

2/75



HOWALDTWERKE - DEUTSCHE WERFT

AKTIENGESELLSCHAFT HAMBURG UND KIEL



WERKZEITUNG 2 · 1975

AUS DEM INHALT

	Seite
TT „Wilhelmine Essberger“	1- 2
Taufe des Turbinentankers „Sanko Stresa“	3
Das Großdock in Kiel-Gaarden – Neuer Baubericht	4- 7
Die Montage des 900-t-Portalkranes beginnt	8-11
kleine chronik der weltsechiffahrt . . .	12-14
Die See, gemeinsames Erbe der Menschheit (III)	15-17
Zeitungen berichten über die Bilanz-Pressekonferenz der HDW	18-19
Captain Bligh (I)	20-29
Mechanisierung der Paneelfertigung im Werk Kiel-Gaarden	30-32
Bohrinsel-Reparatur in Kiel	33
Der Kugeltankbau für die Gastanker hat begonnen	34-35
Bundeswirtschaftsminister Friderichs auf der HDW	36
HDW in Oslo	36
COLUMBUS NEW ZEALAND	37
Indienstellung von U 23	38
U-Boot für die kolombianische Marine	39
Bücher in Luv und Lee	40-42
Dock 21 verlängert	43
Bei den singhalesischen Fischern	44-47
Neue Ausländer-Wohnheime in Kiel	47
Lehrvertrag von 1898	48

Titelbild:

Der zweite Tanker, der im Werk Ross für die polnische Staatsreederei Polska Zegluga Morska gebaut wurde, in der Endausrüstung. Das auf den Namen „GIEWONT II“ getaufte Schiff wurde am 15. Mai abgeliefert.

Rückseite:

Der dritte Tanker für die polnische Staatsreederei wächst auf dem Helgen des Hamburger Werkes Ross heran. Das Schiff hat die Bau-Nr. 81.

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 74 11, Apparat 3622
Durchwahl 7 41 36 22

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: 26 900

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

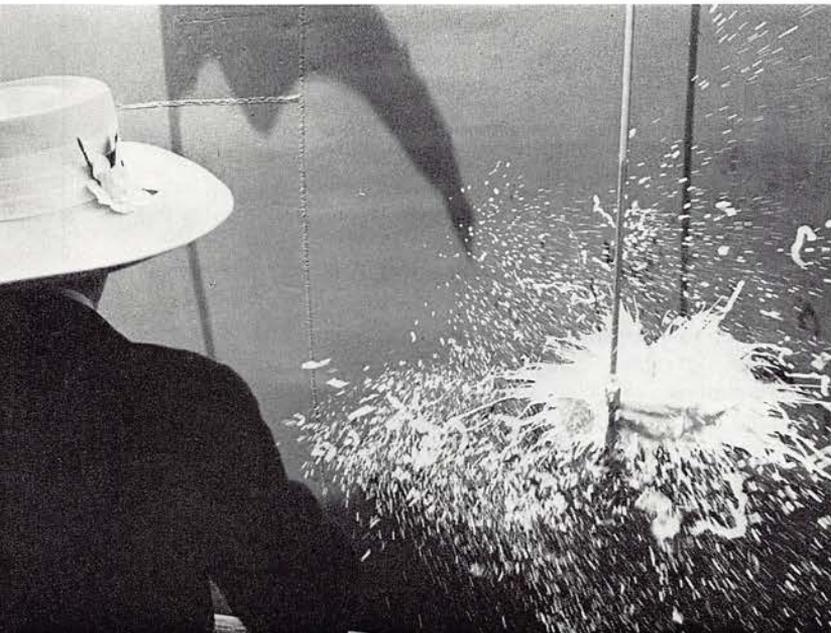


TT „WILHELMINE ESSBERGER“

Am 13. Mai wurde unser Neubau Nr. 75 von Frau Anneliese Schieren, der Gattin des Vorstandsvorsitzenden der Allianz Versicherungs AG, auf den Namen „WILHELMINE ESSBERGER“ getauft. Dieses Schiff ist ein weiterer Turbinentanker der 240 000 - tdw - Klasse der HDW, über die wir in den vergangenen Jahren immer wieder technische Be-

richte gebracht haben. Wir wollen heute nicht die Technik, sondern andere Probleme in den Vordergrund stellen, die gegenwärtig mit der Tankschiffahrt verbunden sind. Wir kommen in diesem Heft auch an anderer Stelle darauf zu sprechen (siehe „kleine chronik der welttschiffahrt“ S. 12-14). An dieser Stelle möge die Ansprache des Mitin-

habers der Reederei John T. Essberger, Professor Dr. Rolf Stödter, die Situation aus der Sicht des Reeders umreißen. Prof. Stödters Worte sind geprägt von dem Ernst der Verantwortung für eine weitblickende Planung, der gleich weit entfernt ist von Schönfärberei wie von pessimistischer Resignation:



„Die Bundesregierung hat in ihren schiffahrtspolitischen Leitsätzen vom Oktober 1972 erklärt, den Ausbau einer deutschen Tankerflotte begünstigen zu wollen; denn, wie es in ihrem energiepolitischen Programm vom Oktober 1973 heißt, steht in Spannungszeiten nicht genügend Tankerraum zur Versorgung unseres Marktes zur Verfügung.

Sechs Tankschiffe in einer Größenordnung von 140 000 tdw bis 390 000 tdw machten den wesentlichen Teil des von der Bundesregierung geschaffenen Tankerprogramms aus; unser Neubau war von ihnen das erste. Soll, was ein hoffnungsvoller Beginn sein sollte, nun der Anfang vom Ende werden? Eine Beschäftigung für das Schiff ist nicht zu finden; die deutschen und die multinationalen Ölgesellschaften haben erklärt, es nicht verwenden zu können, so wird es denn in der Flensburger Förde aufgelegt werden.

Dabei hat das Bundesverkehrsministerium (nach Abstimmung mit dem Bundeswirtschaftsministerium und dem Bundesfinanzministerium) noch im Dezember 1974 – als die Tanker-Depression schon ein Jahr lang dauerte – erneut festgestellt, daß die deutsche Tankertonnage nicht ausreichend sei. In seiner Stellungnahme zum Treuarbeit-Batelle-Schiffahrtsgutachten hat es erklärt:

„Ohne Zweifel brauchte die deutsche Handelsflotte, zum Beispiel aus energievorsorgungspolitischen Gründen, genügend Tanker selbst dann, wenn die Ertragsaussichten auf diesem Wirtschaftssektor dauerhaft schlecht wären.“ Hier ist von zuständiger Seite noch einmal unterstrichen worden, daß der Zweck, der mit der Schaffung des Tankerprogramms verfolgt wurde, unverändert fortbesteht.

Die Sicherung unserer Ölversorgung setzt dreierlei voraus:

1. Den Ankauf des Öls beim Produzenten,
2. den Transport des Öls nach Deutschland,
3. die Vorratshaltung in der Bundesrepublik.

Bei Ölkäufen schaltet sich, anders als früher, heute auch der Staat selbst ein. Die Ölbevorratung ist den Mineralölfirmer zur Pflicht gemacht – eine Abkehr von marktwirtschaftlichen Prinzipien, deren Rechtmäßigkeit und Praktikabilität von niemandem mehr bezweifelt wird.

Es ist nicht einzusehen, warum nicht auch beim Öltransport ein entsprechendes staatliches Eingreifen möglich sein

sollte. Die Bundesregierung hat mehrere Maßnahmen getroffen, die dem Schutz der Ladungsanteile deutscher Linienreeder dienen sollen. Die deutschen Tankerreedere brauchen einen entsprechenden Schutz nicht weniger.

Die Problemlage ist der Bundesregierung und dem Bundestag bekannt. Vor einigen Wochen erst ist im Bundestag festgestellt worden, daß „unser Tankerprogramm zusammenzubrechen droht – wenn es nicht schon zusammengebrochen ist. Es wird jedenfalls zusammenbrechen, wenn keine zusätzlichen Stützungsmaßnahmen für die unter diesem Programm kontrahierten Schiffe ergriffen werden.“

Dem ist nichts hinzuzufügen. Daß das für die deutsche Wirtschaft bestimmte Rohöl Woche für Woche und Monat für Monat in weitaus überwiegendem Maß unter ausländischen Flaggen herant transportiert wird, während die deutschen Tanker-Neubauten angebunden werden, – wer soll das eigentlich verstehen?

In seiner vorhin erwähnten Stellungnahme hat das BVM – wiederum im Einvernehmen mit BWM und BFM – er-

klärt: Falls sich die in Aussicht genommenen Maßnahmen nicht als ausreichend erweisen sollten, könnten sie in geeigneter Weise ergänzt werden. Eine solche Ergänzung – in welcher Form auch immer – ist hinsichtlich des Tankerprogramms geboten, denn hier haben sich die Förderungsmaßnahmen zweifelsfrei als nicht ausreichend erwiesen.

Solche flankierenden Maßnahmen wären nur für eine Übergangszeit von ein bis zwei Jahren nötig. So schlecht, wie man heute allgemein erklärt, ist die Zukunft der Tankerfahrt nicht. Von der hohen Kunst der Schwarzseherei, die sich heute überall breit macht, ist nicht viel zu halten. Das Ausmaß der Kontrakt-Annullierungen wird ebenso höher als erwartet sein wie das Abwracken älterer Tonnage. Die Öleinfuhren werden, insbesondere in den USA, wieder stärker zunehmen, und mit der Schaffung von Ersatz-Energien hat es aus technischen und finanziellen Gründen seine gute Weile. Wir sind auch heute davon überzeugt, daß dieser Neubau in gar nicht zu langer Zeit sich als nützliche Investition erweisen wird.“

Hier noch einmal die Hauptabmessungen des Turbinentankers „WILHELMINE ESSBERGER“, Bau-Nr. 75:

Länge über alles	325,37 m
Länge zwischen den Loten	310,00 m
Breite auf Spanten	49,00 m
Seitenhöhe	26,85 m
Tiefgang auf Sommerfreibord	20,64 m
Tragfähigkeit bei T = 20,64 m	239.500 t
Vermessung	117.100 BRT, 84.000 NRT
Ladetankinhalt (100 % gefüllt)	287.035 m ³
Reiner Wasserballastinhalt gesamt	30.962 m ³
Maschinenleistung (max.)	32.000 WPS (metr.) bei 85 Upm
Geschwindigkeit (Probefahrt) bei Tiefgang 20,64 m	15,5 kn
Klassifikation GL + 100 A4, „Tankschiff“ + MC, AUT – 16/24, INERT	

Ladeöl- und Ballast-System

Zum Löschen der Ladung können vier turbinengetriebene Ladepumpen mit einer Leistung von je 3 500 m³/h eingesetzt werden.

Zum Beballasten des Schiffes stehen eine turbinengetriebene Ballastpumpe mit einer Leistung von 4 250 m³/h und ein Ejektor mit 480 m³/h Förderleistung zur Verfügung.

Alle Vorgänge, die mit dem Lade-, Lösch- und Ballastbetrieb zusammenhängen, werden vom 1. Deck aus getätigt.

Tankreinigung und Ballastwasser-Entölung

Das System ermöglicht kalte und warme Tankreinigung im geschlossenen System sowie Entölung des Wechselballastwassers im offenen System.

Zur Erreichung des in den IMCO-Empfehlungen genannten Reinheitsgrades ist der Sloptank mit Turbulo-Feinabscheidern ausgerüstet, in denen eine zusätzliche Feinentölung des Wasch- bzw. Ballastwassers stattfindet.

Antriebsanlage

Der Schiffsantrieb erfolgt durch eine zweigehäusige AEG-Turbinenanlage mit einem Getriebe der Firma DE SHELDE. Die Dauerleistung beträgt 32 000 WPS bei 85 Upm des Propellers.



Taufe des Turbinentankers „SANKO STRESA“

Am 16. Mai taufte Frau Evelyne Knappertsbusch, die Gattin unseres Vorstandsmitgliedes Dr. Peter Knappertsbusch, einen weiteren Tanker der 240.000 tdw-Klasse der HDW. Das Schiff (Bau-Nr. 73) erhielt den Namen „SANKO STRESA“. Es wird, wie sein am 28. Februar abgeliefertes Schwesterschiff „SANKO CREST“, in Charter der japanischen Steamship Co. Ltd. fahren. Die Abmessungen des Schiffes sind identisch mit denen der „WILHELMINE ESSBERGER“, lediglich Tragfähigkeit und Vermessung weichen geringfügig ab.



FAHRWERK
PORTALKRAN
FAHRWERK
DREHKRAN

VERSORUNGSGALERIE
E-KANAL

FUELLBOHLE
TRAGBOHLE
FRANKPFÄHL
SCHRAEGPFÄHL
SOHLENPFÄHL

DOCKSOHLE

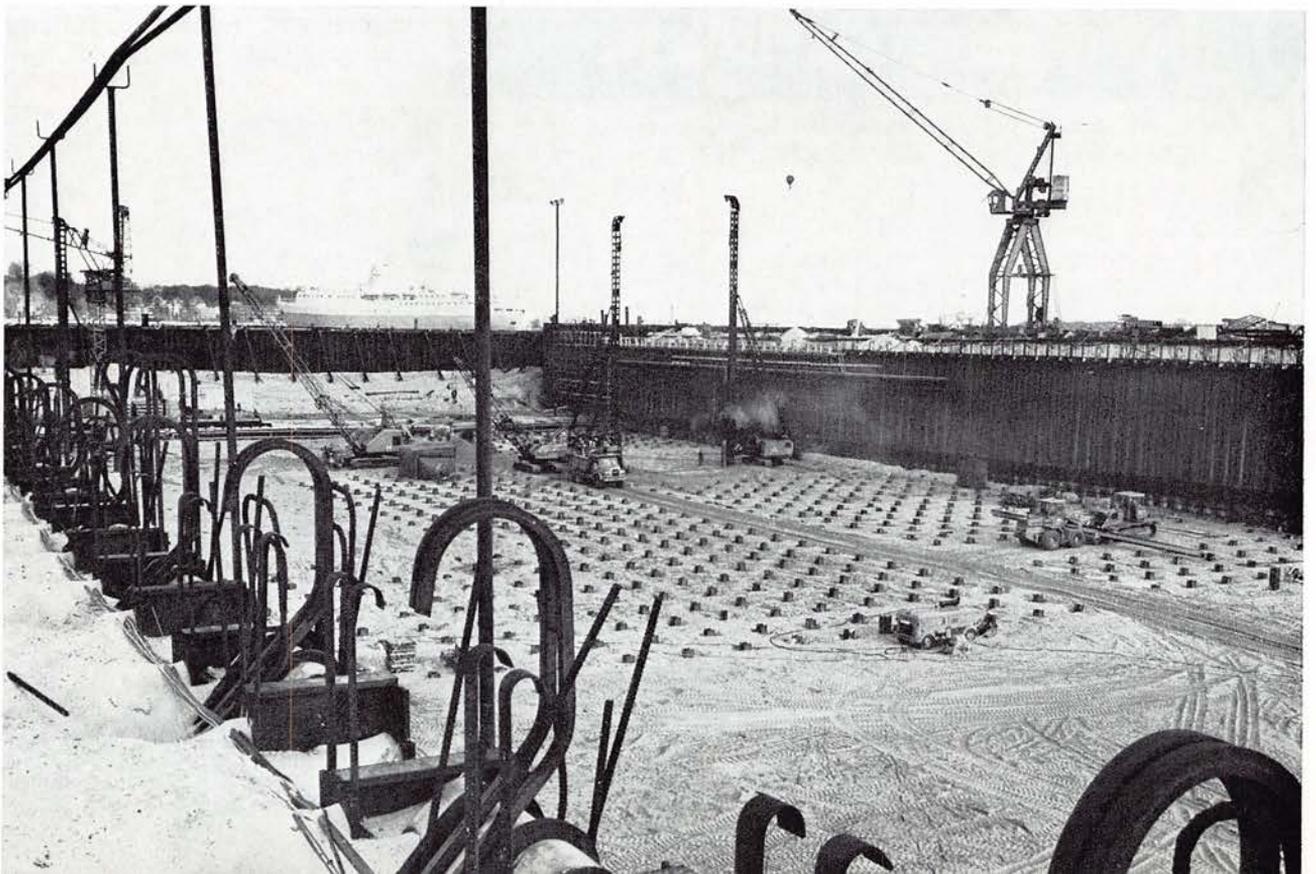
**DOCKSEITENWAND SÜD
SCHNITT**

Das Großdock in Kiel-Gaarden, neuer Baubericht

Werk Gaarden Anfang Mai. Inzwischen sind auf der Baustelle unseres neuen Großdocks rund 30 000 Kubikmeter Beton, das sind 35 Prozent der vorgesehenen Gesamtmenge, verarbeitet worden. Von den rund 4000 Stahlpfählen der Docksohle sind bisher etwa 1800 Stück gerammt worden. Damit ist ein Drittel des Bauwerkes als Rohbau fertig. Die Ausrüstung des Docks, also die vierte Bauphase, kann beginnen. Diese Bauphase umfaßt:

- das Einschwimmen des Docktores,
- die Montage des Portalkranes und der Drehkräne,
- das Verlegen der Versorgungsleitungen und
- das Herrichten der Straßen, Arbeitsflächen und Lagerplätze auf den Trennbauwerken.

Rammen der Docksohlenpfähle. Links: Anschlußkonstruktion der Spundwand für den Betonoberbau der Dockseitenwand/Süd



Pfahlgründung (Franki-Pfähle) der Drehkranbahn an der Uferwand/Süd (späterer Ausrüstungsliegeplatz für Großtanker)

Ein Drittel der Docksohle ist betoniert. Im Hintergrund: Neubau Nr. 76 im Dock 8

Nach dem Stapellauf des Docktores beim Stahlbau im Januar dieses Jahres wurden am Schwentine-Liegeplatz in Kiel-Dietrichsdorf der Betriebsgang und die Fahrbahnkonstruktion auf den Flutkasten aufgebaut. Anschließend erfolgte die Ausrüstung mit der Flut- und Lenzanlage, der E-Installation und der Verholeinrichtung.

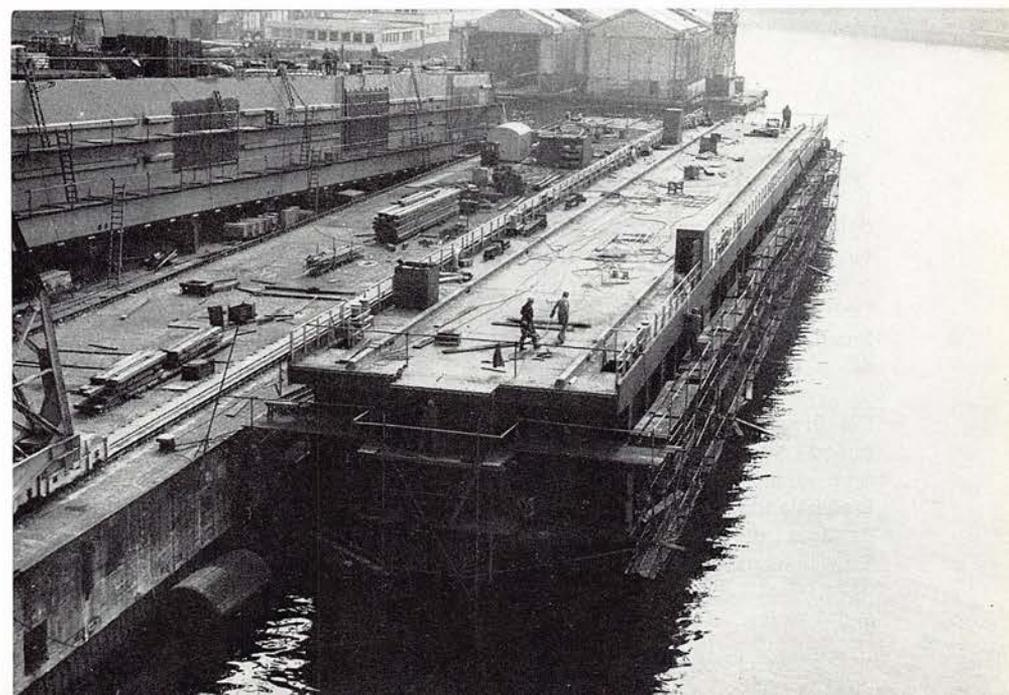
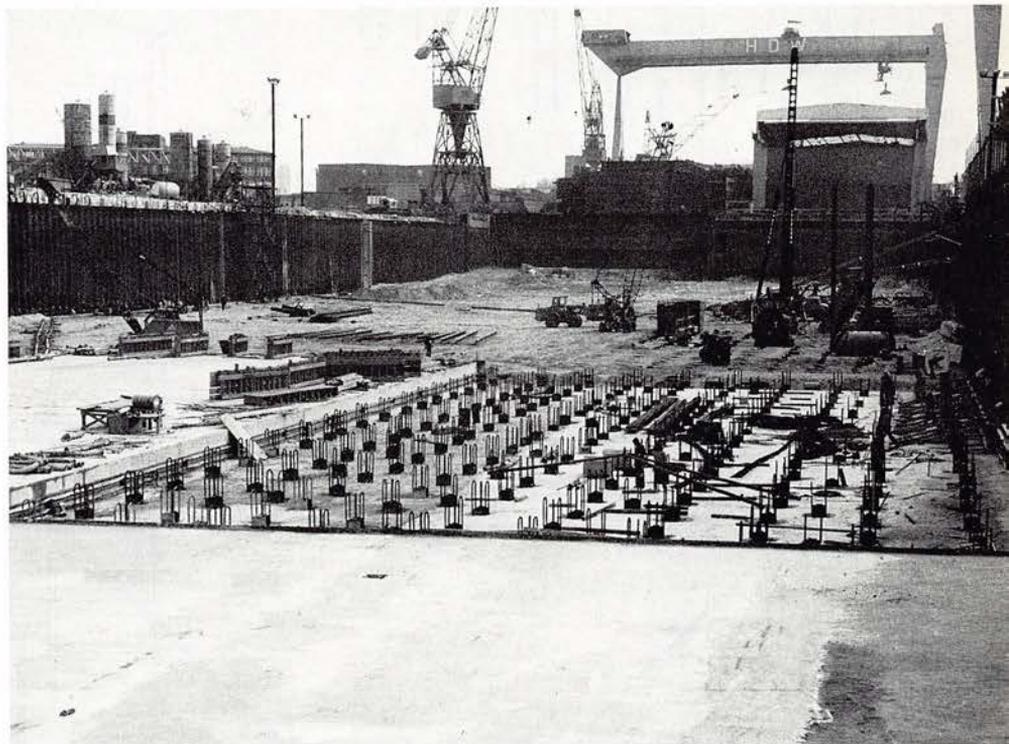
Zum Einbringen des Betonballastes und zur Durchführung der Endausrüstung wurde das Docktor im Mai im Werk Gaarden eingedockt. Dort fand zugleich eine Vermessung der Anschlagträger statt.

Der Verschuß für das Dock 8 a ist als Schwimmtor ausgeführt worden. Seine Konstruktion entspricht der früher schon vom Stahlbau im Werk Dietrichsdorf für die Docks 7 und 8 gewählten. Trotz dieser für die HDW problemlosen Ausführung imponiert das Docktor durch seine Abmessungen von 89 m Länge, 13 m Höhe und der Breite von 10 m. Es wird ein Gesamtgewicht von 1900 t haben.

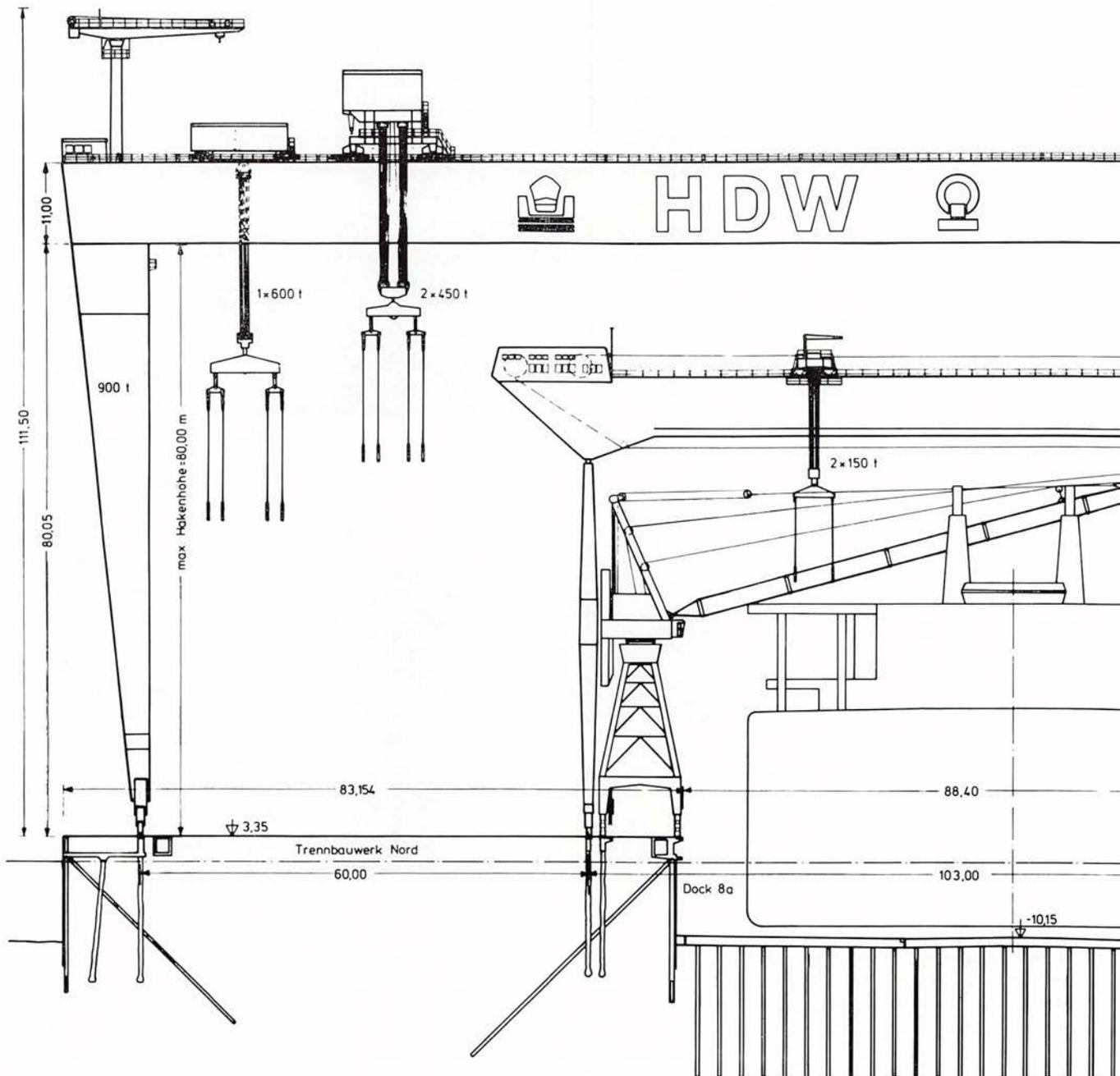
Die Konstruktion des Tores besteht aus dem oberen Horizontalträger, dem Flutkasten und den Querschotten sowie den horizontalen und vertikalen Anschlagträgern und der mittleren Stauwand. Abgesehen von diesen wesentlichen Konstruktionselementen kann man bei dem Docktor vier „Funktions-ebenen“ unterscheiden, und zwar sind diese von unten nach oben:

- der horizontale Anschlagträger,
- der Flutkasten,
- der Betriebsgang und
- die Fahrbahn.

Der untere Anschlagträger ist als Kastenträger ausgeführt und mit ca. 550 t Ballastbeton gefüllt, um die notwendige Schwimmstabilität zu gewährleisten. An den unteren und den beiden seitlichen Anschlagträgern sind für die Dichtung Anschlaghölzer und eine Gummidichtung mit der Form eines Notenprofils angeordnet.



Das Docktor am Schwentineliegeplatz der Kieler Stahlbauabteilung in Kiel-Dietrichsdorf am 23. 4. 1975



Der Flutkasten ist in acht Zellen aufgeteilt. Diese Zellen sind symmetrisch zu den Torachsen angeordnet und durch ein Mittellängsschott und fünf Querschotte voneinander getrennt. Das Lenzen des Docktores erfolgt durch Pumpen, das Fluten durch Bodenventile.

Die Steuerung der Flut- und Lenzvorgänge erfolgt von einem zentralen Steuerstand im Betriebsgang. Dieser Steuerstand ist mit Anzeigegegeräten ausgerüstet, die den Tiefgang und die Schwimmhöhe des Tores in Längs- und

Querrichtung anzeigen. Die Anzeigegegeräten ähneln den bei Schwimmdocks üblichen.

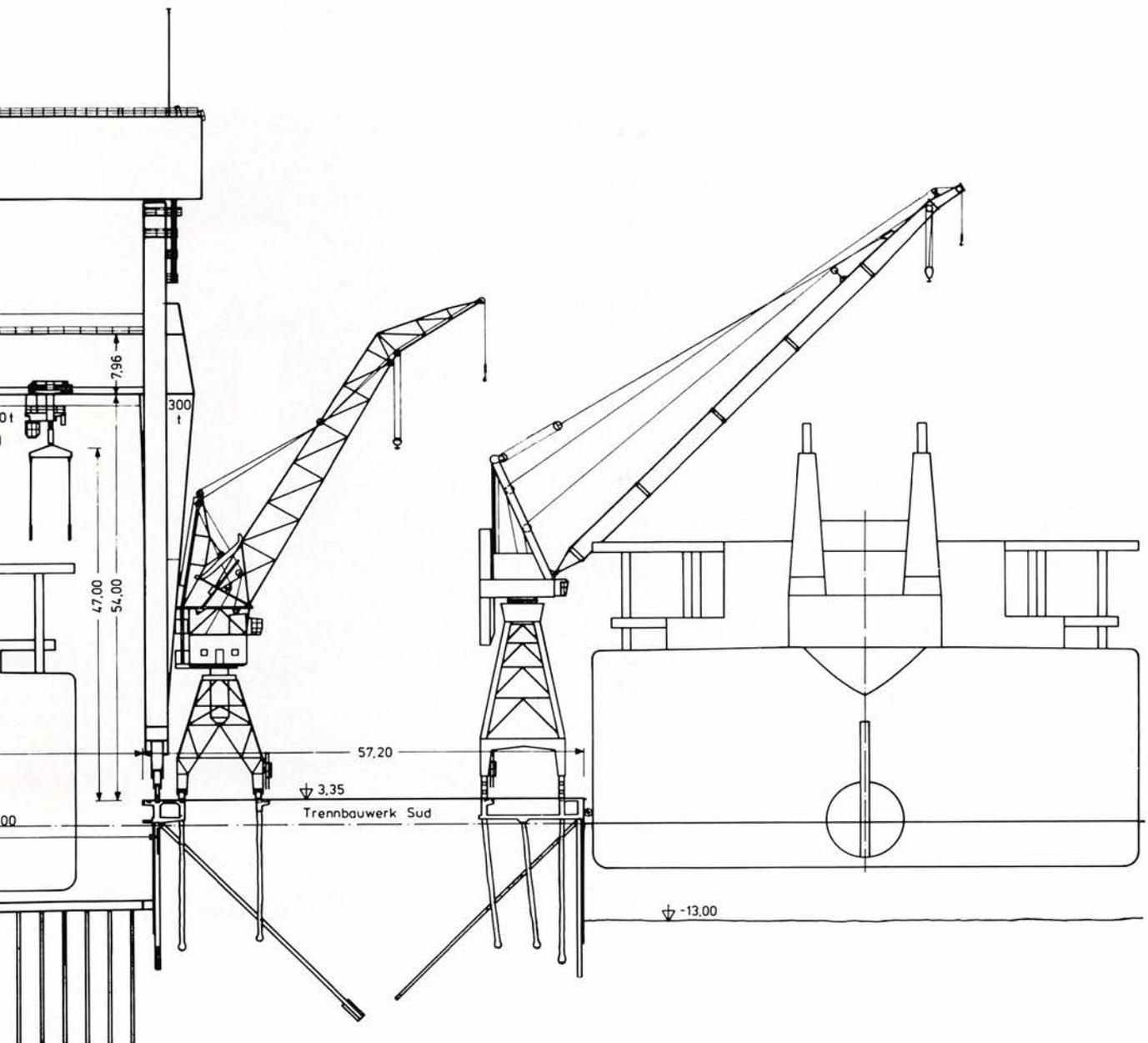
Auf dem oberen horizontalen Träger ist eine Fahrbahn der Brückenklasse SLW 30 für Transportfahrzeuge bis zu 30 t angeordnet. Sie ermöglicht, mit Transportfahrzeugen ohne größere Umwege von der einen zur anderen Dockseite zu gelangen.

Das Docktor wird nach dem Ausdocken des am 18. Februar 1975 im Dock 8 auf Kiel gelegten Tankerneubaues Nr. 76

zum ersten Mal in seine genaue Position eingeschwommen werden.

Zur Vorbereitung des Ausdockens müssen die Baugrube wieder geflutet und der Baugrubenabschluß wieder zur Hälfte geöffnet werden. Die Arbeiten an der Docksohle mußten also Anfang Juni wieder für die Dauer der Überflutung der Baugrube unterbrochen werden.

Vor dem Ausdocken des im Dock 8 gebauten 140 000-tdw-Tankers sollen ein Drehkran von Dock 8 nach Werk Dietrichsdorf und ein anderer vom Werk



Dietrichsdorf auf die südliche Dockseitenwand des neuen Docks 8 a umgesetzt werden. Das Umsetzen erfolgt durch zwei Schwimmkräne.

Nach dem Ausschwimmen des Tankers werden die beiden Brückenträger des für das neue Dock vorgesehenen 900-t-Portalkranes durch zwei Schwimmkräne in das Dock transportiert und auf Montagestützgerüsten abgelegt. Danach kann das Dock 8 a erstmals mit Hilfe des neuen Docktores verschlossen werden. Der Baugrubenabschluß wird somit überflüssig, so daß mit dem Ziehen der Restwand und der

Beseitigung des Unterwasserdammes begonnen werden kann.

