



AA: 797074
SECTION LEG 59 LOWER PART
31-00 TO EL-453-00
BY HDW HAMBURG
OFFSHORE DIVISION
WEIGHT-800 469 T
-882.545 SHK

1/76

NEP

HOWALDTSWERKE - DEUTSCHE WERFT

AKTIENGESELLSCHAFT HAMBURG UND KIEL



WERKZEITUNG 1 · 1976

AUS DEM INHALT

	Seite
Die große Flut	1— 5
„Transocean No. 4“	6—10
Montagebericht vom Gastankerbau	11—17
Geschäftsjahr 74/75 im Spiegel der Presse	18—20
Schiffe von früher	21—25
Das neue Großdock in Betrieb genommen	26—30
Seeleichter für NEPTUN und GRIEG BARGES	31
Von Pillau nach Shanghai	32—37
Gehör, Lärm und Berufskrankheit	38
Taufe „Schleswig-Holstein“	39
„Ali Achmed aus Berlin“	40—43
„HEBE 2“	44
Von 1976 an erste „Kontoauszüge“ der Rentenversicherung	45
Bücher in Luv und Lee	46—48
kleine chronik der weltenschiffahrt . . .	48

Titelbild:

Der Ende des vergangenen Jahres von der HDW fertiggestellte Superkran „HEBE 2“ und ein MAGNUS-Kran transportieren eine Last von 800 t.

Rückseite:

Bohrinsel „TRANSOCEAN No. 4“ in der Ausrüstung im Werk Ross Anfang März.

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: 27 500

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



DIE GROSSE FLUT

Die bekannteste historische Orkanflut in unserem Bereich war die sogenannte „Weihnachtsflut“ vom 25. Dezember 1717. Wegen ihrer Ausdehnung, ihrer hohen Wasserstände, der ungeheuren Verluste an Menschenleben und Sachwerten, gilt sie seither als die schwerste Naturkatastrophe, die bis heute die Länder der Nordseeküste betroffen hat. Mehr als 11 500 Menschen starben, etwa 100 000 Stück Vieh kamen um, fast 5000 Gebäude wurden zerstört und etwa 6000 Quadratkilometer Land überflutet. Wasserhöhe in Hamburg: 5,06 m über NN.

Die größte Sturmflutkatastrophe des 19. Jahrhunderts war jene vom 3./4. Februar 1825. Dank verbesserter Technik waren die Schäden nicht so gewaltig wie bei ähnlich hohen Fluten früherer Zeiten. Dennoch ertranken zwischen den Niederlanden und Jütland über 800 Menschen und mehr als 45 000 Stück Vieh. 2400 Gebäude wurden völlig zerstört, riesige Landflächen überschwemmt. Die Nordspitze Jütlands wurde in eine Insel verwandelt, weil der Limfjord sich mit der Nordsee verband. Wasserstand in Hamburg: 5,24 m über NN.

Die erste schwere Sturmflut in unserem Jahrhundert ereignete sich am 13. März 1906. Der Sturmflutscheitel lag an den meisten Orten nur knapp unter dem von 1825, an manchen sogar höher. Die Schäden erreichten allerdings dank verbesserter Deichbautechnik bei weitem nicht das Ausmaß früherer Sturmfluten. Am 1. Februar 1953 brach die große Katastrophe über die Niederlande herein. An 67 Stellen wurden die Deiche bis zum Grund weggerissen. 143 000 Hektar Land wurden überflutet. Über 2000 Menschen starben. 47 000 Stück Vieh kamen um. Schätzung des Gesamtschadens: 15 Milliarden Gulden.

Die vorletzte große Flutkatastrophe war dann die von 1962, als das Wasser in Hamburg die bis dahin einmalige Höhe von 5,70 Meter erreichte. Bei den Sturmfluten Anfang Dezember 1973 wurden Höhen bis 5,33 Meter gemessen. Die Flutscheitelhöhe vom 3. Januar endlich mit 6,45 Meter über NN ist absoluter Rekord. Bis jetzt.

„Das Jahr 1976 hat schlimm begonnen. Es hat uns mit zwei schweren Katastrophen viele Menschenleben und große materielle Verluste gekostet. In der

tiefen Trauer um die Toten und bei der Klage um den angerichteten Schaden sollten wir uns jedoch eines vor Augen halten: Hamburg hat in seiner mehr als tausendjährigen Geschichte viele Katastrophen und viele Unglücke erlebt. Es ist mehr als einmal durch Wasser und Feuer getroffen worden, und es ist erst 30 Jahre her, daß unsere Stadt eine einzige Trümmerwüste war; es ist erst 14 Jahre her, daß wir den Tod von über 300 Menschen durch die Flut zu beklagen hatten. Alle diese Unglücksfälle und Schicksalsschläge haben die Bürger dieser Stadt mit Zuversicht und Tatkraft überwunden; denn in dieser Stadt war und ist Solidarität weit mehr als ein bloßes Etikett, weil wir in Stunden der Not zusammenstehen und das, was uns getroffen hat, im Geiste einer engen Gemeinschaft, im Geiste guter Nachbarschaft bewältigen.“

So die Schlußworte von Hamburgs Erstem Bürgermeister Hans-Ulrich Klose in seinem Bericht vor der Hamburger Bürgerschaft über die beiden Katastrophen, die Hamburg zu Jahresbeginn getroffen haben: das schwere Unglück bei unserer Nachbarwerft Blohm + Voss,



das 27 Menschenleben forderte, und die Sturmflut vom 3. Januar – die höchste, die Hamburg jemals erreichte.

Am Pegel von St. Pauli übertraf diese Flut mit einer Höhe des Hochwasserscheitels von 6,45 Meter über NN die verheerende Sturmflut vom 17. Februar 1962 noch um dreiviertel Meter. Bürgermeister Klose in seinem Bericht wörtlich: „Der Verlauf dieser Sturmflut war sowohl in bezug auf die Höhe des auflaufenden Wassers wie auch in bezug auf die Steiggeschwindigkeit so ungewöhnlich, wie es bis dahin noch nie beobachtet worden war.“

Bereits nach Eingang der Sturmflutwarnung des Hydrographischen Instituts am Morgen des 3. Januar um 7.45 Uhr wurde in der Hansestadt der „Plan zur Verteidigung der Hochwasserschutzanlagen in Hamburg bei Sturmfluten“ in Kraft gesetzt. Mit anderen Worten: Es wurden neben der Berufsfeuerwehr und der Polizei etwa 3000 Helfer der Freiwilligen Feuerwehren und des Technischen Hilfswerks sowie vorsorglich Reserven der Bundeswehr mobilisiert. Sämtliche Sperrwerke und Sperrtore konnten rechtzeitig geschlossen werden. Das

Resumee des Bürgermeisters lautet für Hamburg knapp gefaßt:

1. Das Konzept der Hochwasserschutzanlagen hat sich auch unter den extremen Verhältnissen der Januar-Sturmflut für den Schutz des eingedeichten Gebiets als richtig erwiesen. Für die Bevölkerung hinter dem Deich hat in Hamburg (im Gegensatz zu den noch unzureichend geschützten schleswig-holsteinischen und niedersächsischen Unterelbe-Gebieten, etwa der Haseldorfer Marsch und des Kehdinger Landes bei Drochtersen), zu keinem Zeitpunkt ernsthafte Gefahr bestanden.
2. Der durch die Flut angerichtete Schaden konzentrierte sich in der Hansestadt auf die außendeichs gelegenen Bereiche.
3. Im Hafengebiet wurden die Straßen zum Teil bis zu zwei Meter hoch überflutet und durch Treibgut zeitweise blockiert. Der Betrieb der Hafenbahn kam durch den Ausfall von Weichen und Signalen zum Stillstand, konnte jedoch bereits nach einer Woche zu 60 Prozent und nach zwei Wochen fast vollständig wieder aufgenommen werden.
4. Schwer betroffen waren die Hafenschlag- und Lagereibetriebe, da alle Freilagerflächen und Kais überflutet wurden.

5. Erhebliche Schäden entstanden auch in den außendeichs gelegenen Produktionsanlagen. Der Senatsbericht sagt: Hier kam es zur Vernichtung und Beschädigung von Maschinenanlagen und Lagerbeständen. Arbeitsplätze sind in Gefahr geraten. Die – weil kein normaler Werktag – wenigen in den Betrieben befindlichen Berufstätigen waren mehr oder weniger ebenso gefährdet wie die zu diesem Zeitpunkt auf Hamburger Staatsgebiet rund 10 000 in Wohnungen außerhalb der Deichverteidigungslinie lebenden Menschen – nördlich der Elbe in Blankenese und Övelgönne, südlich der Elbe in der Dradenausiedlung, in Wilhelmsburg, Neuhof und im Lager Neßpriel auf Finkenwerder.

„Außendeichs gelegene Produktionsanlagen“ – dazu gehören auch die beiden HDW-Werke in Hamburg, Ross und Reiherstieg. Beide Werftplätze bekamen die Auswirkungen der Flut in vollem Ausmaß zu spüren. Ein geraffter chronologischer Ablauf des Geschehens am

Sonnabend, dem 3. Januar, geschildert vom Leiter des Betriebes Ross, Mads Jochumsen, als einem der Augenzeugen vor Ort, mag einen Eindruck von den Ereignissen jener Stunden vermitteln.

