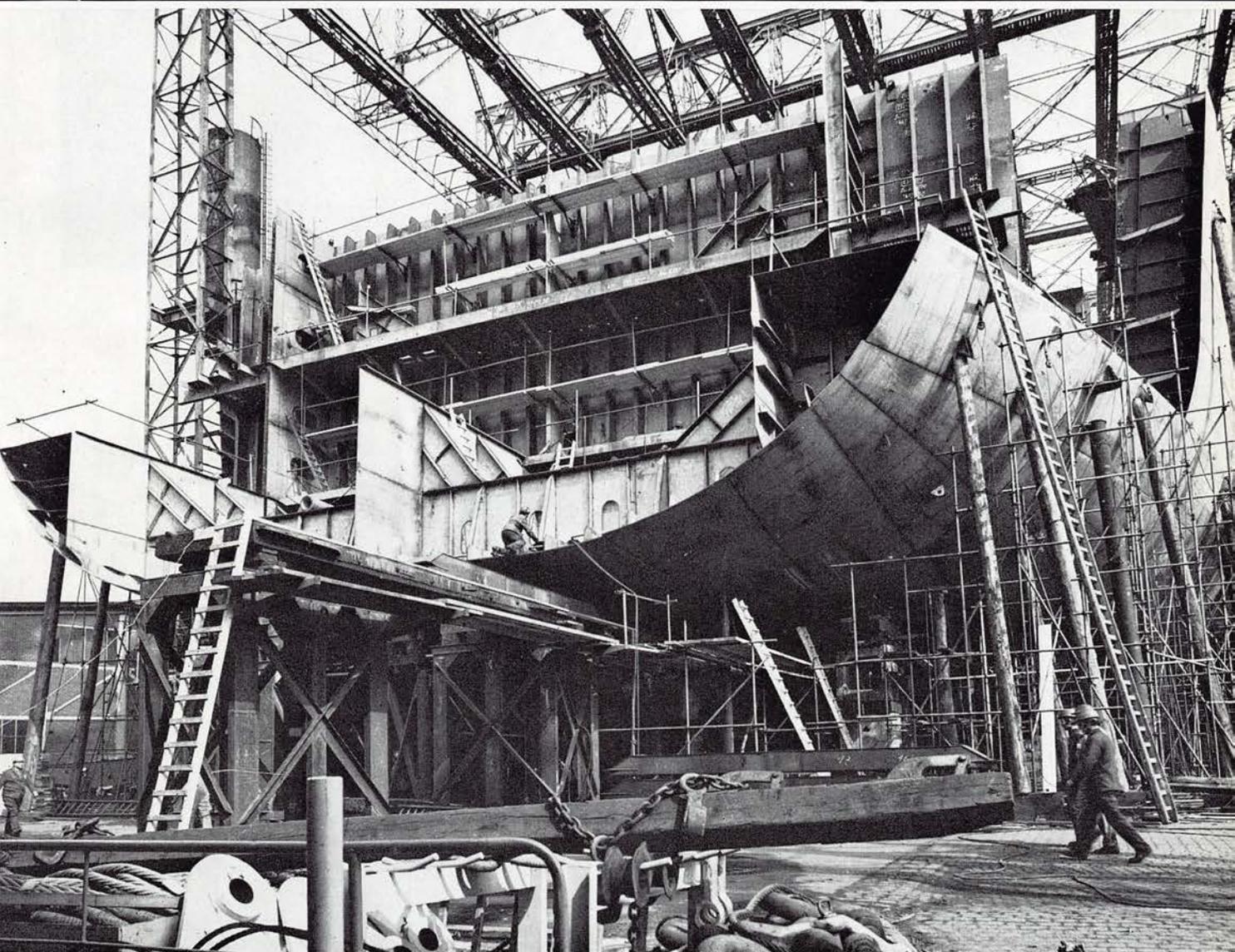
unten:
Stand der Bauarbeiten an dem
143 000-t-Tanker Bau-Nr. 64 Ende April
und Mitte Mai.

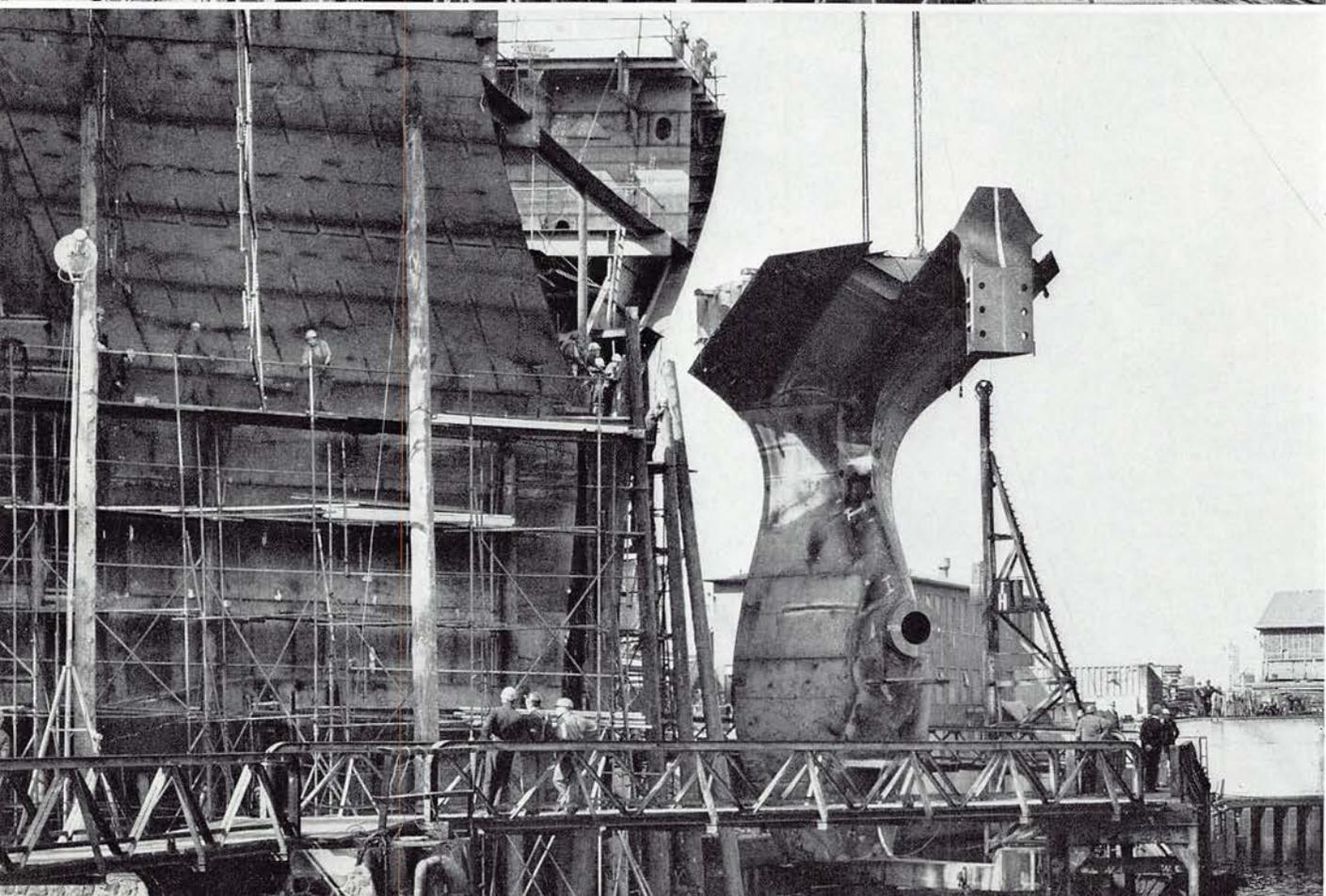
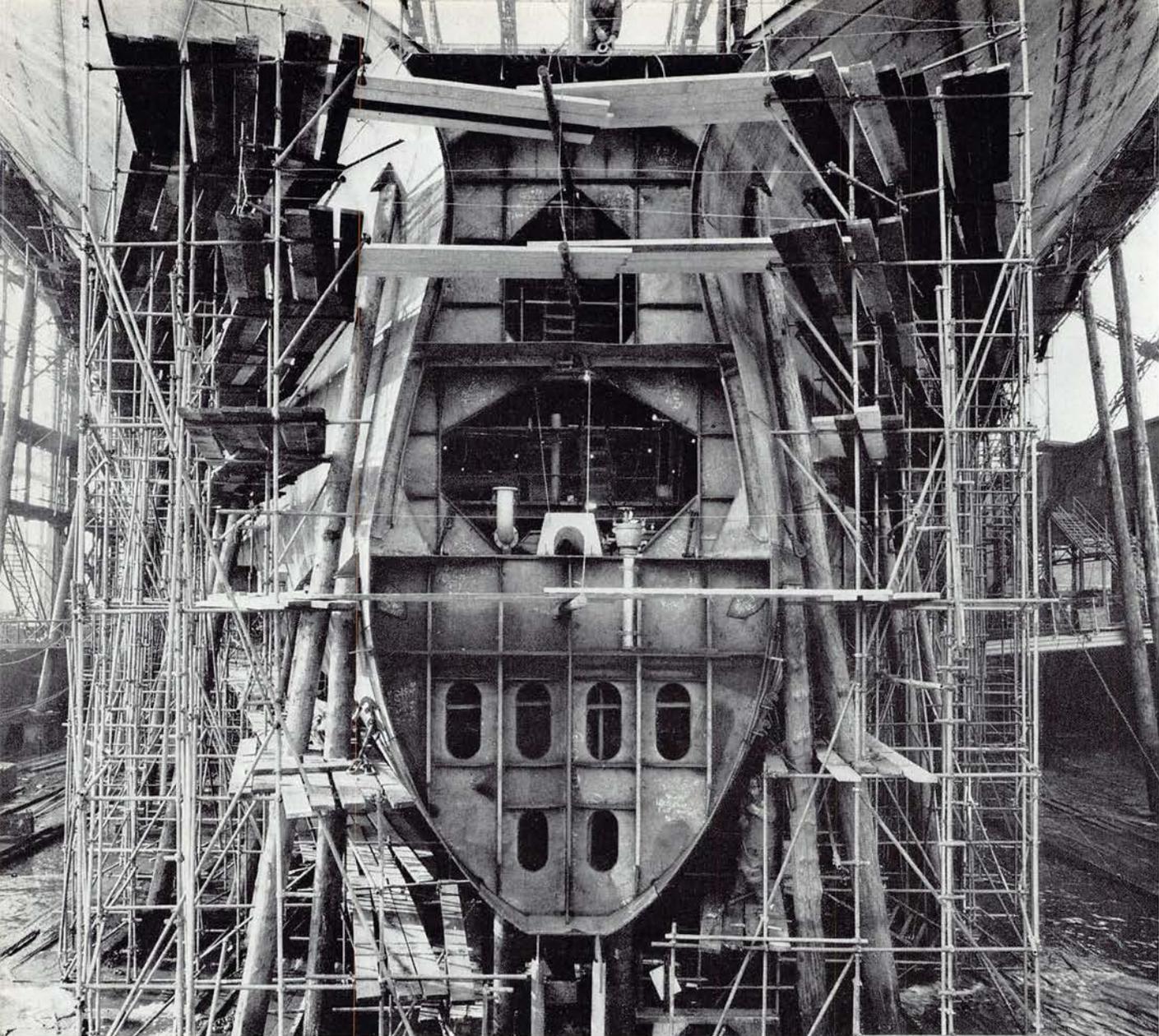