Neben der im nachfolgenden Bericht beschriebenen Montage des Portalkranes hat inzwischen die Ausrüstung des Docks mit Versorgungsleitungen für Elektrizität, Gas, Luft und Wasser begonnen.

Die Versorgung mit Strom erfolgt über E-Kanäle, die in den Dockseitenwänden und an der Uferwand Süd untergebracht sind. Die Leitungen der sonstigen Versorgung werden im Bereich des Docks in einer offenen Versorgungsgalerie installiert.

Die Bauausführung ist aus der Systemskizze zu ersehen. Für den Besucher sind auf der Oberfläche der Trennbauwerke nur die Kranschiene für die Portalkrane und Drehkräne zu sehen. Die ihnen verborgen bleibende Abstützung dieser Schienen erfolgt entweder über Betonpfähle (Franki-Pfähle) oder über die Spundwand der Dockseitenwand selbst. Diese Stützkonstruktionen sind zum Teil mit den Versorgungsbauwerken (Versorgungsgalerien und E-Kanäle) verbunden.

Dr. Günther Brenken



Die Montage des 900-t-Portalkranes beginnt

Nachdem die Vormontagearbeiten an den Stahlbauteilen für den 900-t-Portalkran sowohl auf der Vormontagestelle der „Sasta“ (Salzgitter Stahlbau)

in Kiel-Mönkeberg als auch bei unserer Abteilung Stahlbau in Dietrichsdorf Mitte Juni abgeschlossen worden sind, begann mit der Montage des Kranes über dem neuen Dock 8 a in Gaarden die letzte Bauphase.

Parallel zu den Stahlbauteilen, die wegen ihrer bemerkenswert großen Abmessungen allgemeine Beachtung fanden, sind auch die einzelnen Maschinenbauteile wie Fahrwerke, Laufkatzen und Hubwerke sowie der Montagekran inzwischen zum größten Teil fertiggestellt.

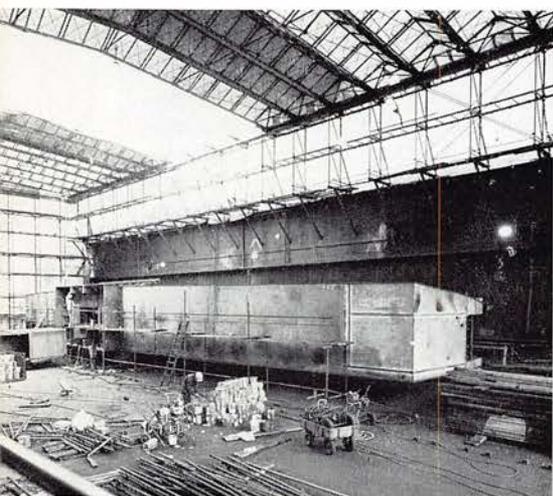
Bei den Maschinenbaugruppen ist interessant, daß Einzelteile aus fast allen Ländern der Bundesrepublik und zum Teil sogar aus dem Ausland zugeliefert worden sind bzw. werden; so werden zum Beispiel die Hubwerkstrommeln in Linz, Österreich, gefertigt. Die Endmontage des 900-t-Portalkrans erfolgt in mehreren Abschnitten.

Transport zur Baustelle

Das Einbringen der einzelnen Stahlbau- und Maschinenbauteile in die Baustelle ist wegen der gewaltigen Abmessungen und Gewichte zum Teil nur unter erheblichem Aufwand möglich.

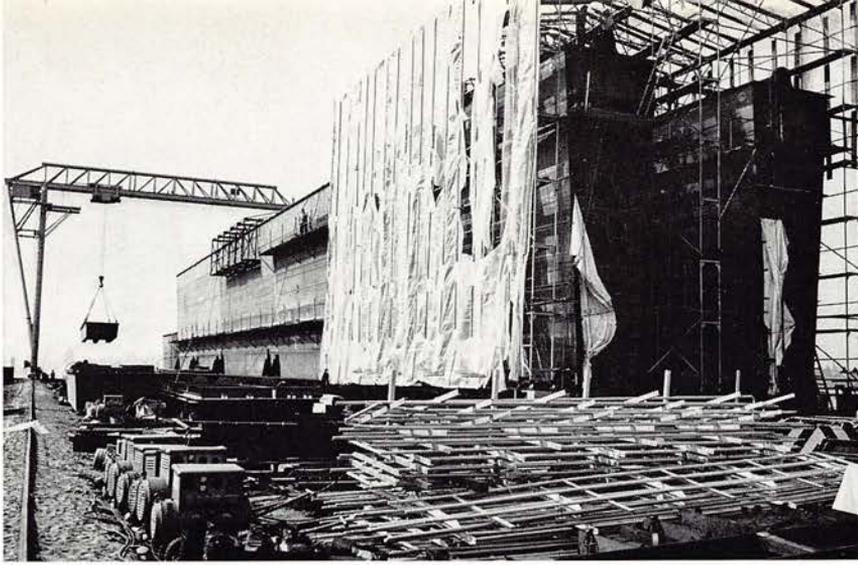
Die beiden Brückenträgerhälften (siehe Werkzeugung 1/75 S. 16) wurden in 4 Teilen mit Schwimmkränen in die Baustelle eingeschwommen.

Die Trägerteile 1 und 2 wiegen je 343 t



oben: Vormontage der Brückenträgerteile 3 und 4 auf der Sasta-Baustelle in Mönkeberg am 12. 3. 1975 und 23. 4. 1975

links: Montage des Fahrwerksbalkens der Festen Stütze im Werk Ross

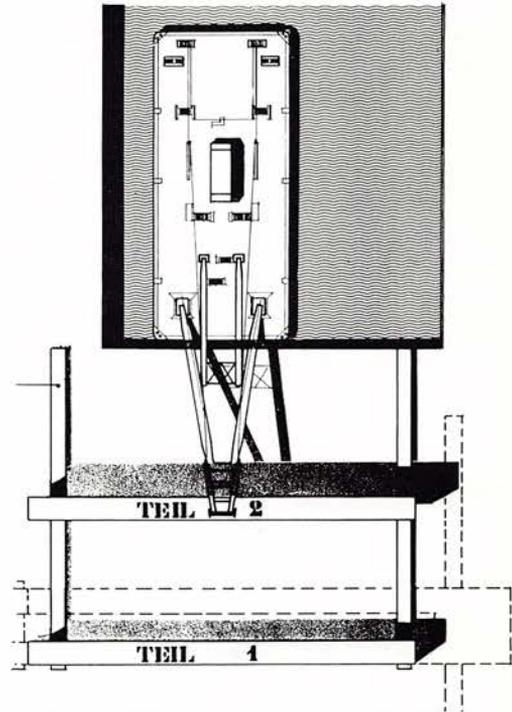


und konnten somit von einem Schwimmkran transportiert werden, mußten aber dann auf der Baustelle noch um ca. 20 m landwärts verzogen werden. Die Trägereile 3 und 4 mit einem Gewicht von je 642 t wurden jeweils von 2 Schwimmkränen durch den teilweise geöffneten Fangedamm in das Dock 8 a eingeschwommen und dort auf vorbereiteten Fundamenten abgesetzt. Dieser Einschwimmvorgang war vom terminlichen Ablauf her wichtig, da er nur zum Zeitpunkt des Ausschimmens unseres Neubaus 76 erfolgen konnte. Pendelstütze, Feststütze und Katzen wurden bzw. werden – in Sektionen geteilt – mit einem Schwimmkran auf der Baustelle abgelegt. Hierbei waren

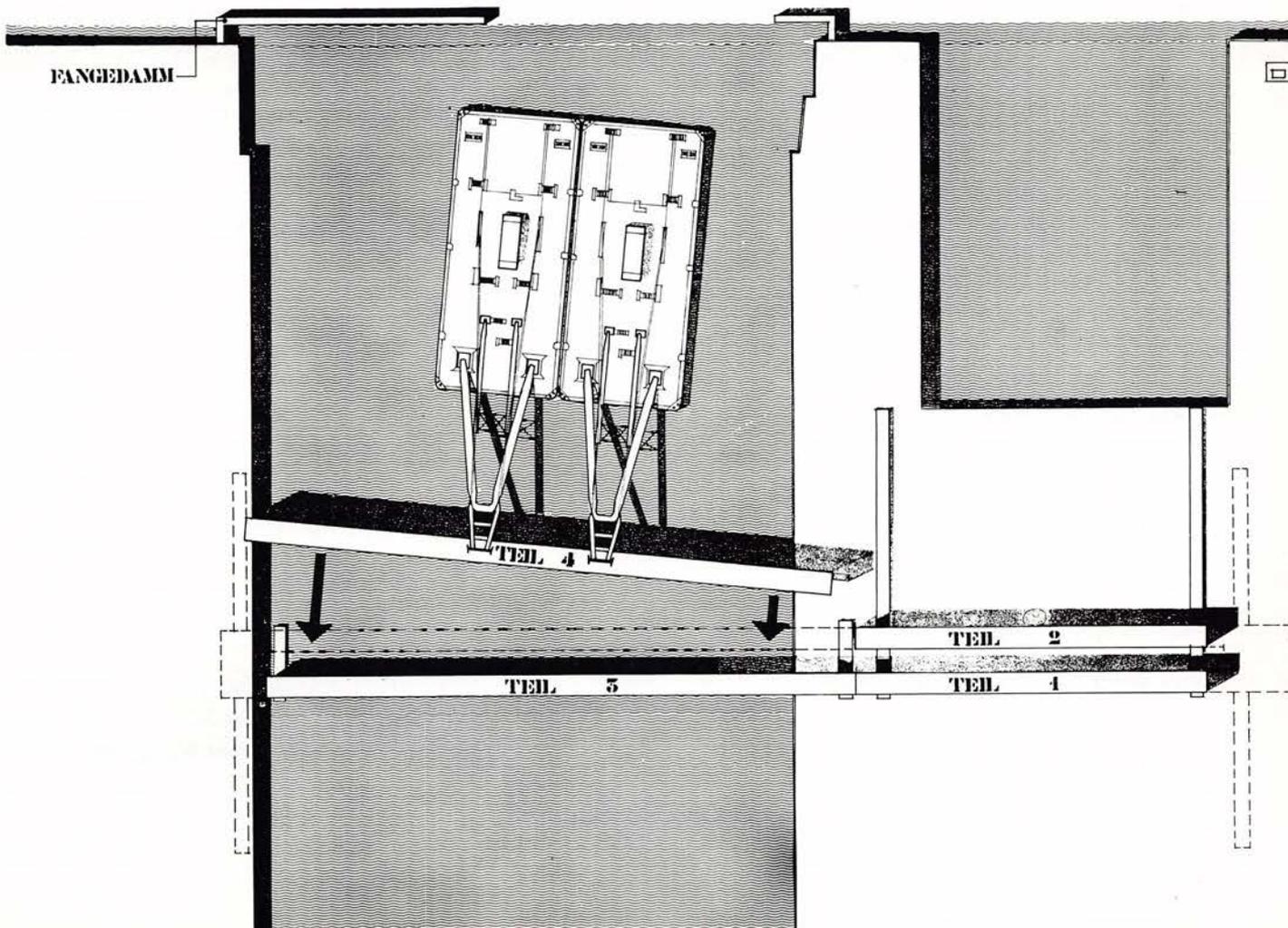
ebenfalls Gewichte von bis zu 207 t zu transportieren.

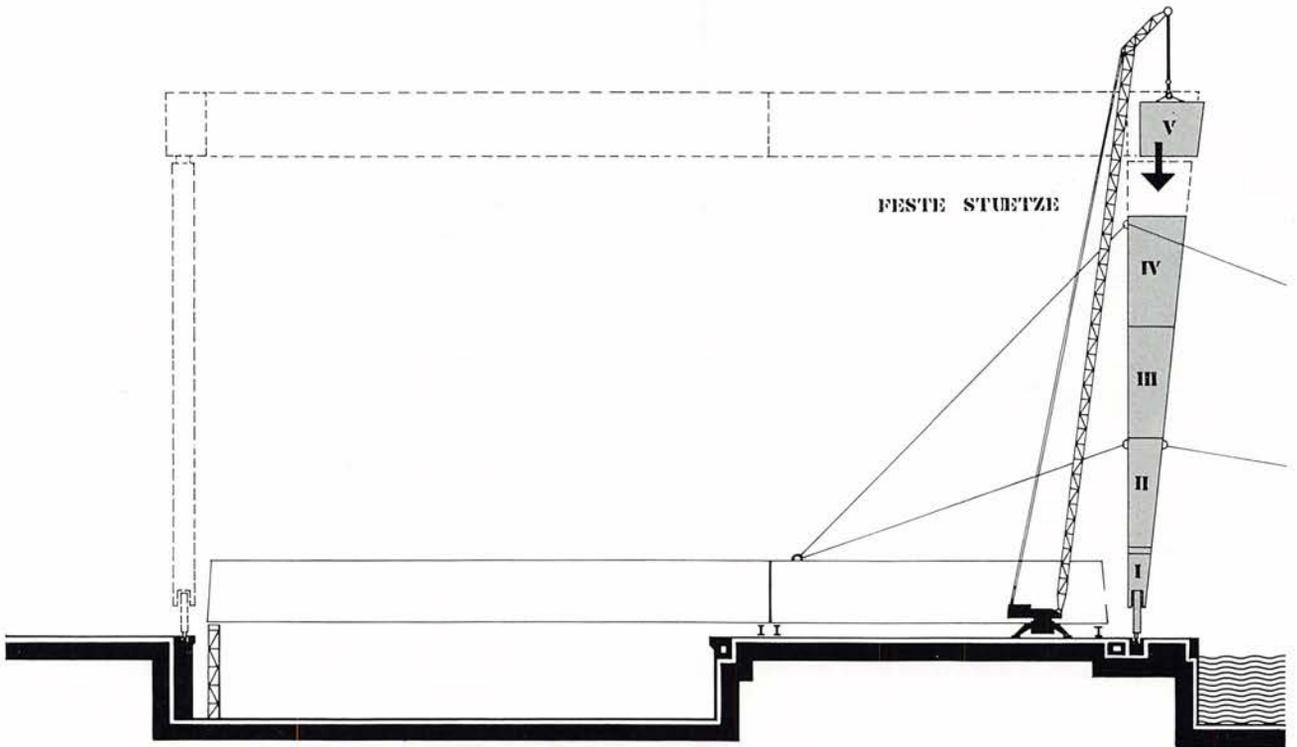
Aufstellen der Stützen und Verschweißen der Träger

Die Feststütze wurde, beginnend mit dem Aufstellen der Fahrwerksteile, mit Hilfe eines Autokranes als erstes sektionsweise aufgebaut. Die einzelnen Sektionen wurden dabei jedesmal mit der darunterliegenden Sektion verschraubt und zu bereits vorbereiteten Abspannfundamenten hin abgespannt. Somit ist jederzeit gewährleistet, daß die Stütze auch bei Sturm sicher steht. Der hierbei benutzte Autokran hat einen Ausleger von ca. 120 m Länge und kann maximal 600 t heben.



Nach der Montage der Feststütze wird der Autokran demontiert und an der Pendelstützenseite neu aufgestellt, um die Pendelstütze in ähnlicher Weise zu montieren wie die Feststütze. Parallel zur Stützenmontage werden die Brückenträgereile 1 und 3 sowie 2 und 4 miteinander verschweißt.





Ziehen der Brückenträger

Als Vorbereitung für das „Ziehen“ der nunmehr zwei Brückenträgereile werden sowohl auf dem Eckstück der Feststütze als auch auf dem Eckstück der Pendelstütze Hubgerüste aufgebaut, an denen über einen Flaschenzug die beiden Brückenträger angehängt werden. Mit Hilfe von 4 Winden à 40 t Zugkraft, die neben der Kranschiene aufgestellt sind, werden nacheinander die beiden jeweils 985 t schweren Brückenträger-

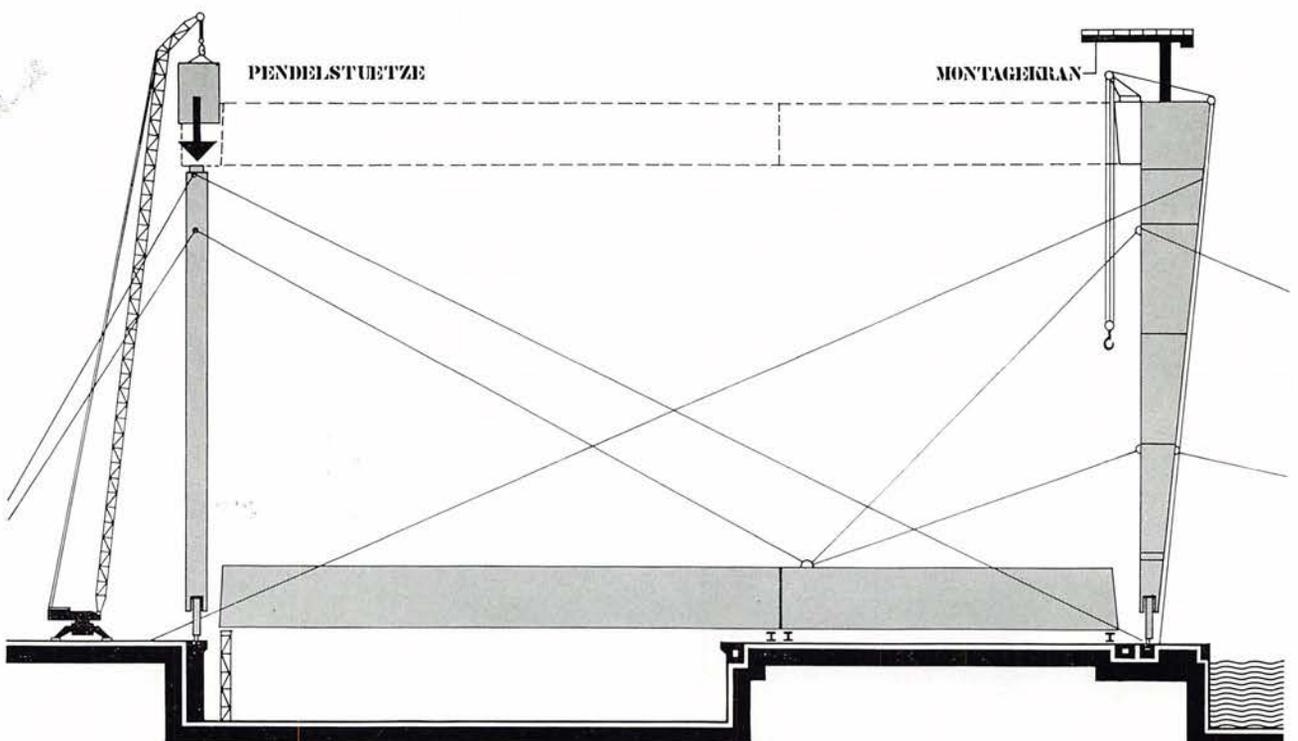
teile (in ihre endgültige Lage) „gezogen“ und mit den Eckstücken der Stützen fest verschraubt. Das Ziehen eines Brückenträgereiles wird jeweils dabei nur einen Tag in Anspruch nehmen.

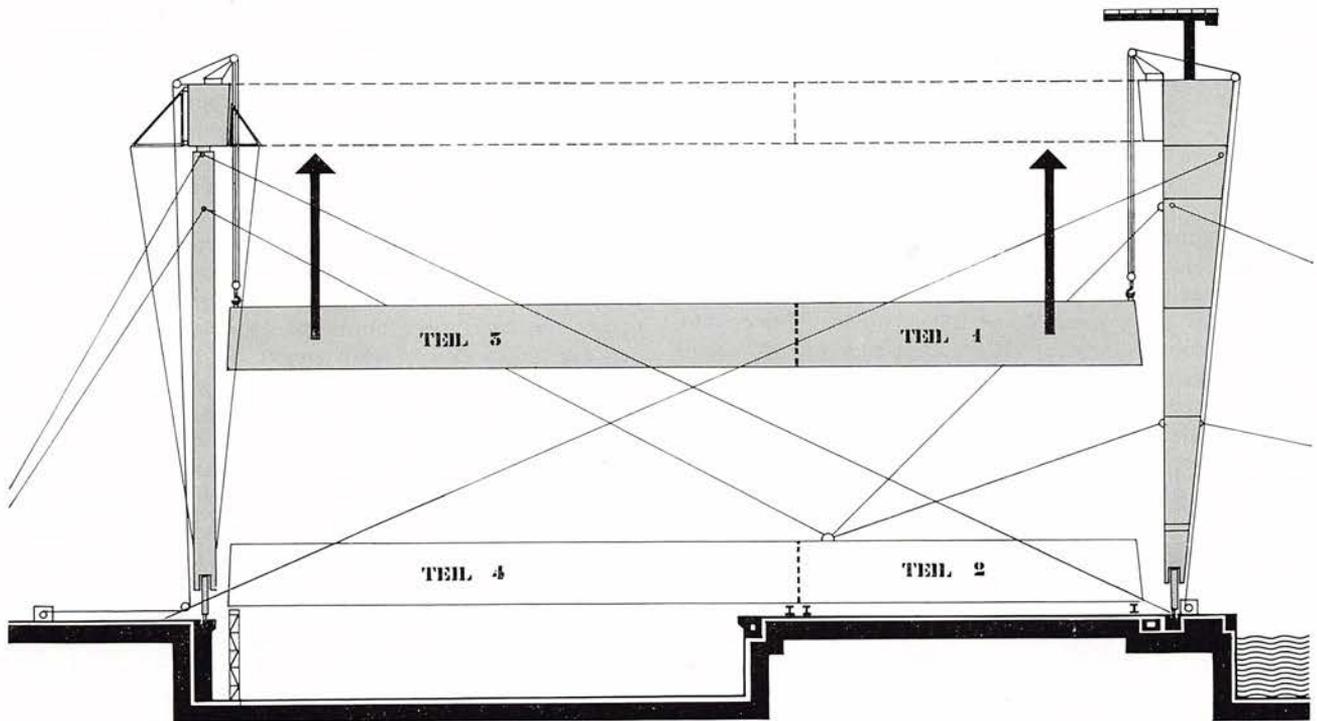
Der Termin für die Beendigung des Verschraubens der beiden Brückenträger mit den Stützen und das Entfernen der dockversperrenden Abspannseile, die dann nicht mehr notwendig sind, da der Kran nun allein stehen kann, wird wiederum vom Ausschwimmtermin

eines unserer Neubauten bestimmt. Und zwar ist es diesmal Neubau Nr. 78 der im September 1975 unter dem Kran hindurch ausgeschwommen werden muß.

Katzmontage

Mit Hilfe eines verfahrbaren Derrickkranes werden die Wendekatte und die Oberkatze ohne Maschinenteile auf die Brückenträger aufgesetzt. Das Einbauen der Maschinenteile in die beiden Kat-





zen geschieht parallel mit Hilfe des Derricks und des Montagekrans, der auf dem Eckstück der Feststütze bereits betriebsfertig installiert ist.

Maschinen- und Elektroinstallation

Bereits nach dem Aufstellen der Stützen wird mit der Installation der Maschinenbauteile und der Elektrik begonnen. Der Kran, der im Betrieb über Mittelspannungs-Schleppkabel mit elektrischer Energie versorgt wird, erhält

für den Notfall ein eigenes Notstromaggregat. Dieses Aggregat stellt sicher, daß bei Stromausfall u. a. die Notbeleuchtung und vor allem die Flugwarnleuchten in Betrieb bleiben.

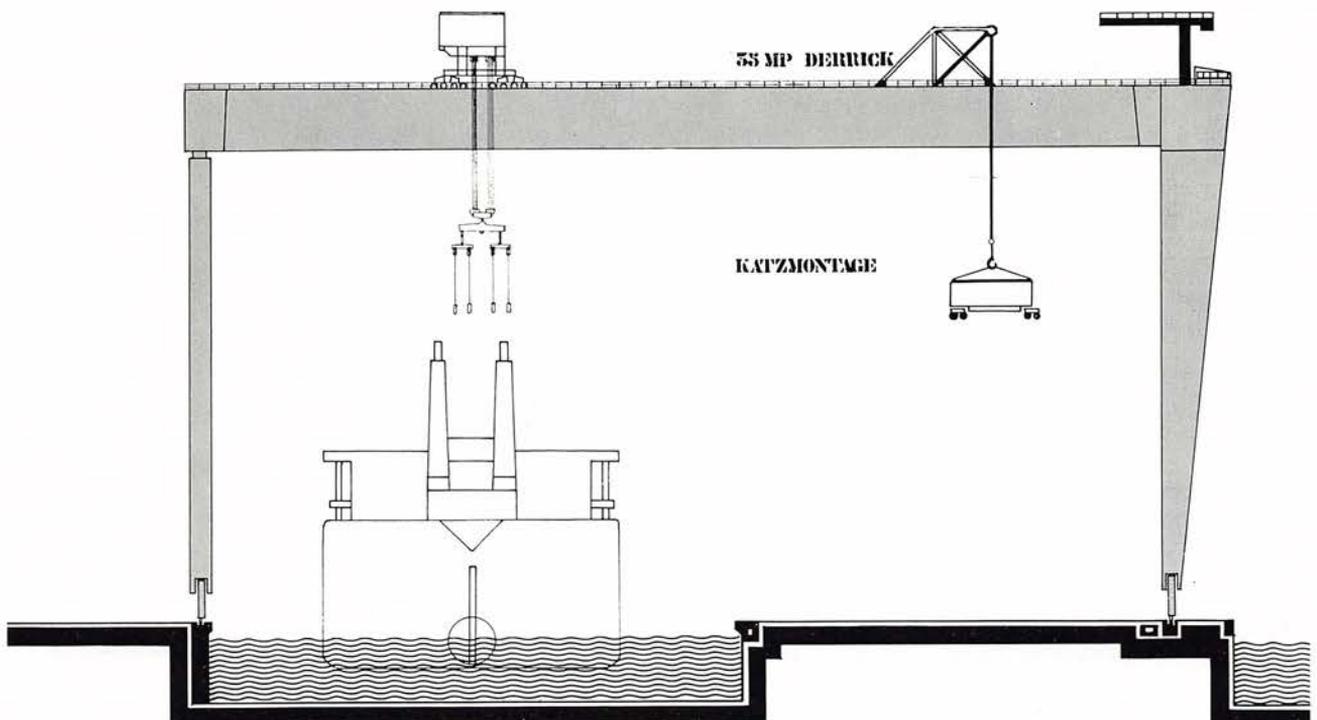
Erprobung und Abnahme

Für die Erprobung und Abnahme des 900 t Portalkranes ist eine Zeitdauer von ca. einem Monat vorgesehen. Diese Zeitdauer ist notwendig, um die Vielzahl der Funktionen wie Katzfahren,

Brückenfahren, Heben und Senken von Oberkatzenhubwerken, Unterkatzenhubwerk und vieles mehr mit einer zum Teil sehr komplizierten Steuerung und Regelung genau einzufahren und zu erproben.

Nach der Abnahme des Kranes durch den TÜV soll der Kran ab Januar 76 seinen vollen Betrieb aufnehmen.

Werner Lundt (KSF)



kleine chronik der weltschifffahrt...

Das Gesamtvolumen des Weltseehandels ist heute doppelt so hoch wie noch vor zehn Jahren. Nach Angaben des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft betrug die Gesamtmenge aller verschifften Güter (Rohöl, Ölprodukte, Eisenerz, Kohle, Getreide und Stückgut aller Art) 1974 rund 3,27 Mrd. metrische Tonnen. 1965 waren es 1,638 Mrd. t. In etwa dem gleichen Verhältnis wuchs die Welthandelsflotte an. Auch die deutsche Seeschiffstonnage hat, nach einer stagnierenden Phase des Tonnagerückgangs vor zwei bis drei Jahren, 1974 wieder zugenommen. Unsere Handelsflotte bestand am 1. Januar 1975 aus 658 Schiffen mit insgesamt 8,131 Milli. tdw. In dieser Summe sind Fahrzeuge der Küstenschifffahrt und der Fischerei nicht enthalten.

Die führenden Schiffahrtsländer

Land	Flottengröße (Mill.)		Anteil an der Welthandels-tonnage in %
	BRT*)	tdw**)	
1. Liberia	55,3	103,7	18
2. Japan	38,7	62,2	12
3. Großbritannien	31,6	50,3	10
4. Norwegen	24,9	42,8	8
5. Griechenland	21,8	36,0	7
6. Sowjetunion	18,2	19,0	6
7. USA	14,4	20,1	5
8. Panama	11,0	17,6	3
9. Italien	9,3	14,1	3
10. Frankreich	8,8	14,5	3
11. Bundesrepublik Deutschland	8,0	12,5	3
12. Schweden	6,2	9,9	2
13. Niederlande	5,5	8,3	2
14. Spanien	4,9	7,4	2
15. Dänemark	4,5	7,1	1
Sonstige	48,2	68,5	15
<hr/>			
Welthandelsflotte insgesamt	311,3	494,0	100

Quelle: Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables 1974.
Stand: 1. Juli 1974; Einheiten ab 100 BRT.

*) BRT (Bruttoregistertonne) = Raumaß für Schiffe; 1 BRT = 2,83 Kubikmeter.

***) tdw (tons deadweight) = Tragfähigkeit der Schiffe.
Die in den Statistiken aufgeführten Zahlen sind aufgerundet.

Der Zuwachs wurde in erster Linie durch den Zugang einiger Großtanker bewirkt, und diese Tatsache stimmt einen nachdenklich. Statistisches Zahlenmaterial ist ja sehr schön; aber man darf es nicht für sich betrachten. Lebendig wird es erst dann, wenn man gleichzeitig die Zusammenhänge erkennt, die aus den Zahlen allein nicht deutlich werden. Bleiben wir einmal bei den Tankern. Sie sind zur Zeit das Thema, das der Weltschifffahrt, und damit auch dem Weltschiffbau, die meisten Kopfschmerzen bereitet.

Es begann damit, daß 1974 die Frachtraten für die Mineralölverschiffung stetig fielen. Kaufzurückhaltung wegen der hohen Ölpreise und gleichzeitig zunehmendes Angebot an Tankertonnage bewirkten, daß das Frachtrateniveau in der Tankschifffahrt bis zum Juli des vergangenen Jahres bis unter die Hälfte des Standes vom Jahresbeginn gefallen war. Tanker und OBO-Carrier, die die Gelegenheit dazu hatten, flohen in die Getreide- und Erzfahrt; aber das war keine Lösung des Gesamtproblems. Das Tonnageangebot wurde durch jüngst fertiggestellte Neubauten noch größer, und viele Reedereien, die neue Tanker bestellt hatten, sahen diese bereits aufliegen, noch bevor mit dem Bau begonnen worden war. So kam es im November zu der ersten Stornierung eines Großauftrages von vier Tankern zu je 420 000 tdw., und zwar in Norwegen. Zu Weihnachten wurden dann auch aus Großbritannien stornierte Tankeraufträge gemeldet, Aufträge in der Größenordnung von insgesamt einer Million tdw. mit einem Wert von 75 Mill. Pfund. Und Anfang Februar dieses Jahres wiesen nüchterne Statistiken aus, daß der Gesamtauftragsbestand an Tankern gegenüber dem Stand vom November um 20 Mill. tdw. zurückgefallen war (von ca. 187 auf ca. 168 Mill. tdw.). Doch nicht nur um die geplanten Neubauten ging es; auch die in der Fahrt befindlichen Schiffe wurden von der Situation immer mehr betroffen. Anfang April wurden aus dem Persischen Golf Schiffe mit insgesamt 7 bis 8 Mill. tdw. gemeldet, die auf Ladung warteten. So sind also die Meldungen zu erklären, die durch die Tagespresse liefen, wie etwa „Stapellauf in die Pleite“, „Tanker laufen vom Stapel in die Flaute“, und dergleichen mehr. Die Reedereien suchten Plätze, wo sie ihre unbeschäftigten Schiffe billig aufliegen konnten, und Minister und Landräte stellten fest, stillliegende Tanker seien „keine Zierde für die Geltinger Bucht“. Das ist wahrhaftig keine Feststellung, die in ihrem Gehalt der großen Sorge der Reeder adäquat ist. Wie wir alle wissen, werden auch zwischen unserer Werft und Bestellern von Großtankern Gespräche über eventuelle Auftragsumwandlungen geführt. Wir werden darauf zurückkommen, sobald definitive Ergebnisse vorliegen.

Die wichtigsten Tankschiffsflotten

Land	Flottengröße Mill. BRT	Anteil an der Weltankflotte in %
1. Liberia	33,7	26
2. Japan	16,0	12
3. Großbritannien	15,2	12
4. Norwegen	12,2	9
5. Griechenland	7,6	6
6. Frankreich	5,5	4
7. USA	4,9	4
8. Panama	4,7	3
9. Italien	3,7	3
10. Sowjetunion	3,7	3
11. Niederlande	2,5	2
12. Spanien	2,3	2
13. Dänemark	2,2	2
14. Schweden	2,1	2
15. Bundesrepublik Deutschland	2,1	2
Sonstige	11,1	8
<hr/>		
Weltankflotte insgesamt	129,5	100

Flottenentwicklung in Mill. BRT

Jahr	Welt	Bundesrepublik Deutschland
1939	69,4	4,5
1965	160,4	5,3
1966	171,1	5,8
1967	182,1	6,0
1968	194,2	6,5
1969	211,7	7,0
1970	227,5	7,9
1971	247,2	8,7
1972	268,3	8,5
1973	289,9	7,9
1974	311,3	8,0

Quelle: Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables 1974.