8.30 Uhr: Noch liegt keine offizielle Sturmflutwarnung vor. Aber Mads Jochumsen ruft an diesem Morgen, an dem der Sturm bereits Dächer abgedeckt und Bäume wie Streichhölzer geknickt hat, routinemäßig in Abständen über die Telefonnummer 11 64 die Wind- und Wetterlage ab. Die Auskünfte lassen ihn ahnen, daß Außergewöhnliches im Anzug ist. Er beschließt, auf die Werft zu fahren.

10.00 Uhr: Die Sturmnachrichten machen deutlich, daß Gefahr droht. Klaus Betcke, an diesem Tag im Werk Ross der Betriebsleiter vom Dienst, löst Flutalarm aus. Im trockenen Amtsdeutsch: die bei Großfeuer und Sturmflut geltenden Richtlinien für die Benachrichtigung von Werksangehörigen außerhalb der normalen Arbeitszeit tritt in Kraft. Im Klartext: Etwa zwei Dutzend Verantwortliche – Vorstandsmitglieder, Direktoren, Betriebsleiter, OBERINGENIEURE, Sicherheitsbeauftragte u. a. – werden alarmiert. Diese wiederum benachrichtigen weitere Mitarbeiter.

11.00 Uhr: Verantwortungsbewußte Meister unterbrechen ihr wohlverdientes Wochenende, picken erreichbare Mitarbeiter auf und eilen mit ihren Pkw's auf die Werft.



Dort beginnen sie unverzüglich mit erforderlichen vorbeugenden Maßnahmen zur Abwendung von Wasserschäden in ihren Bereichen:

Im Keller des Reparatur-Gebäudes werden wertvolle Materialien und Werkzeuge geborgen, Büro-Einrichtungen werden sichergestellt.

Im Keller der Tischlerei werden seltene Edelmholz-Furniere vor dem steigenden Wasser gerettet.

Jeder versucht, zu retten, was zu retten ist.

Im Gebäude der Betriebsleitung hat sich ein Krisenstab gebildet. Das Abendhochwasser um 18.17 Uhr wird um drei bis 3½ Meter höher als das mittlere Hochwasser erwartet. Während Mads Jochumsen – wie stets bei Sturmfluten – damit begonnen hat, seine Flutkurve zu zeichnen – eine sich aus Flutwarnungen, Pegelstandsangaben, den





Werten des letzten Hoch- und Niedrigwassers, Windstärke und Windrichtung und einem gehörigen Schuß Erfahrung ergebende, beharrlich nach oben führende Linie – währenddessen ist die Bergung gefährdeten Guts in Kellern und tiefergelegenen Räumen voll im Gange. Vieles wird in die Erdgeschosse geschafft – in der Annahme, daß es dort vor dem Wasser sicher sei. Schließlich hatte die „Jahrhundertflut“ von 1962 mit ihrem Hamburger Höchststand von 5,70 Meter über NN das Wertgelände bei einer Kai-Oberkantenhöhe von 5,66 Meter nur gerade „netzen“ können.

13.00 Uhr: Das Wasser ist bei Niedrigwasserstand nicht abgelaufen. Das läßt Schlimmes befürchten. Alle dienstfreien Leute der Werksfeuerwehr werden in die Werke beordert, alle Fahrzeuge und Pumpen sind einsatzbereit. – Die Sicherungsmaßnahmen in allen Betriebsbereichen laufen auf Hochtouren. Die Telefonzentrale wird so abgeschottet, daß sie selbst bei einem Wasserstand wie 1962 funktionsfähig bleibt. Ähnlich in der E- und Heizzentrale. Inzwischen sind ca. 150 Mitarbeiter im Einsatz.

14.30 Uhr: Die Sturmflutwarner sagen eine Fluthöhe von vier bis viereinhalb Meter über mittlerem Hochwasser voraus. Das bedeutet: Wasserstand wie 1962! Oder noch höher? Jochumsen: „Zu diesem Zeitpunkt verdichtete sich unsere Befürchtung, daß die Flut höher als damals steigen könnte.“ Soweit möglich, werden weitere Vorsichtsmaßnahmen getroffen. Docks werden um

einige Meter abgesenkt, um zu verhindern, daß die Befestigungsschlösser aus den Dockpfählen freischwimmen. Auf Helgen 3 werden Schweißmaschinen in Sicherheit gebracht. Die „Verholgang“ wird alarmiert, Eignern von Reparaturschiffen Hilfe angeboten (zusätzliche Leinen). Am Imperator Kai wird die in der Ausrüstung befindliche Bohrinselform „Transocean 4“ zusätzlich gesichert: durch mehr Leinen und schließlich sogar durch zwei Schlepper, die die stählerne Plattform davor bewahren sollten, durch die Flutwelle und orkanartige Böen auf den Kai geschoben zu werden und damit das gleiche Schicksal zu erleiden wie die beiden großen schwimmenden Rollfender, welche die „TO 4“ bis dahin gegen die Mauer geschützt hatten.

15.30 Uhr: Das steigende Wasser beginnt, durch Siele und Kanäle die Straßen zu überspülen. Letzter Versuch der Pkw-Besitzer, ihre Fahrzeuge zu retten. Aber längst nicht alle finden „höher gelegene“ Plätze.

16.00 Uhr: Es ist nichts mehr zu machen. Wer jetzt noch von draußen die Werft erreichen will, muß kapitulieren und umkehren. Wenig später muß der Strom aus Sicherheitsgründen abgeschaltet werden.

17.00 Uhr: Keine Telefonverbindung mehr. Die Heizung ist kalt. Notbeleuchtung und von Weihnachten übriggebliebene Kerzen erhellen spärlich die Räume. Kein heißer Kaffee möglich ohne Strom. Jetzt einen kurzen Klaren, der

durchwärmt! Ist nicht. Seit vorgestern strikt untersagt. Warten. Der Krisenstab in Anwesenheit von Vorstandsmitglied Scholz ist zur Tatenlosigkeit verurteilt.

17.45 Uhr: Das Wasser hat das gesamte Gelände bis zu ca. 80 Zentimeter überflutet, im tiefer gelegenen Bereich der Feuerwehr sogar bis 1,35 Meter. An Einsatz nicht zu denken. Die Elbe gurgelt durch Keller und Schächte. In den Erdgeschoßräumen schwimmen die Schränke auf. Dort in Sicherheit gewählte Geräte und Materialien werden in den Strudel der Flut gerissen. In der Telefonzentrale steigt das Wasser nur 30 Zentimeter hoch. Dank der Abschottung. Daß die Telefonverbindungen später dennoch für längere Zeit ausfielen, lag wesentlich an Schäden außerhalb des Betriebes.

19.30 Uhr: Seitdem das Wasser nach 18 Uhr langsam wieder gefallen ist, wagen sich Krisenstab und Mitarbeiter in Gummistiefeln aufs Gelände, um – soweit die Dunkelheit es zuläßt – die Schäden auszumachen.

21.00 Uhr: Die ersten können, sofern ihre Fahrzeuge nicht „abgesoffen“ sind, das Werk verlassen. Die Feuerwehr beginnt bei immer noch 30 Zentimeter hohem Wasserstand schwerpunktmäßig ihren Einsatz. Zunächst werden die E-Schächte und Heizungsanlagen sowie andere wichtige Versorgungseinrichtungen leerpumpt.

Die Feuerwehr arbeitet die ganze Nacht. Am nächsten morgen, Sonntag, trifft das erste HDW-Fahrzeug aus Kiel ein.

Wenig später kommen zwei weitere. Und drei zusätzliche Pumpen. Die Kieler Kollegen arbeiten mit den Hamburgern bis Montag, 20 Uhr, durch. Erst dann rücken sie ab. Drei Pumpen lenzen noch einige Tage nach. Am Mittwoch, dem 7. Januar, sind die Aufräumungsarbeiten, die sich unter der Leitung von Betriebsingenieur Pütz insbesondere auf die Instandsetzung der elektrischen Versorgungsanlagen konzentrieren, überwiegend abgeschlossen. Einzelne Einrichtungen fallen allerdings für Wochen aus.

Am 5. Februar, mehr als einen Monat danach, setzt sich im Verwaltungsgebäude im Werk Ross der Paternoster wieder in Bewegung.

Es mag noch erwähnt werden, daß die Sturmfluten am 20. und 21. Januar, abgesehen davon, daß sie die zunächst befürchteten Stärken dann nicht erreichten, die Männer der HDW noch besser gerüstet als zuvor antrafen. Durch den vorsorglichen Abbau von Maschinen und die Sicherstellung von Material blieben die Auswirkungen trotz partieller Überschwemmungen gering.

Abschließend noch einmal Bürgermeister Klose zu den Konsequenzen, die aus den Erfahrungen gezogen werden sollten. In seinem Bericht vor der Bürgerschaft empfahl er – abgesehen von finanziellen Hilfen – unter anderem folgendes:

Wohnungen außerhalb der Deichlinie sollen aufgegeben, das Lager Neßpriel soll geschlossen werden.

Außendeichs gelegene Hafenbetriebe sollten sturmflutsichere Installationen aller elektrischen Anlagen haben, leicht verderbliche Güter in höheren Etagen lagern, in ihren Zentralen dann Funktelefone einrichten, wenn durch den Umgang mit brennbaren und explosiven Stoffen die Gefährdung von Menschenleben besonders schwer ist.