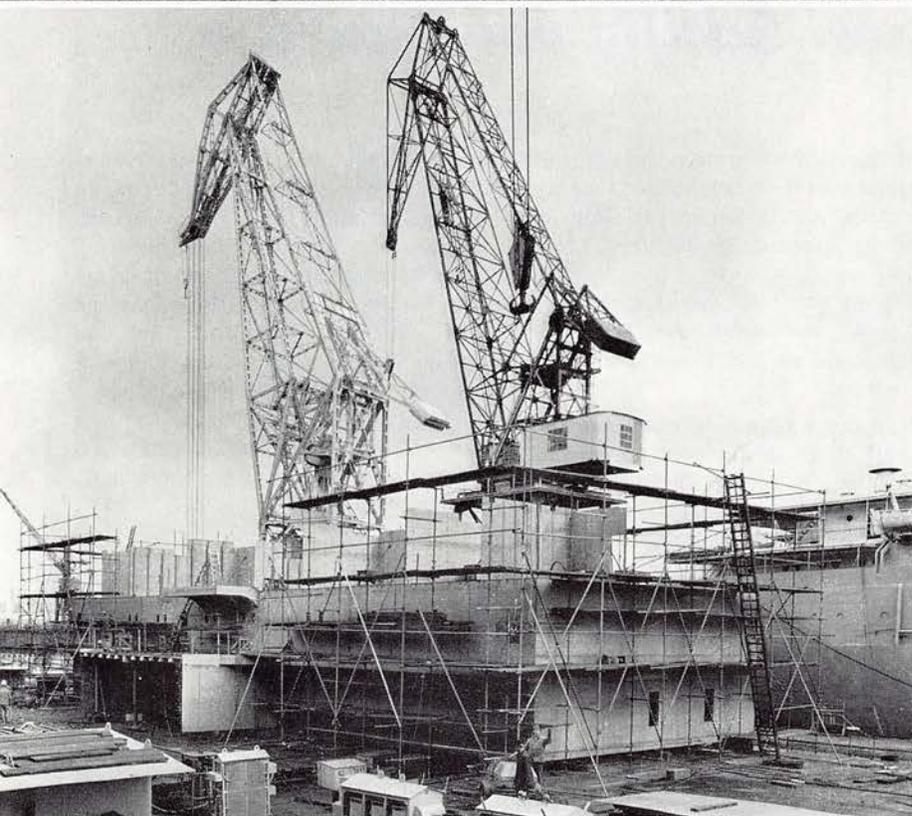
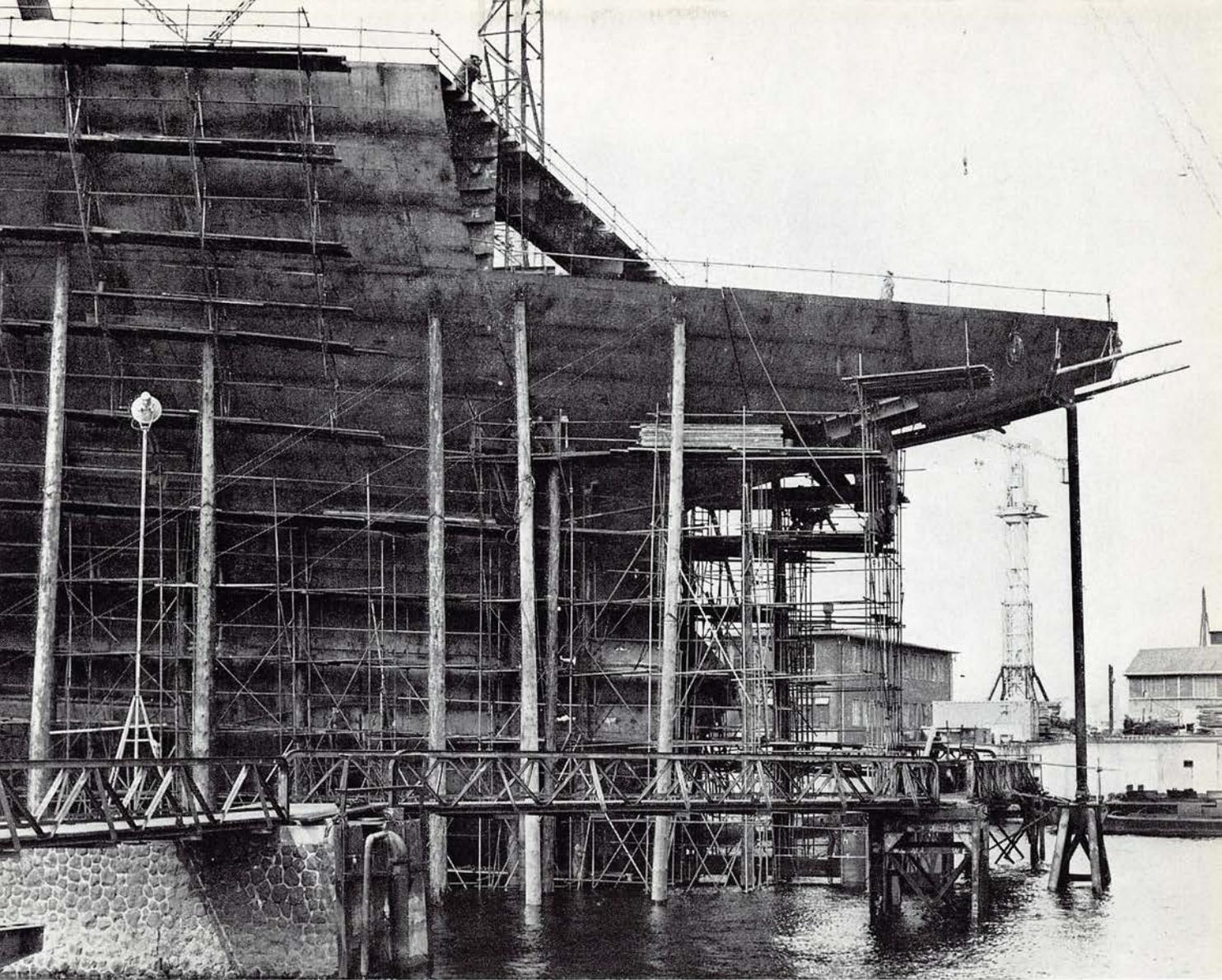




Bildbericht vom Heranwachsen des ersten der drei 130 400 t-Tanker für die Polish Steamship Company, Bau-Nr. 79







Während Hintersteven und Hecksektionen montiert werden, entstehen bereits Aufbauten und Schornstein.



Fleute „Die Hoffnung“, 1724 von türkischen Seeräubern gekapert. Stele: Oluf Jensen (1672–1750)

Die steinernen Schiffe von Amrum

Auf dem Friedhof bei der Clemenskirche in Nebel auf Amrum gibt es eine große Zahl von Grabsteinen, in deren Giebelfeldern altertümliche Schiffe den Blick fesseln: Fleuten, Fregatten und Schmacks, Schiffe der Kapitäne und Schiffer, zu deren Andenken sie in Stein gehauen wurden. Schifffahrt und Walfang waren auf den friesischen Inseln der Knaben Traum und der Männer Erfüllung. In der „goldenen Zeit“ des Wohlstandes von 1635 bis 1800 waren allein auf der kleinen Insel Amrum von den 600 Menschen, die dort lebten, 150 Seeleute.

Die vortrefflich gearbeiteten Stelen aus grauem Wesersandstein berichten auf Vorder- und Rückseite von Lebensläufen und Schicksalen der Seefahrer, zu deren Andenken sie aufgestellt wurden. Alle Steinmetzarbeiten stammen von geschickten Männern der Inseln oder einer nahen Hallig, von ihnen hat keiner das Handwerk „richtig“ erlernt. Alle Inschriften sind, merkwürdig genug, in deutscher Sprache abgefaßt, und dabei

ist Friesisch heute noch die unter Einheimischen vorherrschende Umgangssprache. Aber Friesisch galt, eben weil es die Sprache des täglichen Lebens war, als gewöhnlich. Die Inselleute wählten daher für die Grabsteine die Sprache, die aus Kirche, Schule und Amtsstube als die höhere, vornehmere erschien.

Wohl der schönste Grabstein auf dem Friedhof ist der für Oluf Jensen (1672 bis 1750). In seinem Giebelfeld ist die Fleute „Die Hoffnung“ dargestellt. Tai Hinrichs aus Nordstrandischmoor hat das Schiff mit aufgegeiten Untersegeln auf eine barocke Riesenwoge gesetzt. Hinrichs gilt als der beste Steinmetz der Westküste. „Seinesgleichen sei nicht mehr im Lande gewesen“, heißt es nach mündlicher Überlieferung.

Die dreimastige Fleute wurde in Hoorn in Nordholland gegen Ende des 16. Jahrhunderts entwickelt, das berühmteste Schiff des 17. Jahrhunderts. Kap Hoorn wurde nach dieser Stadt benannt. Die Fleute war ein Rundgattschiff mit star-

kem Sprung, das Heck, echt holländisch, löffelartig ausgebildet. Das Ruder fuhr außenbords, ohne Koker für den Schaft, doch ging die Pinne nicht frei über Bord, sondern durch eine Öffnung an der Unterkante der Kampagne auf das geschützte Hauptdeck. Bei den frühen Fleuten bauchten die Bordwände nach der Wasserlinie weit aus, waren oben aber stark eingezogen. Das war für die Berechnung des Sundzolls aus Länge und Breite des Hauptdecks wichtig.

Der Sundzoll, vermutlich schon 1429 eingeführt, wurde bei Helsingborg, an der engsten Stelle des Sunds erhoben. Aus dieser bedeutendsten Einnahmequelle des Landes wurden zahlreiche nutzlose Kriege finanziert, aber auch die prunkvollen Schlösser, die wir heute noch bewundern. 1669 wurde der Sundzoll nach der Ladung berechnet, und nun wurden die Oberdecks der Fleuten breiter gebaut. Das Länge-Breitenverhältnis von mehr als 4 zu 1 ergab ein schlankeres Schiff als die älteren, für

die meist das „klassische“ Verhältnis 3 zu 1 galt, wie heute noch bei vielen seetüchtigen Kleinfahrzeugen. Große Fleuten waren etwa 40 m lang, 9 m breit und hatten einen maximalen Tiefgang von 4 m. Holland war damals die führende Helling Europas. Nicht umsonst studierte Zar Peter der Große („Zar und Zimmermann“) 1667 auf der erstklassigen Werft von Zaandam den Bau von Fleuten.

1660 besaßen die Niederlande rund 10 000 Seeschiffe, England 4000, Spanien 2000, Frankreich, ehe unter Richelieu die Pariser Welt- und Flottenpolitik begann, nur 600. Während des 17. und 18. Jahrhunderts waren die Holländer die „Frachtfahrer Europas“. Ihr Erfolg mit den Fleuten zwang die ausländischen Reeder, besonders in Lübeck, Fleutschiffe bauen zu lassen.

Die Entwicklung im Bau von Handelsschiffen wurde keinesfalls allein von der Möglichkeit bestimmt, schneller zu segeln. Natürlich hat kein Kapitän jemals gern gesehen, wenn ein anderer Segler an ihm vorbeilief. Maßgebend waren Ladefähigkeit und das Vermögen „Höhe zu machen“. Als die Seeleute gegen Mitte des 17. Jahrhunderts in Holland knapp wurden, sollten die Schiffe von wenig „Händen“ bedient werden können, sie wurden also so „handig“ wie möglich getakelt. Die einst riesigen Flächen der Rahsegel wurden unterteilt, die schmalen Segel erhielten Trapezform.

Während der prunkliebenden Zeit des Barock wurden die Schiffe, wie die Häuser, reich verziert. Besondere Liebe galt dem Schmuck der Heckaufbauten, wie es auch „Die Hoffnung“ des Oluf Jensen zeigt. Um die Mitte des 17. Jahrhunderts erreichte die Bildschnitzerei an den Schiffen ihren Höhepunkt, die Werften, besonders der Kriegsmarinen, beschäftigten ganze Bildhauerwerkstätten. Ihre prächtigen Werke sind aus Bildern und Modellen bekannt. Das einzige erhaltene Beispiel stammt von der „Wasa“. Sie sank 1628 vor Stockholm und wurde 1961 gehoben.

Den letzten Bildschnitzer der Schiffe konnte man 1972 während der Olympiade in Kiel arbeiten sehen, ein Mann von der Isle of Wight. Er schnitzte einen Löwen und den Kopf einer Hirschkuh, bestimmt für die Nachbildung der „Golden Hind“ auf amerikanische Rechnung. Auf der alten „Golden Hind“ segelte Francis Drake, „der größte Dieb der bekannten Welt“, um die Erde. Seine Königin, Elisabeth I., machte den Seeräuber an Bord der „Golden Hind“ zum Sir.



Fregatte. Stele: Captain Nickels Nahmens (1716–1785)

Die Bilder der großen niederländischen Maler zeigen Fleutschiffe in unübersehbaren Flotten. Sie bedecken ganze Leinwandmeere. Auch auf allen alten Bildern vom Walfang sind diese Allzweck-Schiffe dargestellt.

Der Walfang bedeutete für die Inseln die große Wende ihres Schicksals. Flutkatastrophen, besonders die schreckliche von 1634, und das Abwandern der Heringsschwärme brachten eine schlimme Armut. Nun war der Bedarf an Seeleuten für die Grönlandfahrt kaum zu decken, und die holländischen und Hamburger Reeder holten die zuverlässigen Seeleute und Offiziere von

Föhr, Sylt und Amrum auf ihre Schiffe für die Grönlandfahrt. Der tatkräftige Pastor Richardus Petri auf Föhr richtete eine erste Navigationsschule ein, nun konnten die künftigen Kapitäne und „Kondürs“ in einer Schule sphärische Trigonometrie lernen. Anfang des 18. Jahrhunderts fuhr ein Drittel aller Hamburger und holländischen Schiffe unter friesischen Kapitänen auf Walfang. Die stattlichen Häuser aus der Mitte des 18. Jahrhunderts auf den friesischen Inseln künden noch heute von dem Segen, den der Walfang brachte. Die vielen tausend Seeleute, die bei den erbarmungslosen Waljagden verunglückten, sind vergessen.



„Der Brandende Berg“, frühe Fregatte von der Stele des Captains Harck Nickelsen (1706–1770)



Schmackschiff von der Stele des Schiffers Harke Clementen (1725–1780)

Die Friesen, die nach Erschließung der Kolonien auf Handelsschiffen fuhren, liefen dafür Gefahr, den Seeräubern in die Hände zu fallen. Zeitweise machte der Kaperkrieg eine sichere Seefahrt für unbewaffnete Handelsfahrer fast unmöglich. Aus diesem Grunde wurden Handelsschiffe mit Kanonen bestückt, die Mannschaft in ihrer Bedienung unterwiesen und im Gebrauch von Handfeuerwaffen ausgebildet. Die Handelsflotten der Holländer fuhren meist im Geleit von Kriegsschiffen zu den Kolonien im fernen Osten. Der Kapitän Cornelius Krohn von Amrum, ein unerschrockener Seemann, wurde für seine umsichtige Sicherung der Geleitzüge von den Holländern zum Viceadmiral ernannt. Admiral Karpfanger aus Hamburg begleitete 1678 fünfzig Walfangschiffe aus grönländischen Gewässern zurück und bestand mit seinem Schiff einen heftigen Kampf gegen fünf gut ausgerüstete Seeräuber aus dem berühmten Schlupfwinkel Dünkirchen. Er schoß zwei in den Grund und trieb die andern drei in die Flucht. Dieser tapfere Seemann fand leider beim Brand seines Admiralsschiffes ein vorzeitiges Ende.

Die Barbaresken-Piraten aus Nordafrika jagten auch auf allen Handels-

wegen Nordeuropas nach Beute. Mitunter wurden sie von Kapitänen aus Lübeck oder Hamburg geführt. „O Algier, Zuflucht der Räuber, Geißel der Menschheit“, klagt der Abt Harde um 1580, „wie lange noch werden die christlichen Fürsten deine Unverschämtheit ertragen?“

Bei den Scillys, deren Inselgewirr ein ideales Versteck für Seeräuber bot, rauschte ein Schiff mit eigentümlicher Besegelung auf „Die Hoffnung“ zu und erwies sich als türkischer Seeräuber. Weshalb Oluf Jensen, der Kapitän, keinen Gebrauch von seinen 14 Kanonen machte, ist nicht mehr bekannt. Ohne Gegenwehr wurde das Schiff zur Beute der Türken. Die Besatzung wurde auf den Sklavenmarkt von Algier gebracht, Europäer erzielten dort hohe Preise. Oluf Jensen mußte zwölf Jahre in einem Kaffeehaus arbeiten. Auf seinem Grabstein ist darüber zu lesen:

„Die Hoffnung“ ward mir zwar beraubt und gleichwohl hofft ich doch. Dachte bei mir selbst getrost, Gott lebet noch. O ja, er lebte noch und ließ mich das erfahren, worum ich ihn gebethen im ganzen 12 Jahre. Gepriesen sey sein Name in alle Ewigkeit für diese theure Gnade und große Gütigkeit.“

Neben dem Grabstein für Oluf Jensen steht ein sehr merkwürdiger für einen Matrosen der „Hoffnung“ und Schicksalsgefährten aus der Sklaverei: ein Turban im Giebfeld, Bogen und Köcher mit Pfeilen, Trompete und Reiterstandarte. „Hier liegt der große Kriegsheld. Ruhe sanft auf Amrums Christenfeld als der Selige Harck Olufs.“

Als die Türken über die Enterbrücke auf das Deck der Hoffnung stürzten, rannte einer gleich auf Harck Olufs zu und riß ihm die silbernen Schnallen seiner Schuhe ab. Das vergaß Harck Olufs nie. Der sechszehnjährige Friese wurde in Algier für 1000 Goldfranken verkauft und für den doppelten Preis an den Bey von Constantine weiter gehandelt. In der Sklaverei lernte der begabte Junge spielend Französisch, Türkisch, Arabisch und gewann das Vertrauen seines Herrn. Gegen die Abenteuer des jungen Seemannes verblissen viele Geschichten aus Tausendundeiner Nacht. Schließlich befahl er ein Heer von 40 000 Reiterkrieger. Der Bey schenkte ihm nach zwölf Jahren die Freiheit. Beim Abschied weinten sie beide, der uralte weise Orientale und der Friese aus Amrum. Als reicher Mann kehrte Harck Olufs in seine Heimat zurück.