Die Beteiligung der bundesdeutschen Werften an der Ablieferung von Seeschiffsneubauten für deutsche Rechnung

Jahr	BRD-Werften			Auslandswerften		
	Schiffe	BRT in 1000	%	Schiffe	BRT in 1000	%
1965	35	330	96	3	12	4
1966	48	446	92	11	37	8
1967	67	547	84	11	100	16
1968	52	428	62	11	260	38
1969	71	473	88	14	61	12
1970	93	688	56	42	536	44
1971	65	759	70	33	312	30
1972	40	466	53	47	415	47
1973	25	558	79	14	146	21
1974	25	1275	95	11	68	5

Quelle: Verband Deutscher Reeder.

Die Beteiligung der Schiffe unter deutscher Flagge am Umschlag in den deutschen Häfen

Jahr	Versand insgesamt (in Mill. t)	davon unter deutscher Flagge (in Mill. t)	Anteil deutscher Flagge in %	Empfang insgesamt (in Mill. t)	davon unter deutscher Flagge (in Mill. t)	Anteil deutscher Flagge in %
1966	21,0	9,6	46	83,7	23,9	29
1967	22,0	9,2	42	80,3	22,5	28
1968	24,1	9,4	39	87,5	25,0	26
1969	24,8	9,7	39	95,5	25,2	26
1970	25,6	10,0	39	109,3	27,4	25
1971	24,4	9,1	37	105,0	24,3	23
1972	22,5	7,5	34	102,0	21,9	22
1973	27,8	7,9	28	110,2	18,3	17

Quelle: Statistisches Bundesamt, Verkehr, Reihe 2 - Seeschifffahrt, Jahre 1965 bis 1973.

Transportleistung der deutschen Handelsflotte nach Mengen *)

Jahr	Linienfahrt		Trampfahrt		Tankfahrt		Insgesamt Mill. t
	Mill. t	%	Mill. t	%	Mill. t	%	
1961	22,1	31	38,3	52	12,2	17	72,7
1962	21,8	29	39,8	53	13,5	18	75,1
1963	21,1	27	42,5	54	15,2	19	78,8
1964	23,2	28	44,3	53	16,0	19	83,6
1965	24,7	28	44,5	51	18,3	21	87,5
1966	25,4	28	45,9	50	19,7	22	90,9
1967	23,0	22	51,2	49	30,8	29	105,0
1968	25,3	21	55,0	48	34,7	31	115,0
1969	29,5	23	58,4	49	32,4	28	118,2
1970	29,5	23	59,9	48	36,6	29	126,0
1971	25,5	22	60,5	52	31,0	26	117,0
1972	18,0	17	57,1	54	30,7	29	105,7
1973	19,2	19	51,4	51	30,2	30	100,8

*) einschließlich Küstenschifffahrt

Quelle: Bundesverkehrsministerium, Abteilung Seeverkehr.

Einsatzbereiche der deutschen Seeschifffahrt

Einsatzbereich	Schiffszahl	Mill. BRT	% der Gesamttonnage	
			1. 1. 1975	1. 1. 1974
Linienfahrt	195	1,8	21	25
Trampfahrt	216	1,0	12	15
Massengutfahrt	74	2,1	26	29
Tankfahrt*)	118	2,9	37	26
Kühlschifffahrt	48	0,3	3	4
Fahrgastschifffahrt	7	0,0	1	1
Insgesamt	658	8,1	100	100

*) einschließlich 2 kombinierter Erz-/Öl-/Bulfrachter mit insgesamt 123 196 BRT.

Quelle: Verband Deutscher Reeder, Seeschiffe unter deutscher Flagge (ohne Küstenschiffe und Fischereifahrzeuge).

Stand: 1. Januar 1975

Die deutsche Seeschiffstonnage nach Altersgruppen

Alter in Jahren	Schiffszahl	Mill. BRT	% der Gesamttonnage		% der Welttonnage 1. 7. 1974
			1. 1. 1975	1. 1. 1974	
unter 5	302	4,5	56	55	38
5- u. 10	228	2,4	29	29	25
10- u. 15	58	0,7	8	10	15
15- u. 20	48	0,3	5	4	12
20- u. 25	18	0,2	2	2	5
25 u. darüber	4	0,0	0	0	5
Insgesamt	658	8,1	100	100	100

Quelle: Verband Deutscher Reeder, Seeschiffe unter deutscher Flagge (ohne Küstenschiffe und Fischereifahrzeuge).

Stand: 1. Januar 1975



Infolge der kritischen Situation in der Tankerschiffahrt liegen zur Zeit in der Gellinger Bucht Supertanker beschäftigungslos vor Anker.

Vor genau acht Jahren bereitete der Junikrieg zwischen Israel und Ägypten der Schifffahrt durch den Suez-Kanal ein jähes Ende. Von den Schiffen, die zu diesem Zeitpunkt an Ort und Stelle zufällig von den Ereignissen überrollt wurden, blieben vierzehn Frachter der verschiedensten Nationen im Großen Bit-

tersee wie in einer Mausefalle gefangen. Es gab kein Vor und kein Zurück. Reduzierte Wachmannschaften schlossen sich auf den im Päckchen vor Anker liegenden Schiffen zu einer friedlichen internationalen Gemeinschaft zusammen und harrten bei Hitze und Durst, in Arbeit und Langeweile, mit Sport und Spiel geduldig aus. Jetzt ist die Zeit um, der Weg ist wieder frei, die Schiffe und der nicht verderbliche Teil ihrer Ladungen werden in den vor acht Jahren un-

terbrochenen Wirtschaftskreislauf wieder eingegliedert.

Läßt sich auch hinsichtlich der einstigen Bedeutung des Kanals am Zeitpunkt seiner Sperrung wieder anknüpfen als ob nichts geschehen wäre? Wir haben vor Jahren bereits in unserer Zeitschrift die Probleme umrissen, die die Ereignisse unvermeidlich zur Folge haben mußten.¹⁾ Zu lange, so scheint es, war der Verbindungsweg vom Roten zum Mittelmeer unterbrochen, als daß er die einstige wirtschaftliche Bedeutung wiedererlangen könnte. Sind 1966 noch 70 Prozent des derzeit verschifften Rohöls auf Tanker bis höchstens 60 000 tdw entfallen, so ist heute, bei einer sehr viel größeren Tankerflotte als damals, für mehr als Zweidrittel der Tankertonnage der Suezkanal nicht mehr passierbar. Den Kanal, wie geplant, für die Passage von Schiffen bis zu 150 000 tdw auszubauen, wird noch viel Zeit und Geld kosten.

¹⁾ Siehe „kleine chronik“ DW 4/67 und W. Claviez „Der Wasserweg durch die Wüste“ HDW 2/69.

Unter den 14 im Großen Bittersee festgehaltenen Schiffen war auch die 1960 auf der Deutschen Werft gebaute „Münsterland“. Dieses Schiff und zwei weitere, die deutsche „Nordwind“ und die norwegische „Mared“ waren die einzigen, die nach der achtjährigen Zwangsauftriebszeit sofort aus eigener Kraft die Heimreise antreten konnten.



Die See, gemeinsames Erbe der Menschheit

Überlegungen zu Seerechtsproblemen (III)

von C. Kroog

Forderungen nach einer internationalen Meeresbehörde

Überlegungen, eine internationale Organisation mit weitgehenden Befugnissen zu schaffen, die darüber zu wachen hat, daß das Meer dem Wohl der gesamten Menschheit und nicht nur dem Nutzen weniger dient, haben zu bemerkenswerten Entwürfen geführt, die international diskutiert werden.

Einer von ihnen stammt von der Amerikanerin Elisabeth Mann Borgese vom Center for the Study of Democratic Institutions, einem privaten Forschungsinstitut in Santa Barbara, Kalifornien, und hat den Titel „The Ocean Regime“. Frau Mann Borgeses Entwurf geht davon aus, daß „ocean space is an indivisible whole“ und daß das Seerecht mit dieser Tatsache in Einklang stehen muß. „Ocean Space“ schließt nach E. Mann Borgese ein: die hohe See, die Territorialgewässer und die Anschlusszonen, die darüber befindliche Atmosphäre, den Kontinentalschelf, den Meeresboden und den Meeresuntergrund. Dabei sollen die Territorialgewässer und der legale kontinentale Schelf dieselbe Grenze haben; ein Anspruch auf den Meeresboden über diese Grenze hinaus sollte ausgeschlossen sein. Sehr detailliert legt E. Mann Borgese in ihrem Entwurf ihre Vorstellungen über den Aufbau der verschiedenen Institutionen des Ocean Regime sowie deren Aufgaben dar. Das Internationale Regime für die friedliche Nutzung der Hohen See und des Meeresbodens jenseits der Grenzen nationaler Rechtsprechung soll die Meere als eine wesentliche Quelle des Lebens bewahren und dieses gemeinsame Erbe der Menschheit rechtlich intakt und ökologisch lebensfähig zukünftigen Generationen übergeben und danach streben, die Aktivitäten von Wissenschaft, Industrie und Politik bei der Nutzung des Meeres, sowie die Interessen aller Nationen, unbeachtet ihrer Ideologie oder ihres Entwicklungsstandes, durch Verstärkung der Teilhabe aller Menschen an der Bewirtschaftung der Meere und ihrer Mittel zu harmonisieren. Zu diesem Zweck soll das Regime u. a. alle Aktivitäten auf der Hohen See sowie auf und unter dem Meeresboden regeln, überwachen

und kontrollieren, Lizenzen verteilen und ggf. einziehen, es darf Geldbußen auferlegen und eine Meereresentwicklungsabgabe (Ocean Development Tax, ODT) erheben. Diese soll 1 % vom aus dem Meer gezogenen Gewinn betragen und dazu dienen, die Entwicklung des Meeresraumes zum Vorteil der Menschheit als Ganzes unter besonderer Beachtung der Bedürfnisse unterentwickelter Gebiete voranzutreiben.

Am Ende der zweiten Konferenz „Pacem in Maribus“ auf Malta legte der maltesische Un-Botschafter Arvid Pardo Anfang Juli 1971 einen Entwurf zum Meeresvölkerrecht vor, der als Fortbildung der Vorstellungen von Elisabeth Mann Borgese gilt. Allerdings machte er Konzessionen insbesondere an die lateinamerikanischen Pazifikstaaten, indem er sich deren Ansichten über ein 200 sm breites Küstengewässer mit Vorzugsrechten für den jeweiligen Uferstaat vor allem hinsichtlich der wirtschaftlichen Nutzung zu eigen machte. Von einem gemeinsamen Erbe der Menschheit kann man dann in Zusammenhang mit dem verbleibenden Meeresbereich wohl kaum noch sprechen; für eine internationale Organisation bliebe sehr wenig übrig, was sie zum Nutzen aller Staaten (auch der Binnenstaaten, wie ausdrücklich erwähnt wird) unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse der Entwicklungsländer verwenden könnte, und eine gerechtere Verteilung der lebenden und toten Schätze des Meeres ist doch eines der Hauptanliegen der verschiedenen Entwürfe zu einer Neuordnung des Meeresvölkerrechtes. Was die von E. Mann Borgese geforderte Abgabepflicht aus dem Ertrag der Meeresnutzung betrifft, so will Pardo die Erträge aus Schifffahrt und Erholungsgewerbe hiervon ausgeschlossen wissen, womit er die Mehrheit der Staaten auf seiner Seite haben dürfte, die außerdem noch die Erträge aus der Fischerei von Abgaben frei halten möchten. Nach der neuen Fassung des Pardo-Entwurfes hat zwar (anders, als in der ursprünglichen Fassung, wo ein gewogenes Stimmrecht vorgesehen war) jedes Mitglied der Organisation eine Stimme, jedoch werden die Staaten in drei Klassen eingeteilt und können die verschiedenen Gremien unter-

schiedlich stark besetzen. Für Beschlüsse ist die Zustimmung der drei Klassen in unterschiedlich starkem Maße und in unterschiedlicher Zusammensetzung erforderlich.

Die Entwürfe für die Neuordnung des Meeresvölkerrechtes sehen einen gewaltigen behördlichen Apparat vor. Selbst wenn man unterstellt, daß die meisten und die wichtigsten Staaten auf einen Teil ihrer Souveränitätsrechte — soweit das Meer betroffen ist — zugunsten einer internationalen Behörde verzichten würden, würde es sicher von dem Beschluß, eine solche Behörde zu gründen, bis zu deren Institutionalisierung und vollen Arbeitsfähigkeit noch sehr lange dauern, zu lange als daß man darauf warten und bis dahin untätig bleiben könnte. Einer solchen Behörde müßten Seegebiete unterstellt werden, aus denen tatsächlich Nutzen gezogen werden kann, und nicht nur solche, auf die die jeweiligen Küstenstaaten keinen Wert legen, z. B. weil ihnen Erforschung und Ausbeutung zu teuer sind und zu wenig Ertrag versprechen.

Die am 29. 8. 1974 in Caracas beendete erste Phase der 3. Seerechtskonferenz verlief in dieser Hinsicht jedoch wenig ermutigend, und auch die zweite Phase in Genf ging im Mai dieses Jahres ohne Ergebnis zu Ende. Bisher wurden keine Beschlüsse gefaßt, eine generelle Ausdehnung der Hoheitsgewässer auf 12 sm und einer Wirtschaftszone auf 200 sm gilt jedoch als sicher. Ungeklärt ist nach wie vor, wie weit die wirtschaftliche Nutzung der Festlandssockel den jeweiligen Küstenstaaten zuerkannt werden soll. Einige Staaten — z. B. die USA und Kanada — wollen die ausschließlichen Abbaurechte auf dem gesamten Schelf für den Küstenstaat reserviert wissen. Strittig ist weiterhin die Frage, was für Aufgaben und Befugnisse ein zu errichtendes Meeresbodenregime (als Behörde der UNO) haben soll.

Die Entwicklungsländer — deren Gruppe auf der Seerechtskonferenz etwa 100 Staaten umfaßt und damit über ungefähr zwei Drittel der Stimmen verfügt — befürworten ein System, bei dem die Meeresbodenbehörde aufgrund eines ihr zuerkannten Ausbeutungsmonopols in eigener Regie selber oder

durch beauftragte Unternehmen Meeresbergbau betreibt. Durch eventuelles Zurückhalten von aus dem Meer gewonnenen Rohstoffen soll sie preisregulierend zum Schutz der auf dem Festland gewonnenen Rohstoffe wirken und die erwirtschafteten Erträge im Sinne eines gemeinsamen Erbes der Staatengemeinschaft zukommen lassen. Nach den Vorstellungen der Industrieländer soll die UN-Meeresbodenbehörde jedoch nicht unternehmerisch tätig werden, sondern die Aufgaben haben, Abbaulizenzen an Staaten oder potente Privatunternehmen zu vergeben und zu kontrollieren, daß der Abbau ordnungsgemäß erfolgt und erteilte Auflagen eingehalten werden.

Wie und ob das Problem der allgemein herrschenden Rechtsunsicherheit gelöst werden wird und wie verhindert werden kann, daß noch mehr Staaten sich eigenmächtig ein Voraus vom gemeinsamen Erbe aneignen, ist noch nicht abzusehen. Es könnte geschehen, daß noch vor allgemein anerkannten Regelungen sämtliche Meere aufgeteilt sind, wobei diejenigen Staaten den größten Anteil hätten, die am schnellsten und am rigorosesten zugriffen. „Die Mehrheit auf der Seerechtskonferenz scheint sich zu verhalten wie eine Räuberbande, die vor allem von ihrem Interesse an der Teilung der Beute zusammengehalten wird“ schreibt Günter Gilllesen in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 9. 9. 1974.

Auch für die zweite Phase der 3. Seerechtskonferenz, die vom 17. März bis zum 10. Mai 1975 in Genf stattfinden soll, bleiben die zu lösenden Probleme also nach wie vor groß. Selbst wenn man das Meer weitgehend einem übernationalen Regime unterstellen wollte, bliebe zweifelhaft, ob ein so gewaltiger Apparat, wie er zur Erfüllung der vorgesehenen Aufgaben erforderlich wäre, überhaupt arbeitsfähig sein würde. Vollends dürfte die Durchsetzung unpopulärer Maßnahmen – und diese würden sich sicher nicht vermeiden lassen – auf Widerstand stoßen, wenn nicht gar ganz unmöglich sein. Die UNO liefert hier leider schon genügend Beispiele, ebenso wie bei dem Unvermögen, die finanziellen Probleme zu lösen; auch solche würden sich zwangsläufig ergeben, man braucht nur an die riesigen Summen für die erforderlichen Investitionen und den Ausgleich von eingetretenen Verlusten zu denken.

Man sollte die umfassenden, allzu detailliert ausgeklügelten Entwürfe für ein Meeresbodenregime dennoch nicht als Makulatur betrachten, sondern in das

Bewußtsein eindringen lassen unter dem Gesichtspunkt: „Das Unmögliche verlangen, um das Mögliche zu erreichen.“

Beispiele von zwischenstaatlichen Abkommen auf Teilgebieten

Schneller als eine weltweite Neuordnung des Meeresvölkerrechts können nationale Gesetze und internationale Abkommen wirksam werden. Verbesserungen in Teilbereichen sind zwar nur kleine Schritte, nützen der Menschheit aber mehr, als wenn man sämtliche Kräfte auf eine große Lösung konzentriert, die – wie wünschenswert sie auch sein möge – sehr spät oder vielleicht auch nie gelingt. Die Menschheit kann es sich nicht leisten, in Ruhe zu warten, denn dies könnte verhängnisvoll werden.

Beispiele für – wenn auch in unterschiedlichem Grade wirksame – internationale Abkommen gibt es auf verschiedenen, internationale Belange des Meeres betreffenden Gebieten.

So unterzeichneten im Januar 1914 die Vertreter von 13 am Nordatlantikverkehr beteiligten Staaten (inzwischen haben 18 Staaten unterschrieben) den Vertrag über den International Ice Patrol and Ice Observation Service in the North Atlantic Ocean. Ein anderes Beispiel ist die Internationale Konvention über die Unterhaltung gewisser Leuchttürme im Roten Meer vom 20. Februar 1962. Auch die Konvention vom 25. 2. 1954 über die im Nordatlantik stationierten Wetterschiffe sollte in diesem Zusammenhang erwähnt werden, in der Geld-, Sach- und Dienstleistungen an diesem gemeinsamen Unternehmen gegeneinander verrechnet werden und die auf diese Weise beispielgebend für andere Gemeinschaftsunternehmungen sein könnte.

Von großer Bedeutung für die seefahrenden Nationen sind die Seestraßenordnung und die Verordnung über das Verhalten von Fahrzeugen im Bereich von Verkehrstrennungsgebieten.

Zum Schutze der lebenden Reserven des Meeres gibt es Verträge über Walfang- und Robbenschlagquoten, sowie die Beschränkung der Boden- und anderer Fischerei.

Ein am 1. 12. 1959 für die Geltungsdauer von – zunächst – 30 Jahren von Argentinien, Australien, Chile, Großbritannien, Japan, Neuseeland, Südafrika, der UdSSR und den USA abgeschlossener Vertrag geht von dem Grundsatz aus, daß im Interesse der

Menschheit die Antarktis weiterhin und für immer ausschließlich für friedliche Zwecke benutzt werden sollte. Er verbietet alle Maßnahmen militärischer Natur und erklärt, daß die Freiheit der Forschung und die Zusammenarbeit aufrecht erhalten werden sollen. Allerdings gelten diese Bestimmungen nur für die Landgebiete und Eissockel, nicht jedoch für die Hohe See südlich des 60. Breitengrades.

Mit der Unterzeichnung zweier Dokumente am 29. 6. 1974 schlossen die Regierungen der BR Deutschland und der DDR Verhandlungen ab, in denen der Grenzverlauf in der Lübecker Bucht und Fischereifragen geregelt wurden. Über die Seegrenze gab es nach dem Kriege keine vertragliche Regelung. Sie wurde jetzt so festgelegt, daß sie etwa mit der südöstlichen Fahrwasserbegrenzung des nach der Trave führenden Schifffahrtsweges übereinstimmt, diese Regelung ist am 1. 10. 1974 in Kraft getreten. Ferner dürfen Lübecker Fischer jetzt rechtlich abgesichert vor der mecklenburgischen Küste fischen und ca. 12 Fischer aus Dassow (DDR) auf dem Dassower See und der Pötenitzer Wiek, die zur BR Deutschland gehören.

Zur Vermeidung der Verschmutzung der (Meeres-)Umwelt sind verschiedene Abkommen abgeschlossen worden. Diese betrafen zunächst fast ausschließlich die Verschmutzung durch Ablagerung von radioaktiven Stoffen sowie durch Öl, soweit dieses absichtlich von Schiffen abgelassen wurde (Beispiel: IMCO-Konvention zur Verhinderung der Verschmutzung der See durch Öl von 1954 mit Änderungen von 1968, 1969 und 1971). Doch trotz der Konventionen werden jährlich mehr als 1 Mio. t Öl von Schiffen abgelassen. Andere Konventionen gegen Verunreinigung betrafen nur Teilgebiete einer Region (z. B. nur internationale Flüsse oder nur Küstengewässer oder nur die Hohe See). Umfassendere Abkommen gibt es erst in jüngerer Zeit. So wurde am 2. November 1973 in London ein IMCO-Übereinkommen getroffen, das die Meeresverschmutzung durch Schiffe verhindern soll und sich nicht nur auf die Verschmutzung durch Öl beschränkt, sondern in einem umfassenden Katalog sämtliche Verschmutzungsarten auführt.

Als erstes Abkommen der Welt, das die Bekämpfung **sämtlicher** Verschmutzungsarten und -quellen (Schiffe, Gemeinden, Industrie) in einem internationalen Gewässer vorsieht, wurde am 22. 3. 1974 in Helsinki von der BR Deutschland, Dänemark, der DDR, Finn-

land, Polen, Schweden und der UdSSR die Konvention zum Schutze der Meeresumwelt in der Ostsee unterzeichnet. Diese Konventionen sind sicherlich Schritte in die richtige Richtung. Allerdings können auch Probleme auftreten, z. B.: Die Kontrolle der Einhaltung stößt auf Schwierigkeiten bei Ländern, die notorisch empfindlich gegen jede Art fremden Einblicks sind; die Frage von Sanktionen beim Verstoß gegen eine Konvention ist nicht immer befriedigend gelöst; vor allem für die Schifffahrt wird ein relativ strenger Maßstab angelegt, wodurch sie oft überproportional belastet wird, obgleich die Industrie der weitaus größere Umweltverschmutzer ist.

Verschmutzung des Meeresraumes – Untergang des Menschen

Und damit komme ich zu dem, was ich eingangs als Schicksalsfrage der Menschheit bezeichnete. Wichtiger als die Frage der Bemessung der Breite der Territorialgewässer nach Seemeilen oder Tiefenlinien oder einer Kombination von beiden, wichtiger als die Erhaltung des Grundsatzes der friedlichen Durchfahrt, der freien Forschung und der Ausbeutung lebender und toter Meeresschätze ist das Problem der Lebenderhaltung der Gewässer. Als vor rund einem Jahrzehnt ein bekannter deutscher Chemiekonzern in den Südstaaten der USA ein Werk errichten wollte, protestierten die Bewohner dagegen mit Schildern, auf denen die Initialen dieses Chemiekonzerns eine neue Bedeutung erhielten: Bad Air, Sick Fish. Heutzutage müßte es vielerorts heißen: No Air, Dead Fish: Der so „wunderschöne deutsche Rhein“ hat die Funktion eines Abwasserkanals übernommen. Versuche sind im Gange, dem Wasser des „Flusses“ mit Hilfe von Kompressoren künstlich Luft zuzuführen, und für den Fall, daß diese Versuche erfolgversprechend verlaufen, sollen alle den Rhein hinauf- und hinabfahrenden Schiffe Kompressoren erhalten, um den Rhein durch künstliche Beatmung wieder zum Leben zu erwecken.

Eine bedrohliche Beschädigung stünde auch den Meeren bevor, zunächst den Binnenmeeren wie Ostsee und Mittelmeer (hier ist es besonders um die Nordküste des westlichen Mittelmeeres schon jetzt schlecht bestellt), später auch anderen Meeren sowie den Ozeanen, wenn der Mensch nicht seinen zerstörerischen Aktivitäten Einhalt geböte. Die Bevölkerung der Erde schätzt man momentan auf 3,6 Mrd. Menschen und man rechnet damit, daß

sie sich bis zur Jahrhundertwende verdoppelt und dann nochmals bis zur Mitte des nächsten Jahrhunderts. Das jetzt bereits schwierige Problem der Ernährung und insbesondere das Problem der Versorgung mit Proteinen wächst in gleichem Maße. Die Lösung, so sagten uns Ernährungswissenschaftler, liegt im Meer. Nur, sind unsere Meere bis dahin noch in dem Zustand, Leben beherbergen und zur Erhaltung des Lebens der Menschheit beitragen zu können? Und wieviele schädliche Beimengungen wie Quecksilber und DDT werden diese Lebewesen, von denen wir uns ernähren wollen, dann enthalten? Hugo Grotius meinte vor 370 Jahren: Die See „kann durch keine der beiden Formen ihrer Benutzung, nämlich weder durch den Fischfang noch durch die Schifffahrt, erschöpft werden“. Aus den beiden Formen der Benutzung ist inzwischen eine Vielzahl von Benutzungsarten geworden, und die See ist bereits jetzt stark beeinträchtigt. Heute glaubt man, daß man z. B. Manganknollen unbeschränkt vom Meeresboden heraufholen, ja sogar sozusagen „von den Zinsen leben“ könnte, ohne den Vorrat je zu erschöpfen, denn „selbst wenn man annimmt, daß von den Manganvorkommen des Weltmeeres nur der zehnte Teil ökonomisch nutzbar ist, würden sich die darin enthaltenen Metallvorräte auf Milliarden von Tonnen belaufen und ausreichen, um den Bedarf der Menschheit über Jahrtausende zu decken. Untersuchungen über die Wachstumsrate der Knollen führten zu dem überraschenden Ergebnis, daß der Zuwachs des aus dem Meerwasser niedergeschlagenen Manganerzes im Pazifischen Ozean 6 Mio. t je Jahr beträgt. Allein schon diese Menge entspricht mehr als einem Drittel der derzeitigen Manganerzförderung der Welt“. Der Weltbedarf beträgt also jetzt bereits das Dreifache von dem, was sich im Pazifik auf natürliche Weise neu bildet. Ob die „Zinsen“ des Gesamtvorrates ausreichen würden, ist aber nicht sicher. Es könnte sich infolgedessen die zitierte Prognose vielleicht in noch kürzerer Zeit als diejenige von Grotius als Irrtum erweisen.

Die Menschheit muß umdenken

Eine gedankenlose Technisierung und Industrialisierung hat schon einen Teil unserer lebenswichtigen Umwelt zerstört und ist noch dabei, weiter zu zerstören. Andererseits bietet aber auch nur die Technik die Möglichkeiten, die Umwelt wieder gesunden zu lassen. Manche Entwicklungsländer überspringen auf ihrem Wege zur Industrialisierung gewisse Stadien, die die heutigen

Industriestaaten durchlaufen haben. Ob es ihnen gelingt, die Fehler zu überspringen, die die Industriestaaten in bezug auf die Umwelt gemacht haben und diese so zu vermeiden? Während in den Industriestaaten langsam die Erfahrung wächst, daß „das Meer nicht mehr imstande ist, sich mittels seiner Unendlichkeit und seiner Unerschöpflichkeit gegen den Menschen zu verteidigen, und daß, soll die Freiheit der Meere mit ihren ideellen und materiellen Werten nicht zu Ende gehen – die Menschheit dem Meer zu Hilfe eilen muß, um dieses Gemeingut für jedermann zu erhalten“ (frei zitiert nach Herbert Krüger), besteht insbesondere bei Entwicklungsländern die Gefahr, daß sie in verhängnisvoller Fortschrittsgläubigkeit „Industrie um jeden Preis“ erstreben. Krüger schreibt: „Man kann nur hoffen, daß die Staaten, wenn auch nicht aus Gemeinsinn, so doch aus Weitsicht und wohlverstandem Eigeninteresse sich entschließen, den Kolonial- und Goldgräberstil der Meeresnutzung (und dieser Kolonialstil ist keineswegs auf die „Kolonialmächte“ beschränkt) durch gemeinsames Vorgehen zum gemeinen Besten zu ersetzen.“ Für Maßnahmen zur Erhaltung der See als gesundes Erbe der Menschheit ist es zwar spät, aber noch nicht zu spät.

Literatur und Quellen:

Colombos, C. John: Internationales Seerecht, aus dem Englischen übertragene Studienausgabe, C. H. Beck, München und Berlin, 1963

Böhme, Eckardt/Kehden, Max Ivers (Herausgeber): From the Law of the Sea towards an Ocean Space Regime, Heft 19 der Werkhefte der Forschungsstelle für Völkerrecht und ausländisches öffentliches Recht der Universität Hamburg (1972), Alfred Metzner Verlag, Frankfurt am Main

Oceanus, Vol. XVII Summer 1973

Yarham, E. R.: Sharing the World's Sea-Bed Riches, in: Nautical Magazine, Vol. 209, No. 6, June 73

Bruns, E./Brosin, H.-J.: Das Meer; BLV, München, Bern, Wien

Täglicher Hafenbericht, 3. 7. 1974

Handler, Dr. Philip: The Importance of free Oceanographic Research, in: Marine Technology Society Journal, September 1973

Endeavour, Bd. XXXII, Nummer 116, Mai 1973, herausgegeben von: Imperial Chemical Industries Ltd.

Strübing, K.: Eisberge im Nordatlantik, in: „Der Seewart“ Bd. 35 (1974)



Zeitungen berichten über die Bilanz-Presskonferenz der HDW

Am 17. April 1975 fand im Hamburger Hotel „Vier Jahreszeiten“ die diesjährige Bilanzpressekonferenz unseres Unternehmens statt. Sie fand aufgrund der vor allem durch weltweit erfolgte Tankerauftragsstornierungen bewirkten Veränderungen des Marktes für Schiffsneubauten besonderes Interesse.

Vorstandsvorsitzender Dr. Norbert Henke erläuterte das Jahresergebnis der Werft per 30.9.1974. Im Einvernehmen mit den beiden Aktionären der HDW, der Salzgitter AG und dem Land Schleswig-Holstein, seien die erwirtschafteten Überschüsse zur Stärkung der Wirtschaftskraft der HDW und zur Absicherung von Risiken verwendet worden. Im Zusammenhang mit der von einigen Reedern gewünschten Annullierung der Verträge von bestellten Schiffen erklärte Dr. Henke, daß Annullierungen nur dann akzeptiert werden könnten, wenn die Beschäftigung der Belegschaft und der Anlagen unter vertretbaren wirtschaftlichen Bedingungen abgesichert werden kann.

Im folgenden Auszüge aus Presseberichten:

Das „Handelsblatt“ titulierte seinen Bericht: „Auch bei der HDW wollen Reeder Aufträge stornieren / Aber gute Chancen für Alternativen“ – und schreibt dann:

Der gute Abschluß, den die Howaldtswerke – Deutsche Werft AG, Hamburg und Kiel (HDW) für das Geschäftsjahr 1973/74 vorlegt, kann nicht darüber hinwegtäuschen, daß auch Deutschlands

größter Schiffbaukonzern seine Probleme hat. „Es sind einige Wölkchen am Himmel erschienen“, konstatierte der AR-Vorsitzer Hans Birnbaum unter Hinweis auf die Tatsache, daß der rapide Verfall des internationalen Tankermarktes auch an HDW nicht spurlos vorübergegangen und der Auftragsbestand des Unternehmens, wie es Vorstandsvorsitzer Dr. Norbert Henke vorsichtig formulierte, „in Bewegung geraten“ ist.

Sechs Großtanker, die HDW kontrahiert hat, stehen zur Disposition. Denn die Besteller (ein deutscher und drei norwegische Reeder) versuchen, von diesen Schiffen loszukommen. Von den Norwegern liegen jedoch bisher keine Annullierungen der vier Großtanker von je 480 000 tdw vor, und die Chancen einer befriedigenden Regelung seien nicht schlecht.

Als „betrüblchen Vorgang“ bezeichnete Henke allerdings den Fall der Lübecker Reederei Oldendorff, die bei HDW zwei 240 000-t-Tanker bestellt und diesen Auftrag von über 200 Mill. DM mit der Begründung „höhere Gewalt“ nach Baubeginn in den Werkstätten annullierte (s. HB v. 25. 3.). Inzwischen läuft darüber ein Schiedsgerichtsprozeß. Die beiden Schiffe würden auf jeden Fall gebaut.

Vom Gesamtumsatz, der sich 1974 um 40 % auf rund 1,6 Mrd. DM erhöhte, entfielen rd. drei Viertel auf den Schiffsneubau (45 % Handelsschiffe, 28 % Sonderschiffe). Die Schiffsreparatur, deren Schwerpunkt in Hamburg liegt,

brachte 265 Mill. DM und die sonstigen Fertigungen trugen mit 190 Mill. DM zum Umsatz bei.

Ähnlich wie beim „Handelsblatt“ lautet die Überschrift in der „Welt“: „Bei HDW geraten Großaufträge für Tanker ins Schwimmen“. Im Text heißt es aber dann:

Trotz der zusehends schwieriger werdenden Lage im Schiffsneubau hält Henke die Großinvestitionen, die HDW in den letzten Jahren gerade für den Großtankerbau vorgenommen hat, nach wie vor für notwendig. Kernstück ist ein Großdock in Kiel, das rund 200 Mill. DM kostet. Diese Anlage mache die Werft im Angebot flexibel. Die Schwierigkeiten bei den Tankeraufträgen werden bei HDW offensichtlich durch aussichtsreiche Verhandlungen über Anschlußaufträge für andere Schiffstypen gemildert. In der Schiffbaubranche, so betonte Henke, habe es schon immer schwierige Situationen gegeben. Im Unterschied zu früheren Jahren sei HDW allerdings jetzt besser denn je gerüstet.