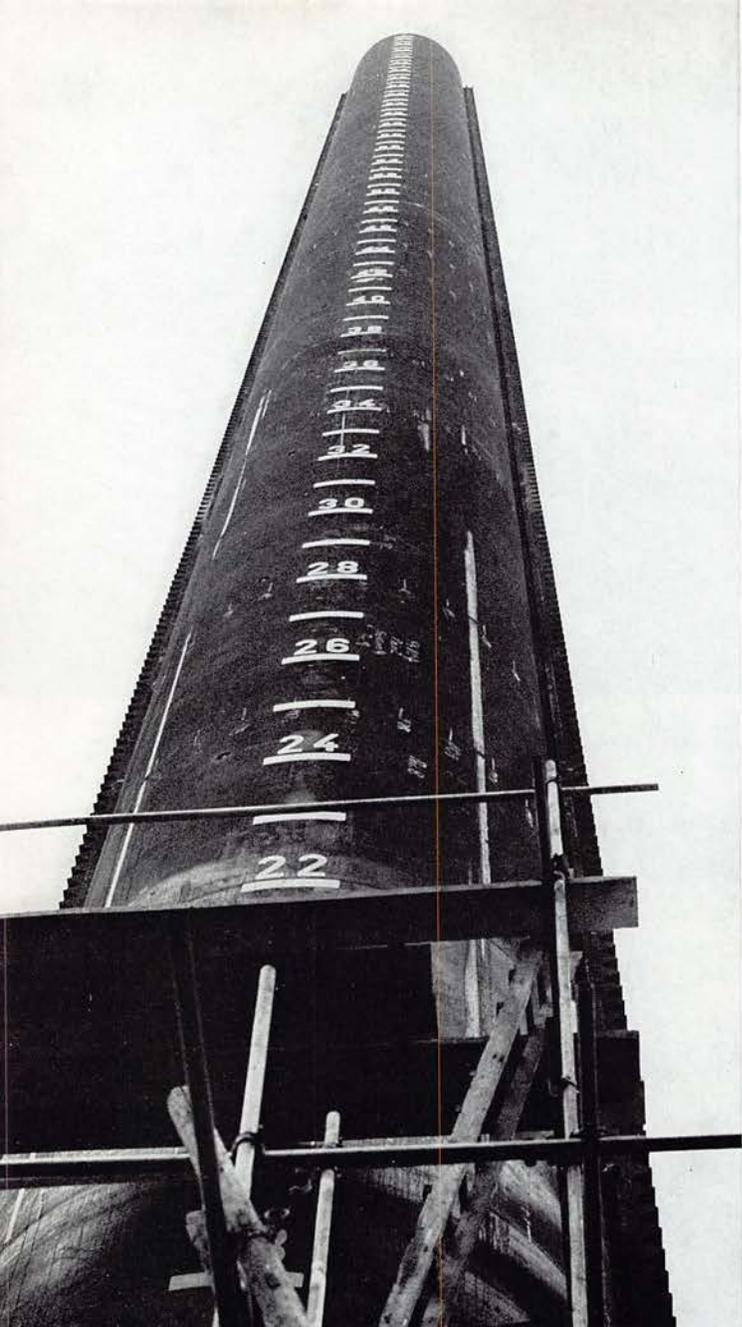
Und, so der Bürgermeister wörtlich: „Wir werden schließlich auch über die Verlagerung von solchen Betrieben hinter die Deichlinien nachdenken müssen, die nicht darauf angewiesen sind, in der Nähe schiffbaren Wassers zu liegen.“

Dieses trifft für die HDW-Betriebe ganz sicher nicht zu. W. Irle

Flutschäden auch auf der HDW. Zahlreiche Konstruktionszeichnungen mußten zum Trocknen aufgehängt werden. In den Erdgeschossen und Kellern sah es schlimm aus. Die Schäden in den Werken Ross und Reiherstieg belaufen sich nach bisherigen Schätzungen auf etwa 8,5 Mill. DM.

Seite 1 bis 3: Während des Hochwassers und danach (Seite 4) im Hamburger Hafen. Fotos Conti Press.





„TRANSOCEAN No. 4“

(Fortsetzung)

Ausrüstung

In der vorhergegangenen Ausgabe unserer Werkzeugzeitung wurden die Probleme der Stahlkonstruktion und des Maschinenbaues dargelegt. Hier sollen die speziellen Bereiche der Ausrüstung angesprochen werden.

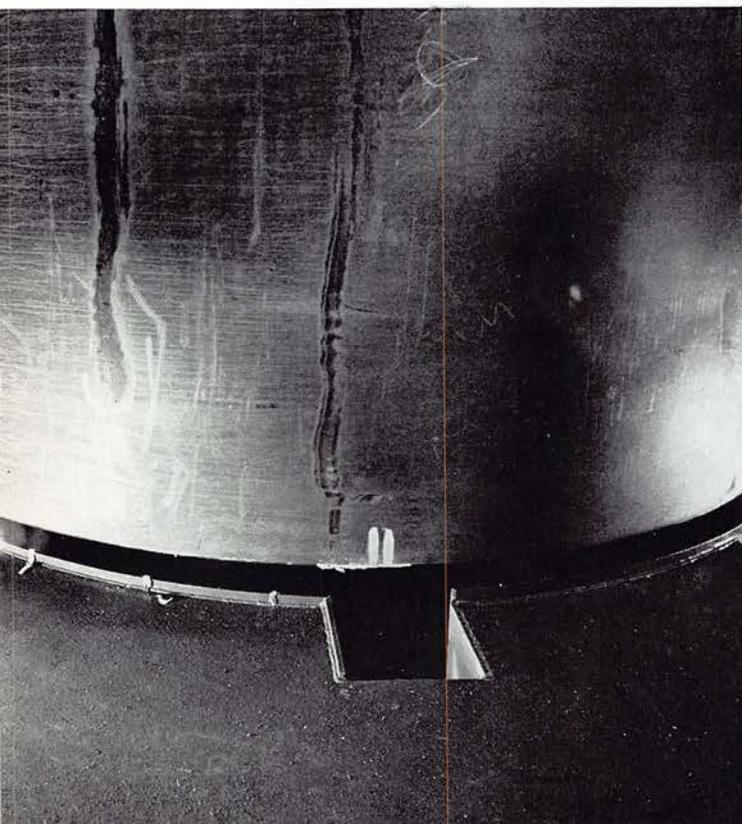
Es sind im einzelnen die Bereiche:

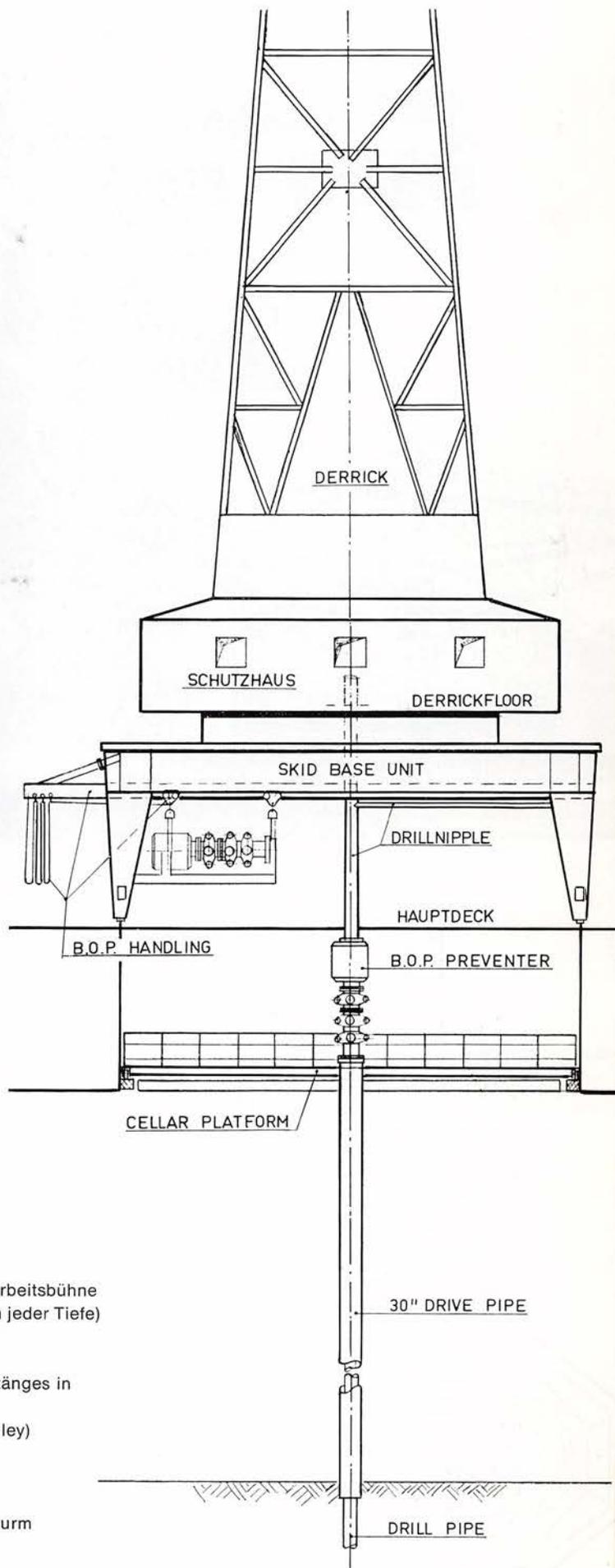
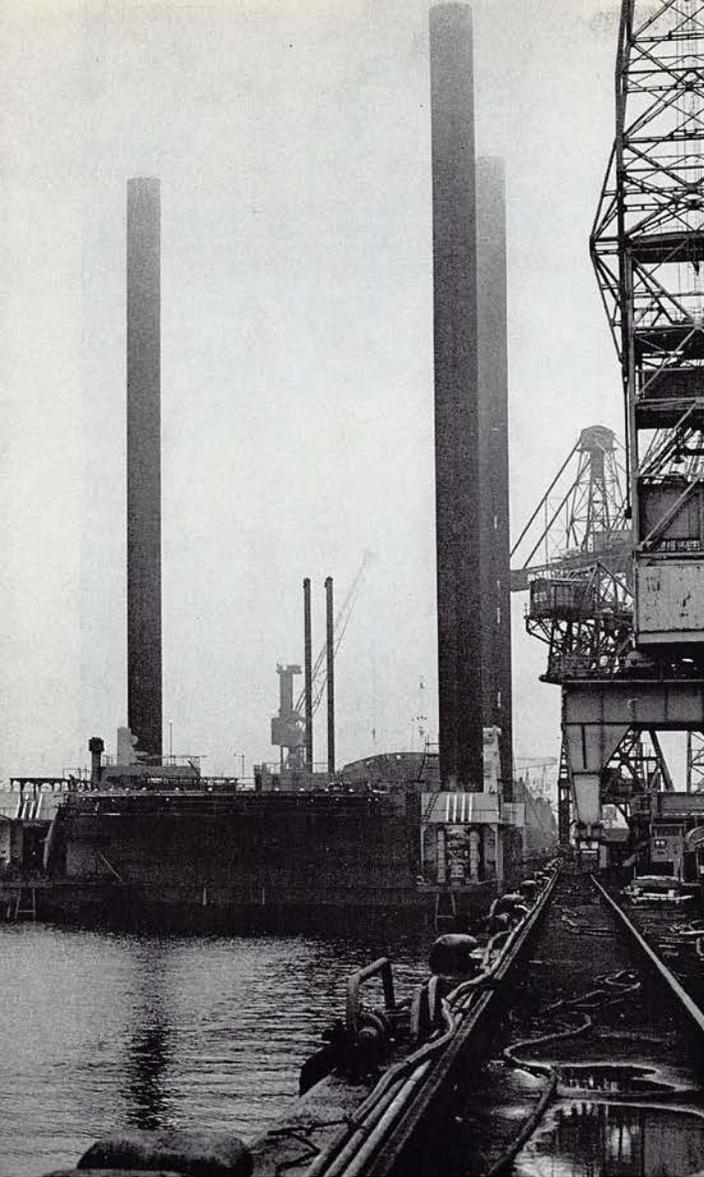
Bohrturm (Derrick), Skid Base Unit (Bohrturmunterbau), B.O.P.-Einrichtung, Handling und Lagerung der Bohrröhre, Helicopterdeck-Ausrüstung, Rettungskapseln, Ankereinrichtung.