Auch der dritte Grabstein der Reihe

hält das Gedächtnis für einen Mann von der Hoffnung lebendig. Eine Fregatte segelt mit Backstagbrise über die Wogen, die Segel voll Wind, den langen Heimwärtswimpel im Top. Die zehn Geschütze sind ausgerannt: „Der Brandende Berg“. Der Steinmetz dieser vorzüglichen Stele heißt Arfst Hanckens von der Insel Föhr. Das Schiff ist durch ein Spruchband eingefasst: „Durch viele beschwerden zu großen Ehren. Durch Creutz und Leiden zu Himmelsfreuden“. Im Textteil heißt es dann:

„Neben diesem Stein modern die Gebeine des Wohledlen Hr.-Capitäns Harck Nickelsen, er ward geboren d. 12. Oct. 1706 zu eben der Zeit wie sein Vater auf dem Meere verunglückte. Im 12. Jahr seines Alters fing er an sein Brodt bei der Schifffahrt zu suchen. Ao 1724 erlitt er die Wiederwärtigkeit von den türckischen Seeräubern gefangen und an den Bey von Algier verkauft zu werden, welche er 3 Jahre diente, nach welcher Zeit er ihm aus Güte die Freiheit durch die Portugiesen erkaufen ließ, suchte nachgehends in Holland und Copenhagen sein Glück, am letzten Ort gelang es ihm als Capitain ein Schiff auf Westindien und die Küste von Guinea zu führen.“

Harck Nickelsen heiratete die Tochter seines alten Kapitäns Oluf Jensen, die „tugendhafte Frau Matje Harcken“, kurz nach Rückkehr seines Schwiegervaters aus der algerischen Sklaverei. Die meisten Seeleute der Hoffnung blieben in Algier verschollen. Über Harck Nickelsen heißt es weiter auf seinem Stein: „Gott segnete seinen Beruf so erwünscht, daß er in seinem besten Alter schon hinlänglichen Vorrath vor die Zukunft hatte, welchen er in einer vergnüglichen Ehe mit einem christlichen und stillen Wandel sich mit den seinigen zu Nutze machte.“

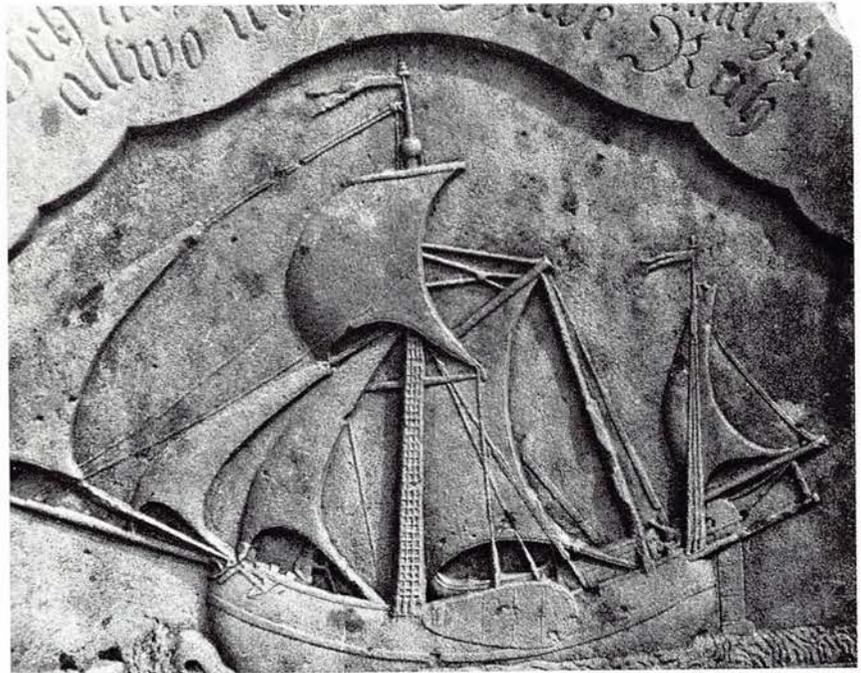
Ein ähnliches Fregattschiff wie „Der Brandende Berg“, allerdings mit drei Rahen getakelt, schmückt die Stele für den „wohledlen seel. Captain Nickeis Nehmens“. Auch dieser Kapitän hatte viel Erfolg auf den Fahrten nach Fernost:

„Er hat in seinem Seeberufe das seltsame Glück gehabt, 4 Reisen als Captain Schiff von Amsterd. nach Batavia und China in Ostindien zu führen, und die letzten 24 Jahre in Ruhe auf sein Vaterland durchgelebet.“

Unter einer Fregatte verstand man im 17. und 18. Jahrhundert ein schnelles Schiff, dessen scharf gebautes Unterwasserschiff vom Galeerenbau beein-

flußt war. Fregatten waren Plattgatschiffe, die windfangenden Aufbauten niedriger als bei den Fleuten, der Zierat sparsamer. Die Fregatte ist aus dem Kriegsschiffbau hervorgegangen, dessen Entwicklung sich im 17. Jahrhundert klar vom Bau der Handelsschiffe zu trennen begann. Hier war der nötige finanzielle Spielraum für Bau und Erprobung neuer Typen gegeben. Verglichen mit den schwerfälligen Linienschiffen mit ihren drei Kanonendecks wurde die Bestückung der Fregatte reduziert, um gut manövrieren zu können. Fregatten waren jedem Wetter gewachsen, für ihre Schnelligkeit spielten ozeanische Entfernungen keine Rolle mehr. Der Verdienst, diesen Schiffstyp zur höchsten Vollendung gebracht zu haben, gebührt den französischen Schiffbauingenieuren, die es verstanden, die

Frederik Henrik af Chapman teilt in seiner 1768 erschienenen „Architectura Navalis Mercatoria“ die armierten Fregatten nach der Anzahl der Kanonen von 16 bis 40 in sechs Klassen ein. Die kleinsten waren 32 m lang, 8,3 m breit, sie hatten einen Tiefgang von 3,4 m. Die Fregatten mit 40 Geschützen waren 49 m lang, 12,2 m breit, ihr Tiefgang betrug 5,6 m. Nelsons Flaggsschiff „Victory“, ein „Linienschiff“, war 69 m lang. Fregatten ohne Armierung waren 17 m lang, 5,5 m breit bei einem Tiefgang von 2,4 m oder 24,5 m lang, 7,2 m breit, der Tiefgang betrug 3,6 m. Die beiden Fregatten auf den Grabsteinen der Kapitäne Harck Nickelsen und Nickels Nehmens führen noch unter dem Bugsprit zwei Rahsegel, „Blinde“ und „Bovenblinde“, die deshalb so hießen, weil sie den Mann am



Schmackschiff von Willem Claasen (1740–1792)

mehr handwerklichen Erfahrungen der Holländer wissenschaftlich auszubauen.

Die Merkmale der Fregatte wurden später von den durch keinerlei Tradition belasteten Nordamerikanern übernommen. In den Neuenglandstaaten wurde „The american mania for speed“, die Forderung nach Schnelligkeit, in den Seeverkehr gebracht. Schließlich entstanden die Klipper, der große Ruhm in der Geschichte des Schiffbaues der Vereinigten Staaten. Unter Wolken von Segeln jagten sie über die Meere, das Schönste, was je für einen derart profanen Zweck, wie der Transport von Gütern geschaffen wurde. Donald Mc Kay war ihr genialer Baumeister.

Ruder „blind“ machten, seinen Ausblick abdeckend. Am Besan erkennt man das vom Mittelmeer stammende schräge Rahsegel, aus dem sich das Gaffelsegel entwickelte.

Im 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurden an den Nordseeküsten in großer Zahl Schiffe mit flachem Boden für die Fahrt auf dem Wattenmeer, der Zuidersee, für die Elbfahrt nach Hamburg und die Ostsee gebaut: Bojern, Smacks, Tjalks, Kuffs. Sie führten hauptsächlich Gaffelsegel, die nicht bedient zu werden brauchten, wenn das Schiff durch den Wind ging. Der Unterschied der verschiedenen Typen lag in der Form des Rumpfes, der Größe und

Form der Besegelung. Unter diesen Schiffen erlangten die zweimastigen Smacks oder Schmackschiffe die größte Bedeutung. Sie sind auf den Grabstelen der Schiffer Harke Clementen und Willem Claasen vortrefflich dargestellt. In der Geschichte der Grönlandfahrt spielten Schmackschiffe als Fähren zu den Ausgangshäfen eine sehr wichtige, oft genug traurige Rolle.

Diese Schiffe hatten einen starken Sprung. Sie waren mit Seitenschwertern ausgerüstet, um die Abdrift bei Seitenwind herabzusetzen. Die beiden Masten führten Gaffelsegel. Der Großmast, den Besan weit überragend, trug eine Breitfock, zwei Vorsegel und ein Rah-Toppsegel, bei größeren Schiffen auch deren zwei. Die Stellung des Besanmastes variierte, beim Schiff des Willem Claasen stand es auf der Achterkante. Bei dieser Anordnung konnte das Schiff

höher an den Wind gehen, dafür mußte man den unhandigen Ausleger für die Schotführung in Kauf nehmen.

An die seemännische Tüchtigkeit der Schmackschiffer wurden große Ansprüche gestellt, galt es doch, diese ziemlich kleinen Fahrzeuge, gerade zur Zeit der Frühlings- und Herbststürme, wenn die Seeleute zu den Ausgangshäfen für die Grönlandfahrt gebracht, im Herbst zurückgeholt werden mußten, über Untiefen und Sandbänke zu führen. Auch durften die „Seelöcher“, die zu den Inseln führten, auf keinen Fall verpaßt werden.

Um den Petritag, nach dem heute noch üblichen „Biekenbrennen“ am 20. Februar, verließen mitunter 4000 Männer von den Inseln auf Flotten von Schmackschiffen, jedes mit 50 bis 100 Fahrgästen, ihre Heimat, um sich als

Matrosen, Speckschneider, Harpuniere, Boots- und Steuerleute für den Walfang zu verheuern. Die Schiffer brachten aus den holländischen Häfen, oft auf eigene Rechnung, ganze Schiffs-ladungen von blau-weißen und braunen Fliesen mit.

1711 wurde ein Schmackschiff in Holland auf den Strand geworfen, 87 Seeleute von Sylt fanden den Tod. 1744 kenterte im Frühjahr ein Schmack mit Männern von Sylt nahe ihrer Heimatinsel. 84 kamen ums Leben und wurden an den heimatlichen Strand gespült, nur acht wurden gerettet. Im Herbst desselben Jahres ging ein Schiff mit Heimkehrern auf dem Kniepsand vor Amrum verloren. Keiner überlebte. Unter den 100 Toten waren 64 von Föhr. Der Wohlstand den der Walfang brachte, mußte oft genug teuer bezahlt werden.

Karl Metzner

„Tag der offenen Tür“

Fünftehtausend Besucher an Deck der „Victoria“



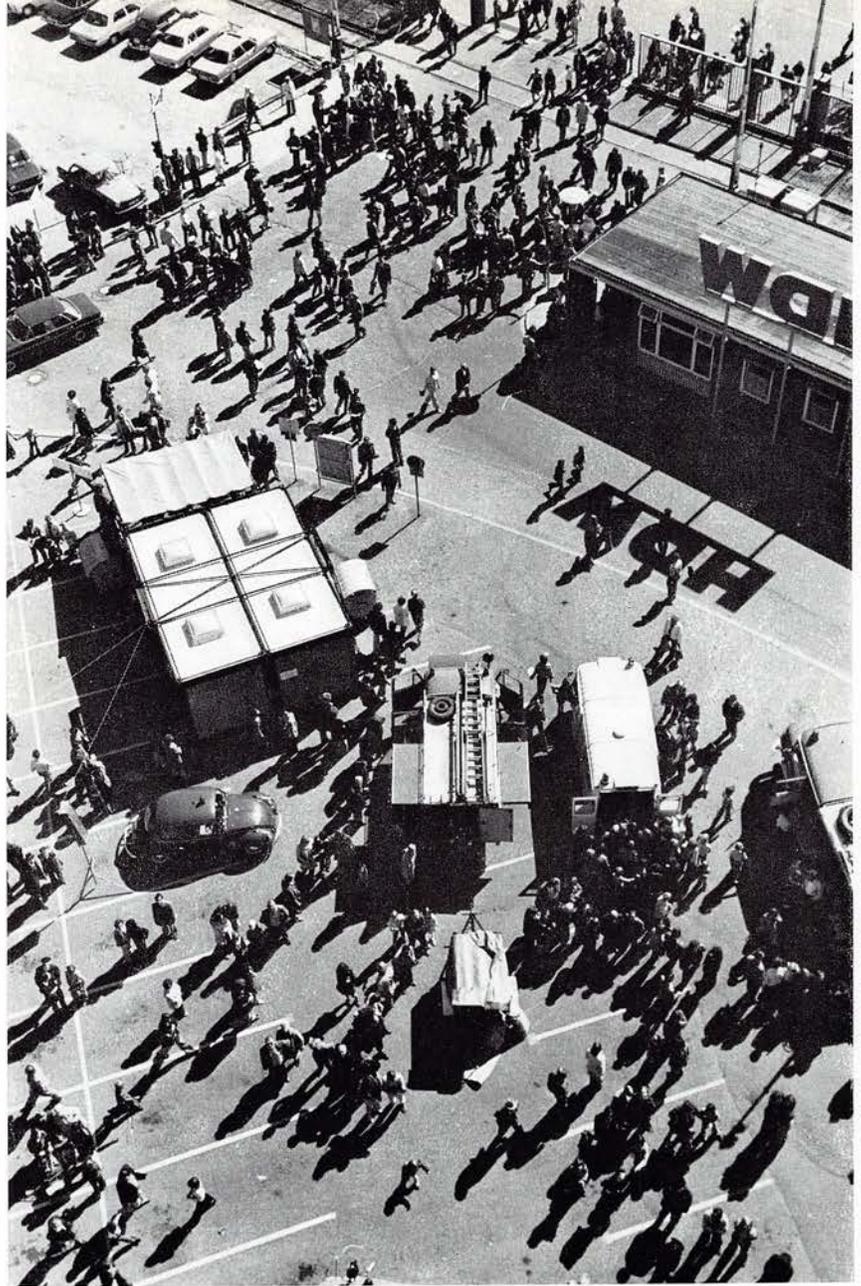
„Am Sonntag, dem 21. April 1974, von 11 bis 16 Uhr, öffnet die HDW ihr Werk Gaarden für die Bevölkerung Kiels und seiner Umgebung.“