Die „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ („FAZ“) weist in der Überschrift ihres Berichtes daraufhin, daß bei der HDW trotz der Schwierigkeiten am Tankermarkt die „Beschäftigung nicht gefährdet“ sei, und schreibt dazu:

Bei einem gesamten Auftragsvolumen von 3,8 Milliarden DM unterstellt der HDW-Vorstand heute für seinen Kieler Werft-Betrieb weiter eine Beschäftigung

bis ins Jahr 1978 hinein, gegebenenfalls mit Modifizierung von Aufträgen. Übrigens bestünden günstige Aussichten auf zusätzliche Aufträge. Der HDW-Schiffsneubau in Hamburg ist definitiv bis zum Herbst 1977 ausgelastet. Es sei gelungen, den Auftrag der Reederei-Gruppe Cosima über einen Produkten-Tanker in drei Container-Schiffe umzuwandeln. Dadurch hat sich das Bestellvolumen von Cosima sogar von 100 auf 140 Millionen DM erhöht. Es besteht außerdem eine Option über zwei weitere Schiffe dieser Container-Serie.

Das „Hamburger Abendblatt“ zieht daraus in der Überschrift ihres Berichtes den Schluß „Howaldtwerke Deutsche Werft AG bleibt optimistisch“. Das Blatt erläutert:

Der derzeitige Auftragsbestand bei HDW beläuft sich einschließlich der Großtanker auf zwanzig Schiffe von zusammen 4,2 Mill. t.d.w im Wert von 2,8 Mrd. DM sowie elf Sonderschiffe. Damit sind die Werften in Hamburg bis Mitte 1977 und in Kiel bis 1977/78 ausgelastet. In Hamburg, wo auch eine Bohrinself gebaut werden soll, wurde die Option für eine weitere Einheit inzwischen aufgehoben.

Henke betonte in seinem Bericht über den Jahres-Geschäftsabschluß, daß die Werft über ein breitgefächertes Programm verfüge. Ein Zeichen dafür sei auch, daß nur knapp 50 % der Belegschaft direkt für den oder im Schiffbau tätig sei.

Dieser Bericht wird durch einen in derselben Ausgabe erschienenen Kommentar mit dem Titel „Noch kein Grund zur Panik“ ergänzt:

Wer die Situation von HDW mit Konkurrenten im Ausland vergleicht, wird zu dem Schluß kommen: Es besteht kein Grund zur Panik. Zwar stehen insgesamt sechs Tankeraufträge bei HDW zur Diskussion; vier 480 000-Tonner für Norwegen werden vermutlich nicht gebaut. Doch wenn die gegenwärtigen Verhandlungen der Werft-Manager erfolgreich verlaufen, wird es keinen Mangel an Beschäftigung geben.

Daß die HDW-Bosse ihre Aufträge nicht leichtfertig aus der Hand geben, dafür

spricht das jüngste Beispiel des Hamburger Werft-Betriebes: Für einen deutschen 120 000-Tonnen-Produktentanker im Wert von 100 Millionen Mark werden nun drei Containerschiffe gebaut, die zusammen 140 Millionen Mark kosten und sogar für eine längere Beschäftigung sorgen als das eine große Schiff. Schließlich: Das Riesendock in Kiel für Schiffe bis zu 700 000 Tonnen Tragfähigkeit ist nicht deshalb eine Fehlplanung, weil momentan die Großtanker-Aufträge ausbleiben. Die Entscheidung für den Bau fiel seinerzeit zu Recht. HDW wäre andernfalls gegenüber den Konkurrenten in aller Welt ins Hintertreffen geraten. Außerdem war eine Tankerkrise von den heutigen Ausmaßen damals nicht abzusehen. Vorwürfe an die verantwortlichen Manager wären deshalb unberechtigt.

Ähnlich wie das „Hamburger Abendblatt“ überschreiben auch die „Kieler Nachrichten“ ihren Bericht: „Bei Howaldt geht's weiter mit voller Kraft voraus“. Textauszug:

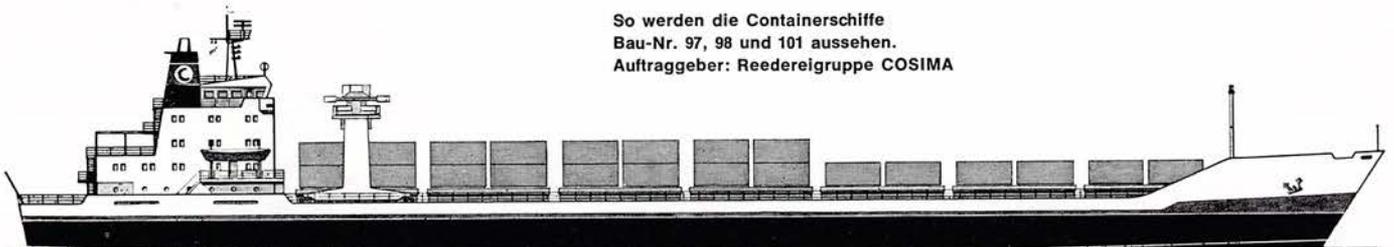
Das im Bau befindliche Gaardener Großdock ist zwar im Hinblick auf wachsende Tankergrößen konzipiert, aber von Anfang an haben die Werftmanager betont, daß damit keine einseitige Produktion angestrebt wird. Großcontainerschiffe, Massengutfrachter und Flüssiggastanker bedingen gleichfalls immer größere Baudocks. Und wenn es um kleinere Schiffseinheiten geht, bietet dieses Dock die Möglichkeit einer nahezu konkurrenzlosen Massenproduktion. Davon abgesehen, ist es bislang nicht zu jenem Verlust eines „Milliarden-Geschäfts“ gekommen, den eine Hamburger Zeitung meldete. Zwar möchten drei norwegische Reeder, die vier Mammut-Tanker von je 470 000 Tonnen Tragfähigkeit bestellten, angesichts der Situation auf dem Welt-Tankermarkt von diesen Aufträgen herunterkommen. Aber im Werftgeschäft ist das nicht einfach. Zum Teil hält die Werft schon erhebliche Anzahlungen in der Hand, zum anderen darf nach geltendem Recht einem Abbesteller eine derartige Rechnung aufgemacht werden, daß viel eher die Umstellung auf andere Schiffstypen wahrscheinlich ist.

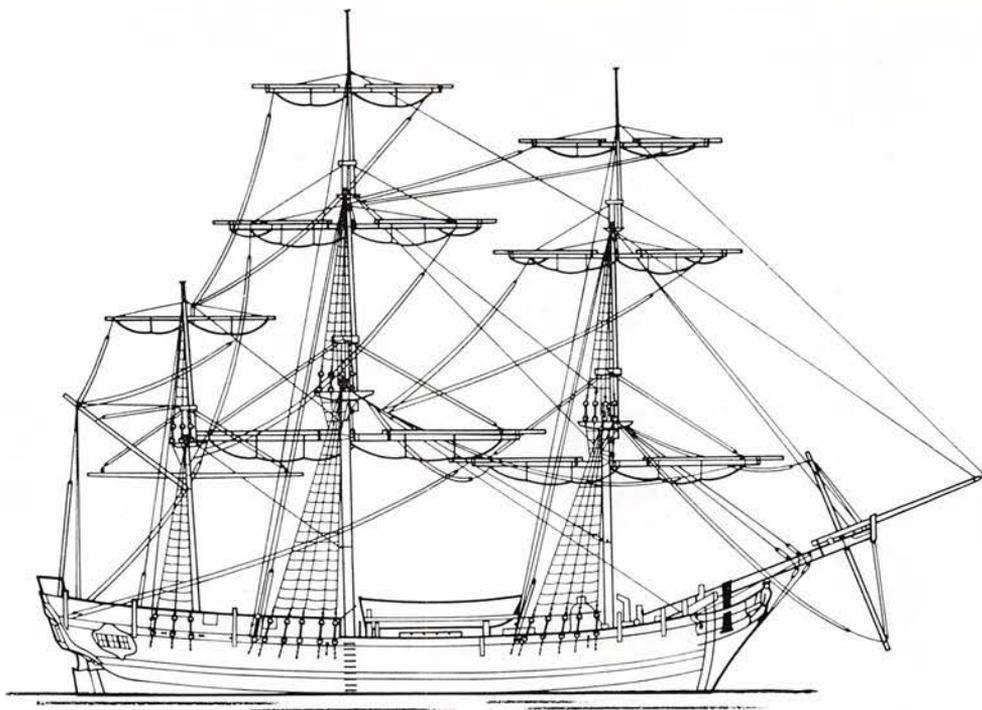
Auch dieser Bericht wird durch einen Kommentar (Überschrift: „So einfach geht es nicht“) ergänzt:

Genau vermag in diesen Tagen niemand zu sagen, worauf die „Arbeitslosigkeit“ der internationalen Tankerflotte zurückzuführen ist. Milde Winter gab es schon früher; die uns vom Preis her auferlegten Benzineinsparungen halten sich in Grenzen; die Petrochemie produziert weiter (wenn auch nicht mehr mit „Bleifuß“); das Wachstum wächst, wenn auch gedrosselt. Vielleicht wurden einfach bei guten Raten zu viele Tanker zu lange in Fahrt gehalten, zu viele neu bestellt? Wie dem auch sei – im Moment breitet sich Unruhe unter den Tankerreedern in aller Welt aus. Wohin mit dem Überfluß an Tankern?

Da grassieren Gerüchte um Auftragsstornierungen, die – wären sie zutreffend – bald keinen Großtanker mehr auf einer Werft auslassen. Dr. Norbert Henke, Vorstandsvorsitzender der Howaldtwerke/Deutsche Werft AG, rückte auf einer Pressekonferenz in Hamburg die Verhältnisse ein wenig ins rechte Licht. Die auf deutschen Werften bestellten Tanker unterliegen deutschem Recht. Das heißt, solche Aufträge können, sofern die Zeit dazu ist, in Schiffe anderer Größen oder Zweckbestimmung umgewandelt werden, wobei der Auftraggeber eventuelle Kostendifferenzen tragen muß (das hat es im Werftgeschäft übrigens schon immer gegeben). Aber das Auflösen von Aufträgen ist für den Besteller finanziell so folgenreich, daß es kaum vorkommt. Es berechtigt nämlich die Werft zu vielen Regreßansprüchen, bis hin zum Geltendmachen des entgangenen Gewinns. Wobei die Werften als „Faustpfand“ zumeist die millionenschwere Anzahlung des Auftraggebers in der Hand halten. So wird es um Tankeraufträge zwischen Werften und Besteller viele Reden geben, das „Gerede“ in der Öffentlichkeit ist zumeist irreführend. „Wir leben doch nicht mehr im vorigen Jahrhundert“, sagte Dr. Henke. Der Satz „Hire and fire“ – „Stelle ein und schmeiße raus“ – gilt auch unter Unternehmern nicht.

So werden die Containerschiffe Bau-Nr. 97, 98 und 101 aussehen. Auftraggeber: Reederei-Gruppe COSIMA





Abmessungen des bewaffneten Transportschiffes „Bounty“ gemäß nebenstehendem Plan von 1787:

Länge über Deck	84' · 6" = 25,76 m
Länge über Kiel	69' · 9" = 21,26 m
größte Breite	24' · 10" = 7,67 m
Raumtiefe	11' · 4" = 3,46 m
Bruttoraumgehalt	220 Reg.-Tons

33 Jahre alte William Bligh wurde mit der Durchführung dieser Aufgabe beauftragt; ein Botaniker nebst einem Gehilfen war für den naturkundlichen Teil des Unternehmens zuständig. Der junge Kommandant der „Bounty“²⁾ – damals Leutnant der britischen Marine – hatte eine seemännische Ausbildung hinter sich, wie sie damals viele der Besten der britischen Flotte genossen haben. Er ging mit sieben Jahren zur See. Es war damals üblich, daß auf den Kriegsschiffen Kinder mitgenommen wurden, die als Burschen der Offiziere, oder auch ohne spezielle Verwendung, an Seeluft und geteerte Tampen gewöhnt wurden. Sie erhielten in den Batterie-decks einen vielleicht etwas einseitigen, aber gewiß gründlichen und strengen Unterricht. Aus einer solchen Kinderschar rekrutierten sich dann die Midshipmen (Kadetten), die späteren Offiziere der Flotte.

Die wohl wichtigste Episode in Bligh's Leben vor der Übernahme des Kommandos der „Bounty“ war seine Teilnahme an James Cook's dritter und letzter Weltreise von 1776–1780 als Master (nautischer Schiffsführer). Daß William Bligh sich auf dieser Reise außerordentlich bewährt haben muß, geht aus Cook's kurzen und sachlichen Aufzeichnungen einwandfrei hervor. Bligh war schon in jungen Jahren ein hervorragender Navigator und trug nicht wenig dazu bei, das damals spärliche Seekartenmaterial von fernen Meeren zu korrigieren und zu erweitern. Die Zeit zwischen dieser Reise mit Cook und der „Bounty“-Expedition stand dann z. T. im Schatten der Reduktion der britischen Seestreitkräfte nach der Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten von Amerika; doch fand Bligh Verwendung in der Handelsschiffahrt durch einflußreiche Freunde und Verwandte seiner Frau, die er 1781 geheiratet hatte. Als lebenslänglicher Freund und Gönner von Bligh ist vor allem der Botaniker Sir Joseph Banks zu nennen.

Über die Zeit vor der „Bounty“-Reise weiß man wenig von Bligh's Leben. Da-

Captain Bligh -

ein Lebensbild · I. Teil: Die Meuterei auf der „Bounty“

von Wolfram Claviez

Mit diesem Beitrag soll ein altes Versprechen eingelöst werden. Die Leser der alten „WZ Deutsche Werft“ werden sich erinnern, daß wir in Heft 2/66 ausführlich über die in die Geschichte der Seefahrt eingegangene „Bounty“-Affäre berichtet und versucht haben, dem umstrittenen Führer jenes Schiffes durch eine objektive, von aller Sensationslust freie Berichterstattung Gerechtigkeit widerfahren zu lassen. Wir versprochen, das Charakterbild dieses Mannes durch einen Beitrag zu vervollständigen, der dessen weiteren Lebensweg nach der Meuterei und der beispiellosen Heimkehr beschreibt. Dazu kam es vor der Gründung der HDW jedoch nicht mehr. Da unser Leserkreis heute ein anderer und sehr viel größerer ist, soll hier zunächst eine zusammenfassende Wiederholung erfolgen, bevor wir auf die späteren Ereignisse zu sprechen kommen. Darüber hinaus macht die soeben in England erfolgte Herausgabe von Bligh's „Log of the Bounty“ in einer prachtvollen Faksimile-Ausgabe des handschriftlichen Originals das Thema für Freunde maritimer Literatur erneut aktuell. Aber auch ganz unabhängig davon – der Stoff ist wirklich unerschöpflich. Er ist so vielschichtig und interessant, daß die beiden Superfilme, durch die die Meuterei auf der „Bounty“ in erster Linie bei uns bekannt wurden, nur als schale Verwässerungen angesehen werden können. Und jede Simplifizierung ist Geschichtsfälschung.

Es sei betont, daß dieser Beitrag nicht mehr sein kann als ein Versuch innerhalb der Grenzen, die durch den knappen Raum von nur wenigen Druckseiten gegeben sind. Das Ziel dieser Studie ist, den Pendelausschlag des zwielichtigen Ruhmes, den William Bligh im Gedächtnis der Menschheit genießt, – der vom „besten aller Seeleute“ bis zum „verruchtesten Tyrannen“ reicht, – auf ein sachlich gerechtfertigtes Maß zu reduzieren. Also nochmals zurück zur „Bounty“.

Der Ablauf der Handlung darf fast als bekannt vorausgesetzt werden. Kurz zusammengefaßt hatte sich folgendes zgetragen:

Auf das Gesuch westindischer Pflanzer und Kaufleute hin, die auf den Inseln des Südmeeres wachsenden Brotfruchtbäume auch in Mittelamerika als zusätzliche Nahrungsquelle für die Sklaven der Plantagen anzupflanzen, hatte

die britische Regierung ein Schiff gekauft¹⁾ und ausrüsten lassen, das eigens der Verschiffung junger Brotfruchtpflanzen von Tahiti nach Westindien dienen sollte. Wie der Plan zeigt, war der schönste, der einzige luftige und lichte Raum des Schiffes als Pflanzgarten eingerichtet; die 46-köpfige Crew wird nicht übermäßig komfortabel gehaust haben. Der damals

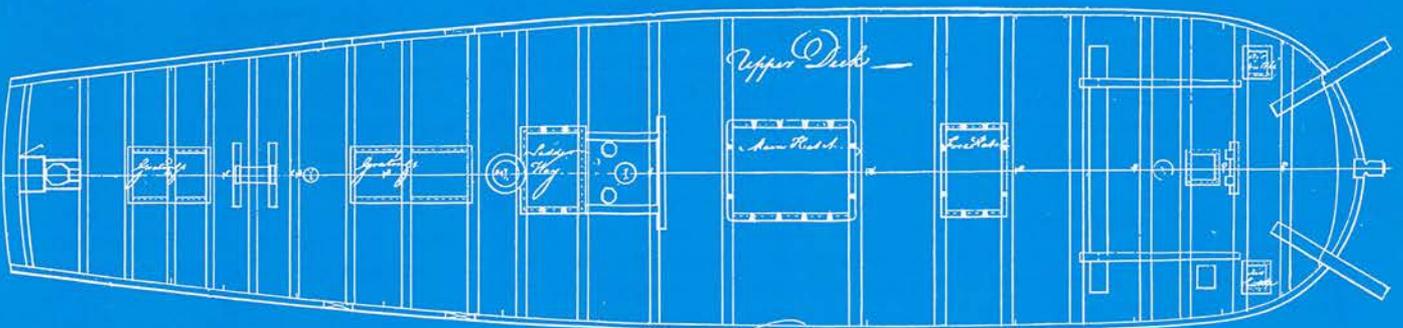
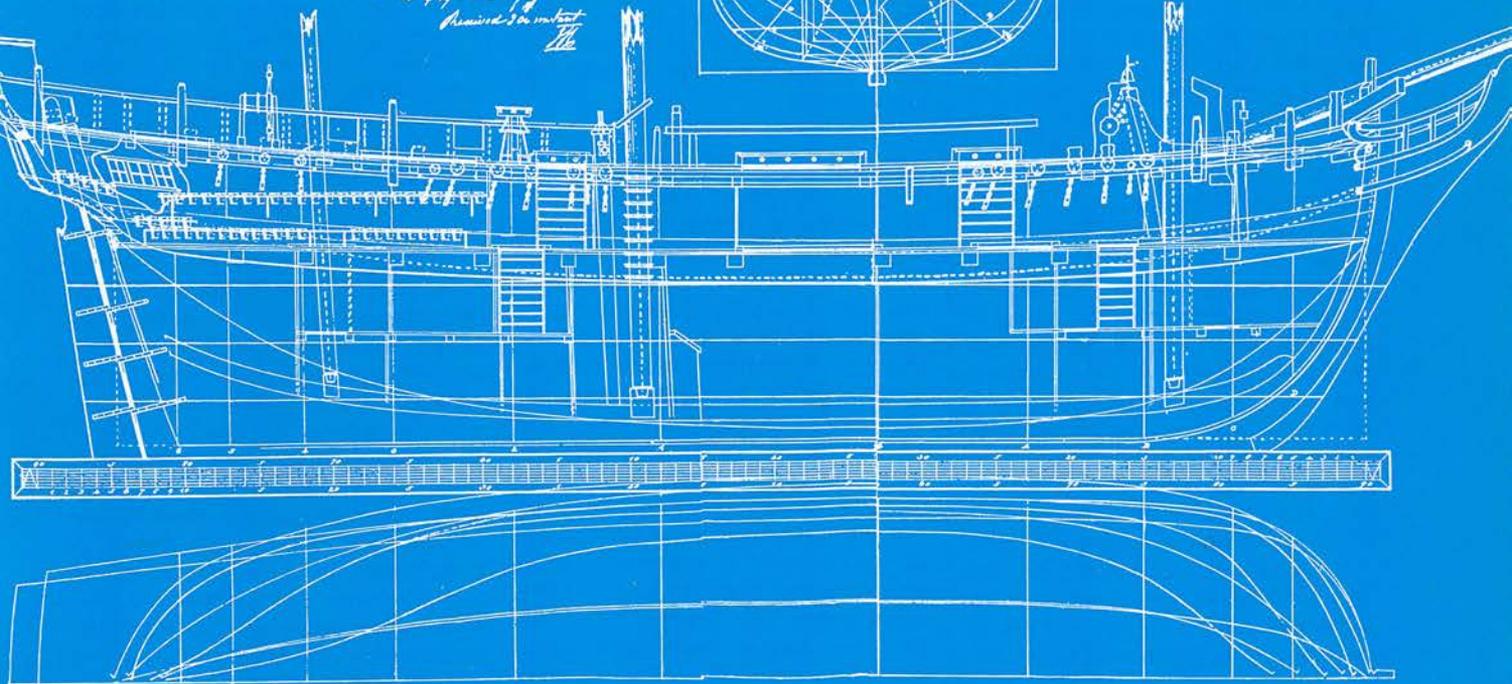
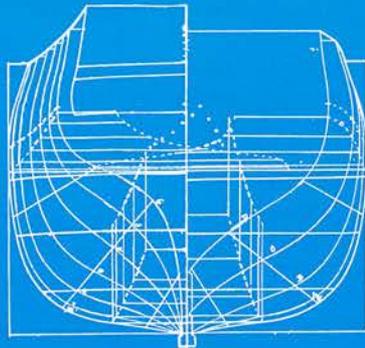
¹⁾ „Bethia“, von Wellbank, Sharp and Brown für 1950 £. Der Umbau war erheblich teurer.

²⁾ „Bounty“ heißt auf Deutsch Wohltat.

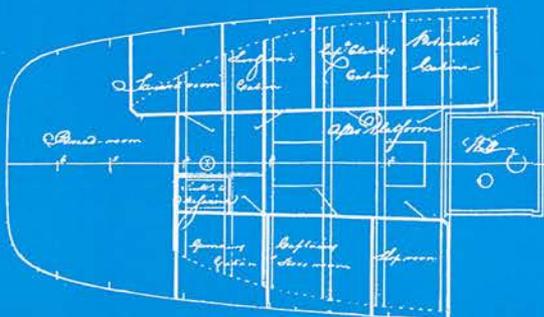
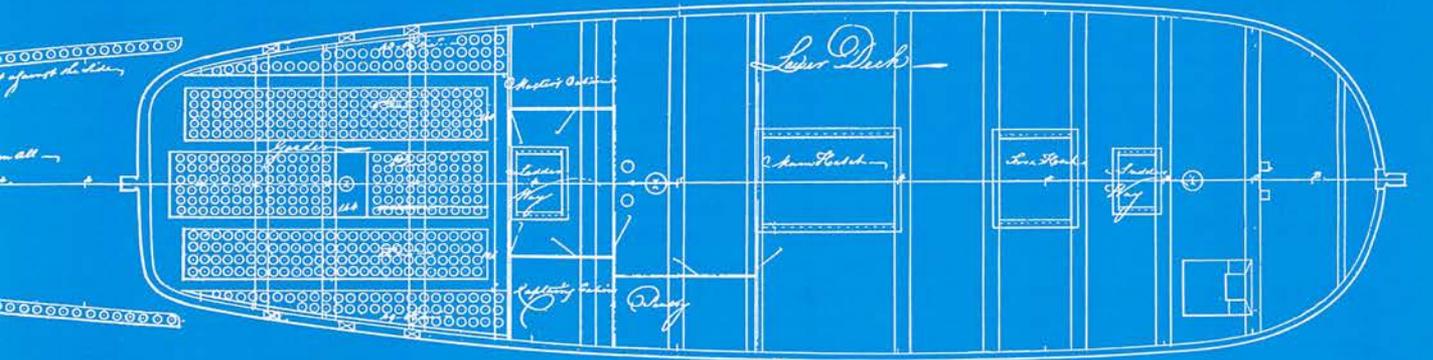
Bounty armed Transport carrying four hundred
 & 11 souls

Length of the ramp of the Deck $91^{\circ} 6'$
 Side of the same $69^{\circ} 9'$
 Principal Mast $22^{\circ} 10'$
 Mast in Height $11^{\circ} 4'$

40. when sailing 220 ft
 March 24th Nov 1797
 Received from instant

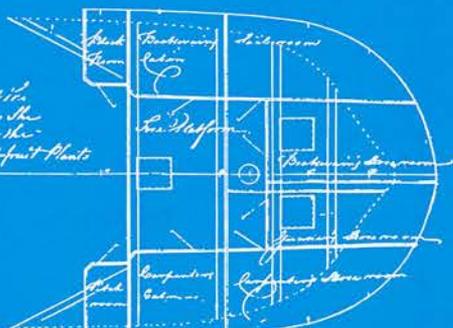


11th February 1797.



Received from Mr. Hall
 26th November 1797.

Plans of the Deck of the
Bounty, Armed Transport, as she
 was fitted at Deptford for the
 purpose of fetching of Bread-fruit Plants



bei wären Einzelheiten gerade aus dieser Periode für das Verständnis der Persönlichkeit Bligh's von außerordentlichem Wert. Wenden wir uns also der Bounty-Reise zu, der ersten großen selbständigen Aufgabe des jungen Kommandanten. Sie begann Ende 1787. Bligh zeigte große Umsicht in allen seemannischen Dingen schon vor der Ausreise der „Bounty“. Er ordnete Änderungen in der Takelung an und bat sich das Recht aus, nötigenfalls nach eigenem Ermessen entgegen dem Befehl der Admiralität nicht den Weg um Kap Horn, sondern um Afrika und Australien zu nehmen. Der westliche Weg ist zwar kürzer, aber von der Jahreszeit abhängig. Bligh sah voraus, daß er mit den südlichen Winterstürmen, mit denen ab März-April zu rechnen ist, Schwierigkeiten haben könnte, und das trat dann ja auch ein. Er hatte schon auf der Ausreise durch schweres Wetter und einen dadurch notwendig gewordenen Aufenthalt in Teneriffa Zeit verloren. Er kam Ende März 1788 an der Südspitze Südamerikas an und versuchte die westliche Umfahrt noch zu erzwingen – gab aber nach vier Wochen vergeblicher Bemühungen den Kampf auf und lief vor dem Wind nach Osten ab.¹⁾ Sicher hätten Schiff und Besatzung eine kurze Ruhepause an einem Hafenplatz der Falklandinseln gutgetan; doch die Zeit drängte, und so segelte die „Bounty“ in einem Zuge durch bis zum Kap der Guten Hoffnung. Dort blieb man 38 Tage zur Übernahme neuen Proviant und Ausbesserung des Schiffes.

Es besteht kein Zweifel darüber, daß schon dieser Teil der Reise von der gesamten Mannschaft viel verlangte. Der Kampf am Kap Horn, verdorbene Lebensmittel, ständiges Pumpen –, doch hatten das auch schon andere Schiffe vor der „Bounty“ durchgemacht und unzählige nach ihr. – Einen Disziplinarfall meldet Bligh in seinem Logbuch: Auf Klagen des Obersteuermannes hin ließ er den Matrosen Matthew Quintal züchtigen. Daß es gerade dieser war, scheint nicht gegen den Kapitän zu sprechen. Doch davon später.

Von Südafrika segelte die „Bounty“ südlich Australien bis zur Insel Tasmanien, dem letzten Aufenthalt vor dem Ziel. Nicht unerwähnt soll bleiben, daß dieser Aufenthalt nicht nur zur Auffrischung der Vorräte und zu Arbeiten am Schiff benutzt wurde, sondern daß eine kleine Pflanzung angelegt wurde, von der man selbst oder auch irgendein anderes Schiff später einmal profitieren könnte, wenn die Eingeborenen etwas davon übrig lassen würden. – Die Reise von

Tasmanien nach Tahiti dauerte noch einmal 52 Tage, das galt als schnell. (Cook brauchte 1773 von Neuseeland aus 68 Tage.)

Der Aufenthalt auf Tahiti sollte fünf Monate dauern. Damit hatte man nicht gerechnet; aber es ließ sich nicht umgehen, weil man ein bestimmtes Stadium im Wachstum der Pflanzen abwarten mußte.

Nach den vielen Monaten eines harten Seemannsdaseins auf dem engen Schiff, mit der kargen Verpflegung, Kälte und Sturm, mußten sich diese Leute wie im Paradies vorkommen, um so mehr, als das schöne Geschlecht der friedlichen Invasion handfester britischer Seeleute keinerlei Widerstand entgegengesetzte. Unter solchen Voraussetzungen die Manneszucht aufrechtzuerhalten, war für den Kapitän sicher noch schwerer als auf hoher See. Verstöße gegen die Disziplin kamen verschiedentlich vor, und Bligh ahndete sie mit einer Strenge, die vielleicht in einem nicht leicht einzusehenden Kontrast zu dem friedvollen Leben und Treiben auf dieser Insel des Glückes stand. Eines Tages wurde zum Beispiel von Eingeborenen der Ruderbolzen des Bootes gestohlen. Bligh war gerade in solchen Dingen von einer außerordentlichen Empfindlichkeit, und er bestrafte den nachlässigen Wachhabenden, John Adams, mit 12 Peitschenhieben. Eine harte Strafe für den, der nicht der Dieb war; doch schien es dem Kapitän nötig, angesichts wiederholter Nachlässigkeiten im Dienst, die schon verschiedene Diebstähle zur Folge hatten, ein Exempel zu statuieren. Die Bestrafung erfolgte nicht nur vor versammelter Mannschaft, sondern vor den Augen der Eingeborenen. Ein anderer Fall uns äußerst hart erscheinender Bestrafung war die Auspeitschung des Matrosen Isaac Martin, und zwar dafür, daß er einen Eingeborenen geschlagen hatte. Dazu muß man sagen, daß Bligh die strengsten Instruktionen betreffs eines friedfertigen Verhaltens gegen die Bevölkerung ausgegeben hatte, weil er sich völlig klar darüber war, daß der Erfolg der ganzen Reise von dem guten Einvernehmen mit den Eingeborenen abhing. Blighs Instruktionen verraten überhaupt einen bemerkenswerten diplomatischen Weitblick. Nicht jeder Seemann hätte so klar wie er überschaut, welche Folgen es möglicherweise hätte haben können, wenn die Insulaner von Kapitän Cooks gewaltsamem Tod erfahren hätten. Er verbot daher seinen Leuten auf das strengste, darüber zu sprechen. Noch ein Vorkommnis sei erwähnt, das Bligh

ebenfalls auf unbarmherzige Weise ahndete. Das war der Desertionsversuch von Churchill, Muspratt und Millward. Auch hierzu ein erklärendes Wort. Daß Mitglieder der Schiffsbesetzungen – nach den Entbehrungen einer Langreise in ein elysisches Gefilde versetzt – der Verlockung nachgaben, der Härte ihres Alltages zu entfliehen, ist verständlich und kam oft vor. Auch bei Cooks Aufenthalt in der Südsee lagen solche Versuche in der Luft und wurden nur durch größte Wachsamkeit verhindert. Die Sehnsucht nach Freiheit und Ungebundenheit wäre menschlich gesehen selbst dann begreiflich, wenn der Kapitän der verträglichste Mann der Welt gewesen wäre. Doch mit den Augen der Schiffsführung gesehen war Desertieren das größte Verbrechen, denn es konnte den Ausgang der ganzen Reise in Frage stellen.²⁾ Noch mancher andere Zwischenfall könnte Anlaß zu kritischen Betrachtungen geben, ob Bligh's Verhalten immer gerechtfertigt war; fest steht, daß es im höchsten Maße bemerkenswert war, wie es ihm gelang, in einer langen Zeit sonnigen, faulen Daseins inmitten einer immerhin unberechenbaren, temperamentvollen, fremdartigen Menschenmenge die Ordnung aufrechtzuerhalten. –

Am 4. April 1789 segelte die „Bounty“ endlich mit ihrer Ladung von über 700 Blumentöpfen mit jungen Brotfruchtpflanzen wieder ab. Der ganze Boden des Pflanzengartens war mit Blei ausgeschlagen, um möglichst keinen Verlust an Süßwasser beim Begießen zu haben. Zwölf Tage segelte die „Bounty“ westwärts, als abermals ein Disziplinarvergehen vorkam. Der Kapitän notierte in seinem Logbuch: „Ino Summer mit 12 Peitschenhieben bestraft wegen Pflichtvergessenheit.“ Mehr sagte er leider nicht; aber was Bligh eine Pflichtvergessenheit nannte und wie sehr er darüber außer sich geraten konnte, wenn seine Leute die Dinge der Seemannschaft weniger ernst nahmen als er selber, das haben wir bereits gesehen. Es war übrigens der siebente Mann, der bestraft

¹⁾ Vgl. zu diesem Thema DW-Heft 1/64 „Ein Vierteljahr Kampf um Kap Horn“.

²⁾ Nicht immer konnte man es verhindern. Ein drastisches Beispiel aus der Handelsschiffahrt im Jahre 1853: „... nach Entdeckung der Goldfelder Australiens nahmen die Desertionen einen derartigen Umfang an, daß mehr als 100 englische Segelschiffe in den Häfen von Port Philipp und Sydney zur Untätigkeit verurteilt lagen, da ihre gesamten Besatzungen desertiert waren und sie keine Mannschaften zur Rückreise bekommen konnten.“ (William Scholz: Die Stellung der Segelschiffahrt zur Weltwirtschaft und Technik, Jena 1910, S. 216).

³⁾ Wie z. B. in dem Vorwort des im Brigantine-Verlag erschienenen Buches, das sich lediglich auf eine, 1792 veröffentlichte, Quelle stützt.

wurde. Bligh notierte diesen Fall nur in seinem handgeschriebenen Logbuch; in dem veröffentlichten Bericht wurde er nicht erwähnt, dieser Fall und mancher andere. Dies muß gesagt werden, um einer allzu oberflächlichen Rechtfertigung Bligh's entgegenzutreten.³⁾ Wenn man trotzdem in vielen recht bedenklichen Fällen auf Bligh's Seite steht, so muß das aus einer gründlicheren Kenntnis heraus geschehen.

Im übrigen hat Bligh in seinem gedruckten Bericht durchaus nicht nur solche Fälle ausgelassen, die ihm in der Öffentlichkeit zum Schaden gereichen konnten, sondern auch solche, deren ganzer zusammenhängender Sachverhalt seinen Unmut und sein Verhalten nur zu verständlich machen konnte. So z. B. die kurze Episode auf der Insel Annamooka. Wir wollen nicht unterlassen, sie kurz zu schildern.