Liest man Berichte über Bohrgeräte, so fallen einem die vielen englischen, kaum übersetzten Fachbegriffe auf. In der Tat, es ist oft schwierig, für diese in langen Jahren der amerikanischen Bohrpraxis gewachsenen Fachbegriffe treffende deutsche Begriffe zu finden. Wir wollen uns bemühen, sie so gut zu umschreiben, wie es geht.

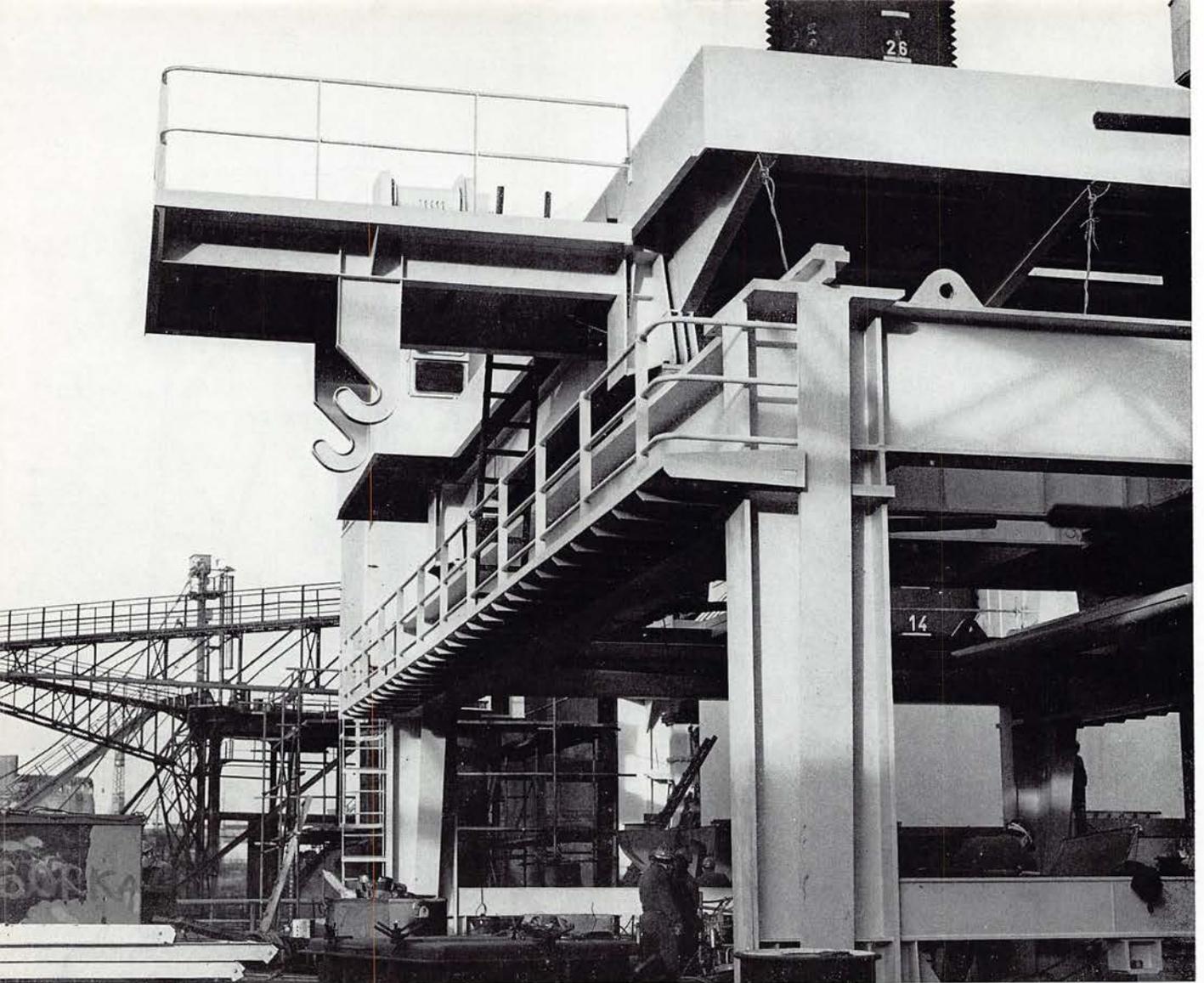
Bohrturm

Das Wahrzeichen jeder Bohrinself ist der Bohrturm (Derrick). Auf der T.O. 4 erreicht er die stattliche Höhe von rund 52 m. Diese Höhe ist erforderlich, um 27 m (= ein Triple) Bohrstänge zu ziehen, die Länge der Kelley (Mitnehmerstange) und der Haupttalje, bestehend aus Travelling- und Crownblock, unterzubringen und eine ausreichende Ein- bzw. Ausbauplattform zu haben.