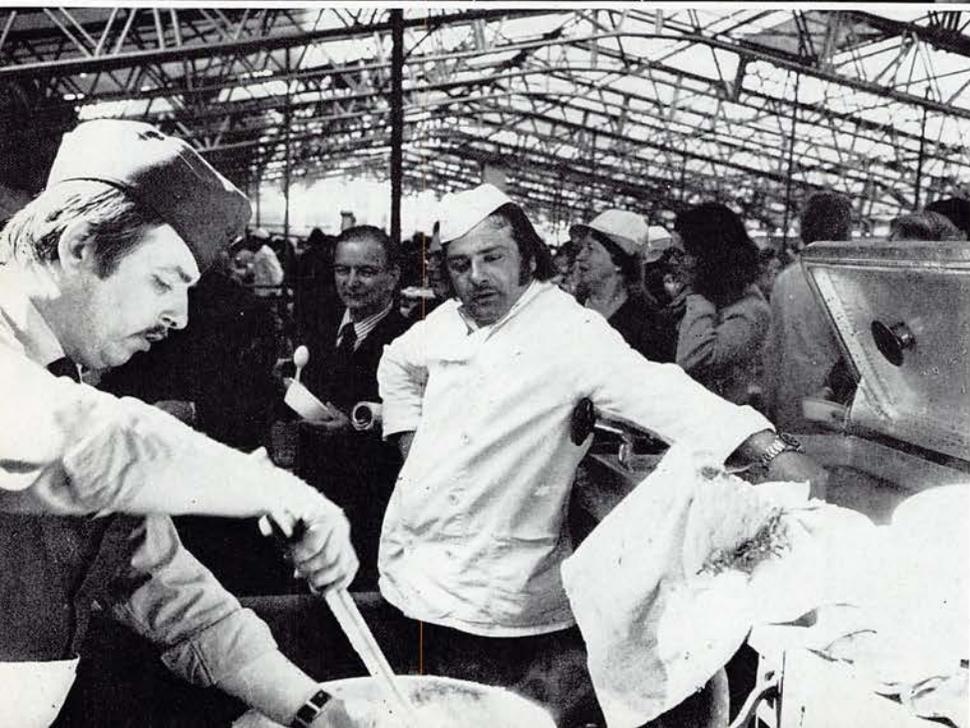
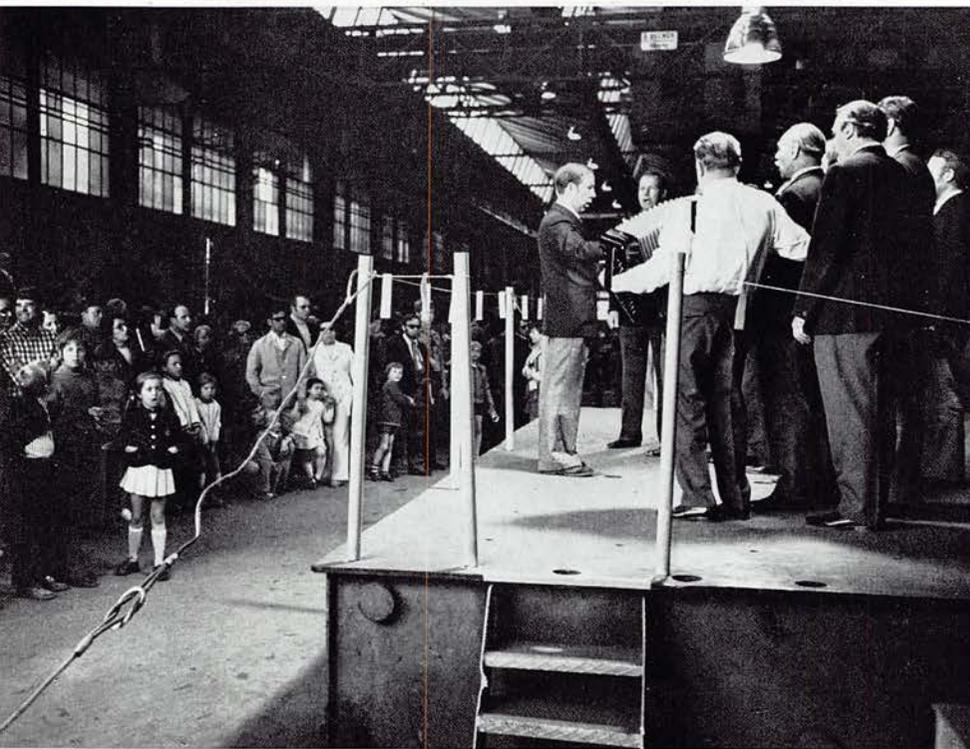
Die Schiffbauer der HDW, die schon 1976 in dem im Bau befindlichen 700 000 t-Dock die ersten Mammutanker bauen werden, zeigen ihren Arbeitsplatz.“

So konnte man's drei Wochen vorher, drei Wochen vor dem Tag, den die Presse später den „Howaldt-Tag“ nannte, in wirkungsvoll aufgemachten fünfspaltigen Anzeigen an bevorzugtem Platz in den örtlichen Zeitungen lesen. Unübersehbar.

„Eintrittskarten...“ hieß es, nach Aufzählung einiger Attraktionen, die eine Besichtigung für die Besucher mit sich bringen werde, in den Anzeigen weiter, „Eintrittskarten können Sie bei Ihrem Zeitungshändler erhalten. Mit dem nummerierten Abschnitt, den Sie beim Betreten des Werftgeländes in eine von zwei Lostrommeln werfen, nehmen Sie an der Verlosung von zwei PKW teil.“ Das war's! War ein weiterer Anreiz neben der Möglichkeit, einmal auf dem Deck eines Tankerriesen zu promenieren.

Schon am frühen Vormittag des ersten Ausgabetales gab es nirgends mehr Karten. Dabei war die Belegschaft, für die achtausend der insgesamt zwanzigtausend gedruckten Karten bereitgehalten waren, wie die inzwischen einsetzende telefonische Nachfrage zeigte, entschieden zu kurz gekommen. Es





mußten Karten nachgedruckt werden. Fünftausend. Zehntausend. Zwanzigtausend. Als die vierzigtausend Karten bis auf eine Reserve von nicht einmal dreihundert ausgegeben waren, wußten die mit der Organisation beschäftigten Mitarbeiter ungefähr, mit welchem Besucheransturm etwa zu rechnen sein würde:

40 000 Besucher in fünf Stunden würde bedeuten, daß etwa 8 000 je Stunde oder bis zu 150 je Minute das Werfttor passieren.

Und darauf galt es sich einzurichten: die Wege zur Besichtigung entsprechend zu wählen, herzurichten und zu beschildern, die nötigen Sicherheitsmaßnahmen zu treffen und die Information der Besucher über alles Erforderliche durch frühzeitige Veröffentlichungen in der Presse sicherzustellen. Das Ergebnis war eine blitzsaubere Werft. Mit ungewohnten Freiplätzen, wo sonst Hunderte arbeiten, Transportfahrzeuge, Kräne und Maschinen betätigt werden, mit abgegrenzten zusätzlichen Wegen, an deren Rändern sich die sonst von Nebeln und Dünsten umgebenen Stahlbleche und Profile der Untergruppenfertigung wie bildhauerische Strukturmodelle ausnahmen und die Großsektionen in den Schiffbauhallen wie Museumsstücke anmuteten.

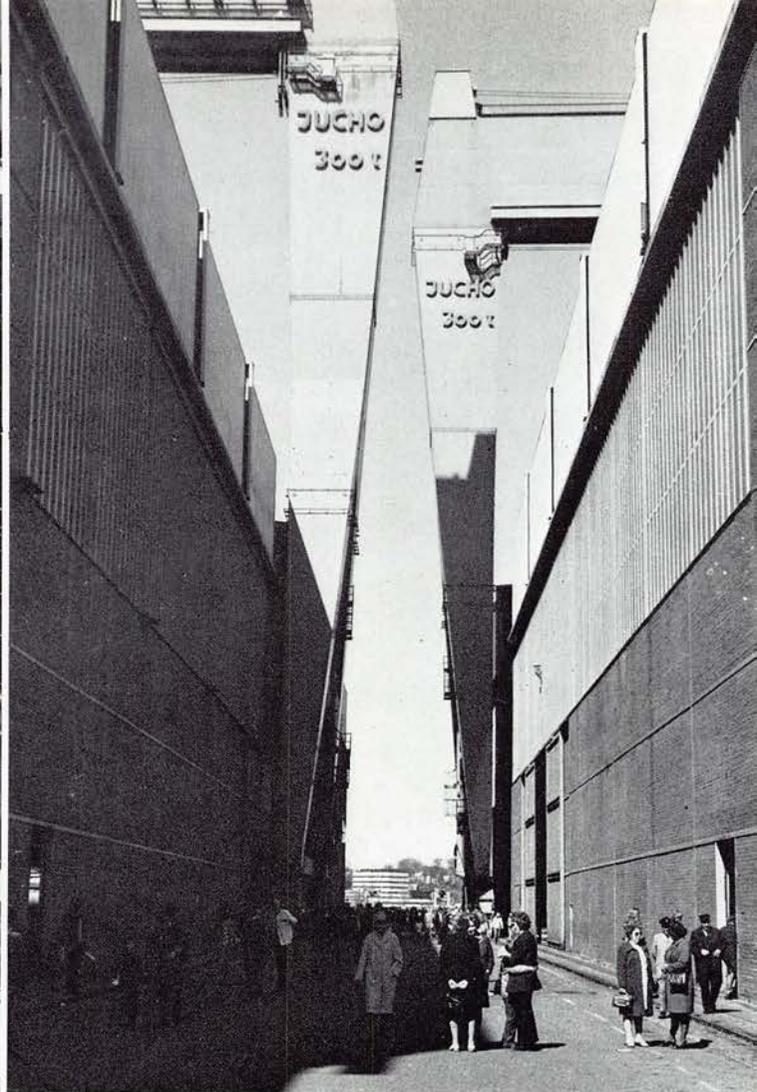
Die etwa 50 000 Besucher am Sonntag lohnten die Mühe, die so viele Mitarbeiter darauf verwandt hatten, ihren Arbeitsplatz den Angehörigen „so proper wie möglich zu präsentieren“, wie es einer der Älteren gesprächsweise ausdrückte.

Die ersten Besucher standen vor Neun schon am Werktor. Gedränge gab es jedoch erst ab Zehn. Und um Zehn-Uhr-dreißig mußte „aufgemacht“ werden.

Die Polizei hatte einen Teil der Werftstraße für den Durchgangsverkehr gesperrt und zu Parkplätzen „umfunktionierte“. Die Besucher waren durch Presse und Rundfunk gebeten worden, möglichst die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen. Überdies pendelten zwei von der HDW gecharterte, kostenlos zu benutzende Schiffe der Kieler Verkehrs AG zwischen zwei in der Nähe des Bahnhofs gelegenen Haltepunkten und dem Fähranleger in Gaarden.

Das alles klappte vorzüglich und gab keinerlei Schwierigkeiten. Einige Stauungen, freilich. Aber keine Karambolagen, keinen Putz, keinen Ärger. Die in erheblich schnellerer Folge als sonst verkehrenden Straßenbahnen





und Busse waren allerdings brechend voll.

Zeitweise war der Ansturm an den Los-trommeln so stark, daß man sich vor dem Einwerfen des „Losabschnittes“ an einem der beiden Informationsstände ausreichend mit allem versorgte, was es „schwarz auf weiß“ nach Hause zu tragen gab, oder einem der auf dem Parkplatz errichteten Getränkestand zuwandte.

Etwa 20 000 KN-Sonderdrucke der HDW mit Hinweisen auf den Besichtigungsweg, einem Wertplan und einer von Bruno Bock geschriebenen kurzen Fassung der „HDW-Historie“, an die 10 000 farbige Besucherprospekte und ebenso viele Werkzeugzeigungen der HDW und der Salzgitter-AG wurden ausgegeben.

Wo sonst die Autos der im Werk Gaarden beschäftigten Mitarbeiter stehen, tummelten sich Kinder an den zur Schau gestellten Feuerwehrfahrzeugen, tranken zeitweilig Hunderte Milch-, Kakao- oder alkoholfreie Getränke, die gegen eine Schutzgebühr zugunsten der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger abgegeben wurden. Bis zum Spätnachmittag immerhin über 30 000. Und sahen andere im leider nicht ausreichend dunklen Filmzelt die faszinierenden Aufnahmen von der Pro-

befahrt der 1968 in Kiel gebauten „Esso Malaysia“.

Der Hauptstrom der Besucher folgte dem ausgeschilderten Weg zu den Vormontagehallen, wo drei Musikkorps und der weltbekannte Lotsenchor der „Knurrhähne“ abwechselnd jene unterhielten, die „vor Ort“ den fachkundigen Erläuterungen der Betriebsingenieure und Meister lauschten, dem Arbeitsvorgang der numerisch gesteuerten Brennmachine folgten, das Modell des neuen Docks betrachteten oder sich nach den Möglichkeiten der Ausbildung bei der HDW erkundigten.