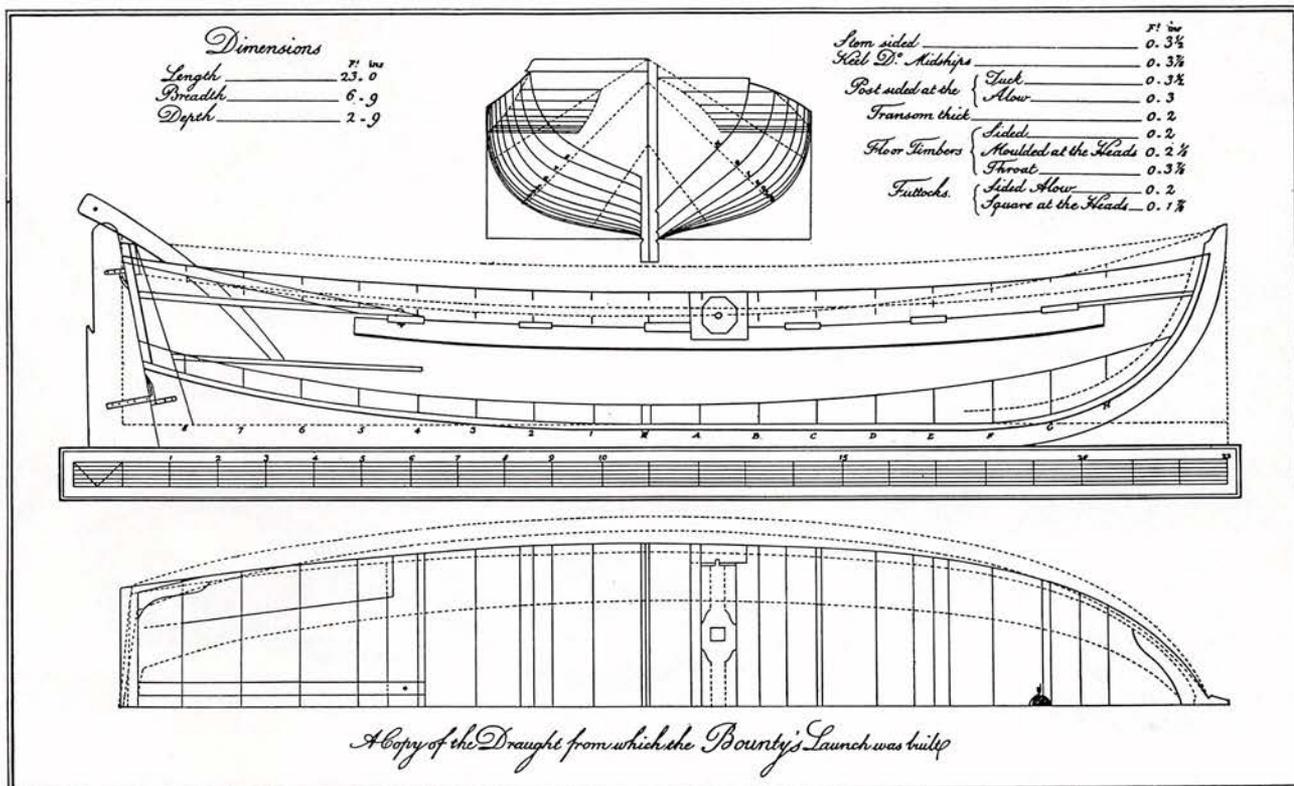
Die „Bounty“ ankerte vor der Insel Annamooka und Bligh sandte zwei Kommandos an Land, um die Holz- und Wasservorräte zu ergänzen. Eine der Gruppen stand unter dem Befehl des Steuermannes und diensttuenden Leutnants Fletcher Christian, dem Bligh einschärfte, gut aufzupassen und jeden Kontakt mit den Inselbewohnern zu vermeiden. Nichtsdestoweniger gelang es den letzteren, in kürzester Zeit eine Axt und ein Beil zu stehlen. Kurz darauf hatten die Unachtsamkeit des Steuermanns sowie des Gärtners den Verlust eines Bootsankers und eines Spatens

zur Folge. Wieder war Bligh an seiner empfindlichsten Stelle getroffen. Er schimpfte Christian „einen feigen Schuft, der nicht mit einer Handvoll nackter Wilder fertig werden würde“. Zu ähnlich liebevollen Anreden ließ er sich noch mehrmals hinreißen im Zusammenhang mit tatsächlichen oder vermeintlichen Proviantdiebstählen. Das veröffentlichte Logbuch enthält keine Hinweise auf diese Zwischenfälle, doch sind sie eindeutig bezeugt. Sie sind deshalb wichtig, weil sie den Ereignissen des 28. April 1789 unmittelbar vorausgingen. An diesem Tag, kurz vor Sonnenaufgang, ergriffen Fletcher Christian und einige andere Bewaffnete den Kapitän, fesselten ihn und zerrten ihn an Deck. Keinesfalls war die Meuterei einstimmig, aber zu einem Kampf kam es nicht, weil die Meuterer sich in den Besitz der Waffen gebracht hatten. Sie machten kurzen Prozeß. Sie ließen den Kutter zu Wasser und wollten den Kapitän, die zu ihm haltenden Leute und diejenigen, die sie los sein wollten, zwingen, einzusteigen. Da die Meuterer um den Zustand dieses elenden von Würmern zerfressenen Fahrzeugs wußten, besteht kein Zweifel darüber, daß Absicht und Handlung dieser Leute gleichbedeutend mit Mord war. Mord, den sie nicht selbst auszuführen brauchten.

Einer von Blighs imponierendsten Weisenszügen ist vielleicht der, daß es niemals eine noch so ausweglos er-

scheinende Situation gab, in der er aufgegeben hätte. Er beschwor die Meuterer, von ihrem Tun abzulassen; doch nachdem er einsehen mußte, daß er die „Bounty“ verloren hatte, wandte er sein ganzes Denken und Handeln der neuen Aufgabe zu: ohne die „Bounty“ England zu erreichen. Nicht den Kutter, die Barkasse forderte er – für 19 Mann ein winziges Boot, aber ein gutes, und widerwillig gab man es ihm. Und nun begann eine Fahrt, die in der Geschichte der Seefahrt ohne Beispiel ist. Zunächst das Boot. Es war 7 m lang, 2,05 m breit und hatte bei 0,84 m Seitenhöhe in dem überladenen Zustand einen Freibord von knapp 20 Zentimetern! Dann die Position: Inmitten des Großen Ozeans, 3600 Seemeilen von dem nächsten Land entfernt, auf dem man Hilfe erwarten durfte! Das war die Insel Timor (Niederländisch-Indien) – sie galt es zu finden ohne jegliche Seekarte, ohne Chronometer und Tafeln, mit Hilfe derer Bligh eine Längenrechnung hätte machen können. Lediglich einen Kompaß und einen Quadranten gab man ihm mit. Die Logbücher rettete sein getreuer Schreiber Samuel. Alle navigatorischen Anhaltspunkte, die er hatte, waren unbestimmte Erinnerungen an die Reise mit Cook und das, was sich ihm beim täglichen Studium seines unvollkommenen Kartenmaterials visuell ins Gedächtnis

Plan des Bootes, in dem Bligh und seine Männer ausgesetzt wurden.



GEOGRAPHICAL

CIRCLES



Accurately
 World
 Compared
 New
 in Born
 carefully
 to the



Engraved for MILLAR'S NEW and

Diese Weltkarte von 1782 gibt deutlich wieder, wie verlässlich

SOLAR

SYSTEM



and
of the
L D,
all the
eries,
PIERES;
hr down
Year



North Pole

South Pole

GLOBE

GRAPHY

Universal SYSTEM of GEOGRAPHY.



To facilitate the knowledge
OF GEOGRAPHY



So etwa hat William Bligh zur Zeit der „Bounty“-Affäre ausgesehen. Oberes Bild undatiert und unsigniert, unteres Bild nach einem undatierten Gemälde von J. A. Russel, R.A.

eingegraben hatte. Den Proviant hätten 19 ausgehungerte Männer in wenigen Tagen vertilgen können, er bestand aus 150 Pfund Hartbrot, 28 Gallonen Wasser, etwas Rum und Wein. Mit den vier „Hirschfängern“, die man ihnen wie zum Hohn noch hinterherwarf, hätte man sich nicht eines einzigen bogenschießenden Menschenfressers erwehren können.

Daß es in der Tat nicht ratsam war, während der langen bevorstehenden Reise auf verlockend aussehenden Inseln Station zu machen, um Proviant aufzufrischen und sich die Beine zu

vertreten, sollten die Insassen des kleinen, überladenen Gefährts bald zu spüren bekommen.

Der Versuch, auf der Insel Tafoa zu landen, um weitere Nahrungsmittel zu suchen, schien zunächst ganz erfolgreich auszugehen, doch endete er mit einer Katastrophe. Die Wilden wurden sich ihrer überlegenen Stärke bewußt und rüsteten sich ohne sichtbaren Anlaß zum Angriff. Mit einer großartigen Kaltblütigkeit hielt Bligh den Häuptling der Wilden an seiner Seite, bis die Leute im Boot waren –, fast hätte alles geklappt; doch bei dem Versuch, den Anker zu bergen, wurde der Matrose Norton von den Kannibalen totgeschlagen. Und nicht nur das. –

Auf dieser abenteuerlichen Bootfahrt bewies der junge Kapitän nicht nur seemännisches Können von höchstem Rang, sondern er zeigte sich auch als ein überlegener Menschenführer. Es besteht nicht der geringste Zweifel darüber, daß gerade die Eigenschaften, die vielleicht am meisten dazu beigetragen haben, die ganze Kalamität heraufzubeschwören, wie Bligh's geradezu pedantische Genauigkeit in Dingen der Pflichtauffassung, ihm und seiner ausgestoßenen Crew jetzt das Leben retteten. Mit einer über die eines normalen Menschen gehenden Kraft der Selbstbeherrschung teilte er Tag um Tag die errechnete Ration in achtzehn Teile – einen seewasserdurchweichten und wiedergetrockneten, abscheulich schmekkenden Bissen Brot, einen halben Becher Wasser und nach überstandenen Stürmen einen Teelöffel Rum. Buchstäblich mit dem letzten Bissen Brot erreichten die 18 Männer die Insel Timor, am Ende ihrer Kräfte. Es war eine Bewährungsprobe, bei der alle seemännischen Qualitäten verlangt wurden und wo das Fehlen nur einer einzigen den sicheren Tod bedeutet hätte. Bligh fand über 3600 sm so gut wie unbekanntes Meeres auf dem kürzesten Wege das Ziel, das er sich gesteckt hatte. Er hatte die Zeit überschaut, die er vermutlich brauchen würde und lieferte mit der Rationalisierung seiner miserablen Vorräte ein einmaliges Beispiel von Selbstzucht. Von der rein „handwerklichen“ Beherrschung der praktischen Seemannschaft,

das überladene Boot in schweren Stürmen zu handhaben, brauchen wir kaum zu reden. Aber hervorgehoben zu werden verdient der persönliche Mut, mit dem Bligh mehrfach Situationen meisterte, wo es auf des Messers Schneide stand, ob man mit dem Leben davorkam.

Wie jede Notsituation von neuem lehrt, ist es eine romantische Wunschvorstellung, daß in schwersten Zeiten die Menschen besonders gut zusammenhalten. Leider ist das unwahr. Unverhüllt tritt das wahre Wesen der Menschen zutage. Das mußte auch Bligh in seiner Nußschale mit jenen Menschen erfahren, die ihm schon auf der Bounty das Leben schwer gemacht hatten.

Mit allen siebzehn Insassen des Bootes, mit denen Bligh von Tafoa entkommen war, erreichte er den Hafen Coupang auf Timor. Doch die Anstrengungen waren zu groß gewesen. Der Botaniker Nelson starb, und zwei andere folgten. Auch Bligh selbst hätte das höllische Klima kurze Zeit darauf in Batavia fast das Leben gekostet.

Die Aufnahme der Leute von der „Bounty“ auf Timor war freundlich, der Aufenthalt dort und die Überfahrt nach Batavia in einem kleinen Schoner nicht ohne Komplikationen, die abermals bewiesen, daß sich in Bligh's Boot durchaus nicht die Elite der Mannschaft befunden hatte. Von Batavia schließlich segelten die Männer, in kleine Gruppen aufgeteilt, auf verschiedenen Schiffen nach England.

Schon in Niederländisch-Indien (Coupang, Sourabaya, Batavia) hatte Bligh über sein Geschick mehrfach Meldung erstattet, Listen der Meuterer abgegeben und Briefe an die Kommandanten verschiedener Plätze geschrieben, wo die Meuterer eventuell aufkreuzen konnten. Erst recht hatte er sich nach seiner Rückkehr in England vor der Admiralität zu verantworten. Nun war Meuterei ein Vergehen, auf dem in der britischen Flotte – und sicher nicht nur dort – bedingungslos die Todesstrafe stand.

Ausschnitt aus Bligh's handgeschriebenem Logbuch.

*Just before Sun rise Mr. Christian, Mate, Cha^s & D
John Mills Gunners Mate and Thomas Buckitt, Seaman
while I was asleep and seizing me tyed my hands w^o*

Damit, daß man der Leute nicht habhaft war, gab man sich nicht zufrieden. Unverzüglich wurde ein Schiff ausgerüstet (die Fregatte „Pandora“) und in die Südsee beordert, um die Meuterer wieder einzusammeln. Dieser Befehl, ein einzelnes Segelschiff auszuschicken, um in der unermeßlichen Weite der ozeanischen Inselwelt eine Handvoll Matrosen zu suchen, hat etwas von jener grandiosen Unbeirrtheit, mit der eine Flotte befehligt wurde, mit der man ein Weltreich aufbauen konnte.

★

Wenngleich diese Studie der Person des Kapitäns Bligh gewidmet ist, möchten wir nicht versäumen, auch das Schicksal der „Bounty“ und der Meuterer kurz mitzuteilen. Wirft doch das Verhalten der Männer ohne ihren Kapitän ein ebenso deutliches Licht auf die Vorgänge, wie die Beziehung von Kapitän und Mannschaft vorher. Sosehr auch anzunehmen war, daß die überladene Nußschale im nächsten Sturm absaufen oder die Männer auf irgendeiner unwirtlichen Insel den Kannibalen oder dem Hungertode preisgegeben sein würden, war man doch keineswegs sicher, daß dem so sei. War Captain William Bligh bis dahin vielleicht ein unbeliebter und gefürchteter Mann, wurde er in dem Moment, da man sich von ihm befreit hatte, zu einer unberechenbaren Größe. Das Gefühl der Befreiung war ein kurzer Rausch – und nicht einmal für alle; denn von den an Bord der „Bounty“ Gebliebenen waren durchaus nicht alle aktive Meuterer. Es gab sowohl unentschlossene Mitläufer als auch gegen ihren Willen Zurückgehaltene. Man darf nicht einmal annehmen, daß die „Aktiven“ untereinander völlig eins waren. Zu verschiedenen waren sie in Temperament und Gesinnung. Solange das Boot und die „Bounty“ in Sichtweite voneinander waren, steuerte die letztere einen nordwestlichen Kurs. Wir dürfen indessen Bligh's Logbucheintragung Glauben schenken, daß er das ausgelassene Gejohle „Huzza for Otaheiti!“ gehört hat, und daß er nicht daran zweifelte, daß Christian den nordwestlichen Kurs nur zum Schein noch eine Weile beibehielt. Als das Boot außer Sicht war, änderte die „Bounty“ tatsächlich ihren Kurs; aber nicht nach Tahiti, sondern nach der etwa 400 sm südwestlich davon gelegenen Insel Toobouai. Dort Fuß zu fassen, scheiterte an der Feindseligkeit der Bewohner, und man kehrte doch nach Tahiti zurück. Unter dem Vorwand, von Bligh, der sich mit Kapitän Cook getroffen haben sollte, zurückgeschickt worden zu sein, um neue Vorräte zu holen, und mit anderen Lügengeschichten überredete man die Insulaner, so

daß man die „Bounty“ bereitwillig bedulde; man nahm einige Eingeborene an Bord und segelte wieder los.

Christian versuchte es noch einmal auf Toobouai, weil er sich sagte, daß solch ein unfreundlicher Platz mit schlechten Landemöglichkeiten wesentlich sicherer sei als die bekannte und beliebte Insel Tahiti. Doch obwohl es anfangs den Anschein hatte, als würden sie sich durchsetzen, scheiterten die Leute von der „Bounty“ auch dieses Mal –, nicht zuletzt an Zwistigkeiten untereinander. Abermals kehrte die „Bounty“ nach Tahiti zurück. Hier teilte sich die Mannschaft. Eine Gruppe von 16 Mann blieb auf Tahiti und sah ihrem Schicksal entgegen, die andere fand keine Ruhe mehr auf diesem paradiesischen, aber in der Reichweite des Armes des Gesetzes liegenden Eiland und segelte unter Christians Führung mit der „Bounty“ nach Osten.

Wenden wir uns zunächst den auf Tahiti Gebliebenen zu. Es ist von größtem Interesse, ein vollständiges Bild der verschiedenen Einzelschicksale zu haben, weil man sonst zu keiner gerechten Beurteilung William Bligh's kommen kann. Auffällig war, daß in keiner einzigen Gruppe der aufgesplitterten „Bounty“-Crew eine Einheit in bezug auf Denkweise und Charakter anzutreffen ist. Jede Gruppe für sich war heterogen und bewies, daß von einer systematischen Scheidung der Geister keine Rede sein konnte. Alles war mehr oder minder dem Zufall unterworfen, wie letzten Endes schon das Gelingen der Meuterei an sich. Hätten die Offiziere mehr Courage gehabt, oder hätten die beiden Wachhabenden nicht geschlafen, alles hätte anders verlaufen können. Auch die Auswahl der Männer, die mit Bligh fuhren, bedeutete keine eindeutige Trennung der Parteien. Das tragische Scheitern aller anderen, derer, die bei der Meuterei die Oberhand gewonnen hatten, und die Bligh als die fähigsten Leute (the most able men) seiner Mannschaft bezeichnete, beweist die Hilflosigkeit eines zusammengewürfelten Haufens ohne innere und äußere Führung, herausgelöst aus dem Gerüst einer fest gefügten Lebensordnung.

Von den sechzehn auf Tahiti gebliebenen Männern erkannten einige die Hoffnungslosigkeit der selbstgeschaffenen Isolation und sie ergaben sich in ihr Schicksal, das heißt, sie warteten auf das nächste britische Schiff. Das waren diejenigen, deren Gewissen sie von einer aktiven Beteiligung an dem Aufbruch auf der „Bounty“ freisprach. Etwa zehn der Männer beschlossen, ein Boot zu bauen und damit nach Batavia zu

segeln. Dieses Vorhaben verdient Bewunderung. In sieben Monaten bauten die Männer mit gewiß nicht den wirksamsten Hilfsmitteln ein etwa 9 m langes, höchst bemerkenswertes Schiff. Man taufte es „Resolution“. Alles gelang vortrefflich, mit Ausnahme der Matten-Segel, die dem Vorhaben nicht gewachsen waren. Aber es wäre ohnehin zu spät gewesen, denn wenige Tage später traf die „Pandora“ ein und es gab kein Entrinnen mehr. Einzelheiten der Festnahmen, die ohne Widerstand erfolgten, wollen wir uns schenken. Es muß jedoch auf die Reise der „Pandora“ eingegangen werden, da das Verhalten ihres Kapitäns Edwards sehr nachdenklich stimmt und uns manche Frage zu beantworten hilft, die wir bezüglich des Verhaltens von Kapitän Bligh gegen seine Besatzung stellen.

Edwards war ein 48jähriger Mann mit See- und Meutererfahrung, bewährt in Seeschlachten und bekannt für seine Dienstauffassung. Solche Voraussetzungen machten ihn für die Erledigung einer derartigen Aufgabe besonders geeignet. Dieser Edwards zeigte sich von einer erbarmungslosen Härte. Die Art seines Vorgehens mußte sicher nicht allein seiner persönlichen Veranlagung zugeschrieben werden, sondern zeigt, aus welchem Holz wohl so mancher Schiffsführer der britischen Navy geschnitten war. Gute Ansätze zeigten ja auch die mit Bligh nach England zurückgekehrten Seekadetten Hayward und Hallet, die jetzt auf der „Pandora“ als 4. und 5. Leutnant Dienst taten und ihre früheren Kameraden sehr unfreundlich behandelten. Sie hatten keinen Grund dazu; denn gerade sie waren es, die auf ihrer Wache geschlafen und damit zum Gelingen der Meuterei beigetragen hatten. Man ist sich darüber einig, daß Edwards Brutalität gegen die Gefangenen nicht zu rechtfertigen war; denn es war nicht seine Aufgabe, zu richten, sondern sie lebend nach England zu bringen. Die „Bounty“-Männer wurden ohne Unterschied in Eisen gelegt und in einen Käfig gesperrt, dessen nähere Beschreibung wir uns schenken wollen. „Pandora's Box“ bleibt ein Schandfleck auf Edwards Namen, solange es Seeamtsakten gibt.

Kapitän Edwards hatte natürlich den Ehrgeiz, seinen Auftrag vollständig auszuführen, und darum suchte er noch drei bis vier Monate weiter nach der „Bounty“. Aber ohne Erfolg.

Als ob sich noch nicht genug ereignet hätte, wurde nun auch die Reise der „Pandora“ zu einer wahren Odyssee. Man hatte den kleinen Schoner „Resolution“ teils in Schlepp, teils selbständig

mit einer kleinen Besatzung für Erkundungs- und Lotsenfahrten eingesetzt. In einem Sturm wurden die Schiffe getrennt, und alles Suchen blieb vergeblich. Nach Tagen des Wartens hatte man das kleine Fahrzeug aufgegeben, und die „Pandora“ nahm ihren Westkurs wieder auf.

Auf der Heimreise, in der Endeavour-Straße im Norden „Neuhollands“ (Australiens), lief dann die „Pandora“, obgleich durch mehrfache Gefahrenmomente gewarnt, auf ein Riff. Sie sank nach Stunden eines fieberhaften und planlosen Durcheinanders, währenddessen die Gefangenen nicht nur nicht von ihren Fesseln befreit, sondern einige, die sie zerbrochen hatten, von neuem in Eisen gelegt wurden. Daß von den Gefangenen nur vier ertranken, ist ein wahres Wunder und vor allem einem Bootsmann der „Pandora“ zu verdanken. Von der 150köpfigen Besatzung ertranken 31 Mann. Man rettete sich in den Booten mit soviel Proviant und Ausrüstungsgegenständen wie möglich auf eine kleine, 3 sm entfernt liegende Insel. Dort rüstete man sich für die Fahrt nach Niederländisch-Indien.

Eine zeitgenössische Kritik an dem Verhalten Edward's sagt, er sei ein noch größeres Raubbein als Bligh gewesen und besser geeignet für die Aufsicht der „Schwarzen Hölle von Calcutta“, als britische Seeleute zu kommandieren oder englische Gefangene zu bewachen. An der Richtigkeit dieser Beurteilung besteht kein Zweifel. Was die Gefangenen in den Monaten auf der „Pandora“, während des Schiffsbruches und erst recht jetzt noch in den Booten durchgemacht haben, ist ein trauriges Kapitel; aber es gehört nicht in unsere Geschichte.

Man erreichte Coupang ohne Verluste; zum zweitenmal landeten dort innerhalb kurzer Zeit Schiffbrüchige, die mit der „Bounty“ zu tun hatten. Doch damit nicht genug. Edwards und seine Leute werden nicht schlecht gestaunt haben, in Batavia die kleine „Resolution“ wiederzufinden. Sie war dem Sturm entkommen, traf später ein holländisches Schiff, das sie versorgte, lief einen holländischen Stützpunkt an und — dann verhaftete man die Leute, weil man sie für Meuterer der „Bounty“ hielt.

Bevor wir nun den überlebenden Gefangenen in England wiederbegegnen, wollen wir sehen, was aus der „Bounty“ wurde.

★

Fletcher Christian hatte vorausgeahnt, was auf ihn und seine Genossen zu-

ROYALTY - THEATRE, Well-Street, near Goodman's-Fields.

This present THURSDAY, May 6, 1790,

WILL BE PRESENTED
A NEW MUSICAL PIECE, called

T A R against P E R F U M E : Or, The SAILOR PREFERRED.

Coxswain, Mr. MATHEWS. William, Mr. BIRKETT. Old Slop, Mr. REES.
And Monsieur Le Friz, (the Perfumer,) Mr. WEWITZER.
Susan, Miss W I L L I A M S.

A NEW DANCE, composed by Mr. BOURKE, called THE MERRY BLOCK-MAKERS.

By Monf. FERRERE, Mad. FOUZZI, Mad. FERRERE, Mr. JEANI, Mr. BOURKE, &c.
A MUSICAL ENTERTAINMENT, called

A PILL FOR THE DOCTOR : Or, The TRIPLE WEDDING.

Sailor, Mr. BIRKETT. Dr. Lotion, Mr. REES. Farmer, Mr. MATHEWS.
And Pottle, the Doctor's Man, Mr. W E W I T Z E R.
Polly, Miss WILLIAMS Dorothy, Mrs. SAUNDERS.
Lydia, Miss E. WILLIAMS. And Goody, Mrs. BURNETT.
To conclude with a DANCE by the Characters.

A FAVOURITE SONG, by Miss DANIEL.

The Whole to conclude with (the 4th Time) A FACT, TOLD IN ACTION, called

The P I R A T E S : O R,

The Calamities of Capt. BLIGH.

Exhibiting a full Account of his Voyage, from his taking Leave at the Admiralty.

AND SHEWING,

The BOUNTY falling down the River THAMES.

The Captain's Reception at OTAHEITE, and exchanging the *British Manufactures* for the BREAD-FRUIT TREES. With an OTAHEITEAN DANCE.

The Attachment of the OTAHEITEAN WOMEN to, and then Distress at parting from, the BRITISH SAILORS.

An exact Representation of
The SEISURE of Capt. BLIGH, in the Cabin of the BOUNTY, by the Pirates.
With the affecting Scene of forcing the Captain and his faithful Followers into the Boat.

Their Distress at Sea, and Repulse by the Natives of One of the *Friendly Islands*.

Their miraculous Arrival at the *Cape of Good Hope*, and their friendly Reception by the Governor.

DANCES and CEREMONIES of the HOTTENTOTS

On their Departure. And their happy Arrival in England.

Rehearsed under the immediate Instruction of a Person who was on-board the Bounty, Store-Ship.

* * * The Doors to be opened at Half past Five and to begin at Half past Six o'Clock precisely.

BOXES, 3s. 6d.—PIT, 2s. 6d.—FIRST GALLERY, 1s. 6d.—UPPER GALLERY, 1s.

Nothing under full Price will be taken nor any Money returned:

Places for the Boxes may be taken at the Stage-Door from Ten till Three o'Clock every Day.

VIVANT REX & REGINA.

BOOKS of the PILL for the DOCTOR to be had at the Theatre; and, to prevent Impostion, the Proprietors have ordered that no more shall be taken for them than SIX-PENCE each.

Theaterzettel vom 6. Mai 1790. Kaum waren die „Kalamitäten des Kapitän Bligh“ bekannt geworden, gingen sie bereits über die Bretter.

kommen würde, und er war gewillt, dem zu entgehen, sich abzusetzen und ein neues Leben zu beginnen. Mit 8 Seeleuten, 6 Männern von Tahiti und Toobouai, 12 eingeborenen Frauen und einem Säugling stach die „Bounty“ in See. Sie segelten lange und mit wachsendem Mißbehagen. Sie suchten eine Insel, die nach dem, der sie auf der Reise der „Swallow“ unter Kapitän Cateret 1766—1769 zuerst gesichtet hatte, Pitcairn-Insel hieß.

Ein gedruckter Bericht von jener Reise war an Bord der „Bounty“ — aber die in diesem Bericht eingetragene Position 20° 2' S — 133° 21' W war falsch; die Insel liegt auf 25° 4' S — 130° 8' W. Nach langem Umherkreuzen fand man sie.

Einige Spuren insulanischer Einwohner zeugten davon, daß sie früher einmal — vielleicht von wenigen dorthin Verschlagenen — bewohnt gewesen war. Hier angekommen, beschloß man zu bleiben, ein neues Leben zu beginnen — und brach alle Brücken hinter sich ab. Die „Bounty“ wurde, um keine verräterische Spur zu hinterlassen, vernichtet.

Es hätte wohl eines sehr charakterfesten und strengen Mannes bedurft, der fähig gewesen wäre, diesen Zwergstaat zu regieren, der mit mehreren Handicaps ins Leben trat: Drei Frauen zu wenig, ohne eine für alle Beteiligten gleichermaßen verbindliche Rechtsauffassung und mit dem Bewußtsein, jegliche Brücken abgerissen zu haben —

das galt ja für die Eingeborenen wie für die Europäer. Es bleibt dahingestellt, ob William Bligh eine solche Aufgabe bewältigt hätte – Fletcher Christian war ihr nicht gewachsen, und für eine Demokratie (en miniature) war diese Gesellschaft nicht reif. Unter diesen Voraussetzungen war das Schicksal des kleinen, zusammengewürfelten Volkes vorgezeichnet. Nur zwei der fünfzehn Männer starben eines natürlichen Todes, Young und Adams. Elf waren vor Ablauf von drei Jahren ermordet, Mc Coy beging Selbstmord und Matthew Quintal, der wildeste und unbezähmbarste der „Bounty“-Crew – jener, der als erster auf der Reise von Kapitän Bligh geächtet worden war, ist von Young und Adams in einem Akt der Selbstverteidigung erschlagen worden. Young starb an Asthma, dann gab es nur noch einen männlichen Überlebenden auf der Insel.

Doch inzwischen wuchs eine neue Generation heran und wie nach heftigem Sturm das schönste Wetter eintreten kann, erblühte nach den unseligen ersten Jahren ein friedliches Idyll auf dieser verlassen Insel. Adams war nun patriarchalischer Herrscher und Lehrer und er nahm seine Sache ernst. Als nach vielen Jahren durch anlaufende Schiffe der Kontakt mit der Welt wieder hergestellt wurde, galt für den letzten überlebenden Meuterer von der „Bounty“ das Vorgefallene als verjährt und man respektierte sein segensreiches Wirken.

★

William Bligh und die Überlebenden seiner kleinen Bootsmannschaft waren im Laufe des Jahres 1790 in England

angekommen. Am 22. Oktober fand in Spithead eine erste Kriegsgerichtsverhandlung statt, in welcher folgender Spruch gefällt wurde:

„... Das besagte bewaffnete Schiff „Bounty“ wurde mit Gewalt von dem besagten Leutnant William Bligh genommen durch den besagten Fletcher Christian und einige andere Meuterer und es wird vorgeschlagen, den besagten Leutnant Bligh und die mit ihm nach England zurückgekehrten Offiziere und Mannschaften ehrenvoll freizusprechen.“

Bligh's legale Position war nicht länger in Frage gestellt und er wurde zum Kapitän befördert. Wenn es je eines Vertrauensbeweises der Admiralität gegen Bligh bedürfte, dann gäbe es wohl keinen besseren als den, daß man ihn Anfang August 1791 mit genau dem gleichen Auftrag abermals nach Tahiti schickte.

Bligh befand sich also wieder in der Südsee, als die von Kapitän Edwards aufgegriffenen Reste seiner aufrührerischen Mannschaft in England eintrafen. Der Prozeß der Meuterer fand also in Bligh's Abwesenheit statt. Das war nicht angenehm für ihn, zumal die Angeklagten einen brillanten Verteidiger hatten, und zwar in Edward Christian, dem Bruder des Rädelsführers. Er war Professor der Jurisprudenz in Cambridge. Der Gerichtshof fällt seinen Spruch nach dem derzeit gültigen Gesetz. Drei der insgesamt zehn nach England gebrachten Meuterer wurden zum Tode verurteilt, drei wurden als wider ihren Willen auf der „Bounty“ Festgehalten freigesprochen und vier wurden begnadigt.

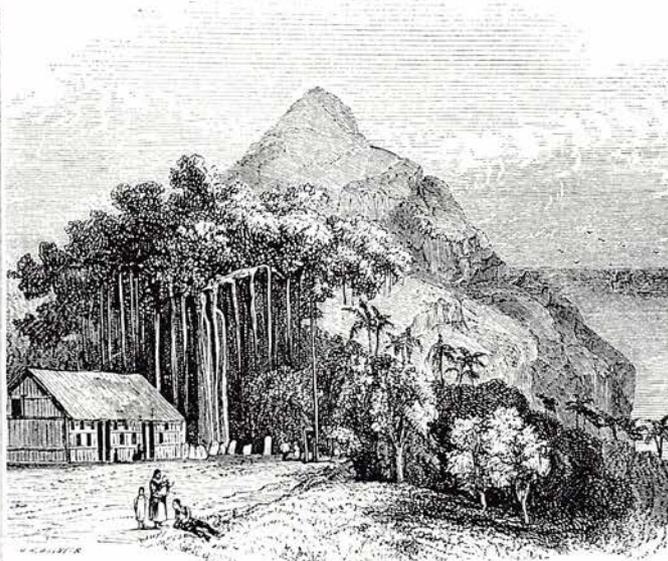
Soweit die „Bounty“-Meuterei und ihre Folgen. Man wird nun diese Vorgänge unterschiedlich bewerten, je nachdem, von welcher Seite man sie betrachtet. Die Anhänger antiautoritärer Kindergärten werden anders darüber denken als Männer, die erlebt haben, daß Disziplin die einzige Möglichkeit war, in bestimmten Situationen zu überleben. Wir sahen, daß jede von Bligh's Maßnahmen unter dem Gesichtspunkt der Durchführung seiner Aufgabe zum mindesten verständlich war, daß ihm andererseits aber offensichtlich die Art fehlte, seine Crew anders als durch rücksichtslose Strenge im Zaum zu halten. Ebensowenig, wie man rückblickend behaupten kann, daß es auch mit einer anders zusammengesetzten Mannschaft zur Meuterei hätte kommen müssen, darf man es als sicher annehmen, daß er mit dieser Crew bei anderer Wesensart seinen Auftrag hätte durchführen können. Gerade die hierzulande wenig bekannten Geschehnisse auf Pitcairn und die „Endeavour“-Expedition geben doch sehr zu denken. Bligh war im März 1790 in England angekommen und blieb dort bis August 1791. Seine abenteuerliche Fahrt nach Timor, die längste bis dahin bekannte in einem so kleinen offenen Boot, hatte ihn mit einem Schlag im ganzen Lande berühmt gemacht. Im März 1791 hatte er den Auftrag zur Wiederholung der gescheiterten Expedition erhalten, am 3. August waren alle Vorbereitungen abgeschlossen und Bligh ging mit seinem neuen Schiff „Providence“ in See, diesmal in Begleitung eines anderen Schiffes, der Brigg „Assistant“.