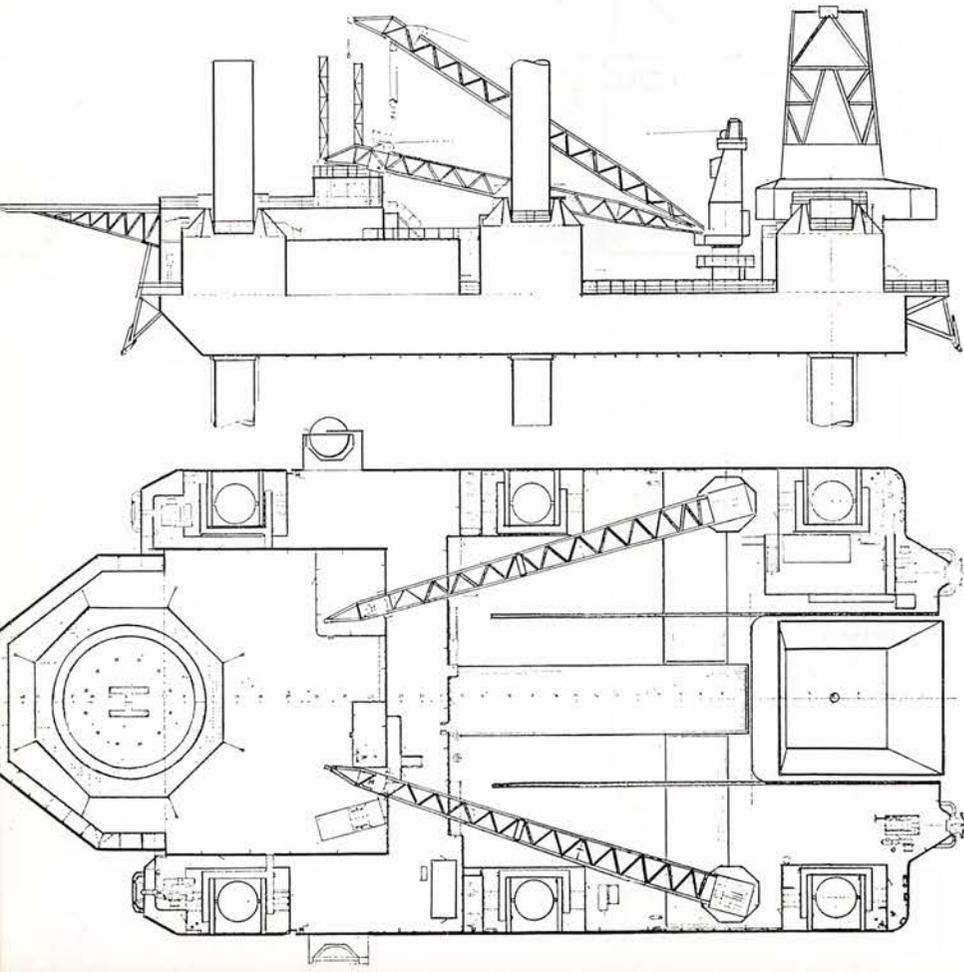


- Blow out Preventer (B.O.P.) = Bohrlochsicherheits-Schließanlage, Sicherheitschiebereinheit
- Cellar Plattform = Arbeitsplattform im Slot
- Crown Block = Oberes Rollenlager der Haupttalje (10fach geschoren)
- Casings = Futterrohre
- Drive Pipes = Standrohre
- Drill Pipes = Bohrgestänge
- Drill Nipples = Rücklaufrohr für Spülmittel
- Drill Collars = Schwerstangen
- Deadline Anchor = Befestigung des Fahrseils
- Derrick = Bohrturm
- Derrick Floor = Arbeitsbühne
- Drawwork = Hebewerk (Hauptwinde)
- Desander = Entsander
- Desilter = Feinentsander (Entschlammer)
- Dog House = Aufenthaltsraum u. Werkstatt auf der Arbeitsbühne
- "Go Devil" = Neigungsmegert für die Bohrung (in jeder Tiefe)
- Handling = Handhabung, Transport
- Kelley = Mitnehmerstange
- Mouse Hole = Senkrechter Abstellplatz des Bohrgestänges in der Arbeitsbühne (Derrickfloor)
- Rat Hole = Abstellplatz der Mitnehmerstange (Kelley)
- Rotary Table = Drehtisch für Bohrgestänge
- Skid Base Unit = Bohrturmunterbau
- Shale Shaker = Schüttelsieb
- Slot = Öffnung in der Barge unter dem Bohrturm (Bohrbereich)
- Spild Well = Lager und Führung für die Beine



Montage der Skid Base Unit, bestehend aus Derrick Floor und Lower Carriage.

Decksaustrüstungsplan



Die Stahlgitterwerkkonstruktion des Bohrturmes ist so dimensioniert, daß die Hubkapazität der Haupttalje von 1 Million lbs \approx 454 t aufgenommen wird. Erstaunlich niedrig ist das Eigengewicht des Bohrturmes von ca. 60 t. Der Bohrturm ist eine Lieferung der amerikanischen Fa. LEE C. MOORE, die sich auf diesem Gebiet spezialisiert hat.

Skid Base Unit

Fundamentiert wird der Bohrturm auf dem Derrick Floor der Skid Base Unit. Diese Skid Base Unit (Bohrturmunterbau) ist ein zentraler, bohrtechnisch wichtiger Punkt auf der Barge. Er besteht aus dem hydraulisch nach BB und StB verfahrbaren Oberteil (Derrick Floor) und dem in Barge längsrichtung hydraulisch verfahrbaren Unterteil (Lower Carriage). Durch die Möglichkeit des Verfahrens ist man in der Lage, neun verschiedene Bohrungen zu fahren, ohne die Barge in ihrer Position zu verändern. Auf dem Derrick Floor sind

u. a. bohrtechnisch so wesentliche Teile wie Drehtisch (Rotary Table), der den Bohrstrang antreibt, Drawwork (Haupt-hubwinde), Rate- und Mousehol (Staukocher für Bohrröhre, Schwerstangen), Deadline Anchor (Befestigung der abgehenden Part der Haupttalje), Kontroll- und Steueraggregate für das Bohrpersonal angeordnet.

Die Lower Carriage überträgt das Gesamtgewicht aus Bohrturm, Schutzhaus, Derrick Floor mit bohrtechnischer Ausrüstung und Hublast von ca. 1100 t auf das Hauptdeck der Barge.

Zwischen den Hauptträgern der Lower Carriage ist eine Laufkatzenkrananlage (bestehend aus 4 Druckluftzügen von je 15 t Hebefähigkeit) angeordnet, die den Transport von Spezialteilen wie z. B. B.O.P.-Stacks aus dem Slot auf das Hauptdeck ermöglicht. Unter Slot versteht man die Öffnung des Bargekörpers im Bohrbereich, d. h. direkt unter dem Bohrturm.

B.O.P.-Einrichtung

Die Blow-out Preventer (B.O.P.) sind Sicherheitsschiebereinheiten, die unkontrollierte Gas-, Wasser- und Ölausbrüche stoppen und somit die Gefahr für Bohrinself und Besatzung sowie die Gefahr der Umweltverschmutzung nach Möglichkeit ausschalten.

Die T.O. 4 verfügt über zwei verschiedene B.O.P.-Stacks (Schiebereinheiten), 13⁵/₈" (680 atü) und 20" (136 atü). Das Gewicht beträgt etwa je 22 t. Die Anordnung der B.O.P.-Einrichtungen ist nicht, wie bei schwimmenden Bohrinselfn, auf dem Bohrlochkopf am Meeresgrund, sondern im Slot-Bereich der Barge über der Cellar-Plattform (s. Prinzipskizze) angeordnet. Die Sicherheitseinheit (B.O.P.) wird vom Derrick Floor ferngesteuert.

Handling und Lagerung der Bohrröhre

Das Einsatzgebiet der T.O. 4 in der Nordsee liegt bei Wassertiefen bis zu 60 m, wobei die Bohrung bis zu 4000 m ins Erdreich gebracht wird. In diesen Bereichen wird vornehmlich nach Gas (Kohlenwasserstoffe) gebohrt werden. Nach dieser Teufe richtet sich die Länge des Bohrgestänges wie Drive Pipes, Casings, Drill Nipples, Drill Pipes. Diese Bohrgestänge werden auf dem Hauptdeck in Pipe Nocks gelagert. Die Übernahme auf See von Zubringerschiffen erfolgt mit den beiden 50-t-Deckskranen. Der Transport der Bohrröhre vom Hauptdeck in den Bohrturm wird mit zwei luftgetriebenen Winden getätigt.

Whittaker-Rettungskapsel (Beschreibung siehe nächste Seite.)

Ausrüstung des Hubschrauberlandedecks

Die Hubschrauberlandeplattform ist in der Größe bestimmt durch die Wahl des Hubschrauber-Typs SIKORSKY S-61 N, d. h. der Landesektor beträgt $D = 22,2$ m. Das DEPARTMENT OF ENERGY (DOE) reglementiert die Bedingungen zur Ausrüstung des Landedecks. Die Peripherie der Landefläche muß durch abwechselnd gelbe und blaue, im Abstand von 3 Meter ange-

ordnete und gantztägig sichtbare Lichter gekennzeichnet sein. Innerhalb und bis zu $1/3 D$ außerhalb des Landesektors (210°) dürfen sich keine Behinderungen durch Bauteile von mehr als $1/20 D$ über dem Deck befinden.

Ein Manila-Sicherheitsnetz (8-Eck, $s = 18$ m) ist im Bereich des Landesektors aufgespannt, um ein Rutschen des Hubschraubers bei Vereisung zu vermeiden. Der überhängende Teil der Hubschrauberlandeplattform wird mit einem 1,5 m



breiten Stahlsicherheitsnetz so abgesichert, daß Personen bei Sturm nicht über Bord geweht werden können.

Rettungskapseln

63 Personen befinden sich Tag und Nacht auf der Bohrinsel. Im Ernstfall muß für ein schnelles Verlassen der Bohrinsel gesorgt werden. Wenn nicht

gerade ein Hubschrauber an Bord ist, geschieht das über die eigens für den Offshore-Bereich entwickelten Rettungskapseln bzw. die an Deck verteilten aufblasbaren Rettungsinseln. Die Rettungskapseln sind aus glasfaserverstärktem Kunststoff, in geschlossener Ausführung, und haben ein Fassungsvermögen für 28 Personen. In der Form ähneln

sie sehr stark den uns von der Raumfahrt bekannten Landekapseln. Der Einstieg erfolgt über zwei Luken. Das Abfieren wird vom Inneren der Kapsel mit Hilfe der Schwerkraft-E-Winde gesteuert. Die Kapsel ist nur an einem Stahldrahtläufer befestigt, so daß ein Umkippen bei der Landung im Wasser vermieden wird. Die Ausrüstung der Kapsel entspricht den internationalen Vorschriften mit zusätzlichem Einbau eines Sprinkler-Systems und eines Lüftungssystems. Die Vorausgeschwindigkeit von 6 Knoten wird durch einen luftgekühlten Dieselmotor erzeugt. Anordnung und Aufhängung siehe Fotos S. 9. Die Kapseln, Winden und Landeplattform sind eine Lieferung der Firma WHITTAKER/CALIFORNIEN.

Die Ankereinrichtung

Die Kriterien für die Festlegung der Ankereinrichtung sind Einsatzgebiet, Wassertiefe, Genauigkeit der Bargepositionierung. Daher ist ein 4-Punkt-Ankersystem gewählt worden, d. h. an den vier äußersten Punkten der Barge ist je eine andere Ankerwindeneinheit vorgesehen, um eine optimale Positionierung zu gewährleisten. Zwei elektrisch angetriebene Ankerkettenwinden mit automatischer Spuleneinrichtung sind auf dem Hauptdeck vorne und zwei elektrisch angetriebene Ankerkettenwinden auf dem als Podest erweiterten Jackhouse hinten angeordnet worden. Jede dieser Winden ist für eine statische Last von 172 t und einen maximalen Seil- bzw. Kettenzug von 60 t ausgelegt.