Wenn auch sicher die meisten Kinder den Werftbesuch an der Seite ihrer Eltern – die Kleinen auf den Schultern der Väter, im Kinderwagen oder auf den Armen der Mütter – miterlebten, wurden doch fast zweihundert Jungen und Mädchen in dem in einem Besprechungszimmer des Turmgebäudes eingerichteten Kindergarten von drei Kindergärtnerinnen der Stadt Kiel und fünf HDW-„Muttis“ betreut.

Für das leibliche Wohl der Besucher sorgten die in einem Zelt stationierten Feldküchen des Technischen Hilfswerks, des Arbeiter-Samariter-Bundes, des Deutschen Roten Kreuzes, der Freiwilligen Feuerwehr Russee und der Johanniter. Die angekündigte Ausgabe

eines „Schlages Erbsensuppe“ fand den erwarteten und vorsorglich durch Laufgänge geregelten Zuspruch. Mehr als 7 000 Schlag wurden gegen eine Schutzgebühr zugunsten der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ausgegeben. Das Spendenergebnis:

8 937,64 DM.

Die Hauptattraktion an diesem Tage war der zum Ausdocken in Dock 7 bereitliegende, zu diesem Zeitpunkt noch ungetaufte 240 000-tdw-Turbinentanker „Victoria“ der VEBA Chemie. Hauptdeck und Brücke waren zur Besichtigung freigegeben. Pro Minute erkletterten 50 Besucher den an der Backbordseite des Hinterschiffes aufgestellten Treppenturm, um an Bord zu gelangen. Insgesamt etwa 15 000. Zeitweilig drängten sich die Menschen an Deck wie sonst nur in den Straßen der Stadt beim Sommer- oder Winterschlussverkauf.

Die aber, die sich den steilen Aufstieg an Bord verkniffen, gingen durch die Schiffbauhallen zum allgemeinen „Treffpunkt“ am mächtigen Bug der „Victoria“ zurück oder flanieren durch die Schattenpromenade zwischen den Hallen landwärts, um sich mit jenen wieder zu vereinigen, die über den Treppenturm am Vorschiff von Bord gingen.



Als sich zur Verlosung der beiden „Ford Escort“ einige tausend Besucher auf dem Parkplatz eingefunden hatten, nahm Dr. Norbert Henke, der die Gäste des Vorstands bereits auf einem Empfang begrüßt hatte, die Gelegenheit wahr, den Kieler Mitbürgern, den Bürgern der Dörfer und Städte in der näheren und weiteren Umgebung Kiels und den vielen Mitarbeitern, die mit ihren Familien gekommen waren, für ihren Besuch zu danken. Er versicherte ihnen zum andern, daß die bisherigen Leistungen der Werft und ihr weiterer Ausbau zu einer der größten und modernsten Werften der Welt die Arbeitsplätze bei der HDW für lange Zeit sicher machen. Sodann bat er den Schleswig-Holsteinischen Wirtschaftsminister,

Dr. Jürgen Westphal, und den Wirtschaftsdezernenten der Stadt Kiel, Stadtrat Rolf Renger, die beiden Gewinnnummern und je zwei Ersatznummern zu ziehen. Die Bekanntgabe der Nummern erfolgte kurz nach 15 Uhr, doch bis zum Schluß der Veranstaltung fand sich nur ein „Ersatznummernabschnitt“-Inhaber an der Lostrommel ein.

Erst am Dienstag meldeten sich die Inhaber der Gewinnnummernabschnitte. Zwei Angehörige der Werft: Der Schiffbauer Günter Schnelle, der Gewinner des roten Wagens (rechts im Bild), und der Schweißer Hans-Dieter Meier, der Gewinner des gelben Wagens (links im Bild). Beide arbeiten im Werk Gaarden. Ihre Frauen hatten die gewinn-

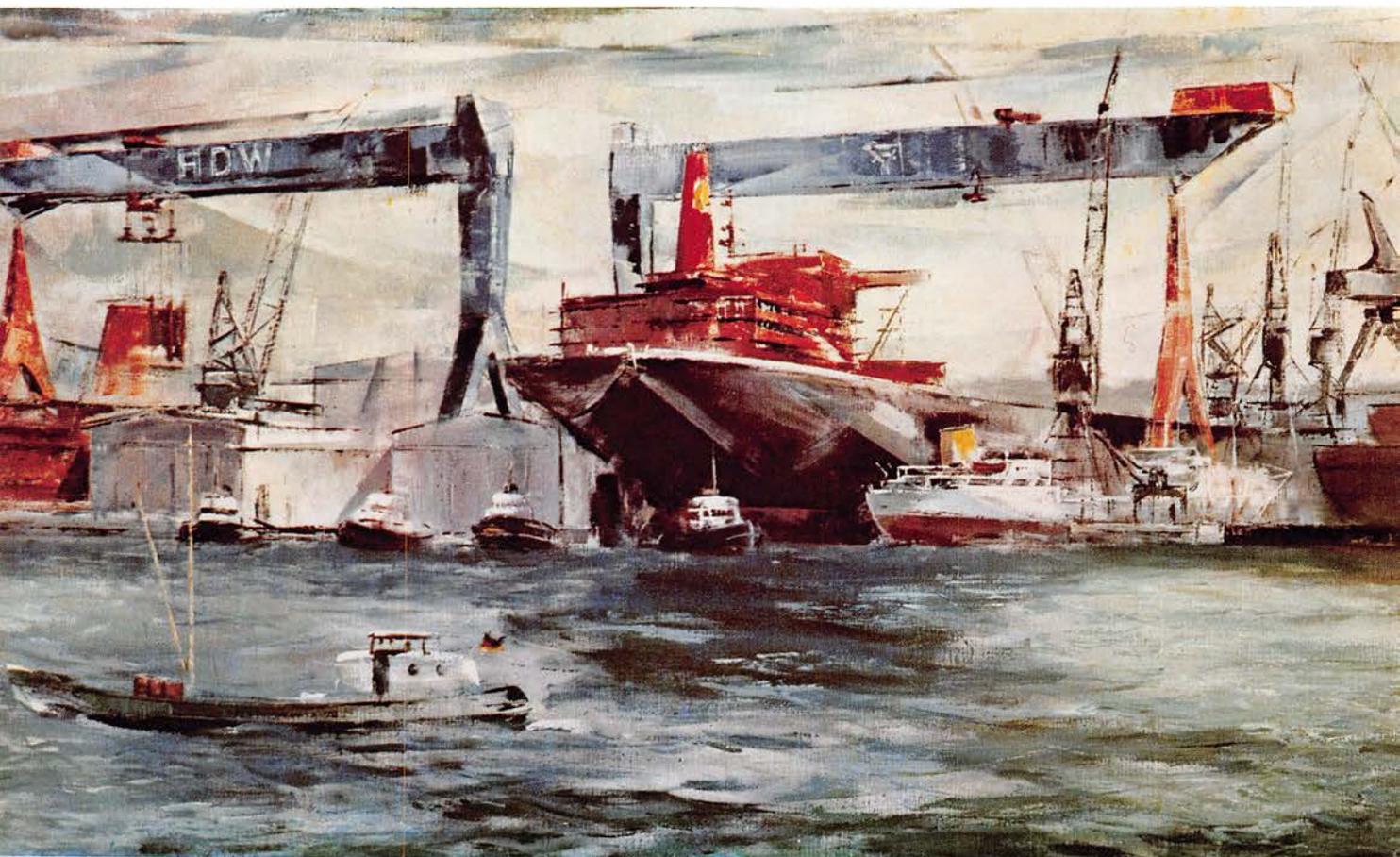
bringenden Nummern in der Zeitung gelesen.

Am gleichen Tag war in einer fünfspaltigen Dankanzeige der Werft u. a. zu lesen:

„Das schöne Wetter hat dazu beigetragen, daß der Besuch so vieler Menschen auf der größten Werft Europas wie ein Volksfest abgelaufen ist. Das Verständnis der Besucher für die von der Werft getroffenen Sicherheitsmaßnahmen und ihr einsichtiges Verhalten an jenen Orten, an denen es vorübergehende Engpässe gab, hat einen harmonischen Ablauf ermöglicht.

Planmäßig um 16.00 Uhr, als sich nur noch einige Besucher auf der Werft befanden, begannen die Vorbereitungen für den neuen Arbeitstag.“





Maler sehen die HDW — Bilder von der Küste

Es sei vorausgeschickt, daß die hier wiedergegebenen Bilder weder das Ergebnis eines Malwettbewerbs sind, noch daß wir uns bemüht hätten zu erforschen, wer alles schon unsere Werft

gemalt hat, und an welchen uns verborgenen Plätzen noch Werft- und Hafengemälde hängen mögen. Einige Bilder hier auf unserer Werft, gesehen und gemalt von höchst unterschiedlichen

Temperamenten, brachten uns auf die Idee dieser Gegenüberstellung, die vielleicht anregende Auswirkungen haben mag.

Die sehr verschiedenen Ausdrucksweisen sollen hier nicht im einzelnen analysiert werden, sie sprechen für sich, und es mag als Kennzeichen des bildnerischen Gestaltens in unserer Zeit genommen werden, daß es einen allgemeinverbindlichen Zeitstil, wie er früher einmal über längere Epochen hinweg kennzeichnend war, nicht gibt. Läßt sich das schon bei der Beschränkung auf gleichartige Themen, wie hier, so offensichtlich nachweisen, um wieviel mehr bei einer umfassenderen Betrachtung, die alle Gegenstände und Ausdrucksweisen einschloße. Bei Jürgen Runge (Dockbild unten links) ist in der lebensvollen Farbigkeit und vibrierenden Pinselführung der geistige Ausgang vom Spätimpressionismus unverkennbar;



links: Jürgen Runge, Schiffe im Dock

oben: Wolfram Claviez, HDW Werk Kiel-Gaarden

rechts: Eberhard Oertel, „Der Vogel ohne Nest“

unten: Wolfram Claviez, Werftbetrieb

Eberhard Oertels Malweise dagegen (Bild rechts oben) hat ganz andere Ursprünge. Er selbst gibt uns die folgenden Hinweise zum Verständnis seiner unterkühlten Formgebung: „Oft gehe ich von Fotos oder Werbefotos aus. Ich übernehme sie aber nicht, sondern reduziere sie, um ihnen mehr einen Zeichen- oder Signalcharakter zu geben. Mich faszinieren zur Zeit technisch-optische Geräte. Ihre kühle, metallische Glätte entspricht meiner Malweise. Durchblicke, Sichtfelder, Filmstreifen lassen Figuren oder Gegenstände in einem farbigen Neonlicht erscheinen. Im formalen Aufbau bemühe ich mich um logische, für den Betrachter nachvollziehbare Zusammenhänge. Zufälligkeiten mag ich nicht. Durch den Titel gebe ich dem Betrachter einen Anhalt. Der Inhalt meiner Bilder ist mehrdeutig.“ Um mehr über die charakteristischen Gestaltungsweisen dieser beiden Maler sagen zu können, müßten wir mehr sehen.

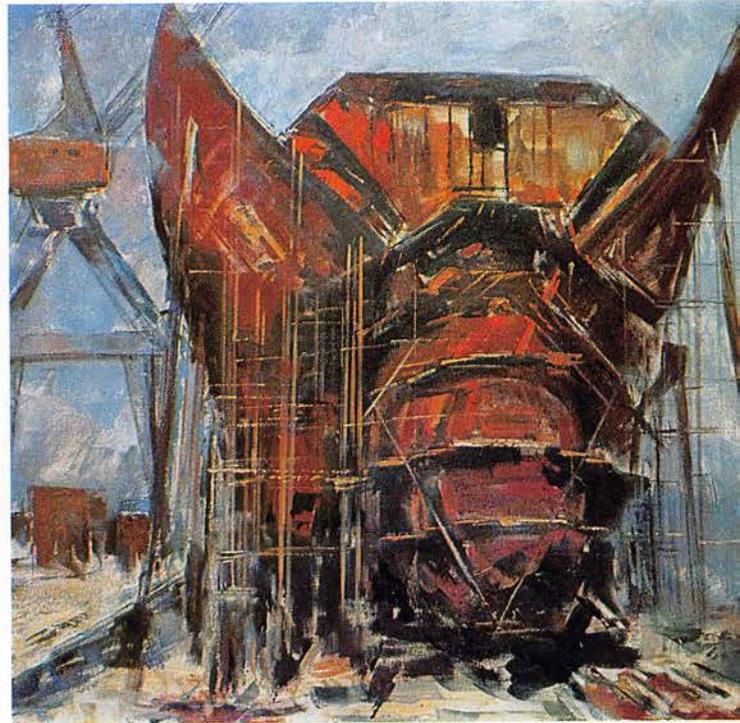
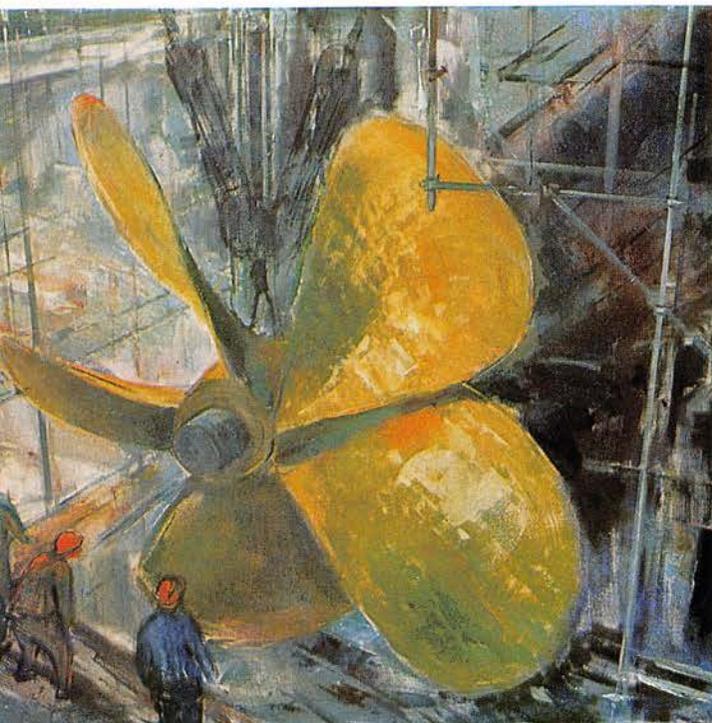
In bezug auf Wolfram Claviez ist diese Betrachtung insofern aktuell, als von seinen Bildern kürzlich in Köln in der



Galerie Glockengasse eine vier Wochen laufende Ausstellung zu sehen war. Dr. Günther Albrecht, der Direktor des Kölner Stadtmuseums schreibt in dem Ausstellungskatalog:

„... Aus einer großen Welt des Erlebten und Gedachten, der Neigungen und Erfahrungen findet er Gegenstand und Ausdrucksform seiner Bilder ...