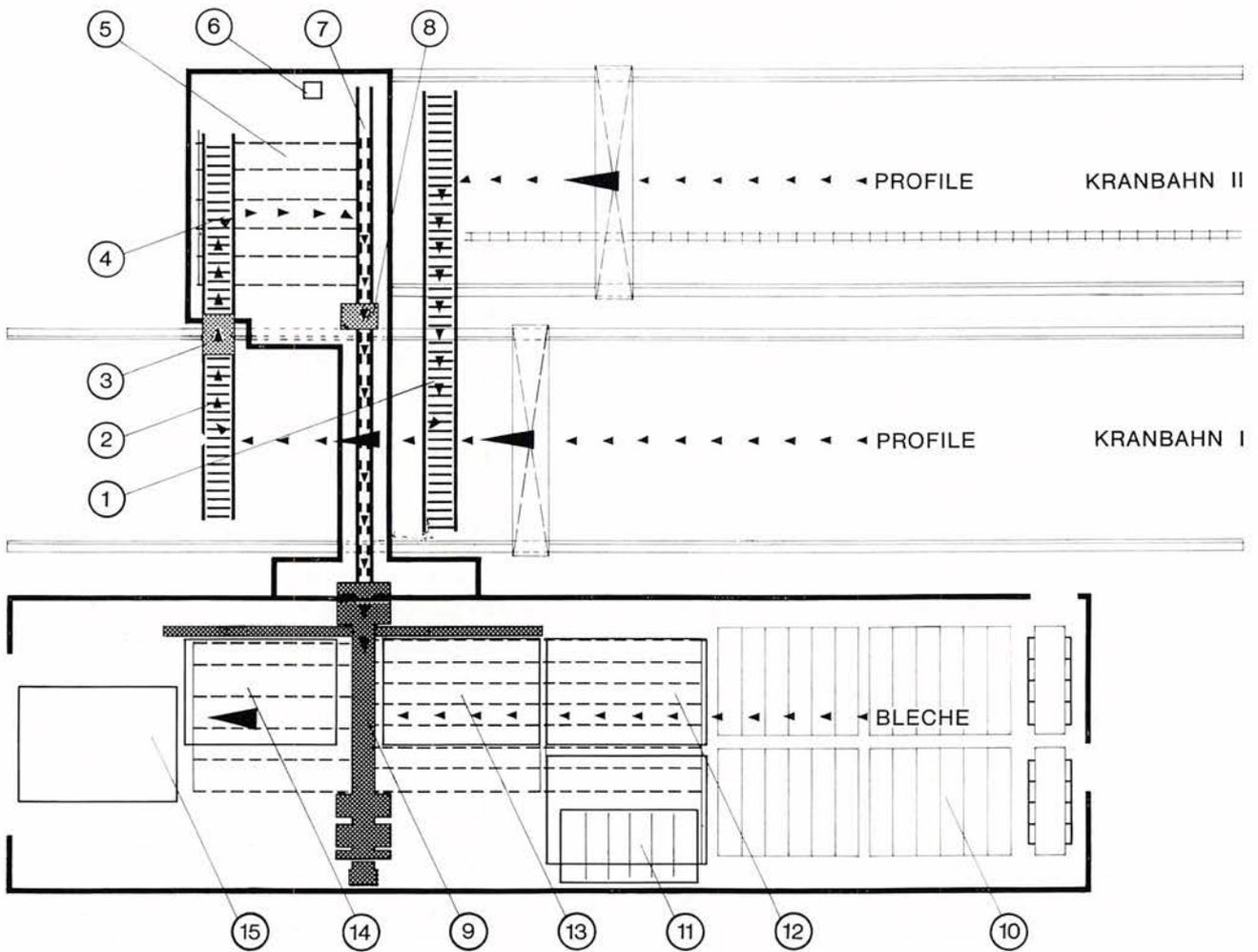
(Fortsetzung folgt)

Thursday October Christian, der Sohn des Rädelsführers

Kirche und Schulhaus auf Pitcairn

John Adams, der letzte Überlebende der „Bounty“-Besatzung auf Pitcairn





Mechanisierung der Paneelfertigung im Werk Kiel-Gaarden

Im Jahre 1972 wurde vom Aufsichtsrat der HDW beschlossen, die Paneelfertigung im Kieler Werk Gaarden zu mechanisieren und die Profile mit Hilfe einer Spantenaufsetzmaschine zu montieren. Für die in diesem Zusammenhang erforderlichen Investitionen wurden 5 Mio DM bereitgestellt.

Bei der Erstellung dieser Paneelfertigungsanlage waren folgende auf Gegebenheiten beruhenden Erfordernisse zu berücksichtigen:

1. Die über 30 m lange Profillaufsetzmaschine ist in der Schiffbauhalle 6 aufzustellen.
2. Auf dem Freigelände neben Halle 6 wird ein Profillager eingerichtet und eine Materialvorbereitungshalle gebaut.
3. Das Profillager erhält vom ehemaligen Werk Finkenwerder zwei Hochkranbahnen und zwei Brückenlaufkräne. Die Kräne werden auf den neuesten technischen Stand umgerüstet.

Die als „Paneellinie“ bezeichnete Anlage ist inzwischen montiert worden und wird nach einem zwei bis dreiwöchigen Erprobungsprogramm Mitte Mai in Betrieb genommen.

Aufgabenstellung der Anlage

Mit der „Paneellinie“ wird ein flüssiger Arbeitsablauf erzielt. Es verbleiben nur wenige manuelle Arbeiten.

Für die von der Firma Wenzlaff gelieferte Profillaufsetzstation mit den beiden schwedischen ESAB-Schweißwagen für Unter-Pulver-Dreidraht-Kehlnahtschweißung wurden folgende Paneel-daten zugrundegelegt:

Paneellängen und -breiten	4600–18 500 mm
Blechstärken	10–45 mm
max. zulässiges Paneelgewicht ohne Profilbezug	50 000 kg
max. Gewicht mit Profilen	80 000 kg

Positionen der Paneellinie

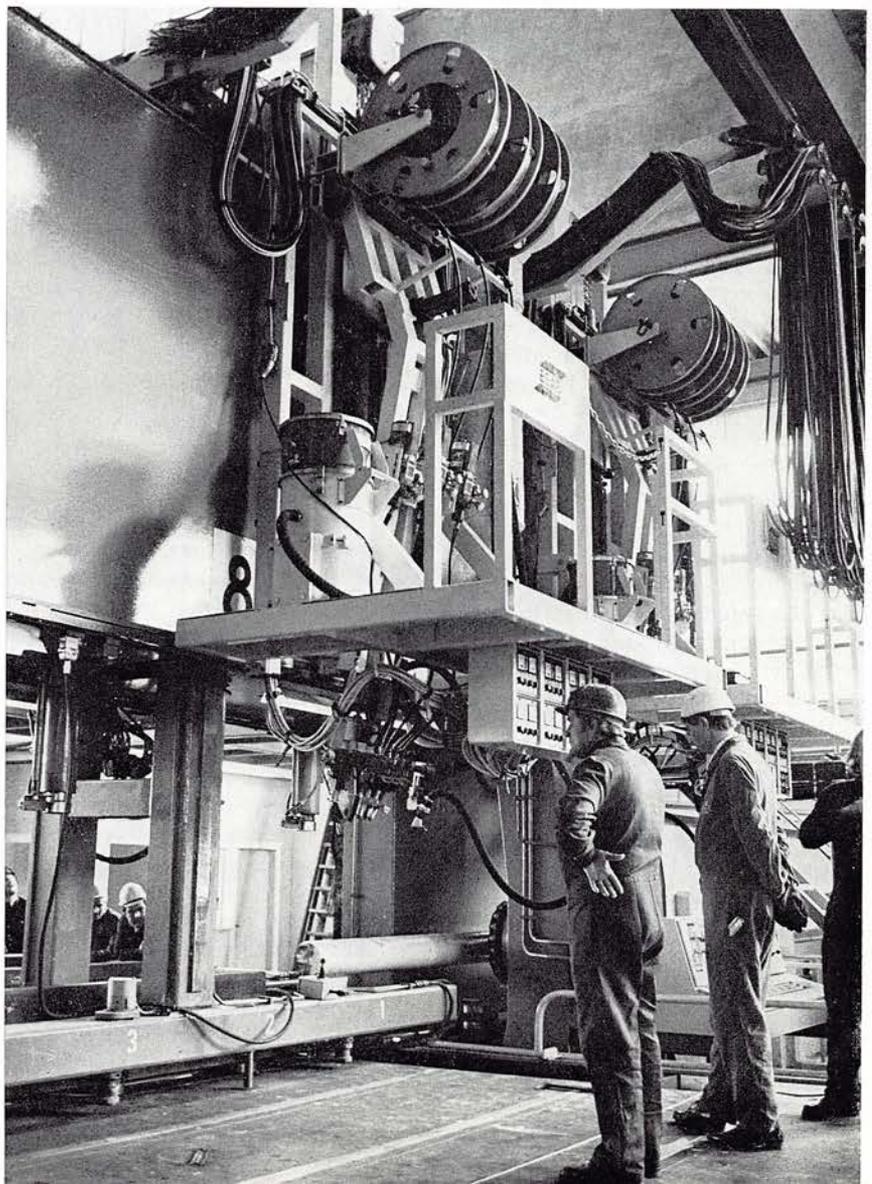
- 1 – Quertransport-Rollgang
- 2 – Aufsetzrollgang
- 3 – Trocknungsanlage
- 4 – Absenkbarer Rollgang
- 5 – Belademaschine
- 6 – Lufterhitzer für Hallen-
temperierung
- 7 – Profileinschubmaschine
- 8 – Profilkanten-Strahlanlage
- 9 – Profillaufsetzmaschine
- 10 – Arbeitsroste
- 11 – Zulage- und Brennkett-
querförderer
- 12 – Zulage- und Brennkett-
längsförderer
- 13 – Vorlaufkettenförderer
- 14 – Nachlaufkettenförderer
- 15 – Ausbesserungsplatz

Materialgüten	A bis E, AH, DH, EH
Profil-längen	4600–18 500 mm
Profilsteghöhen	150–1200 mm gem. Profil- diagramm
Profilversatz auf dem Paneel	bündig oder bis 400 mm zurück- springend
Symmetrische Gurtbreite	400 mm

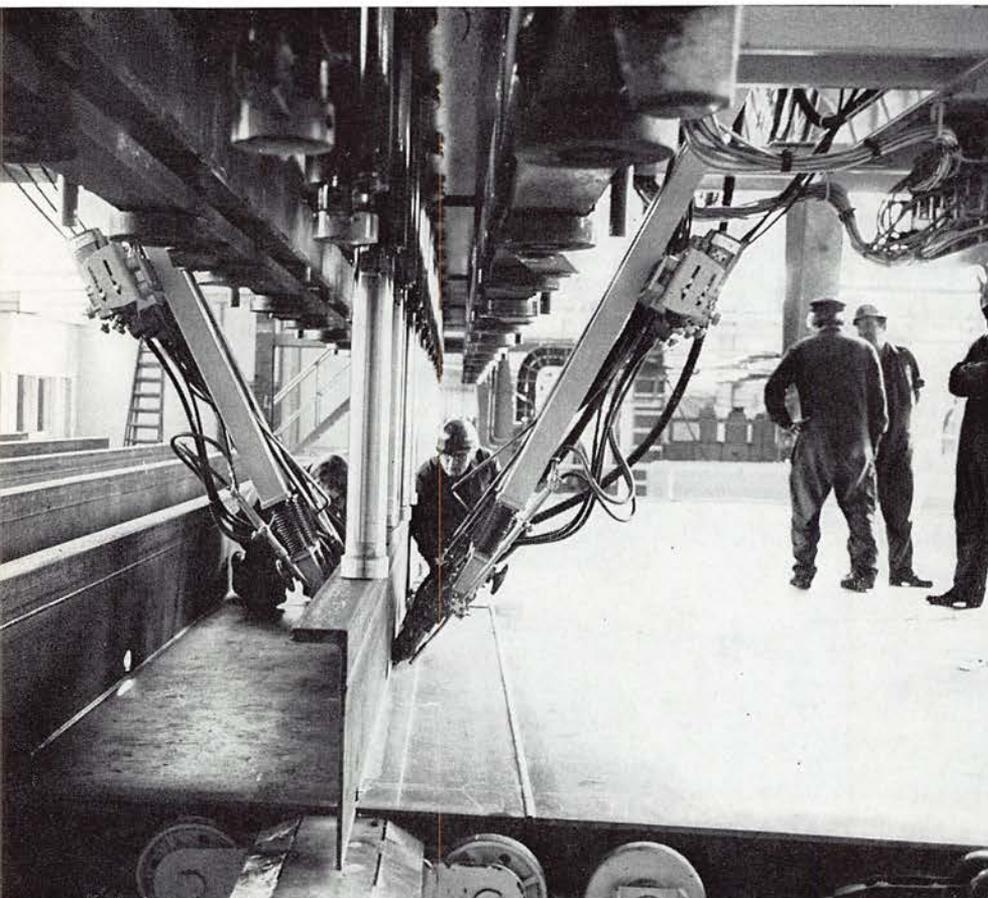


Spantenaufsetzmaschine in Halle 6/Werk Kiel-Gaarden. Probelauf am 9. Mai 1975: Die Profileinschubmaschine hat ein Profil unter die Aufsetzmaschine „geschossen“. Noch wird es durch den der Führung dienenden Klemmbalken verdeckt.

Unsymmetrische Gurtbreite	250 mm + Stegstärke, jedoch max. 270 mm inklusive Stegstärke
Profilstärke und -gurtstärke	10–50 mm
max. Profildgewicht	270 kg/lfdm; 5000 kg
Profilsorten	Flach-, Winkel- und T-Eisen, Holland- und geschweißte Profile
Profilabstand	Mindestens 600 mm bei kleinen Profilen mit geringer Gurtbreite; bei großen Profilen mit max. Gurtbreite gem. Profildigramm



Unter den (ausnahmsweise) nebeneinander stehenden beiden Schweißwagen der Spantenaufsetzmaschine ist der Einschubbalken der Profileinschubmaschine kurz nach der Zuführung eines Profils zu sehen. Einen Augenblick später schnell er zurück.



Probelauf eines Schweißwagens.

Materialfluß der Profile bis zur Verarbeitung durch die Spantenaufsetzmaschine

Die Profile werden per Waggon in der Kranbahn II angeliefert. Dort übernimmt sie ein 11-t-Brückenlaufkran mit Magnettraverse und legt sie auf einen Quertransport-Rollgang (1), der sie in den Bereich der Kranbahn I fördert.

Im Bereich der Kranbahn I nimmt ein Kran gleicher Ausführung die Profile auf und legt sie im Profillager ab, wo sie bereits zum Teil nach Paneelzugehörigkeit vorsortiert werden.

Das Sortieren der Profile erfolgt neben dem Aufsetzrollgang (2), der die taktfolgemäßig aufgelegten Profile durch eine Trocknungsanlage (3) befördert. Die Trocknungsanlage besteht aus einem erdgasbetriebenen Luftheritzer, der die Luft auf maximal 80 Grad erhitzt.

Nach dem Durchlauf der Trocknungsanlage liegen die Profile innerhalb der Materialvorbereitungshalle auf einem absenkbaaren Rollgang (4). Dieser übergibt sie der Belademaschine (5), einem Kettenförderer, der zugleich als Puffer für getrocknete Profile dient. Um ein Nachkondensieren dort zu vermeiden, werden die Profile von einem in der Halle installierten erdgasbetriebenen Luftheritzer (6) erneut mit Warmluft bestrichen.

Sodann wenden Aufrichtarme die Profile in die für den Weitertransport durch die Profileinschubmaschine (7) erforderliche vertikale Lage. Ihr Einschubwagen fördert jeweils ein Profil durch die Profilkanten-Strahlanlage (8) zur Säuberung des Schweißbereiches und anschließend mit erhöhter Geschwindigkeit (maximal 60 m/min.) unter die Aufsetzmaschine (9).

Materialfluß der Paneele bis zur Verarbeitung durch die Spantenaufsetzmaschine

Die Blechverarbeitung erfolgt an den Brennschneidmaschinen in den Bearbeitungshallen. Anschließend werden die Bleche paneelweise im Sortierlager neben Dock 8 bereitgestellt. Von dort werden sie mit Tiefladern auf Paletten nach Halle 6 transportiert.

Im hinteren Bereich der Halle 6 übernimmt ein 30-t-Brückenlaufkran die Bleche von den Paletten und legt sie auf den Arbeitsrosten (10) zu Paneelen zusammen. Die Fläche auf den Arbeitsrosten reicht für eine Belegung mit vier Paneelen mit den Abmaßen 12,6 Meter mal 16,6 Meter aus und ist auf den Arbeitstakt abgestimmt.

Das beidseitige Verschweißen der Bleche zu Paneelen erfolgt mit Unterpulver-Tandem-Schweißtraktoren. Für den Wendevorgang stehen die beiden

Hallenkräne (30 und 50 t) zur Verfügung.

Auch das Anzeichnen der Paneele erfolgt auf den Arbeitsrosten.

Anschließend werden die verschweißten Paneele mit Hilfe der beiden Kräne und einer Wendetraverse zur Fertigbearbeitung auf den beiden Zulage- und Brennkettenförderern ausgelegt (11/12). Nach erfolgter Bearbeitung wird der Zulage- und Brennkettenlängsförderer (12) mit dem Vorlaufkettenförderer (13) für den Weitertransport der Paneele bis zur Profilaufsetzmaschine (9) synchron geschaltet.

Arbeitsweise der Profilaufsetzmaschine

Wenn das Paneel auf dem Vorlaufkettenförderer (13) die Profilaufsetzmaschine erreicht, wird der Kettenförderer über Anschlagknaggen gestoppt. Das Paneel wird sodann von zwei Klemmwagen ausgerichtet, so daß es nunmehr auf dem Auflagebalken liegt.

Nach der bereits auf dem Vorlaufkettenförderer erfolgten Säuberung und dem manuell im Maschinenbereich durchgeführten Anreißen des ersten Profilverlaufes führt die Einschubmaschine das erste Profil zu, das innerhalb der Profilaufsetzmaschine durch einen Klemmbalken geführt wird. Hydraulikstempel drücken das Profil auf das Paneel. Das Verschweißen des ersten Profils mit dem Paneel durch die beiden auf dem Maschinenportal fahrenden Schweißwagen kann beginnen. Nach dem Verschweißen wird das Paneel durch eine der Profilaufsetzmaschine zugeordnete Taktvorschubmaschine um den geforderten Abstand weitertransportiert.

Die von der Profilaufsetzmaschine einzuhaltenden Profilabstände werden ihr über drei verschiedene Verfahren aufgegeben:

1. durch ein Numerik-Meßsystem mit Lochstreifen,
2. durch ein Numerik-Meßsystem mit Handvorbahlsteuerung und
3. durch Handvorbahl.

Wenn das Paneel mit Profilen bestückt ist, wird es mit dem Nachlaufkettenförderer (14) weiter transportiert.

Die beiden Hallenkräne übernehmen das profilbezogene Paneel und setzen es auf die Ablageböcke des Ausbesserungsplatzes (15). Dort können Schweißausbesserungsarbeiten ausgeführt werden.

Der Abtransport der drei- bis vierfach übereinander liegenden Paneele nach den Montageplätzen erfolgt durch ein hydraulisch betriebenes Schwerlastfahrzeug. Rudolf Glasneck (FKW 3)

Bohrinsel-Reparatur in Kiel

Am 2. April 1975 schleppten Versorgungsschiffe die von der finnischen Werft Rauma Repola für die Pel-Lyn Godager Company im Auftrage eines nordamerikanisch-norwegischen Ölbohrkonsortiums gebaute Bohrinsel „VENTURE ONE“ in die Nordsee. Damit fand ein für die HDW in Kiel bisher nicht alltägliches Reparaturvorhaben seinen Abschluß.

Schon Anfang Januar machte der fünf-beinige Halbtaucher in Kiel von sich reden, als bekannt wurde, daß eine in Finnland gebaute Bohrinsel zur Erledigung von Restarbeiten zur HDW nach Kiel geschleppt werden würde, um von Frosteinbrüchen unbehelligt sobald als möglich zum Einsatzort in die Nordsee gebracht werden zu können.

Als die „VENTURE ONE“ am 3. Februar nach achttägiger Schleppfahrt in unmittelbarer Nähe des großen, wasserseitig vom Liegeplatz 1 verankerten Schwimmdocks 2 der HDW in Kiel-Dietrichdorf durch das Ausbringen von fünf Anker festgemacht worden war, rechnete man mit einem Aufenthalt von etwa drei Wochen. Sollten doch neben geringfügigen Restarbeiten lediglich Schottelaggregate bei drei von fünf Schwimmkörpern eingebaut werden.

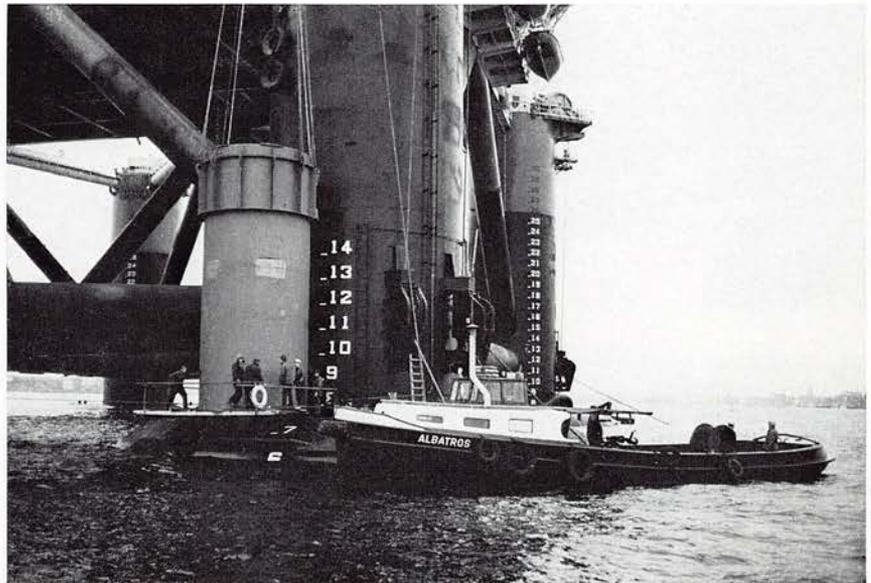
Nach Ankunft in Kiel stellte sich jedoch heraus, daß die auszuführenden Restarbeiten umfangreicher waren, als ursprünglich angenommen. Terminbestimmend war letztlich jedoch die Reparatur der durch Sturm am Liegeplatz des Schiffes in Finnland beschädigten Stahlrohrabweiser an zwei Beinen. Diese Abweiser haben die Aufgabe, die Schwimmpontons beim Aufhieven der Anker vor Beschädigungen zu schützen. Ein Auswechseln der beschädigten Teile war unumgänglich. Die hierfür erforderliche Unterwasserarbeit wurde von Mitarbeitern einer englischen Spezialfirma ausgeführt: das Abbrennen der sperrigen beschädigten Teile und später das Anpassen und Anschweißen der nach einer Schablone von Mitarbeitern der HDW gefertigten „Ersatzteile“.

Der fünfbeinige Halbtaucher „VENTURE ONE“ kann in Tiefen bis zu 200 m eingesetzt werden. Die Unterkünfte der 99 m langen und 103 m breiten Insel sind für 82 Mann ausgelegt. Auf dem 2 400 m² großen Hauptdeck können bis zu 700 t Bohrgestänge mit einer Länge von insgesamt 7 500 m geladen werden. Die Insel ist mit Bohrturm 97 m hoch. Ihre Beine sind 36 m lang. Die Höhe bis zur Bohrturmplattform beträgt 45,4 m.



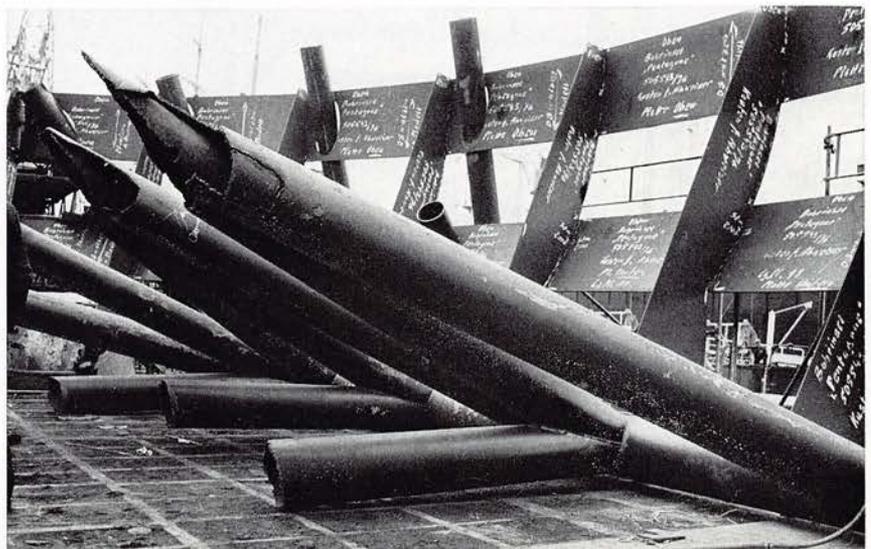
Sie wird mit einer Schleppgeschwindigkeit von 3,5 bis 4,5 kn zum Einsatzort gebracht und gegebenenfalls umgesetzt. Am vorgesehenen Arbeitsort wird sie freischwimmend von zehn 15-t-Ankern

auf Position gehalten. Die bei HDW eingebauten Schottelaggregate haben die Aufgabe, die Insel vor Ort gegen Strömungen und Wind genau auf Position zu halten.



Ein Schottelaggregat wird montiert.

Die abgebrannten beschädigten Teile der Unterwasser-Abweiser sind Schrott. Eine Schablone aus dünnem Stahlblech half die komplizierte Struktur der „Ersatzteile“ vorzumontieren.



① Der Lageplan zeigt die Anordnung der zwei Baulehren für die Kugelsektionen B (Bauplatz V und VII) und der Baulehre für die Vormontage von Zonen (Bauplatz VI) sowie das Bauteilzwischenlager.

② Auf der Baustelle im Werk Süd werden die ersten vorgefertigten Teile eines Skirts (Tragzylinder) für einen der kugelförmigen Gastanks zu Achtelzonen zusammenschweißt. Diese werden mittels eines Autokrans zur weiteren Verarbeitung auf dafür vorgesehene Baulehren (Vordergrund) gelegt.

③ Mit Hilfe eines Autokrans wird eine Skirtplatte auf die Baulehre gelegt.

④ Werker der Firma Turbo Technik GmbH legen Steifen auf die vorher angezeichneten und gereinigten Schweißstellen der Achtelzonen und verschweißen sie.

⑤ Anschließend werden die Skirtstringer aufgebracht und verschweißt.

⑥ Übersicht über einen Teil des Baugeländes. Vorne rechts zwei Skirtteile. Daneben zwei noch nicht mit Steifen versehene Skirtplatten.

⑦ Vom Walzwerk ALCOA (Aluminium Company of America) aus Devenport, US-Bundesstaat Iowa, vorgefertigte und gewalzte Aluminiumbleche werden im Werk Egersund der Firma Kvaerner Brug A/S zu Viertelzonen zusammenschweißt.

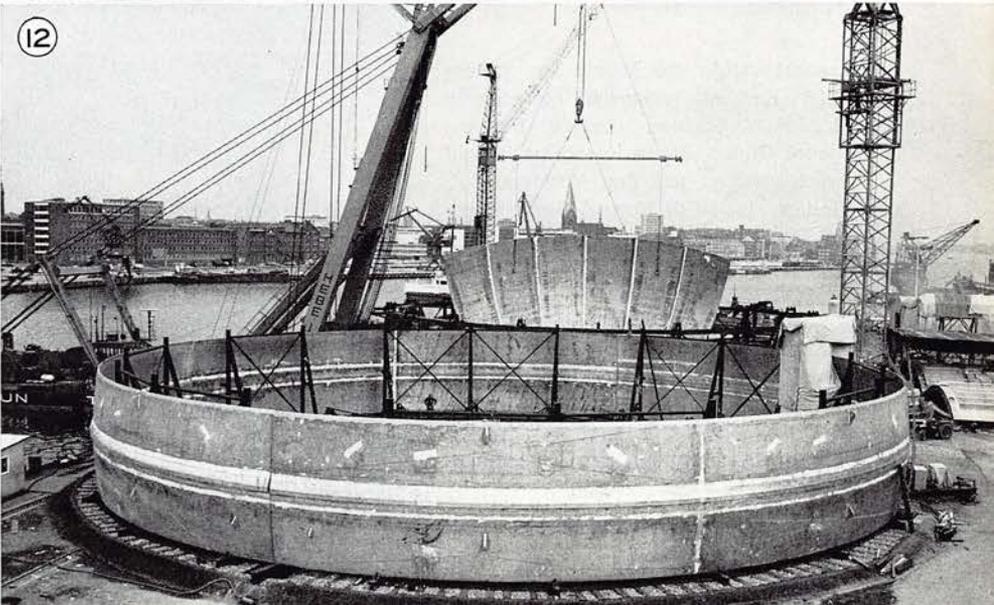
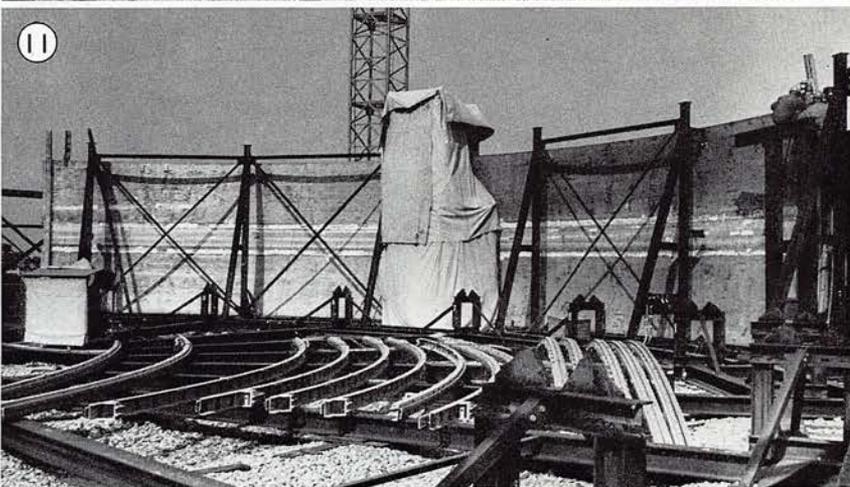
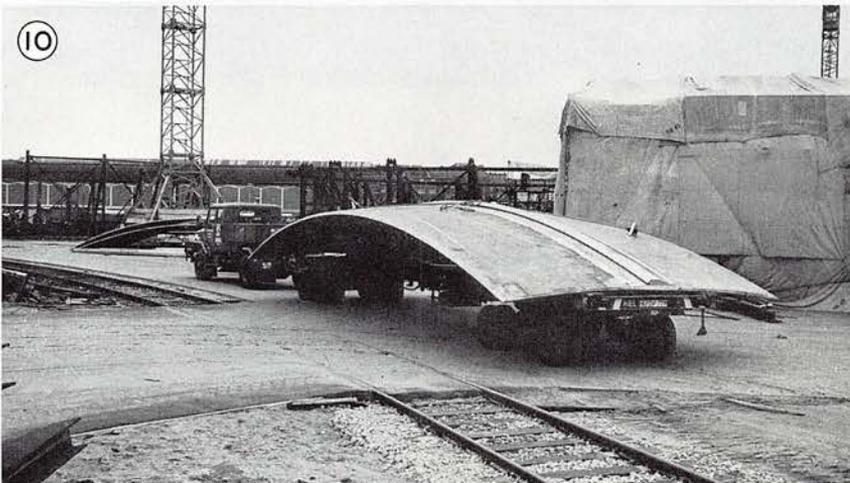
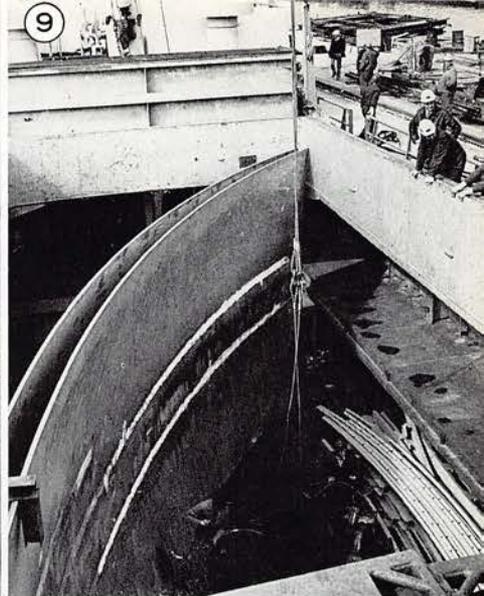
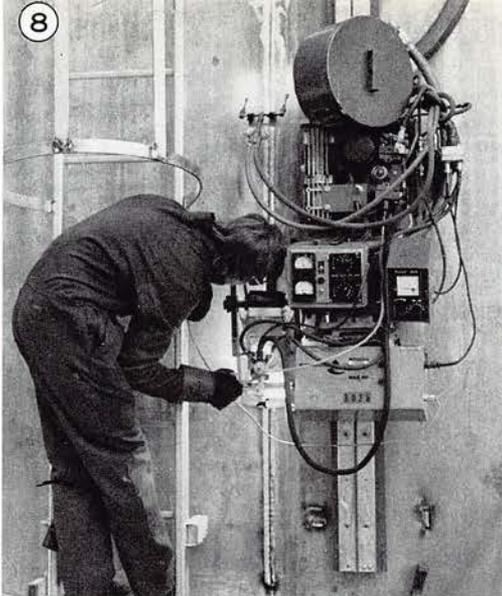
⑧ Eine Vertikalschweißmaschine bei Kvaerner Brug in Egersund beim Verschweißen von Aluminiumblechen.