Die zwei Ankerstegketten $1\frac{3}{4}'' \varnothing$ sind aus höherfestem Stahl U3 und haben je eine Länge von 335 m.

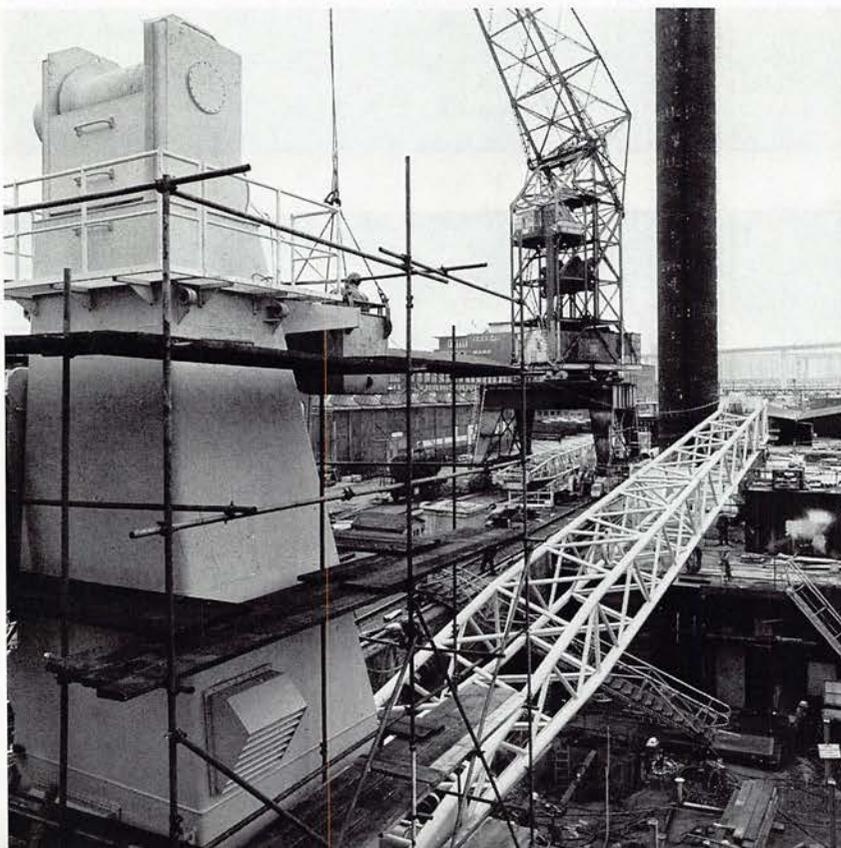
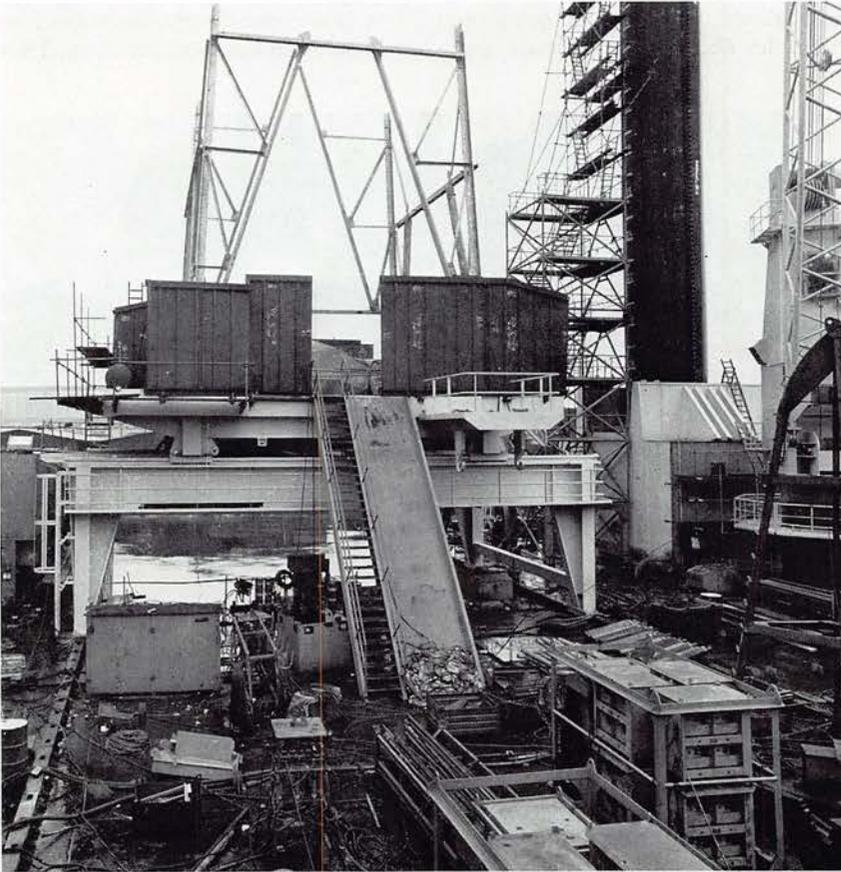
Die Stahlankerketten für die beiden vorderen Winden haben einen Durchmesser von 52 mm und sind wegen der erforderlichen hohen Lehnigkeit in der Machart 6 x 55 mit Stahlseele gewählt worden. Die vier dazugehörigen Anker der Type LWT von je 8000 lbs sind speziell für den Offshorebereich von HOESCH entwickelt worden. Dieser Anker hat eine hohe Haltekraft und setzt sich schnell im Meeresgrund fest.

Liegt die Bohrinsel in gewünschter Bohrposition, so werden die Anker mit Hilfe eines Supply-Schiffes an den genau vorher bestimmten Punkt, der jeweils bis zu 100 m von der Barge entfernt sein kann, gebracht und abgesenkt. Der Ankerplatz ist durch eine Boje, die mit einem Blinksignal ausgestattet ist, weithin kenntlich gemacht.

KHA Naber

Blick auf das Deck der Barge Mitte Februar. Montagebeginn des Bohrturms (Derrick).

unten: Montage eines 50-t-Deckkranes.



Montagebericht vom Gastankerbau

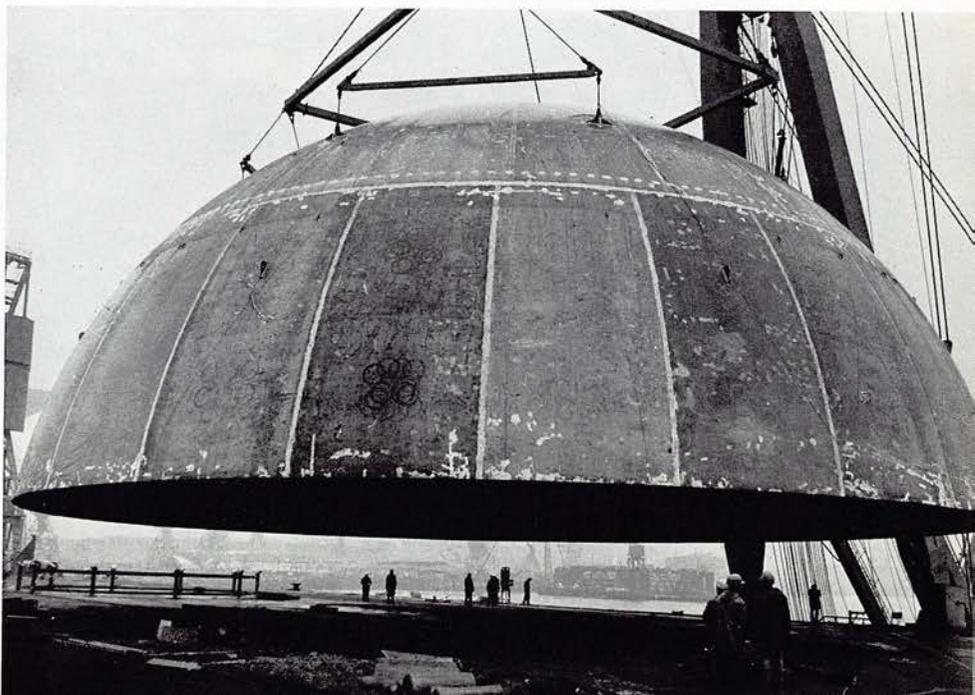
Die Kiellegung des ersten für die Golar Gas Operations Inc., Monrovia/Liberia bestimmten Gastankers (Bau-Nr. 83) erfolgte am 18. Dezember 1975. Da die stahlschiffbaulichen Arbeiten in der Untergruppenfertigung und in der Vormontage aufgrund eines ausreichenden Vorlaufes in der Einzelfertigung einen fortlaufenden Einbau fertiggestellter Sektionen ermöglichten, waren die Montagearbeiten im Dock 7 Anfang Februar so weit fortgeschritten, daß am 11. Februar mit der Montage des ersten Kugeltanks begonnen werden konnte. Unsere Bilderfolge zeigt die Bereitstellung vormontierter Kugeltanksektionen zum Einbau und das Fortschreiten der stahlschiffbaulichen Arbeiten im Dock 7 bis zum Beginn der Montage der Kugeltanks. Der Montagebericht wird in der nächsten Werkzeitung fortgesetzt.