Natürlich, daß Claviez nicht Vertreter einer bestimmten Gruppe ist. Seine Bilder sind Teil einer umfassenden gestaltenden Kraft. Breit ist so das Band der Ausdrucksformen, Techniken und Themen. Von impressionistischen Arbeiten führt deutlich der Weg zur Betonung technischer Form besonders in den Schiffs- und Werftbildern, die sicher Kernstück aller Arbeit sind – zur Linie

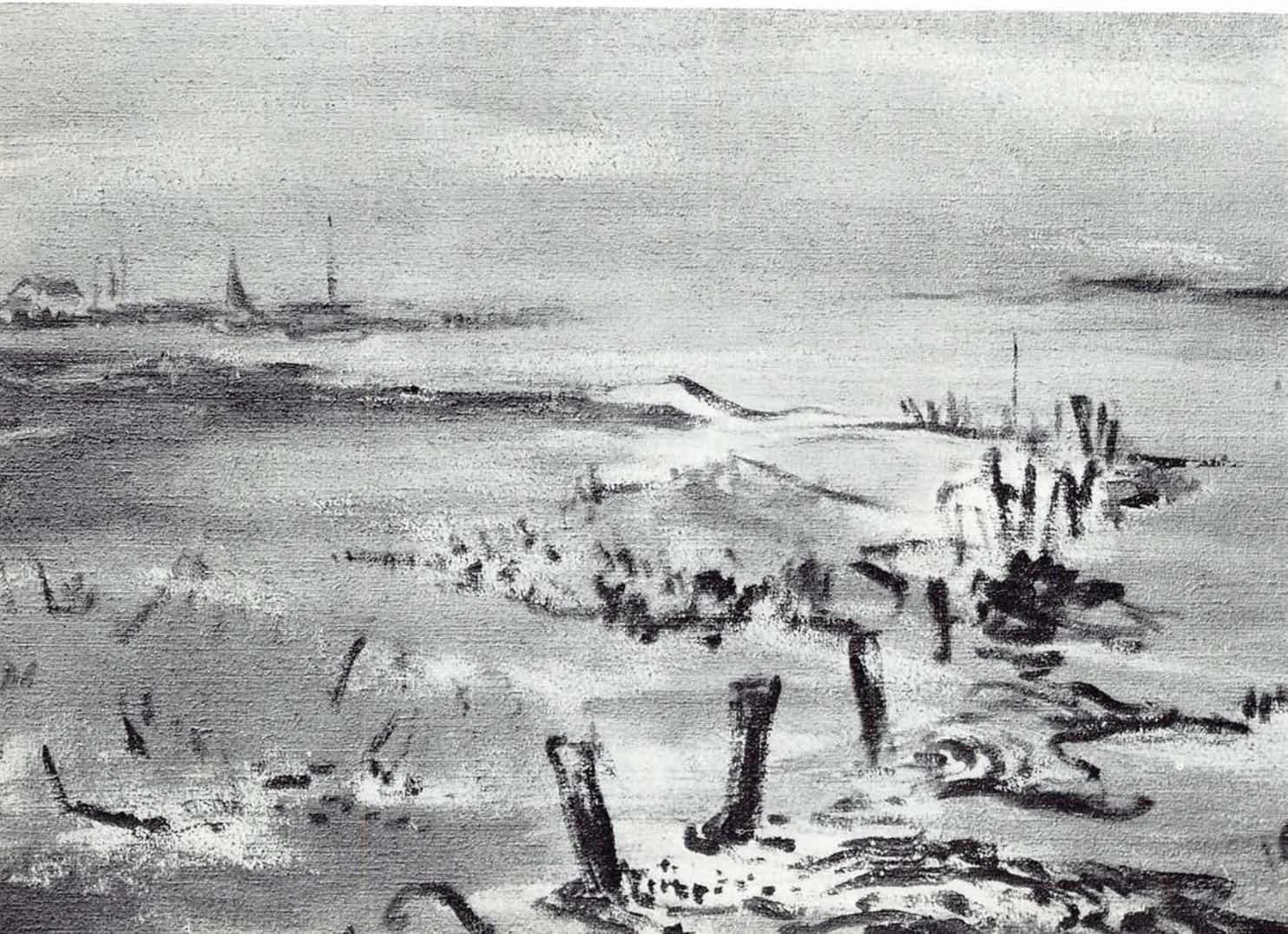


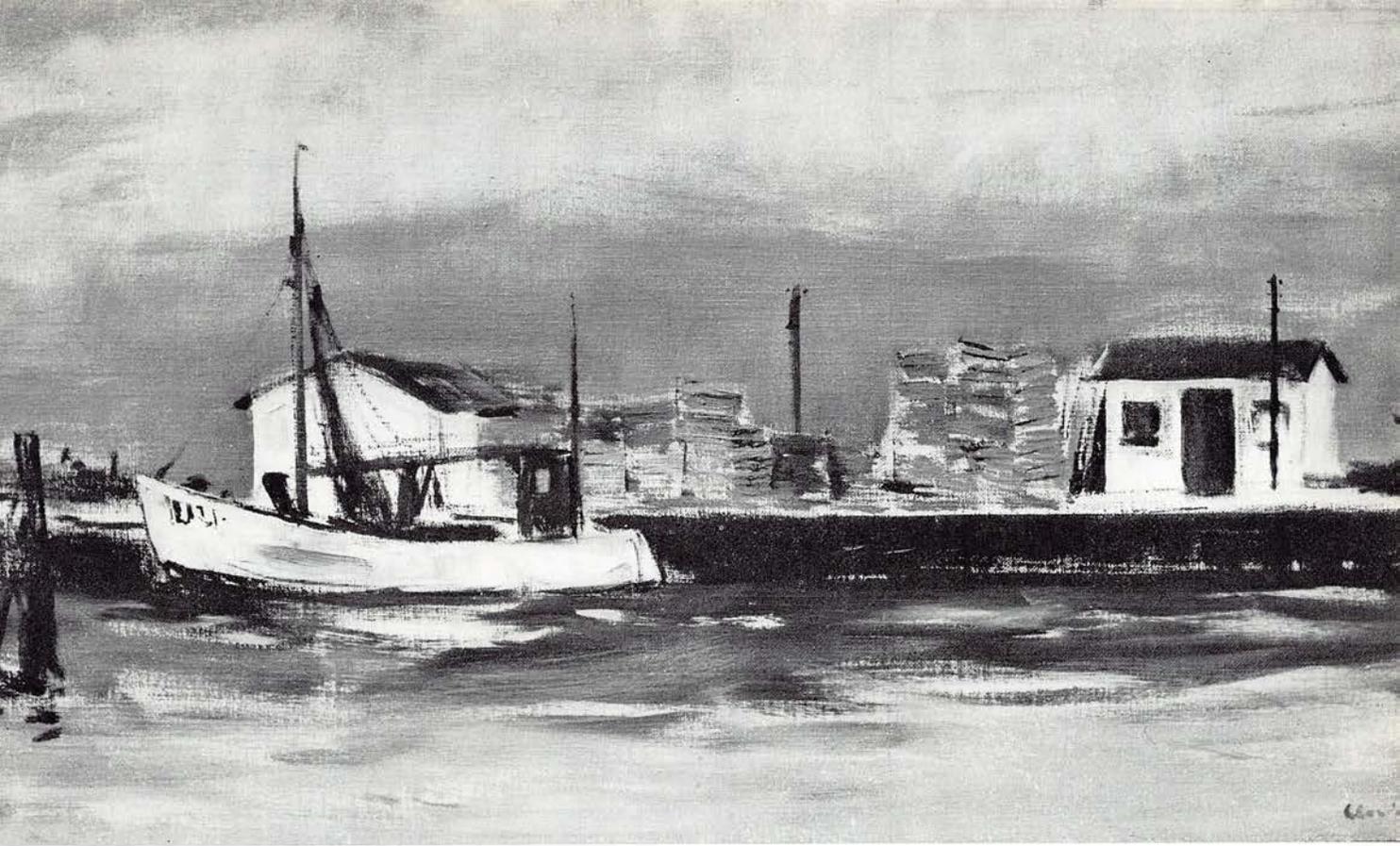


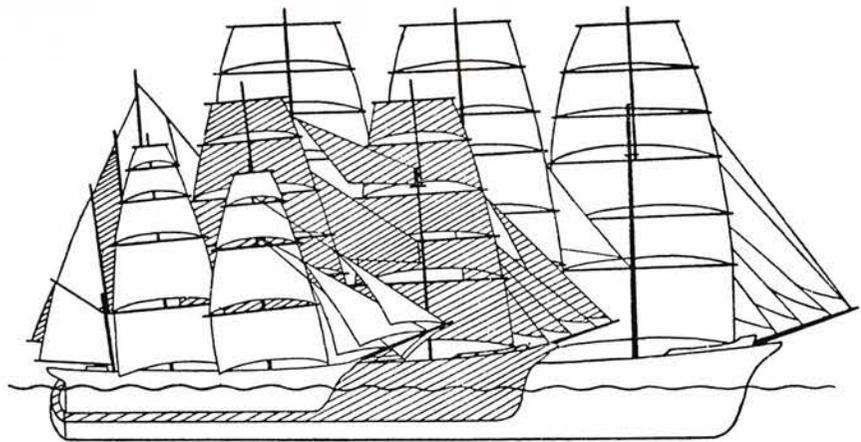
und Farbfläche, etwa der „Eisbrecher“, begründet in technisch-formalem Wissen. Neben diesen zentralen Gegenstand treten Landschafts-, vor allem Küsten- und Hafensbilder, vom Augenblick bestimmte „Vor-Ort-Skizzen“ mit aller verdrossen-behaglichen Verschlagenheit eines warmen Regen-Sommertages im dänischen Kleinhafen bis zur Formstudie „Leuchtturm“.

Hierhin, zur technisch gewußten Form-Vorstellung, führt Claviez' Weg in die technische Welt von Schiffbau und Schifffahrt, ohne die Eindrucksschilderung erlebter Szenen zu vergessen.“

Wolfram Claviez, Eisbrecherstudie, jütländische Küste, dänischer Fischerhafen, Abend in einem kleinen schwedischen Hafen.





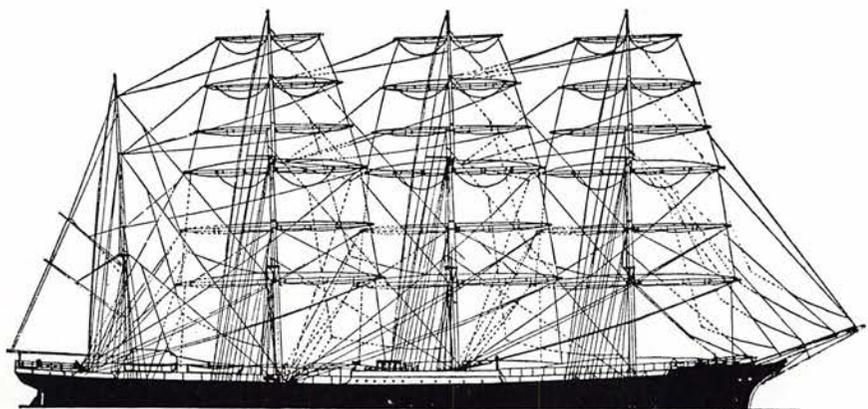


Bücher in Luv und Lee

Drei Reedereichroniken legt Koehlers Verlagsgesellschaft vor, und alle drei dürften unsere Leser interessieren. Es handelt sich nicht nur um Namen, die zu den wichtigsten der deutschen Seeschifffahrt gehören, sondern darüber hinaus um traditionelle Kunden unserer Werft: F. Laeiß, HAPAG, Norddeutscher Lloyd.

Der Herausgabe liegen gegebene Anlässe zugrunde. So feierte einerseits die Reederei F. Laeiß, Hamburg, am 25. März dieses Jahres ihr 150jähriges Jubiläum, während andererseits für HAPAG-Lloyd die 1970 erfolgte Fusion Rückblicke über die Lebenswege der beiden zusammengeschlossenen Ge-

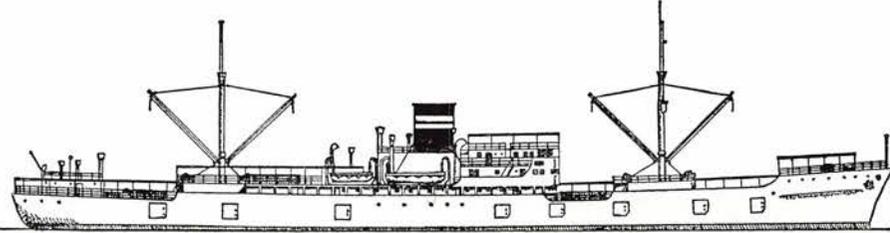
Man muß sogar auf viele für die objektive Beurteilung von Zusammenhängen wichtige Details verzichten zugunsten des neu hinzugekommenen Stoffes. Die aus der unterschiedlichen Sicht der Zeit, der derzeitigen Firmenleitung sowie des Schreibenden resultierende Beurteilung von Ereignissen der Vergangenheit und Trends in bezug auf neue Zielsetzungen, prägen Firmenchroniken ganz generell den Stempel eines Kompromisses von wirtschaftsgeschichtlicher Studie, unterhaltsamem Lesebuch, Nachschlagewerk und Werbeschrift auf. Und je nach dem Interesse des Lesers wird dieser so ein Buch zumeist einseitig beurteilen, wieweit seinem be-



sellschaften von der Gründung bis zum Zusammenschluß wünschenswert machte.