⑨ Ende April brachte ein Kümo die ersten Teile einer mittleren Zone, die auch das Äquatorprofil enthält, von Egersund nach Kiel-Gaarden. Von hier ...

⑩ ... wurden sie mit einem Tieflader zur weiteren Montage nach Werk Süd transportiert.

⑪ Im Werk Süd wurden die beiden Teile zu einer Viertelzone zusammenschweißt.

⑫ Mitte Mai brachte ein Kümo aus Norwegen weitere Bauteile. Im Vordergrund eine komplette Zone 4 auf Bauplatz VI. Im Hintergrund wird mit Hilfe eines Schwimmkranes ein Viertel der Kugeltankzone 3 in eine Baulehre eingebracht.





Bundeswirtschaftsminister Friderichs auf der HDW

Am 3. April 1975 besuchte Bundeswirtschaftsminister Dr. Hans Friderichs die HDW. Er informierte sich in einem Gespräch mit dem Vorstand und Vertretern des Betriebsrates über die wirtschaftliche Lage des Unternehmens und besichtigte anschließend das Werk Gaarden.

Bild links: Der Bundeswirtschaftsminister (r.) im Gespräch mit dem Vorstandsvorsitzenden der HDW, Dr. Norbert Henke.

HDW in Oslo

Nor-Shipping '75

5. – 10. Mai

Vom 5. bis 10. Mai fand in Oslo die „NOR-SHIPPING '75“ statt, eine internationale Ausstellung, die zu den drei bedeutendsten Schiffahrtsmessen in Europa zählt. Sie wird, wie die Ausstellung in Europoort und Hamburg, alle zwei Jahre wiederholt. Die HDW zeigte neben einer Reihe von Schiffsmodellen aktueller Typen (u. a. Gastanker und Bohrinsel) wichtige Beispiele unserer Komponentenfertigung, wie z. B. Modelle und Originalteile der neuentwickelten SIMPLEX-COMPACT-Abdichtung sowie des Flossenstabilisators, ferner wurde auf schiffbauliche Komponentenfertigung (Hintersteven, Ruder, etc.), Tankbau und Elektronik hingewiesen.

Besucht wurde die Messe von potentiellen Kunden, technisch Interessierte aller Art, Schulen und Verbänden. Unsere Bilder zeigen Kronprinz Harald von Norwegen mit den Vorstandsmitgliedern der HDW Konsul Gerrit Körte und Dr. Peter Knappertsbusch am Tage der Eröffnung.

Das untere Bild zeigt den Stand unserer Werft. Im Vordergrund das Funktionsmodell eines Stückes Wellenleitung mit SIMPLEX-COMPACT-Abdichtung, im Hintergrund ein Modell des im Bau befindlichen Flüssiggastankers.





Am 9. Mai lief im Werk Kiel-Dietrichsdorf der für die Bergnings & Dykeri AB „Neptun“ gebaute, 11 200 t Decksladung tragende Seeleichter „GOLIAT 7“ von der Schwentine-Helling vom Stapel. „GOLIAT 7“ ist ein Nachbau von „GOLIAT 6“, der auf seiner Jungferntour einen 5000 t schweren Kran nach Amerika transportierte.

Frau Kerstin Solman, die Taufpatin des zur Zeit jüngsten Neptun-Carriers, Reeder Stig Björn und Herbert Wittig, der Leiter unseres Kieler Stahlbaubetriebes, sahen dem Ablauf mit Spannung zu.

„Wir sprechen zur Zeit“, sagte Reeder Stig Björn, in seiner Ansprache die lange, anhaltend freundschaftliche Zusammenarbeit zwischen Reederei und Werft besonders hervorhebend, „über ‚GOLIAT 9‘ und ‚GOLIAT 10‘.“

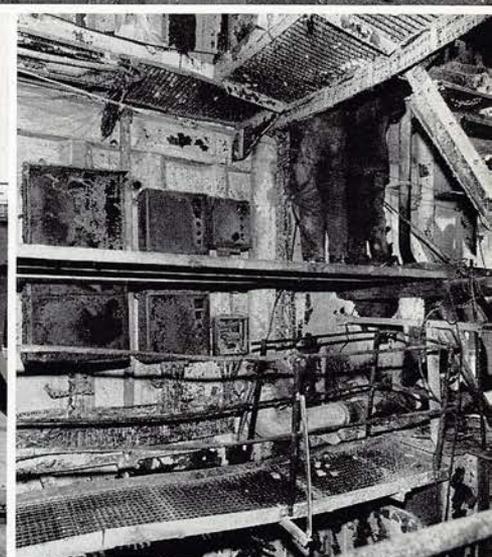
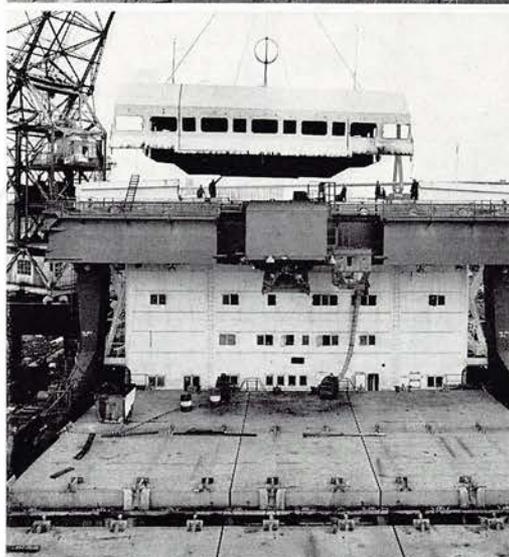


Reparatur-Großauftrag „COLUMBUS NEW ZEALAND“

Auf dem vor vier Jahren von unserer Werft in Hamburg für die Hamburg-Süd gebauten Containerschiff „COLUMBUS NEW ZEALAND“ (in Finkenwerder gebaut, im Werk Ross ausgerüstet), brach in der Nacht zum 19. Dezember des vergangenen Jahres auf dem Pazifik im Maschinenraum Feuer aus. Das Feuer war zwölf Stunden lang nicht unter Kontrolle zu bringen, und so brannten der Maschinenraum und die gesamte Kommandobrücke aus. Notrufe konnten noch abgesetzt werden, dann war die gesamte elektrische Anlage ausgefallen. Erst 48 Stunden später kam direkter Kontakt mit einem Hubschrauber und anderen Schiffen zustande. Das Frachtschiff „POLAR PARAGUAY“, von derselben Reederei schleppte den Havaristen zunächst bis Panama. Dort sicherten sich die Experten unserer Werft den Reparaturauftrag, der in der Größenordnung von 10 Mio DM liegen dürfte. Nachdem hier ein Teil der Ladung gelöscht worden war, schleppten zwei kleine Schlepper das Schiff nach Norfolk (USA) zum Löschen der restlichen Ladung.

Der Schleppzug über den winterlichen Nordatlantik mit dem Hochseeschlepper „RODE ZEE“ war dann eine Strapaze für sich; mehrfach volle Sturmstärke, eine vierwöchige, denkbar ungemütliche Fahrt.

In viermonatiger Arbeit wurde das Schiff im Werk Ross wieder hergestellt. Etwa mit Erscheinen dieses Heftes wird es seine Fahrt wieder aufgenommen haben.



Indienststellung von U 23

Mit der Indienststellung des im Unterauftrag der HDW von den Rhein Stahl Nordseewerken in Emden gebauten „U 23“ im Kranzfelder Hafen von Eckernförde am 2. Mai 1975 wurden Entwicklung und Bau des Waffensystems U-Boot Klasse 206 abgeschlossen.

Vizeadmiral Günter Luther, der Inspekteur der Marine, sagte in seiner Ansprache vor der Indienststellung in Anwesenheit zahlreicher Offiziere und Unteroffiziere der Bundesmarine sowie der Vertreter des Bundesverteidigungsministeriums und der Bundesbehörden, des Ingenieurkontors Lübeck, der Bauwerften und der Zulieferindustrie dazu u. a.: „Wir stellen heute ‚U 23‘ in Dienst, das letzte von 18 U-Booten der Klasse 206; das letzte Boot des 3. U-Bootgeschwaders, des jüngsten Geschwaders unserer Flotte.

Wir haben unseren Dank all jenen abzustatten, die bei der Entwicklung und dem Bau dieses Bootes und seiner Schwesterboote mitgewirkt haben:

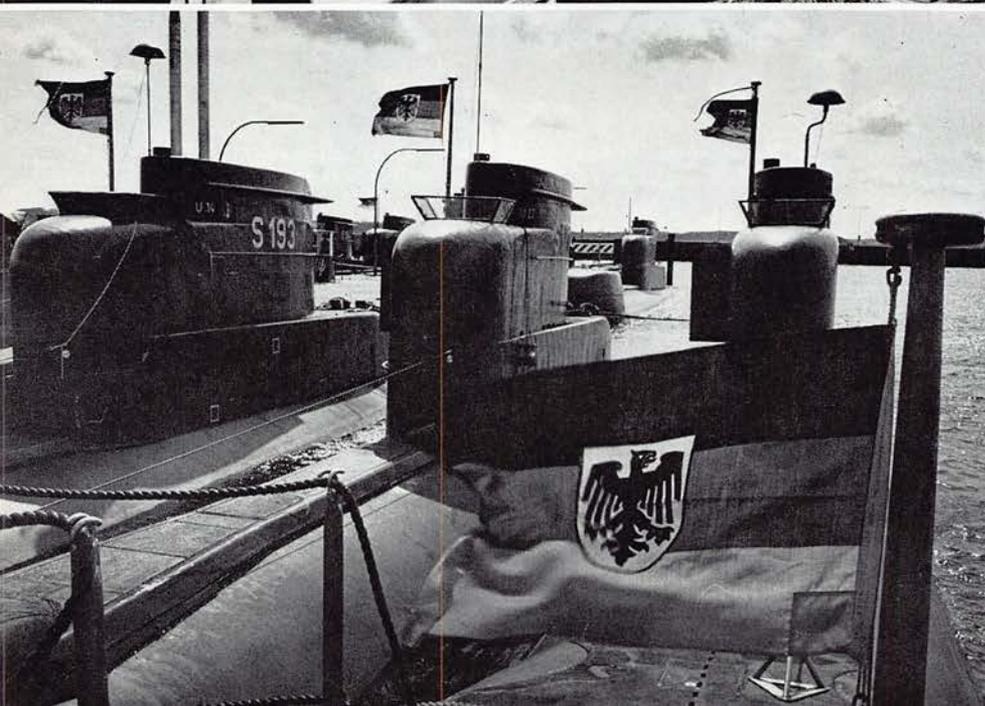
Den Konstrukteuren des Ingenieurkontors Lübeck,
den U-Bootbauern bei HDW und RNSW,
den vielen Soldaten und Beamten, die bei Planung, Bauüberwachung und Abnahme der Boote Verantwortung übernahmen und zu tragen mußten.

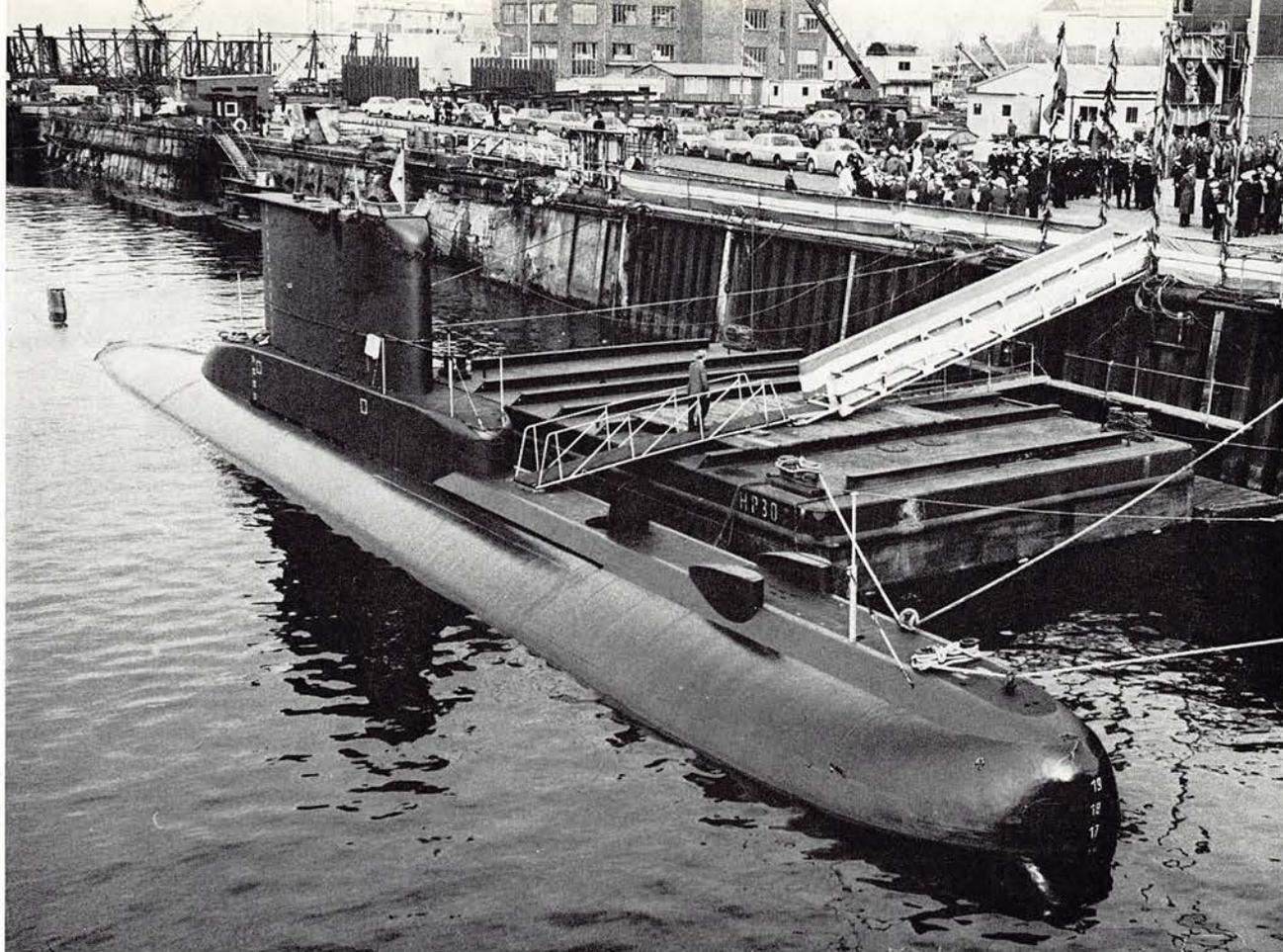
Der Bauvertrag für die U-Boote der Klasse 206 wurde im Juni 1969 abgeschlossen; die ersten beiden Boote – ‚U 13‘ und ‚U 14‘ – wurden im April 1973 in Dienst gestellt; heute – zwei Jahre später – wird das letzte von 18 Booten Flagge und Wimpel setzen.

Die Arbeit an den U-Booten der Klasse 206 ist damit allerdings noch nicht abgeschlossen. Truppenversuche, Funktionsnachweise und Garantierarbeiten werden alle Beteiligten noch geraume Zeit in der Pflicht halten.

Die Aufgaben unserer Marine sind vielschichtig und komplex. Ihre Erfüllung und damit der militärische Erfolg – im Frieden bereits durch hinreichende Abschreckung erreicht – erfordert eine sinnvolle Kombination verschiedenster Seekriegsmittel.

U-Boote können kraft ihrer besonderen Eigenschaften im Konfliktfall in Gebiete gegnerischer See- und Luftüberlegenheit eindringen und dort über längere Zeit Kampfaufgaben erfüllen. U-Boote





U-Boot für die kolumbianische Marine

stellen prinzipiell die gegnerische Seeherrschaft in Frage.

Die Boote der Klasse 206 sind hierfür noch besser geeignet als ihre Vorgänger. Schwerortbarkeit, Geräuscharmheit, große Unterwasserfahrstrecken und gute Unterwassergeschwindigkeit zeichnen sie bei geringer Verdrängung aus. Hinzu kommt eine hochmoderne Waffen- und Feuerleitanlage, die in Verbindung mit den drahtgelenkten Torpedos gegen Überwasser- und Unterwasserziele die Boote der Klasse 206 befähigt, einen Gegner bereits außerhalb seiner Sensor- und Waffenreichweite zu bekämpfen.

Aber Waffensysteme sind nur so gut wie die Männer, die sie bedienen ... Diejenigen, die das Waffensystem U-Boot 206 konzipierten und realisierten, geben nun die Verantwortung ab an Sie; Kommandant und Besatzung 'U 23'. Dies ist nunmehr Ihr Boot, und Sie sind damit in eine hohe Pflicht genommen.

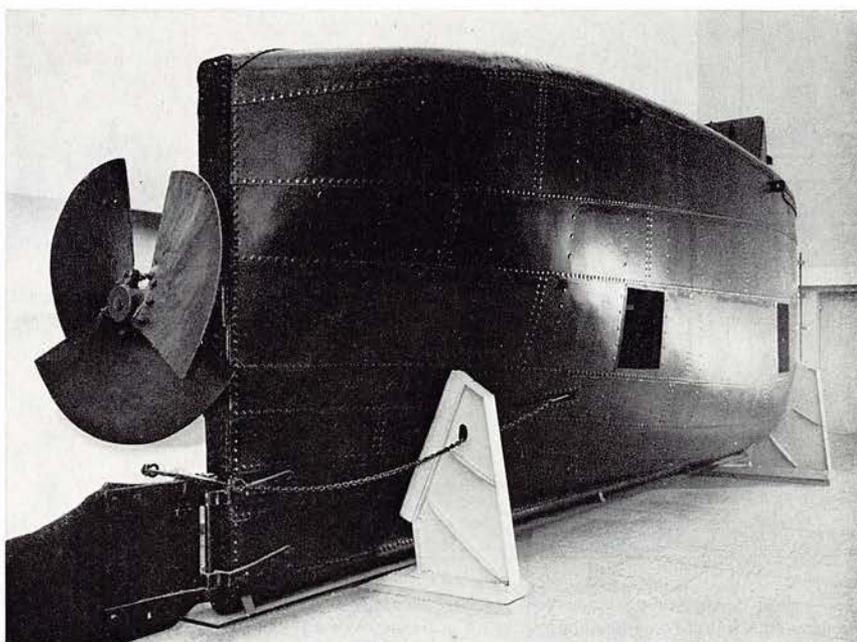
Aber ich bin gewiß, daß 'U 23' – wie seine Schwesterboote – seinen Auftrag erfüllen wird für die Erhaltung des Friedens und die Sicherheit unseres Landes."

Die aus antimagnetischem Stahl gebauten U-Boote der Klasse 206 verdrängen 450 t. Sie erreichen eine Geschwindigkeit von 17 Knoten und haben 22 Mann Besatzung. Drahtgelenkte Torpedos können aus acht Torpedorohren ins Ziel gebracht werden.

Am 18. April 1975 wurde im Kieler Werk Süd das erste für die kolumbianische Marine gebaute Unterseeboot abgeliefert. Die Indienststellung des am 19. Juni des vergangenen Jahres auf den Namen „PIJAO“ getauften Bootes vom

Typ 209 fand in Gegenwart des Geschäftsträgers der kolumbianischen Botschaft, Dr. Tascon Villa, des Konteradmirals Barona Silva und einiger Vertreter befreundeter Marinen statt.

Vor 125 Jahren: Das erste U-Boot aus Kiel



Vor hundert Jahren, am 20. 6. 1875, starb Wilhelm Bauer, der Erbauer des „Brandtauchers“. Siehe hierzu „U-Boote aus Kiel“, HDW-Heft 4/71. Obige Aufnahme: Armeemuseum der DDR.

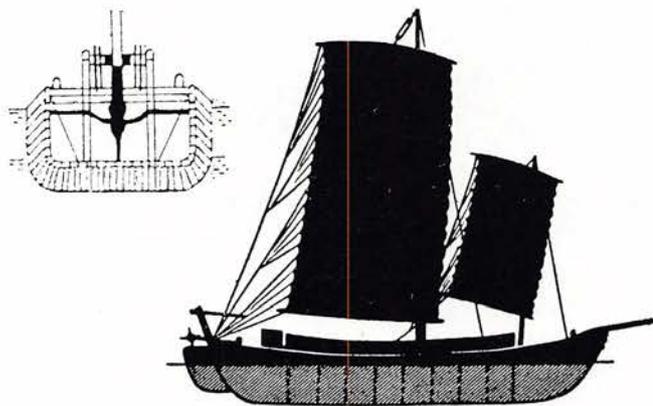
Bücher in Luv und Lee

Wegen seiner bedrückenden Aktualität kam in der „kleinen chronik“ das Thema „Tanker“ zur Sprache. Es soll hier noch einmal aufgegriffen werden, denn soeben ist bei Koehler ein umfangreiches Werk unter diesem Titel erschienen. Es behandelt den Werdegang des Tankers von den Anfängen bis zur Gegenwart, vom „Petroleumklipper“ bis zum „VLCC“. Dieser Weg, der mit Petroleum in Fässern und Kisten als Beifracht begann und heute das Stadium erreicht hat, daß Schiffe von einigen hunderttausend Tonnen ohne Beschäftigung vor Anker liegen, hat nicht viel mehr

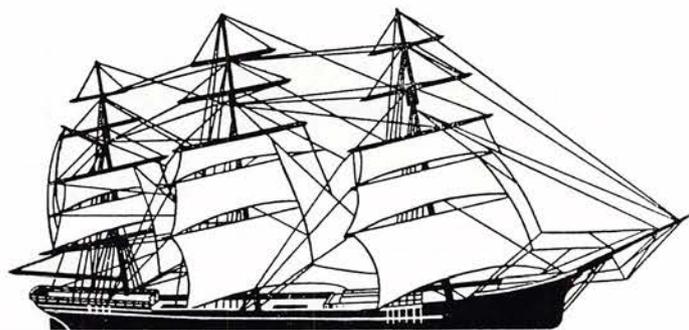
als ein Jahrhundert gedauert. Jochen Brennecke beschreibt diesen Weg von 1861 bis 1975 mit dokumentarischer Treue und mit lebendiger Anschaulichkeit. Der Autor zitiert zahlreiche zeitgenössische Belege, die dem Leser nicht nur Fortschritt und Wachstum, sondern auch Widerstände, Gefahren und Rückschläge vor Augen führen. So ist das Werk zugleich ein spannendes Lesebuch und eine gewissenhafte Dokumentation, die insbesondere den ship-lovern willkommen sein wird, denen es über die großen Zusammenhänge hinaus auch um die Details geht. Umfangreiche

Schiffslisten, Daten, Tabellen und Diagramme ergänzen den Text und geben ein umfassendes Bild vom heutigen Stand dieses Zweiges der Seeschifffahrt. Bei den hier wiedergegebenen Abbildungen beschränken wir uns auf ein paar weniger bekannte Phasen der Frühzeit.

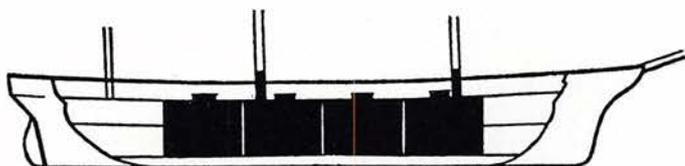
364 Seiten im Großformat 21 x 27 cm, 200 Risse und Zeichnungen, 114 zum Teil vierfarbige Fotos auf Kunstdruck, 41 Tafeln und Tabellen auf 46 Seiten, vierfarbiger Vorsatz, 6-farbiger cellophanierter Schutzumschlag, Efalingleinen. Verlängerter Subskriptionspreis DM 89,-. Ladenpreis ab 1.6.1975 DM 98,-. Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, 49 Herford, Steintorwall 17.



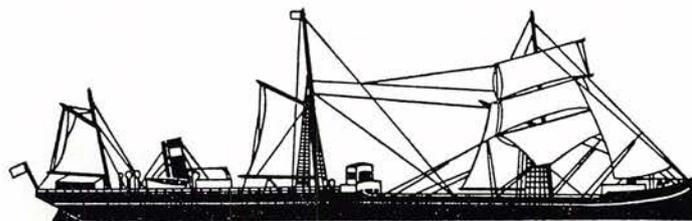
Newswang-Dschunke des 18. Jahrhunderts. Die Tragfähigkeit betrug etwa 50 t. Im Querschnitt sind Expansionseinrichtungen erkennbar.



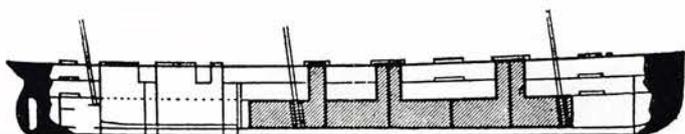
Das 1864 in Liverpool gebaute Vollschiff „Andromeda“ wurde 1879 an W. A. Riedemann verkauft, der es 1885 zum Tanksegelschiff umbauen ließ. Das Schiff ging 1888 durch Strandung verloren; ein Zusammenhang mit der gefährlichen Ladung bestand nicht.



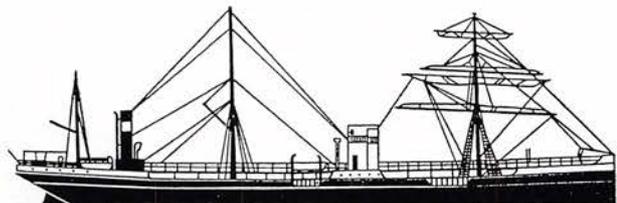
Britischer eiserner Tanksegler „Atlantic“, ein früher Versuch für die Verschiffung von Petroleum in bulk, der sich offensichtlich nicht bewährt hat (1863 gebaut, 1869 abgewrackt).



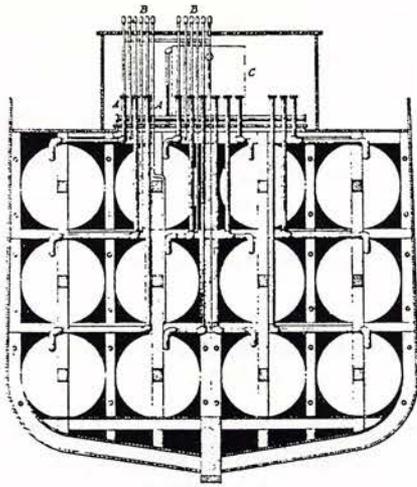
W. A. Riedemanns Einhüllen-Tankdampfer „Glückauf“ (1886), wurde in den USA auch „Blow Up“ genannt.



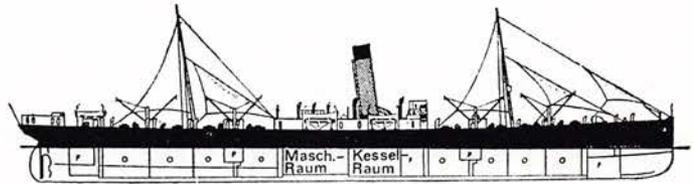
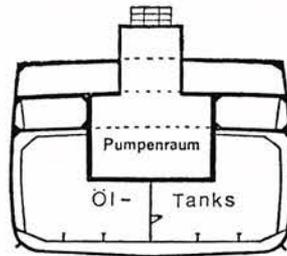
Längsschnitt durch den Passagier-Tankdampfer „Vaterland“ (1872). Die Idee war, durch diese Kombination das Schiff in beiden Reiserichtungen besser auszunutzen. Die Behörden verweigerten jedoch die Genehmigung, Passagiere zu befördern. So wurden sowohl dieses als auch zwei Schwesterschiffe zu Trockenfrachtern umgebaut.



1893 gebauter Tankdampfer „Deutschland“, der erste auf einer deutschen Werft gebaute Hochseetanker (Stettiner Vulcan). Die Tragfähigkeit des Schiffes betrug 5 320 t.



Mit einem komplizierten Tanksystem ausgerüsteter hölzerner Tanksegler „Crusader“ (1885). Dieses System fand keine Nachfolger.



Tankdampfer „Narragansett“ (1903) mit 12 500 tdw. Die Seitenräume des unteren Zwischendecks neben dem Pumpenraum dienten als Expansionstanks (siehe Querschnitt).

Kapitän Carl Meyer (mit dem vielsagen- den Spitznamen „Katastrophen-Meyer“) berichtet in dem Buch „Ein Teufelsjob“ aus seinem Leben als Seemann und Schiffsberger. Eine Leseprobe mag für sich selbst sprechen:

„... Und so beorderte ich denn die Schlepperbesatzung an Bord, ließ Dampf an die Winden geben und begann die Baumstämme vom Vordeck über Bord zu werfen.

Dies war eine schwere und gefährliche Arbeit!

Die Stämme waren naß und schlüpfrig, es war dunkel und kalt, und schneien tat es dann auch noch.

Jedenfalls waren gegen Mitternacht alle Mann völlig erschöpft.

Im warmen Salon durften wir uns nicht hinlegen, weil der Kapitän meinte, wir würden die Läufer schmutzig machen, und so hockten wir uns denn auf die eisernen Grätings des Heizraums, wo wenigstens von unten Wärme hochkam. Inzwischen war Dünung aufgekommen, und unser Schlepper hatte von Längs- seite abgelegt.

Mir hatte der Kapitän eine Kammer zum Schlafen angeboten, ich hatte aber ab- gelehnt, weil er sich meinen Leuten ge- genüber so hartherzig gezeigt hatte.

Ein paar hundert Tonnen Heizöl hatte ich während der Nacht über Bord pum- pen lassen. Als nun das Tageslicht kam und Niedrigwasser war, konnte man das ganze Ausmaß des Unglücks über- sehen: Das Schiff saß mit seiner ganzen Länge auf Felsen, parallel zum Strand und hoch auf. Der Schiffsboden war überall hochgewölbt und eingebeult, ob- gleich nur ein Felsstück durch den Bo- den gedrungen war. An der Landseite konnte man dicht am Rumpf entlangge- hen. Damit war die Hoffnung auf ein einfaches Abschleppen nach einer

Leichterung des Vorschiffes begraben. Hier mußte man schwere Anker weit nach See zu auslegen, eine Menge La- dung leichtern und um gutes Wetter beten. Von Nordwest über West bis Südwest hatten wir Landschutz, aber nach allen anderen Richtungen war offene See.

Ich bestellte also telegrafisch mehr Ber- gungsschiffe, Anker, Ketten, Drähte, Gientaljen usw. und versuchte, wenn auch vergeblich, in dem nahegelegenen Newcastle Leichter zu bekommen.

Das alles kostete natürlich Zeit, und um schnell etwas zu tun, ließ ich die großen Rettungsboote des Schiffes aussetzen, die Duchten rausnehmen, und füllte sie bei geeignetem Wasserstand an der Innenkante des Schiffes mit Ladung aus dem Vorschiff.

Das Motorboot des Bergungsschleppers schleppte dann die beladenen Boote nach draußen, wo inzwischen eingetrof- fene andere Schlepper die Ladung übernahmen und sie nach Newcastle brachten.

Das ging ganz gut, solange wir gutes Wetter hatten, was leider nur selten der Fall war.

Und auf diese Weise retteten wir eine ganze Menge wertvoller Ladung.

Einige Wochen vergingen, und wir hat- ten noch immer berechnete Hoffnung, das Schiff bei der nächsten Springtide abzubringen, als das Unglück in Ge- stalt eines drei Tage dauernden öst- lichen Sturmes über uns hereinbrach. In der sehr hohen See, die breitseits auf uns zurollte, machte das Schiff ‚Rock and roll‘ und stieß hart auf den Fels- boden. Das bedeutete aber keineswegs, daß das Schiff flott war, das konnte es gar nicht sein mit dem Felsbrocken im Bauch und dem Raum voll Wasser, doch der Yankeeskipper dachte anders. Im guten alten Novascotian style ‚I‘m king of this here island‘ nahm er das Kommando. Wie sehr ich auch auf ihn

einredete, doch vernünftig zu sein, setzte er die Maschine auf voll voraus, Ruder hart Steuerbord. Er hatte mir die Brücke verboten, und da stand er nun in einsamer Majestät und rief: ‚She‘ s coming‘, jedesmal, wenn das Schiff sich in einer besonders schweren See auf dem Felsbrocken etwas drehte.

Ich rief ihm von der unteren Brücke aus zu: ‚Um Gotteswillen, Sie schlagen die Schraube ab und verlieren das Ruder‘, aber der Mann war wie ein Besessener. Und richtig!

Nach kurzer Zeit rief der achtern po- stierte 2. Offizier: ‚Das Ruder ist weg!‘, und gleichzeitig kam aus der Maschine die Meldung: ‚Maschine rast durch, Schraube muß kaputt sein!‘

Damit war die Aktivität des so neunmal- klugen Yankeekapitäns am Ende.

Noch ein trauriger Tag, naß bis auf die Haut und alles Zeug mit Heizöl ver- schmimt, da die See hoch über das ganze Schiff spritzte, ein Tag mit unauf- hörlichem Stoßen und Rollen. Aber der Sturm flaute ab.