24. 11. 1975: Während auf den Bauplätzen V und VII / Werk Süd die Kugeltanksektionen B 5 und B 4 – zum Schutz der Schweißarbeiten vor Witterungseinflüssen sorgfältig abgedeckt – vormontiert werden . . .

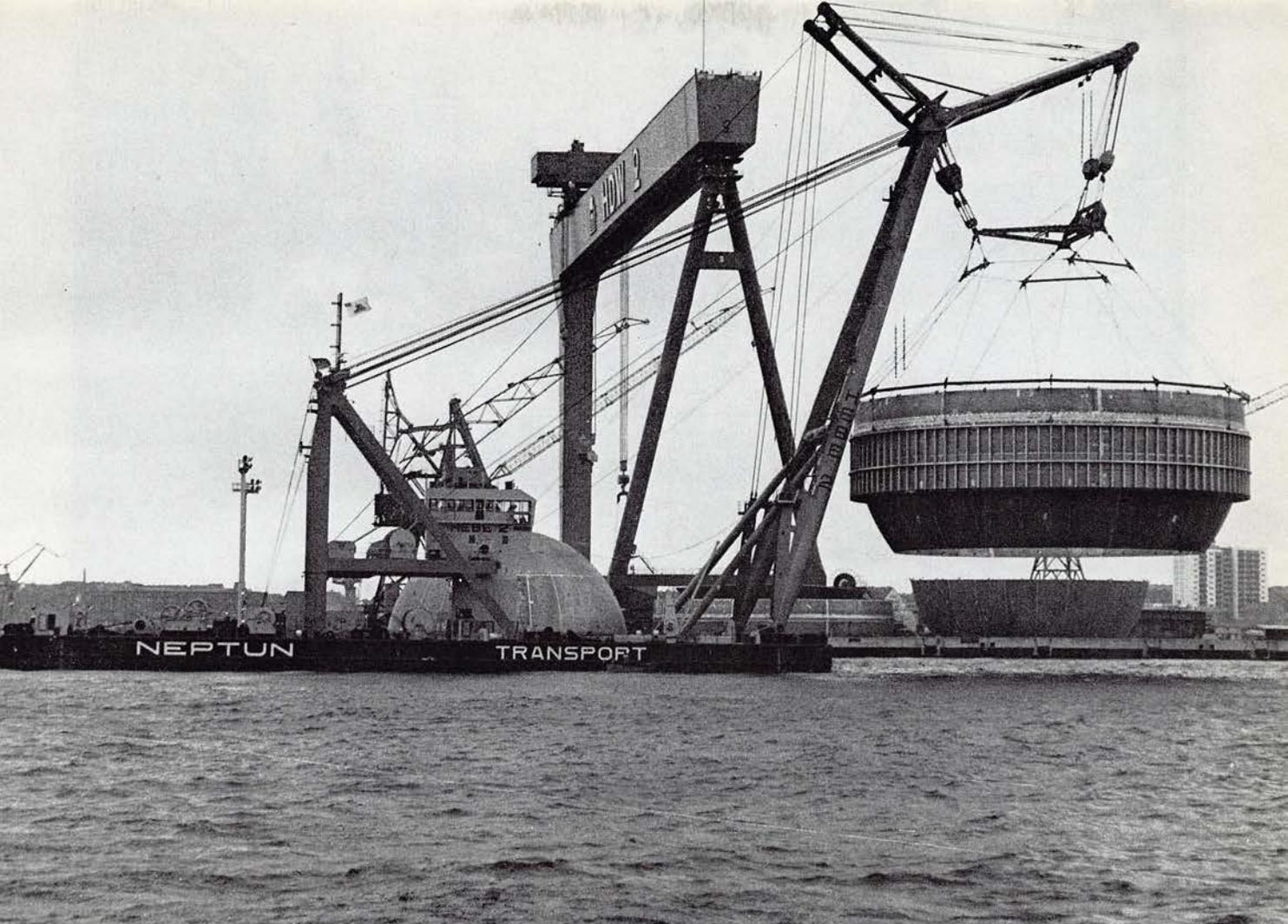
. . . stehen auf der Helling I / Werk Gaarden bereits die ersten Kugeltanksektionen A 5 (vorn) und C 5 (hinten) transportbereit, gehen die witterungsgeschützten Schweißarbeiten an den Kugeltanksektionen A 4 und C 4 (Mitte der Helling I) zügig voran.

26. 11. 1975: Die von „HEBE 1“ mit Hilfe einer Spezialtraverse zur Zwischenlagerung zum Trennbauwerk Süd des neuen Docks transportierte Kugeltanksektion C 5 wird auf der Spitze des Trennbauwerkes abgesetzt.





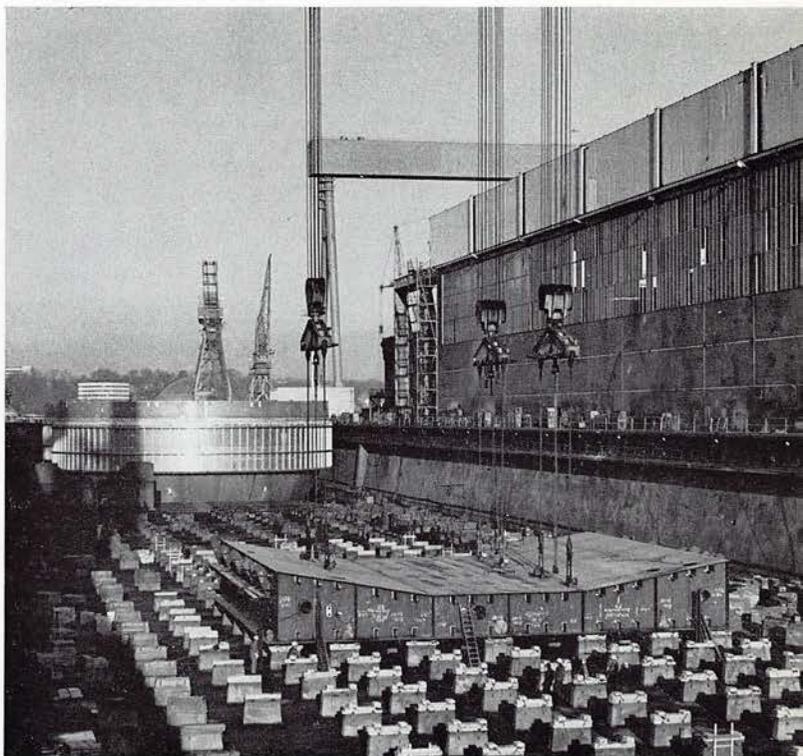
13. 12. 1975: „HEBE 2“ setzt als erste der beiden inzwischen im Werk Süd fertig montierten Kugeltank-B-Sektionen die Sektion B 5 nach viertelstündigem Transport im Dock 7 ab.



Auch die zweite im Werk Süd fertig montierte Kugeltanksektion, die Sektion B 4, wird von „HEBE 2“ mit Hilfe des in der letzten Ausgabe beschriebenen Zwölfleckdruckringgeschirrs vom Bauplatz zur Zwischenlagerung zum Dock 7 transportiert . . .

. . . und hinter der Sektion B 5 zum späteren Einbau abgesetzt.

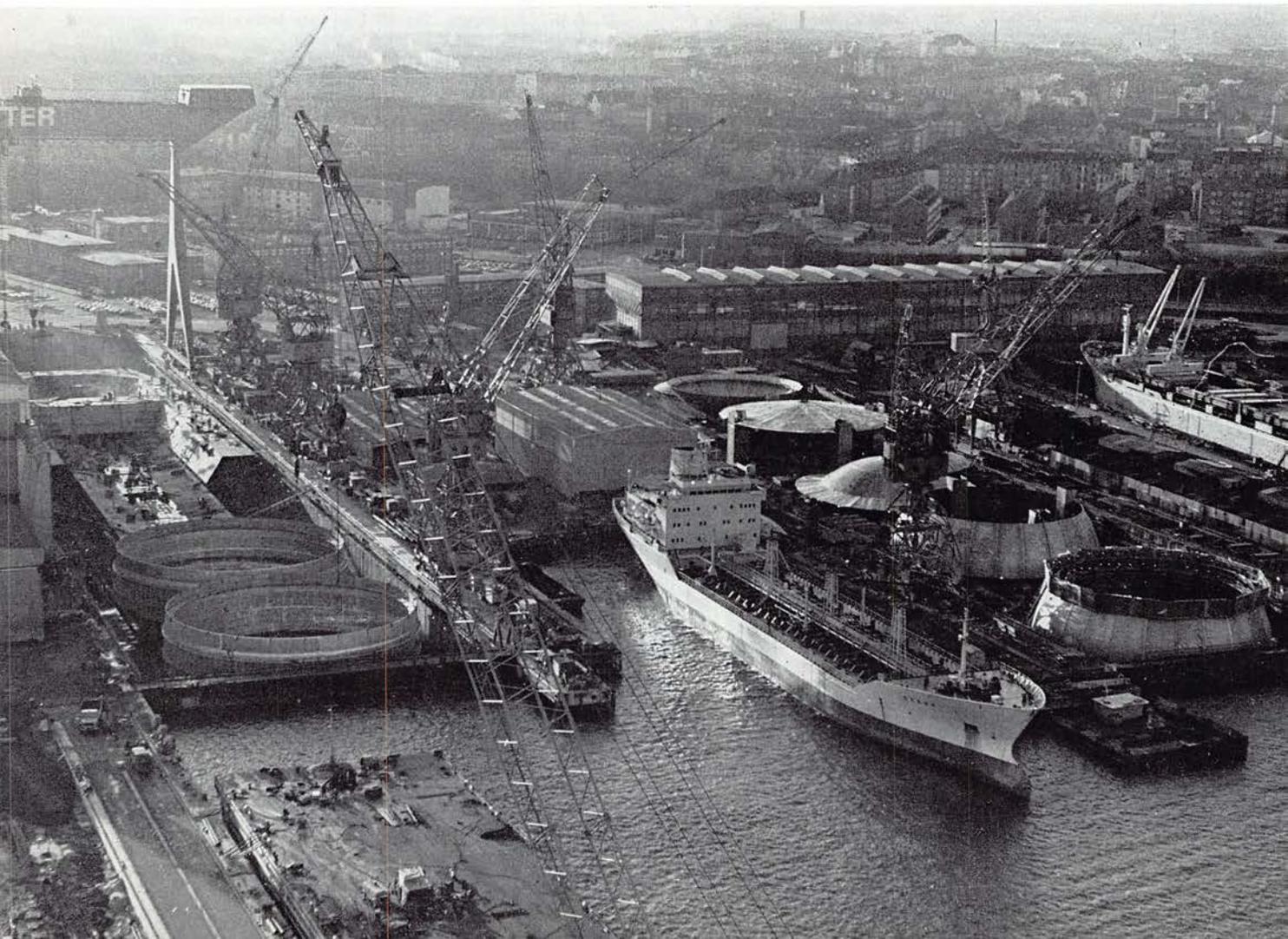
18. 12. 1975: Kiellegung. Die 329 t schwere hintere Doppelbodensektion des Ladetankbereichs Nr. 4 wird im Dock 7 abgesetzt. Im Förde-seitigen Bereich des Docks liegen die Kugeltanksektionen B 4 und B 5 zum Einbau bereit. Zwei weitere der insgesamt fünf vorgefertigten Doppelbodensektionen werden noch am selben Tage im Dock 7 abgelegt. 25 An-schluß-Sektionen befinden sich in der Vormontage.