Nun haben Firmengeschichten ja an sich, daß sie in regelmäßigen Abständen runder Jubiläen neu geschrieben werden, und je weiter die Zeit voranschreitet, in desto bedeutsamere Ferne rücken die Anfänge, über die eigentlich nichts Neues mehr zu sagen ist.

vorzugen Interessengebiet Rechnung getragen wird. So werden z. B. die vielen Ship-lover in Pragers Laeiß-Buch die ausführliche Schiffsliste sämtlicher Schiffe dieser Reederei freudig begrüßen, und sich ärgern, daß Witthöft bei den HAPAG-Lloyd-Schiffen auf die Angabe der Abmessungen verzichtet hat. Seebegeisterte Leser werden in den lebendig geschriebenen Episoden der



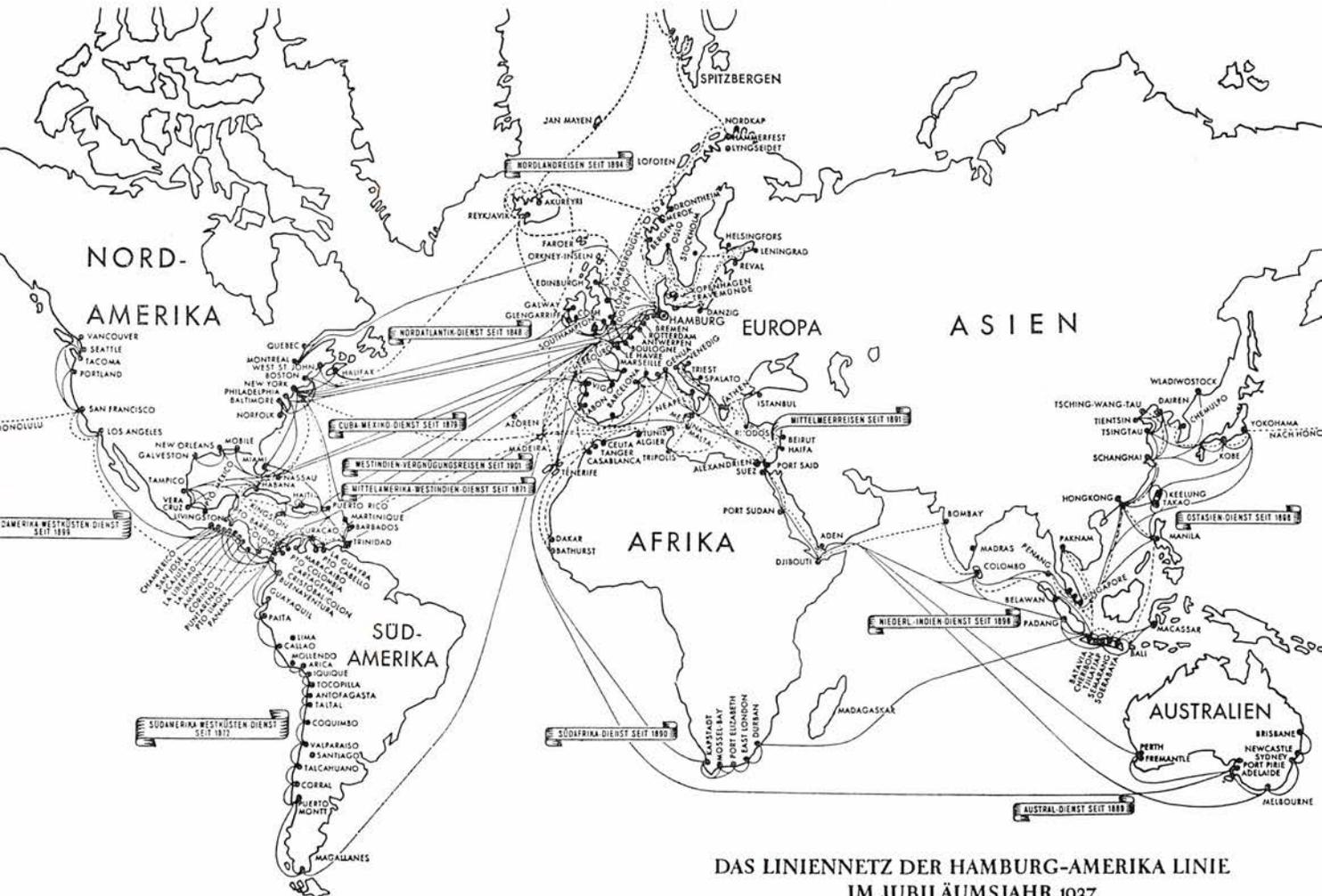


„Deutschland“, das erste Schiff der HAPAG, wurde 1848 gebaut. Es sank 1857.

gewählte Fahrtgebiet gedacht. Das Unternehmen wurde 1847 gegründet. Im Gegensatz zu Laeß ging man schon früh von der Segelschiffahrt zum Dampferverkehr über. Untrennbar ist mit der explosionsartigen Entwicklung des überseeischen Verkehrs um die Jahrhundertwende, in deren Verlauf die HAPAG zu einer der führenden Reedereien in der Weltschiffahrt wurde, der Name Albert Ballin verbunden, der ja auch einer der Gründer der Deutschen Werft war. Wir haben früher des öfteren über Ballin, die HAPAG und die Gründung der DW in unserer Zeitschrift berichtet.

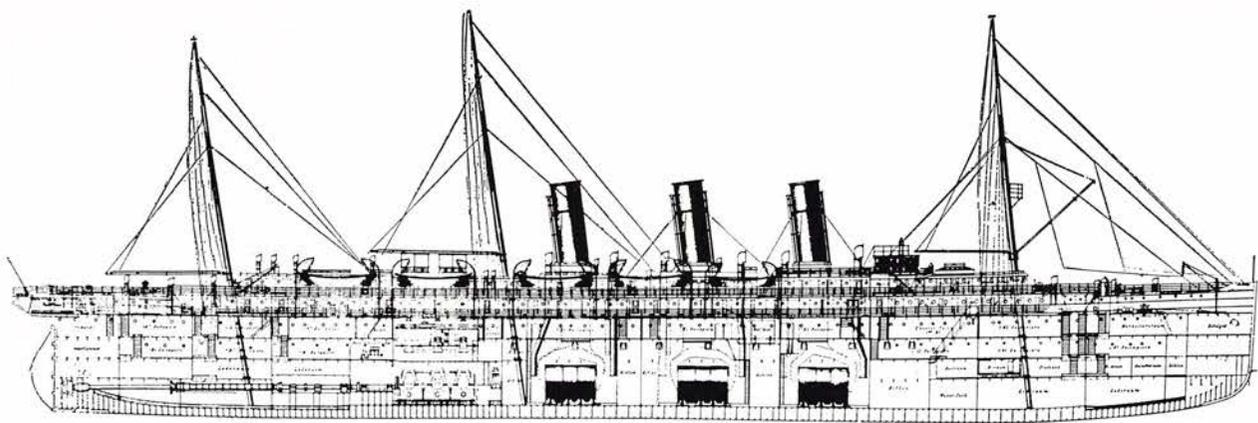
Lag das Schwergewicht der Aktivitäten der Reederei auch schon zu Zeiten der weltberühmten „Passagierdampfer“ in der riesigen Frachtschiffsflotte, so ist heute nur noch diese von Bedeutung. Transatlantischer Passagierverkehr geht unaufhaltsam zurück. Vergl. hierzu „kleine chronik“ Seite 14.

Der Wandel in der Linienschiffahrt veranlaßte die HAPAG schließlich 1970 zur Fusion mit dem Norddeutschen Lloyd, dem das dritte Buch gewidmet

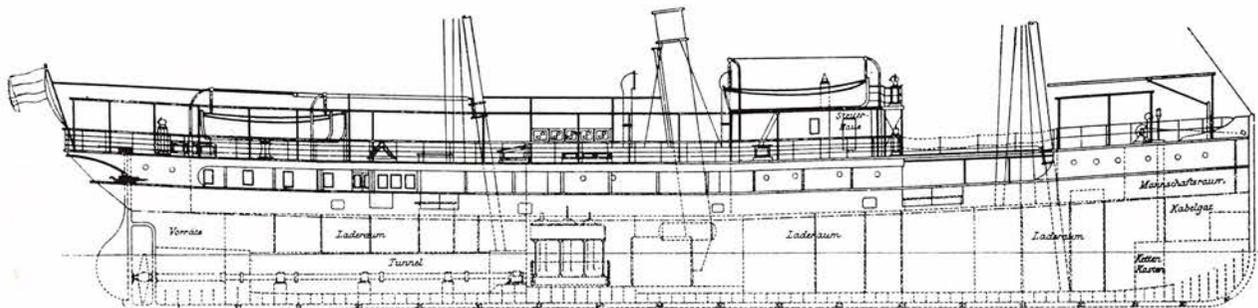


DAS LINIENNETZ DER HAMBURG-AMERIKA LINIE IM JUBILÄUMSJAHR 1937





Schneldampfer „Augusta Victoria“ der HAPAG (1888)



Lloyd-Dampfer Sumatra für die Indisch-Chinesische Küstenfahrt (1889)

ist. Diese Schifffahrtsgesellschaft konnte zu diesem Zeitpunkt auch schon auf eine 113jährige Tradition zurückblicken. Auch diese Reederei wurde weltberühmt durch absolute Höchstleistungen, als solche noch nationales Prestige bedeuteten, und nicht die Rechenmaschine ökonomische Optimaldimensionen und -leistungen zu diktieren begann. Die Schneldampfer sind verschwunden, dem Containerverkehr scheint die Zukunft zu gehören. Drei lesenswerte Bücher:

F. LAEISZ – Vom Frachtsegler bis zum Bulk Carrier
von Hans Georg Prager

144 Seiten, Großformat 21 x 27 cm, 32 Fotos, z. T. farbig auf Kunstdruck, 64 Risse, Karten, Dokumente und Skizzen, komplette Schiffsliste der Reederei. Preis DM 38,-. Koehlers Verlagsgesellschaft mbH.

HAPAG – Hamburg-Amerika Linie
von Hans Jürgen Witthöft

152 Seiten, Großformat 21 x 27 cm, 53 Fotos, z. T. farbig auf Kunstdruck, Zeichnungen, Risse, Dokumente, komplette Schiffsliste der Reederei, Leinen, DM 29,80. Koehlers Verlagsgesellschaft mbH.

Norddeutscher Lloyd
von Hans Jürgen Witthöft

128 Seiten, Großformat 21 x 27 cm, Zeichnungen, Risse, Dokumente, komplette Schiffsliste der Reederei, 57 Fotos, z. T. farbig auf Kunstdruck, Leinen,

DM 29,80. Koehlers Verlagsgesellschaft mbH.



Auf ein ganz anderes Thema möchte ich kurz eingehen, auf ein unscheinbares kleines Heft, das zu einem höchst wichtigen, uns alle angehenden Problem Stellung nimmt: **Großschreibung oder Kleinschreibung?**

Die Entscheidung in dieser gärenden Frage ist von größerer Bedeutung, als es nach dem weitverbreiteten Achselzucken bei der Erörterung dieses Themas den Anschein haben mag. Jede Sprache hat ihre Eigenschaften und ist gewiß auch in etlichen ihrer Regeln „unlogisch“. Doch sie ist ein in Jahrhunderten gewachsenes kostbares Gut, das mit Radikalkuren zu behandeln die Gesetzgeber einer bestimmten Zeit und Gesinnung meiner Meinung nach kaum das Recht haben dürften.

Die erwähnte kleine Broschüre nennt sich **Band 7 der Schriftenreihe des Börsenvereins des Deutschen Buchhandels** und ist lesenswert von der ersten bis zur letzten Seite. Hier seien nur ein paar herausgegriffene Stellen zitiert, die besser als lange Erklärungen mit der tiefergehenden Problematik der ganzen Angelegenheit vertraut machen.

Vorangestellt ist dem Büchlein folgende Resolution verschiedener Gremien aus den Bereichen Buchhandel, Zeitschriftenverleger, Sprachakademien usw.

„Lesen gehört heute für alle Bürger einer modernen Gesellschaft zur unerläßlichen Orientierung.

Änderungen der Schriftsprache dürfen daher erst dann eingeführt werden, wenn stichhaltige Untersuchungen über das Verhältnis von Schreiben und Lesen sowie über die Bedeutung der im Deutschen gebräuchlichen Differenzierungshilfen in gedruckten und geschriebenen Texten überzeugende Ergebnisse erbracht haben.

Die Schriftsprache sollte von allen Bürgern in ihren Grundzügen beherrscht werden können. Deshalb braucht sie allgemeinverbindliche und nach Möglichkeit einfache Regeln. Vereinfachungen dürfen jedoch nicht zu Lasten eindeutiger Verständlichkeit gehen. Nur dann kann die Sprache ihre Funktion als wichtigstes Kommunikationsmittel in der Gesellschaft erfüllen.“

Dann führt der Verleger Ernst Klett unter der Überschrift „Emotion oder Wissenschaft“ mitten hinein in die gegenwärtige Situation:

Ein paar Jahre Ruhe, eine Weile große Aufregung, dann wieder Ruhe, und nun wieder starke Worte, Forderungen, Entschlüsse, etwa: „Die Sektion I des Deutschen Germanistentages schließt sich der NWR-Resolution ‚Kleinschreibung in der Grundschule‘ an. Die Durchführung dieses Punktes hält sie für unabdingbar.“ Aus soziologischen Gründen vermutlich, aber was die Sektion I für Gründe hält, sind tatsächlich nur Vermutungen, die sie zu ihrem trotzig „unabdingbar“ treiben. Wer dabei war in Trier bei den Germanisten, wer sonst mit anhört, was im Für und Wider an Emotionen abgelassen

wird, da es doch gälte, Argumente zu formulieren, der wundert sich, so er dazu noch die Kraft hat.“

Darin sind einige Vokabeln enthalten, die recht bedenklich stimmen. Worte wie „soziologisch“ und „unabdingbar“ strahlen Zweckdenken und Unerbittlichkeit aus, helfen einem aber in der Beurteilung der Sache kein bißchen. Noch befremdender berührt einen das, was Siegfried Unseld in dem Heft unter der Überschrift „Plädoyer zu einem Denkproblem“ von einem Kongreß zitiert:

Die Diskussion bei einem Kongreß „Vernünftiger schreiben“, den die Gewerkschaft für Erziehung und Wissenschaft im Oktober 1973 veranstaltete, eröffnete Gerhard Zwerenz mit dem Satz – ich zitiere aus dem Gedächtnis – „Ich bin gegen das Großkapital, den Großbürger und den Großgrundbesitz und also gegen Großschreibung“. Die Mehrheit des Kongresses, mutmaßlich in der Gewerkschaft organisierte Lehrer, nahmen diesen Satz mit großem Beifall auf. Wieder tritt bei uns an die Stelle sachlicher Argumentation Ideologie und Verteufelung: Wer nicht für Kleinschreibung ist, ist für das Großkapital. Und wieder kommt auch ein Jargon der Anmaßung zum Vorschein (so etwa, wenn der Gewerkschaftsvorsitzende Frister „jetzt“ die Kleinschreibung einführen will und für den Fall, daß die DDR, die Schweiz und Österreich nicht mitmachen, forderte, „dann werden wir in dieser Frage eben allein vormarschieren“).