Wie sah es jetzt bei uns aus?

Das Schiff war breitseits 50 Meter wei- ter raufgeworfen worden, was an dem soweit weiter seewärts liegenden Ru- derblatt zu sehen war, die Schraube war unbrauchbar, die Kessel waren einen halben Meter hochgesetzt, die Hauptdampfleitung war gebrochen, es gab keinen Dampf mehr und keine heile Bodenplatte.

Es blieb uns nichts anderes übrig als zuzugeben, daß wir verloren hatten.

An diesem ‚Teufelsjob‘ weiter zu arbei- ten, wäre glatter Unsinn gewesen. Und so kletterte ich denn enttäuscht die steile Felsküste hoch – es gab da so einen schmalen gewundenen Trampelpfad – und ging zur nächsten Farm, um mit Hamburg zu telefonieren. Danach hieß es nur noch unser gesamtes Ber- gungsmaterial abzubauen und zur Sta- tion zurückzudampfen.

Was den ‚King of the Island‘ anbetraf, so entschuldigte ich sein Verhalten mit dem Umstand, daß er die Nerven verloren hatte.

Ich war ihm nicht mehr böse.“

Ein Teufelsjob

Mein Leben als Seemann und Schiffsbereger — Von Kapitän Carl Meyer, 120 Seiten, 24,80 DM. Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Herford.



Mit der ständig anwachsenden Zahl der Wassersportler werden notwendigerweise auch die Gesetze strenger. Das ist bestimmt kein Schaden, denn jeder

20

Sie sehen ein Schiff, das bei Nacht ein rotes Licht führt.

1. Was für ein Schiff ist es?
2. Welche Sichtzeichen führt es am Tage?

21

Sie sehen bei Nacht ein Fahrzeug, auf dem am Heck ein festes weißes Licht auf und nieder bewegt wird. Was für ein Fahrzeug ist das?

22

Welche Körperzeichen können Sie auf den Seeschiffstraßen antreffen und wie müssen sie beschaffen sein?

23

Sie sehen am Tage ein größeres Schiff, das an gut sichtbarer Stelle einen schwarzen Zylinder zeigt.

1. Was für ein Schiff ist es?
2. Welche Lichter führt es bei Nacht?

24

Sie sehen bei Nacht ein Fahrzeug, welches ein festes grünes Licht über einem festen weißen Licht führt und das Fahrwasser quert.

1. Was für ein Fahrzeug ist es?
2. Welche Lichter führen freifahrende Fähren auf dem Nord-Ostsee-Kanal?

25

Welche Lichter und Körperzeichen führen schwimmende Geräte beim Einsatz,

- a) wenn die Vorbeifahrt nur auf einer Seite frei ist,
 - b) wenn die Vorbeifahrt auf beiden Seiten frei ist,
1. bei Nacht,
 2. am Tage?

profitiert davon, wenn er sich auf das fachkundige Verhalten des Anderen verlassen kann, und für einen selbst ist ja die Beherrschung der Materie Ehrensache.

Nun ist der Stoff, dessen Beherrschung bei der amtlichen Sportbootführerschein-Prüfung verlangt wird, ziemlich umfangreich, und es bedarf einer ernsthaften Auseinandersetzung mit all dem, wonach da gefragt wird. Für diesen Zweck ist ein neues Buch des Verlages Delius, Klasing & Co. hervorragend geeignet, das ohne Umschweife zur Sache kommt, die verschiedenen Wissensgebiete übersichtlich gliedert und bei geraffter Kürze doch nichts ausläßt, „Der Sportbootführerschein“. Das Buch sei nicht nur

allen Prüfungskandidaten wärmstens empfohlen, sondern auch erfahrenen Skippern zur Auffrischung ihrer Kenntnisse. Statt vieler Worte sei hier eine beliebige Seite herausgegriffen, eine Seite aus dem Teil des Buches, in dem Fragen und Antworten zusammengestellt sind. Jeder potentielle Interessent mag daran testen, ob sein Wissen einer Auffrischung bedürfte.

Heinz Overschmidt/Axel Bark, Der Sportbootführerschein — Vorbereitung zur amtlichen Prüfung. Mit Fragenkatalog. 184 Seiten mit 230 Abbildungen, davon 115 farbig, gebunden mit farbigem Umschlagbild DM 24,—. ISBN 3-7688-0194-2 Verlag Delius, Klasing & Co., Bielefeld

1. Die Backbordseite eines Segelfahrzeuges.

Soll das rote Licht zusätzlich zu den übrigen Positionslichtern sichtbar sein, so handelt es sich um ein Fahrzeug, das besonders gefährdende Güter transportiert, bzw. ein nicht entgastetes Tankfahrzeug.

2. Dieses Fahrzeug führt am Tage einen roten Doppelstander = die Flagge B des Internationalen Signalbuches.

Ein Fahrzeug, das schräg oder quer im Fahrwasser liegt oder zur Regulierung nautischer Instrumente im Fahrwasser dreht.

Man unterscheidet schwarze oder rote

- Bälle
- Kegel
- Doppelkegel
- Zylinder.

Ihr Durchmesser darf nicht kleiner als 61 cm sein, die Höhe des Zylinders nicht kleiner als 1 m. Doch dürfen auf Fahrzeugen bis zu 19,80 m Länge diese Tagzeichen bis zur Hälfte kleiner sein (vgl. Frage 19).

1. Ein Wegerechtschiff, das aufgrund seines Tiefganges den tiefsten Teil des Fahrwassers in Anspruch nehmen muß.
2. Drei rote Rundumlichter senkrecht übereinander außer den übrigen Positionslichtern (Topplichter, Seitenlichter, Hecklicht).

1. Eine nicht freifahrende Fähre (Ketten- oder Seilfähre) beim Queren des Fahrwassers.
2. Zusätzlich zu den übrigen Positionslichtern: Je ein gelbes Gleichtaktlicht vorn und achtern an jeder Seite und im Topp.

Vorbeifahrt nur auf einer Seite frei:

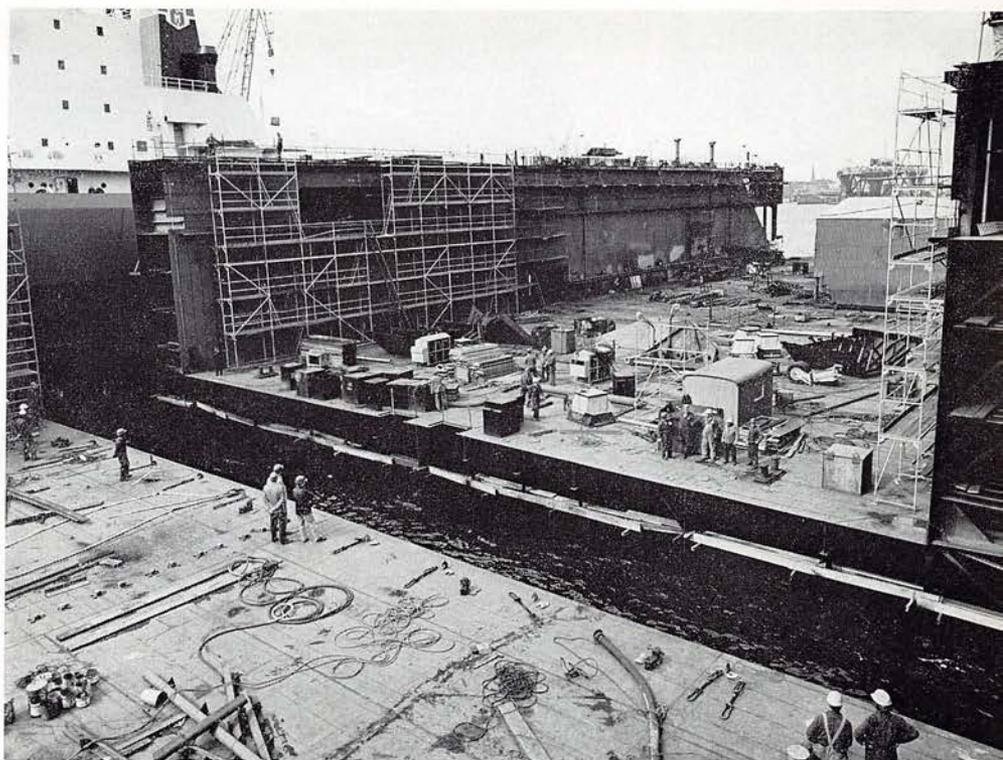
- *nachts*: auf der passierbaren Seite ein rotes Licht über einem weißen Licht, auf der gesperrten Seite nur ein rotes Licht.
- *tags*: auf der passierbaren Seite einen roten Ball über einem schwarzen Ball, auf der gesperrten Seite nur einen roten Ball.

Vorbeifahrt auf beiden Seiten frei:

- *nachts*: auf beiden Seiten ein rotes Licht über einem weißen Licht.
- *tags*: auf beiden Seiten einen roten Ball über einem schwarzen Ball.

Dock 21 verlängert

Im Werk Ross wurden am 28. April 1975 die beiden um je 30 Meter verlängerten Teile des Mitte Januar in zwei „ungleiche Hälften“ zerschnittenen Docks 21 über der entsprechend vergrößerten Dockgrube parallel zum Sägerei-kai wieder zusammengeschwommen. Anfang Juni wird das von 226 auf 286 Meter verlängerte Dock 21 mit nunmehr 37 500 t Tragfähigkeit (früher 30 000 t) wieder für den Reparaturbetrieb zur Verfügung stehen. Die Betriebseinrichtungen des Docks wurden durch den Einbau hydraulischer Kimpallen und einer Zentriereinrichtung wesentlich modernisiert. In der nächsten Ausgabe werden wir ausführlich über das Investitionsvorhaben „Verlängerung Dock 21“ berichten.



James Bond schützt Sozialversicherte

Von Helmut Gassmann

„Von der Wiege bis zur Bahre – Formulare, Formulare“ – dieser Spottvers bürokratieverdrossener Bürger meinte früher allein das lästige Ausfüllen der verschiedensten Formblätter für diesen oder jenen Zweck, mal für eine Behörde, mal für ein Institut, mal für eine Firma. Inzwischen hat er eine neue, ernstere Bedeutung bekommen. Früher konnte man sicher sein, daß hier die eine, dort die andere Schublade den unterschiedlichen Informationen zur Bahre wurde. Heute aber bergen die technischen Möglichkeiten der Elektronischen Datenverarbeitung (EDV) die Gefahr, daß alle irgendwo irgendwann irgendwem gegebenen Auskünfte zusammengeführt werden. Daß auf diese Weise – und ohne die Einwilligung des Betroffenen – ein feingerastertes Persönlichkeitsbild entsteht, jederzeit abzurufen und für diverse Zwecke zu nutzen, vielleicht sogar zum Nachteil des Betroffenen. Um diese Gefahr zu verdeutlichen, kann ein Beispiel aus einem ganz anderen Bereich hilfreich sein: die sogenannte „Mosaik-Theorie“, die der Bundesgerichtshof in der Staatsschutz-Rechtsprechung entwickelt hat. Danach kann jemand als Spion verurteilt werden, obwohl er einen gegnerischen Nachrichtendienst allein mit öffentlich zugänglichen Informationen beliefert hat. Entscheidend ist, ob diese Daten mosaikartig so zusammengefügt worden sind, daß sie neue Erkenntnisse vermitteln können, daß die Summe der

öffentlichen oder veröffentlichten Einzelinformationen eine neue, schutzwürdige Information ergibt. Genau dies ist das Problem bei den – wie der Fachausdruck heißt – „personenbezogenen Daten“, die im Umweg über Formulare und Fragebögen auf die Magnetplatten oder -bänder der EDV gelangen: hier eine Auskunft an den Arbeitgeber, dort eine an die Kfz-Versicherung.

Der mögliche Mißbrauch beschränkt sich aber nicht allein auf die geschilderte Zusammenführung von Informationen. Aus dem ältesten Computerland der Welt, den USA, sind uns etliche Fälle von EDV-Kriminalität bekannt. Aber auch bei uns gibt es so etwas schon. So verzeichnet der Dritte Tätigkeitsbericht des hessischen Datenschutzbefauftragten aus dem letzten Jahr einen Fall, in dem versucht wurde, durch Bestechung eines EDV-Angestellten an personenbezogene Daten heranzukommen. Der Bericht vermerkt: „Wenn auch in diesem Fall das Datenschutzbewußtsein des Mitarbeiters stärker war, so bleibt doch das Ziel der Datensicherung, möglichst weitgehend auszuschließen, daß der Schutz der Daten allein von der Integrität einer einzelnen Person abhängt.“

Die Abschirmung von Personal-Informationen gegen juristischen (Datenschutz) oder technischen (Datensicherung) Zugriff ist besonders wichtig bei der Rentenversicherung. Denn dort laufen, zur

Begründung und Berechnung der Rentenansprüche, höchst persönliche Daten zusammen: neben Anschrift, Staatsangehörigkeit, Geburtsort eben auch Angaben über Beschäftigungszeiten und Einkommen, Zeiten der Krankheit und Arbeitslosigkeit, des Militärdienstes, der Kriegsgefangenschaft. Bisher gibt es nur eine Datenerfassungs-Verordnung. Sie verlangt lediglich, „die Datei entsprechend dem jeweiligen Stand der Technik zu sichern und vor unberechtigtem Zugriff zu schützen“. Den Rentenversicherungen hoch anzurechnen ist deshalb, daß sie ihre Daten schützen wie andere Atomraketen.

Das Rechenzentrum kann nur mit Spezialausweisen betreten werden, die nur besonders ermächtigte Bedienstete erhalten. Raffinierte Schlüssel- und Alarmanlagen bieten zusätzlichen Schutz. Die magnetischen Datenträger lagern in einbruchsicheren Panzerschränken. Zwischen Programmierern und Operatoren (die den Programm-Schlüssel nicht kennen), besteht eine personelle Trennung. Direkten Zugriff zu den Konten der Versicherten haben nur besonders Ermächtigte, ausgestattet mit Schlüsseln und Codes.

So können die Rentenversicherer dem Bundesdatenschutzgesetz, das noch in den Ausschüssen des Parlaments beraten wird, mit Gelassenheit entgegensehen. Ihre Daten sind jetzt schon wirksam geschützt.



Bei den singhalesischen Fischern

von Friedrich Karl Rausch

Wir haben mal drei Tage vor Colombo gelegen. Auf Reede. Da hatten sie im Gebäude der Hafenmeisterei noch eine altmodische Signalstation. Die klapperte uns dann per Scheinwerfer die neuesten Nachrichten herüber. Das heißt, alle paar Stunden erzählten sie uns, daß der Hafen noch immer verstopft und der Bummelstreik noch nicht abgeblasen sei. Die singhalesischen ¹⁾ Hafendarbeiter waren nämlich nicht einverstanden mit den Indern, die der Briten zur Kolonialzeit einmal hereingeholt hatte, denn meistens hatten die Inder den weißen Kragen um und saßen an den Schreibtischen.

Wir lagen nun vor der Hafeneinfahrt mit einer Ladung Kartoffeln. Die hatten wir in Neapel bekommen. Aber wir hatten

¹⁾ Die Singhalesen sind ein Volk von mehr als 4 Mill. Einwohnern in Ceylon. Sie sind im 6. Jh. aus Nordindien eingewandert und wurden später in den südlichen Teil der Insel abgedrängt. Sie fühlen sich sozusagen als das Staatsvolk Ceylons.

noch Ladung für Semarang und Djakarta und die wollten wir auch möglichst bald loswerden. So klapperten wir dann per Aldislampe die Frage herunter, ob wir nun die matschigen Kartoffeln neben das Schiff legen sollten. Deshalb durften wir dann gemäß Blinkspruch den Lotsen früher erwarten als die anderen Schiffe, die mit Stückgut bis zu 14 Tagen vor Colombo gemammelt haben. Diese STAND BY-Zeiten auf einer Reede sind meistens widerlich. Sie sind gegen die Natur der Sache, und die Besatzung eines Schiffes ist in einem ähnlichen seelischen Zustand, wie Eisenbahnreisende, die in einem Zug sitzen, der keine Einfahrt hat. Man versucht zwar das Beste aus der Sache zu machen — man hockt, gewissermaßen wachfrei, am Schreibtisch, um fälligen oder überfälligen Papierkram aufzuarbeiten. Aber die Ruhe um das ankernde Schiff herum ist ja so ungewohnt und alle halbe

Stunde reißt's einen vom Sessel und man dreht mal eben eine Runde an Deck. Natürlich mit dem Fernglas in der Hand. Dann betrachtet man ein Schiff nach dem anderen, bis man alle Ankerlieger durch hat, stellt fest, daß sich da auch nichts tut, dann sieht man nach, was die Crew schon an Fischen aus dem Wasser gezogen hat, und dann endlich fällt einem ein, daß man in seiner klimatisierten Kammer viel besser aufgehoben ist.

Aber in jenen Tagen auf der Reede von Colombo erwischten wir bei einem der Rundblicke etwas sehr Beachtliches: Eine ganze Flotte von Auslegerbooten mit bauchigen Segeln huschte, weit über die ganze Wasserfläche hin verteilt, in Richtung Strand. Zwischen der hohen Monsun-Dünung waren sie mitunter recht lange unsichtbar und wenn sie hochgehoben, auf den Kämmen der Kavenzmänner entlangschlitterten, dann konnte man nicht anders

— man mußte vor Begeisterung über so eine elegante Wellenreiterei den Hut an Deck schmeißen und darauf herumtrampeln.

Als wir dann an der Pier im Innenhafen festgemacht hatten, wußten wir jedenfalls ganz genau, was wir wollten und was nicht. Wir wollten kein angepriesenes deutsches Bier trinken, keine weißen Mädchen, kein Geld wechseln, keine Rikschah; nach Kandy rauf in die Tempel wollten wir auch nicht, und vor allen Dingen wollten wir nicht von Schleppern angequasselt werden. Deswegen gingen wir nicht aus dem Haupttor raus. Wir blieben innerhalb des Hafens, marschierten durch die Linkskurve um unser Hafenbecken herum, am Zollamt vorbei, wo die malerischen Ochsenskarren in langer Reihe warten, hinüber über die kleine Stink-Kanal-Brücke, der Verbindungsstelle zwischen Colombo-See und Hafen-Bassin. Schatten ist da gar nicht auf dieser Strecke um sieben in der Früh', denn man läuft direkt in den Sonnenaufgang hinein. Wir verließen den Hafen durch 'ne Hintertür — es ist das Bagdad-Gate — weil da der Uhrturm gegenübersteht, von dem aus die Doppeldecker-Busse vom Typ Old England nach Mutwal fahren — so heißt die nördliche Gegend von Colombo. Das hatte uns der Lotse alles genau erklärt, den es ein bißchen stolz gemacht hatte, daß wir ihn so gründlich über die segelnden Fischersleute ausgefragt hatten. Er sah, daß unsere Verücktheit, diese Seefahrzeuge näher zu betrachten, echt war. Natürlich reizte uns auch die Einsamkeit des Palmenstrandes zwischen den winzigen Fischerdörfern. Wie empfohlen, fuhren wir bis TEMPLE ROAD, gingen diese Straße hinunter in Richtung Meer, gelangten auf die Landzunge, die Meer von Süßwasser scheidet, schnürten auf diesem Sand entlang bis zum spitzen Ende und standen da an der ordentlich breiten Mündung des Kelani Ganga. Da schaufelten sie wie die ersten Menschen den Fluß-Sand in Schuten und freuten sich über unsere Zigaretten. Durch Palaver und Rauch wurde dann der Fährmann angelockt. Diese Fähre ist stets fahrplanmäßig, weil der Fährmann jeden Menschen wahrnimmt, der übersetzen will. Schuhzeug wird dabei früher oder später naß. Beim Aufsitzen — von Reinsetzen in den Einbaum kann gar keine Rede sein — geht man barfuß ins flache Wasser und setzt sich



linke Seite: Dieses Gerümpel ist ein seetüchtiges Fahrzeug. Der Heiligenschrein deutet auf einen christlichen Seefahrer hin.

rechts: Das Aufslippen ist ein Allhands-Manöver. Alle helfen, die gerade in der Nähe sind.



Singhalesische Fischer mit ihrem charakteristischen, eigenartig getakelten Auslegerboot auf dem offenen Meer.

sehr genau sein müssen, ist einleuchtend. Und daß sie peilen und steuern, das hatte uns ja schon der Fährmann bewiesen, der uns über den Kelani Ganga brachte.

Zwischen Rocks und Untiefen, durch widrige Strömungen und Monsun-Regenböen hindurch schossen sie mit ihren Segelschlitzen den steilen Hang hinauf und schon waren die Dörfer wieder voller Leben. An dem Aufslippen beteiligte sich Alt und Jung, denn die zwei Mann Besatzung bringen das Auslegerboot niemals alleine diese natürliche Böschung hinauf. Boot auf Boot landete an. Und wie überall auf der Welt fand sogleich nach internationalem Ritus die Versteigerung der Fänge statt. Nebenher gingen Netze und Segel wieder in die luftige Höhe, zum Trocknen. Manche der Fischermänner – wahrscheinlich die Junggesellen – saßen bald drüben im Frischwasser und veranstalteten mit Bürste und Seife zünftige Zeugwäsche und Körperpflege. Was wäre wohl wenn ...? Wenn wir uns als Seefahrer in Großer Fahrt nicht

rittlings auf eine der hochkantigen Relingsplanken. Wer nicht mit Fußballwaden behaftet ist, bekommt sogar ein Bein in das dunkle Innere des Rumpfes. Unterhalb der Reling wölbt sich der Rumpf nach außen. Da hat der Fuß, der außenbords bleiben muß, guten Halt. Sehr sachte geht es dann auf dieser Tube hinüber ans andre Ufer. Leise scharrt die Spitze des Einbaumes über den Sand, während draußen auf der Barre das Arabische Meer sich mit dem Fluß verkabbelt. Wie der Fährmann eigentlich der Strömung ausgewichen ist, haben wir überhaupt nicht mitbekommen.

An den beiden ersten Fischerdörfern liefen wir vorbei – es war da alles noch morgendlich ruhig oder schon wieder ruhig: Der Sand war voller frischer Abdrücke von Füßen, dicht an dicht und quer zu Schleifspuren, die Boote waren wohl schon im Morgenrauen zu Wasser gebracht worden. Dann kamen wir an den schmalen Landstrich, der zwei verschieden geardete Küsten hat. Kaum zweihundert Meter voneinander getrennt sind hier See- und Buschwasser. Hier hat der paradiesische Luxus seinen Höhepunkt erreicht. Wir tauchten durch die Brandung und spülten uns dann im torfdunklen Frischwasser den Salzfilm von der Haut. Diese Wechselbäder genossen wir bis zum frühen Nachmittag, als sich die ersten weißen Dreiecke über der Kimm zeigten. Eine halbe Stunde später waren sie bereits dicht unter der

Küste und hielten vierkant auf den Strand zu. Man staunt immer wieder, wie genau diese Seemänner über die unter Wasser liegenden Hindernisse Bescheid wissen und wie sie zwischen Felsen und Sänden exakt die Durchlässe finden. Daß ihre Peilungen dabei



Zeugwäsche am Frischwasserfluß. Nur 100 m breit ist die Landzunge, die hier den Ozean vom Süßwasser trennt, das die zahlreichen Kokospflanzen bewässert.

schon öfters fremden Völkerschaften gegenüber befunden hätten? Wenn wir nichts wußten über die Möglichkeiten unserer Welt, in der die eine Crew sich anschickt, ein Talglicht in einer Hütte anzuzünden, in der die Segel trocknen, und die andre Crew sich auf den Flug ins Weltall vorbereitet? Wenn auch die Zeiten lange vorüber sind, in denen Menschen aus fernen, unbekanntem Ländern sich erstmals gegenseitig entdeckten, kann man noch immer nicht sagen, daß das Mißtrauen abgebaut ist. Wir zeigten, welch' Heidenspaß wir daran hatten mitzuhelfen, weitere Boote den Strand hinaufzuwuchten. Das ließ

uns in kurzen Pausen nach einer Erfrischung forschen, und wir entdeckten nahebei die Großmutter mit dem Tee-Ausschank. Ceylon Tea. Sie bedauerte, uns keinen geben zu können — weil sie keine Sahne dazu hätte. Sahne wollten wir gar nicht, wir wollten den Tea singhalesisch! Ob wir denn keine Engländer wären, wollte sie wissen. Nein! Oh, dann kann man den Tee natürlich auch ohne Sahne trinken! Das Mißtrauen schwand. Man bewunderte unsere Unterwasseruhren, und es machte den Leuten diebische Freude, daß wir mit unseren knappen Dreiecken, von denen sie wußten, daß man diese

Dinger Bikinis nennt, auch nicht sehr viel mehr anhaten als sie. Unsere tiefe Sonnenbräune — sie hielten immer wieder ihre Unterarme vergleichend an unsere — erschienen als gewollte Abkehr von der unversöhnlichen Verschiedenheit der Hautfarben.

Wir sollen wiederkommen, als Gäste. Wir werden es versuchen. Ob das Angebot, einmal mitzusegeln, ernst gemeint ist? Dann wollen wir vom Sonnenaufgang bis zum Nachmittag mit ihnen draußen sein, in den Weiten, die auch die unseren sind, in die wir uns aber nur noch mit Hilfe der Elektronik hinauswagen.

Neue Ausländer-Wohnheime in Kiel

Ende Januar übernahm die HDW von ihrer Tochtergesellschaft Kieler Werkswohnungen GmbH (KWW) und der mit ihr verbundenen Baugesellschaft Kiel mbH (BGK) die zu freundlichen Wohnheimen umgebauten Häuserblocks Werftstraße 136—138 und Erlenkamp 4—8. Sie sind ausschließlich zur Vermietung an alleinstehende ausländische Mitarbeiter vorgesehen.

Die je drei nebeneinander liegenden zweistöckigen Häuser in der Werftstraße und im Erlenkamp wurden von Grund auf modernisiert und mit neuem Inventar ausgestattet. In jedem Haus befinden sich sechs abgeschlossene Wohnungen.

Die insgesamt 36 Wohnungen bestehen aus jeweils zwei Zimmern, Küche, Duschbad und WC. Sie sind mit Zentralheizung und zentraler Warmwasserversorgung versehen. In den Küchen sind Einbauschränke, elektrische Herde und Kühlschränke vorhanden. Die sanitäre Installation entspricht den heutigen Anforderungen an moderne Wohnungen. Die Fenster sind erneuert worden und haben eine Isolierverglasung aus Kunststoff erhalten.

Alle Wohnungen sind mit Betten, Schränken und Gestühl ausgestattet. Je Zimmer sind drei bzw. vier Betten vorhanden. In einer Wohnung wohnen also im allgemeinen sechs bis acht unserer ausländischen Mitarbeiter zusammen und bilden somit eine kleine geschlossene Wohngemeinschaft. Jeweils sechs solcher Wohngemeinschaften haben ihren eigenen Hauseingang und ihr Treppenhaus mit den zu ihren Wohnungen gehörenden Briefkästen. Insgesamt sind in der Werftstraße 121 und im Erlenkamp 126 Bettenplätze vorhanden.

Für jede Wohnung steht ein Kellerraum zur Verfügung. In den Kellern befinden sich Waschmaschinen, Wäschetrockner und Trockenräume.

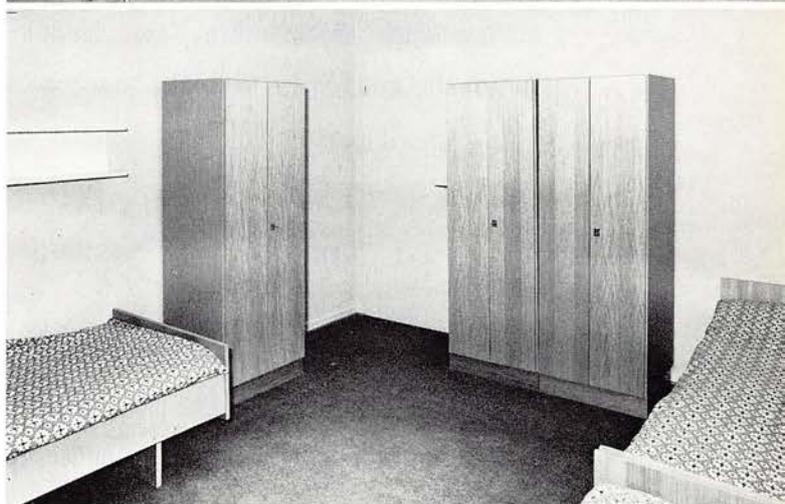
Die Dachgeschosse der Häuser sind zu Gemeinschaftsräumen verschiedener Größe ausgebaut und entsprechend möbliert worden. Die jeweils unter einem Dach liegenden, also die Grundfläche dreier Häuser abdeckenden Gemeinschaftsräume sind durch Türen bzw. offene Durchlässe miteinander verbunden. So sind ausreichend Gelegenheiten für gesellige Zusammenkünfte, gemeinsames Fernsehen oder auch Tischtennispartien gegeben. Auch Krankenzimmer sind vorhanden.

Die Betreuung der Häuser und ihrer Bewohner erfolgt durch Hausmeister der KWW. Da ist wirklich alles getan, jede Ähnlichkeit mit einer kasernierten Unterbringung zu vermeiden.

oben: Gebetsraum/Erlenkamp

Mitte: Schlafeccke eines Wohnraums/Werftstraße

unten: Krankenzimmer/Erlenkamp



Lehr-Vertrag.

Kund und zu wissen sei hiemit,

daß am heutigen Tage zwischen Howaldtswerke in Kiel einerseits und Herrn *Karls Hegelmann*

in *Elmschenhagen*, ~~in väterlicher~~
Vormundschaft seines ~~Sohnes (Mündels)~~

andererseits nachfolgender Lehr-Vertrag verabredet und vollzogen worden ist.

§ 1.

Herr *Karls Hegelmann* zu *Elmschenhagen*
~~gibt seinen Sohn (Mündel)~~ *tritt* am *1. Aug. 1898*
auf *3* nach einander folgende Jahre in die Lehre bei Howaldtswerke in Kiel und verpflichtet sich, ~~den~~ während dieser Lehrzeit mit allen zum Lebensunterhalt nothwendigen Bedürfnissen, als Wohnung, Kost, Kleidung, Wäsche *z.*, auf seine Kosten zu unterhalten ~~und ihn zum regelmäßigen Besuch der Gewerbeschule anzuhalten.~~

§ 2.

Der Herr *H. Hegelmann* verpflichtet sich, ~~den Lehrling~~
während der Lehrzeit ~~anzuhalten, daß derselbe~~
sich stets eines ordentlichen Betragens ^{*zu*} befleißigt, und sowohl den Anordnungen des Vorstandes selbst, wie auch denen der Vorgesetzten, welche Howaldtswerke mit ihrer Vertretung betraut haben, willig Folge ^{*zu*} leistet.

§ 3.

Howaldtswerke verpflichten sich, ~~den Sohn (Mündel)~~
~~des Herrn H. Hegelmann~~
zu *Elmschenhagen* auf *3* aufeinander folgende Jahre, vom *1. Aug. 1898* an,
als Tischbambenlehrling,
in die Lehre zu nehmen, denselben während der Dauer der Lehrzeit nach seinen Fähigkeiten, den obwaltenden Verhältnissen und dem Ermessen des Vorstandes entsprechend, unterweisen zu lassen.

§ 4.

Um den *H. Hegelmann* in seinem Streben zu ermuntern und ihn zu regem Fleiße anzu-spornen, soll derselbe einen nach seinen Leistungen, die durch die Vorgesetzten festgestellt werden, sich richtenden Lohn erhalten, welcher

~~im ersten Lehrjahre~~ die Stunde *16* Pfennig betragen soll.

Howaldtswerke sind jedoch berechtigt, diesen Lohn ohne Weiteres zu kürzen oder ganz einzustellen resp. das Lehrverhältniß sofort aufzuheben, wenn der Lehrling ungeachtet wiederholter Ermahnungen zur Unzufriedenheit Veranlassung giebt, ~~besonders auch wenn derselbe den Besuch der Gewerbeschule vernachlässigt.~~

§ 5.

~~Außer dem im § 4 besprochenen Lohn soll dem bei entsprechender Führung auch ein Geschenk gemacht werden, welches in der Regel in den drei ersten Lehrjahren 1 Pfennig pro Stunde betragen wird, in den späteren Lehrjahren auf 2 Pfennig pro Stunde erhöht wird. Dieses Geld bleibt jedoch vorläufig noch Eigenthum von **Howaldtswerke**, wird von denselben in Verwahrung genommen und monatlich bei der Kieler Spar- und Leihkasse zinstragend angelegt. Erst wenn der ~~die im § 1 vorgesehene Zeit bei **Howaldtswerke** gearbeitet haben wird, hat er Anspruch auf Empfangnahme des Geschenkes, welches jedoch nach Ermessen des Vorstandes dem oder dessen Eltern oder Vormund eingehändigt werden kann.~~~~

§ 7.

Sollte sich zeigen, daß *H. Hegelmann* in grober Weise gegen seine Obliegenheiten verstößt, so ist der Vorstand jederzeit berechtigt, von diesem Vertrage zurück zu treten. ~~Die angesammelten Geschenke sollen auch in solchem Falle zur Unterstützung Hilfsbedürftiger der Firma Verwendung finden.~~

§ 8.

Diesen Vertrag in allen seinen Punkten und Bedingungen getreulich zu halten, verpflichten sich beiderseits Vertragsschließende durch ihre eigenhändige Namensunterschrift, unter Verzicht auf alle Einreden und Ausflüchte, wie überhaupt, so auch insbesondere, unter Begebung auf den Gebrauch der Rechtsregel, daß ein allgemeiner Verzicht, ohne einen besonderen vorhergegangenen, nicht bindend sei.

Kiel, den 7. December 1898.

ggz. *Haus Hegelmann.*

HOWALDTSWERKE

ggz. pp. *Georg Howaldt, jr.* ggz. pp. *Dr. L. Schwardtflieger.*