Unseld hat völlig recht, wenn er sagt, daß das erste Erfordernis sei, den sachlichen vom ideologischen Bereich zu trennen. Dieses Problem unserer Sprache sei kein Gebiet für Ideologen und es darf weder Funktionären noch Sprachpflegern, noch den Zufällen des Bundesdeutschen Kulturföderalismus allein überlassen werden. Die Sprache gehört uns allen.

Zur Sache selbst geben Meinungen wie die folgenden doch sehr zu denken. Ich zitiere Unseld:

„Nach meinem Urteil begünstigt die Formengeschichte unserer Sprache eine Großschreibung der Substantive. Die Großschreibung bestimmter Wortgruppen kann bei der Entwicklung, die die deutsche Sprache seit dem Barock genommen hat, als ein durchaus subtiles Reagieren bezeichnet werden, als der Versuch, eine aufgeklärte Differenzierung deutlicher zu machen. Denken wir noch einmal an die gleichlautenden Endungen, die vielen Substantivierungen in der deutschen Sprache, an die

freierte Wortstellung, an das Aufgeben der strengen Folge Subjekt, Prädikat, Objekt und an das Auftreten von Adjektiven und Adverbien als Substantive. Die Verbannung der Großbuchstaben wäre ein Schlag gegen die Verständlichkeit. Man muß kein semantischer Fetischist sein, um die Nützlichkeit der Großbuchstaben zu beweisen. Es ist doch unabweislich, daß Großbuchstaben beim Lesen Gliederungsfaktoren sind, sie fassen Wort- oder Satzgruppen zusammen, sie sind Signale für den Rhythmus des Lesens, sie sind Lesehilfen, die im Grunde genommen, wenn es sie nicht gäbe, erdacht, erfunden und eingeführt werden müßten. Die Schwierigkeit, die eine Minderheit von Abc-Schützen beim Erlernen der Großbuchstaben hat, darf einfach nicht dazu führen, daß der Mehrheit diese entscheidende Lesehilfe verweigert wird.

Die Befürworter der Großschreibung führen in die Diskussion jene nun schon berühmten Beispiele ein, in denen bei der Kleinschreibung Bedeutungsmissverständnisse auftauchen, aber diese Beispiele sind so ungewichtig, da sie immer aus dem Kontext geklärt werden können. „der gefangene floh“ kann dreierlei heißen, der Kontext wird es klären. Wenn eine Tochter in Kleinschreibung nach Hause schreibt, sie habe „liebe genossen“, so werden sich die Eltern hoffentlich nicht irritieren lassen. Ich glaube auch, daß die schönen Verszeilen Mörikes aus dem Kontext klar zu deuten sind und nicht als Werbung für das Tischlerhandwerk gewertet werden können:

*„leise flehen meine lieder
vor der allerschönsten tür“*

Doch gibt es einige Beispiele, die uns doch zu denken geben sollten:

*mit den arbeitenden teilen.
parteien leisten schwachen widerstand.
das gute wollen.
das liebe ich.“*

Oder an anderer Stelle verschiedene Meinungen zu dem Problem, ob man unsere Klassiker – ganz abgesehen von dem geradezu unsinnigen Aufwand, alles je Gedruckte in veränderter Schreibweise neu zu drucken – Goethe oder z. B. Marx, in Kleinschreibung überhaupt lesen könne:

„Die 10 Autoren, die für Kleinschreibung eintreten, würden sich freuen, unsere Klassiker in Kleinschreibung zu lesen. Die Gruppe der Befürworter der Großschreibung argumentiert etwa auf der Linie von Hermann Schweppenhäuser. Marieluise Fleißer könnte es sich

einfach nicht vorstellen, Klassiker in Kleinschreibung lesen zu müssen. Ernst Augustin befürchtet: „Die Satzbauteile der alten Großschreiber würden unbezwingbar.“ Hans Erich Nossack sähe eine Verfälschung: „Ich würde das Kommunistische Manifest nicht lesen können und nicht verstehen, wenn man es mir klein geschrieben vorsetzte.“ Walter Höllerer urteilt ähnlich: „Die Klassiker umschreiben in Kleinschrift heißt sie verfälschen. Denn hätten sie genuin klein geschrieben, hätten sie notgedrungen auch vom Stil, von der Satzkonstruktion her anders geschrieben, um Verwechslungen auszuweichen. Überdies: das Schriftbild gehört zur Semiologie wie die begrifflichen Aussagen.“

Peter Weiss spricht sich eindeutig für die Beibehaltung der Großschreibung aus. „Ich bin zu sehr Gewohnheitsmensch und traditionsgebunden, um mich objektiv darüber äußern zu können. Ich kann nur sagen, daß mich das Lesen von klein geschriebenen Texten immer irritiert hat, von George an bis zu Brecht. Für mich gehört das Schriftbild so sehr zur Sprache, daß es mir vorkäme, ich müßte ein neues Deutsch lernen, wenn ich mir visuell auch alles klein geschrieben vorzustellen hätte ... Eine Vereinfachung wäre die Kleinschreibung des Deutschen bestimmt nicht ... Zusammenfassend kann ich also nur sagen, daß ich selbst weiter schreiben werde, wie ich es gewohnt bin, und auch in meinen Büchern nicht gerne eine Änderung des von mir zusammengestellten Schriftbilds sehen möchte. Goethe, Hölderlin usw. lese ich im übrigen am liebsten so, wie die Autoren es selbst geschrieben haben, mit ihrer eigenen Rechtschreibung. Mein Hölderlinstück versucht ja im übrigen auch, den Zusammenhang zwischen dem Ausgesagten und dem besonderen Schriftbild aufzuzeigen. Wie gesagt – hier bin ich Traditionalist. Hätte auch nicht gern Bach oder Piero della Francesca modernisiert und stromlinienbehandelt.“

Die Änderung bestehender klassischer Texte wäre eine so starke Verfremdung, daß in der Tat das Vermächtnis der Literatur hier angegriffen würde; für eine Kleinschreibung müßte ein deutscher Prosastil erfunden werden.“

Es mag genügen, jeden selbst zum Nachdenken über diese Fragen anzuregen. Es geht um mehr, als Grundschulern und Gastarbeitern das Leben leichter zu machen – wenn eine allgemeine Kleinschreibung das überhaupt bewirken kann.

cl.

Alarmübung

Feuer in der Tischlerei

An einem Sonnabend, um 14.15 Uhr, läuft auf der Feuerwache im Werk Dietrichsdorf der Ruf des Feuermelders der Tischlerei ein.

Eine Minute später rückt die Werkfeuerwehr mit den Löschfahrzeugen LF 16 und LF 8 sowie dem Rüstwagen mit einer Besatzung von zusammen einem Brandmeister, einem Löschmeister und neun Mann aus. Aufgrund des nur kurzen Anfahrweges ist sie schnell am Einsatzort.

Die Tischlerei ist von starken Rauchwolken umgeben (Bild 1). Sofort wird das erste Rohr des LF 16 unter schwerem Atemschutz durch das erste Treppenhaus vorgenommen (Bild 2) und vom Hydranten über die Pumpe des LF 16 gespeist.

Da sich absehen läßt, daß die Kräfte



ihm folgenden Löschfahrzeuge werden zur Rückseite der Tischlerei beordert. Wenige Minuten später wird das erste Rohr der Freiwilligen Feuerwehr vorgebracht und über eine Steckleiter auf dem Dach eingesetzt.

Wegen der Verletzung eines Feuerwehrmannes wird der Rettungswagen angefordert. Der Verletzte wird von einem

Trupp der Freiwilligen Feuerwehr unter schwerem Atemschutz geborgen und mit dem Rettungswagen (Bild 3) zur Unfallstation gebracht.

Um die in der Nähe der Tischlerei befindliche Acetylenanlage abzuschirmen, bringt die Freiwillige Feuerwehr ein zweites Rohr vor und stellt einen Wasserschleier vor der Anlage her.

Gegen 15.30 Uhr haben die vereinigten Feuerwehren den Brand unter Kontrolle. Die Übung wird abgebrochen.

Die Freiwillige Feuerwehr Dietrichsdorf war an dieser Übung mit einem Funkkommandowagen, einem Löschfahrzeug LF 16 sowie den Tanklöschfahrzeugen TLF 16 und TLF 8 mit insgesamt 19 Mann im Einsatz.

Die von der Werkfeuerwehr in Kiel in Zusammenarbeit mit der Kieler Berufsfeuerwehr abgehaltene Übung hatte zum Ziel, die Einsatzmöglichkeit der Freiwilligen Feuerwehr im Katastrophenfall zu testen. Das Ergebnis war befriedigend. Es hat sich aber gezeigt, daß die Werkfeuerwehr nur in Zusammenarbeit mit der Berufsfeuerwehr in der Lage ist, größere Brände auf dem Werkgelände wirksam zu bekämpfen.



der Werkfeuerwehr nicht ausreichen werden, wird um 14.20 Uhr die Berufsfeuerwehr alarmiert. Diese alarmiert die Freiwillige Feuerwehr in Dietrichsdorf, weil die ihr zur Verfügung stehenden Kräfte an anderen Orten im Einsatz sind.

In der Zwischenzeit wird das zweite Rohr des LF 16 unter schwerem Atemschutz im zweiten Treppenhaus vorgenommen.

Das LF 8 wird an der Kaimauer in Stellung gebracht und legt eine Saugleitung in den Hafen, um die Wasserversorgung sicherzustellen.

Um 14.30 Uhr trifft der Funkkommandowagen der Freiwilligen Feuerwehr Dietrichsdorf an der Brandstelle ein. Die

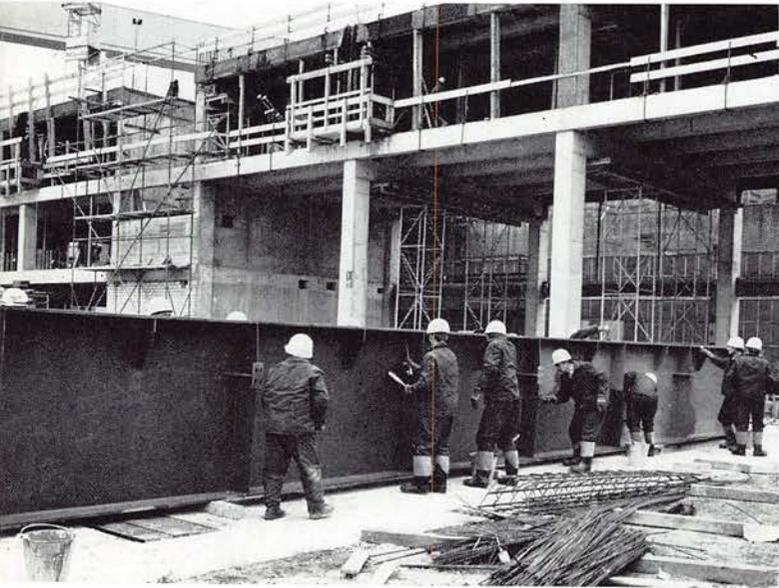


1

2

3

investitionen ... investitionen ... investitionen ...



Bau der Rohrwerkstatt und des Belegschaftsgebäudes in Kiel-Gaarden: Montage der Stahlkonstruktion.

Nach der Aufrichtung von jeweils zwei Stahlrahmen werden die Dach-



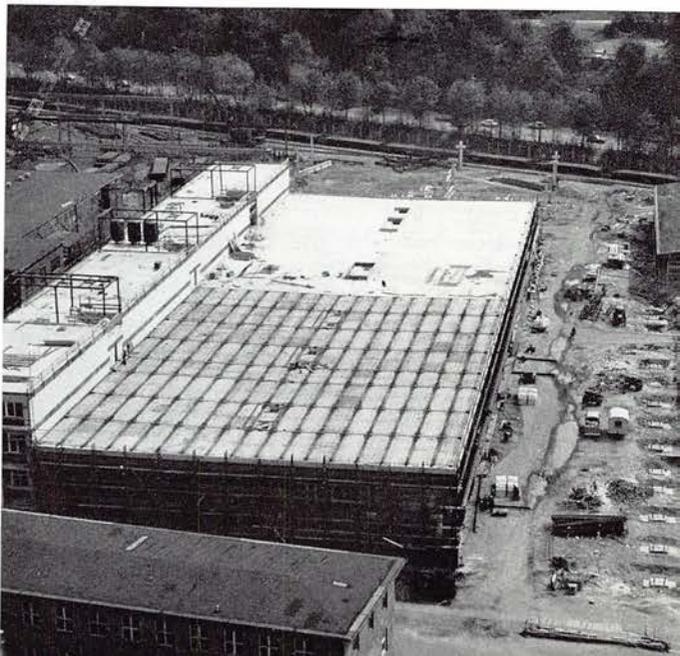
platten gelegt und mit Deckenplatten (Betonfertigteile) versehen.

In dieser Werkhalle sollen im Sommer die modernsten Rohrverarbeitungs-
maschinen der Welt aufgestellt werden.



Die Außenwände der Rohrwerkstatt bestehen aus Stahlfachwerk, das im unteren Bereich ausgemauert und im oberen Bereich verblecht wird.

Blick auf den fast fertigen Rohbau der Rohrwerkstatt und des angrenzenden dreigeschossigen Belegschaftsgebäudes. Rechts im Bildhintergrund die neue Sandstrahl- und Beschichtungshalle.





oben: Der Bauplatz für das neue
Gesellschaftsgebäude Werk Roß.

unten: In Finkenwerder wurden fahrbare Dächer gebaut, die im April auf der Vor-
helling im Werk Roß aufgestellt und inzwischen in Betrieb genommen worden sind.