10. 1. 1976: 2568 t Schiffbaustahl sind verarbeitet. Außer den fünf Doppelbodensektionen sind je zwei Bodenseitentanksektionen des Ladetankbereiches Nr. 4 im Dock 7 abgelegt.

21. 1. 1976: Hinter den Kugeltanksektionen B 5 und B 4 (links) erkennt man im Dock 7 das inzwischen im Bodenbereich beträchtlich erweiterte Hinterschiff. Auf der Helling I (rechts) schreitet der Bau weiterer A- und C-Sektionen planmäßig fort.



30. 1. 1976: Das Hinterschiff, das schon am 16. 2. die Hauptmaschine aufnehmen soll, wächst zusehends. Das die im Vordergrund erkennbare Bodensektion des Maschinenraumes nach vorne abgrenzende Querschott setzt sich im mittleren Bereich nach oben bis zum zweiten Deck als Kofferdammschott fort. Die Bunkerquerschotte an den Seiten reichen bis zum ersten Deck.

9. 2. 1976: Auf den Schottbänken und den Bodenseitentanks sind die auf dem nördlichen Trennbauwerk des neuen Docks vormontierten Stahlschürzen für die Kugeltanks Nr. 4 und Nr. 5 aufgestellt. An den Seiten der Stahlschürze Nr. 5 sind bereits Teile der oberen Wasserballast-Seitentanks montiert.

Konstruktion und Montage der Abdeckhauben

(siehe hierzu die Skizzen auf der nächsten Seite)

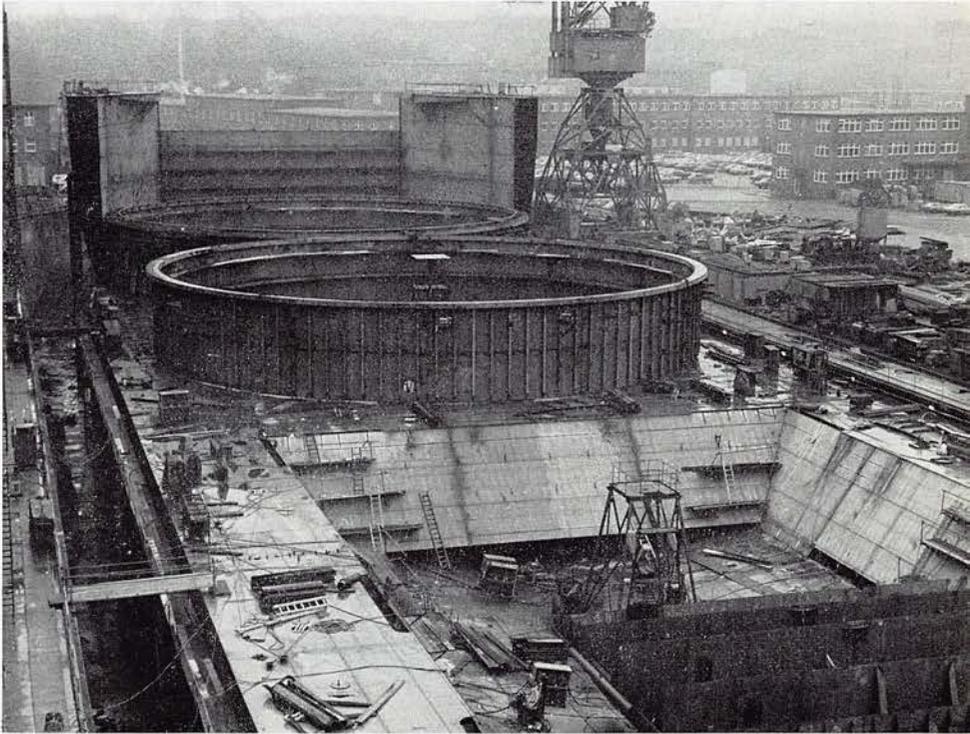
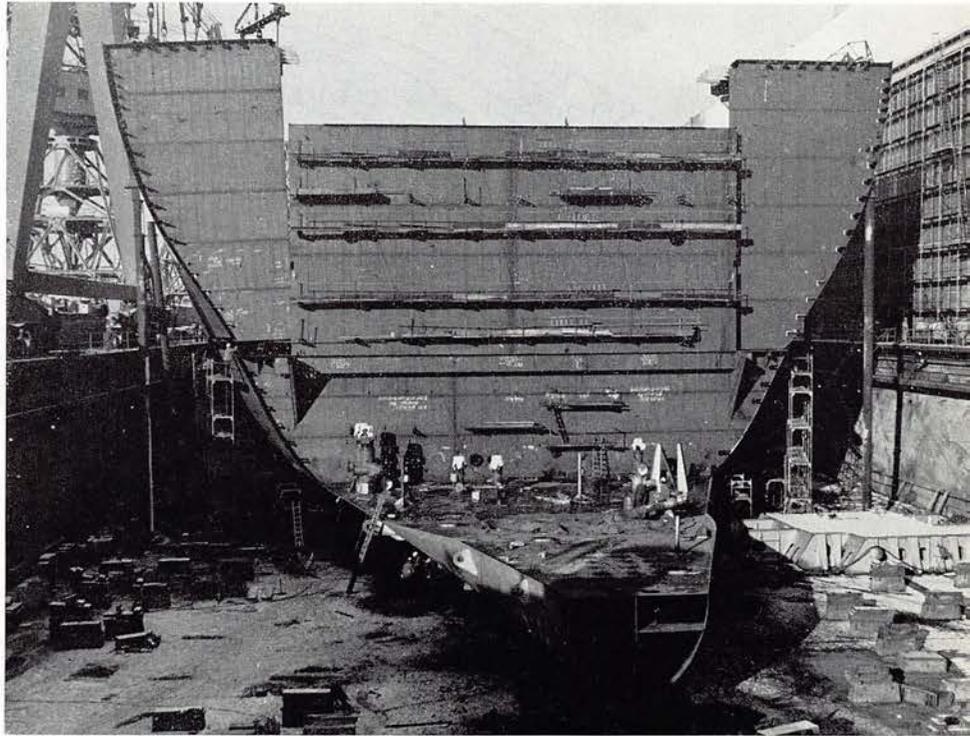
Die in den vorangegangenen Artikeln über den Bau des Gastankers wiederholt genannten Abdeckhauben begrenzen die neben den Kugeltanks vom Doppelboden bis zum 1. Deck angeordneten Leerräume (void spaces) – siehe auch Skizze in Nr. 4/75 Seite 10 – und schützen sie vor atmosphärischem Einfluß. Die aus Gründen der Festigkeit und Gewichtseinsparung gewählte sphärische Form der Abdeckhauben wurde der Form des Kugeltanks angepaßt und trägt sich fast selbst.

Die Abdeckhauben setzen sich aus einem zylindrischen Ring vom 1. Deck bis zum Stringer 2 (A), den Seitenteilen vom Stringer 2 zur Montagebank/Versteifung 12 (B) und dem „Kalotte“ genannten, von Versteifung 12 bis zum Top der Abdeckhaube reichenden Ober- teil (C), zusammen.

A) Die zylindrischen Ringe sind 10 mm dick, senkrecht ausgesteift und auf dem 1. Deck mit Knieblechen abgestützt.

B) Die seitlichen Teile von Stringer 2 bis zur Montagebank/Versteifung 12 sind 8 mm dick und mit radial angeordneten Versteifungen und zwei horizontal laufenden Stringern versehen.

C) Die Teile der Kalotte sind 7 mm dick. Die Versteifungen sind im oberen Bereich senkrecht und im unteren Bereich radial angeordnet. In halber Höhe der Kalotte ist ein Stringer radial angeordnet.

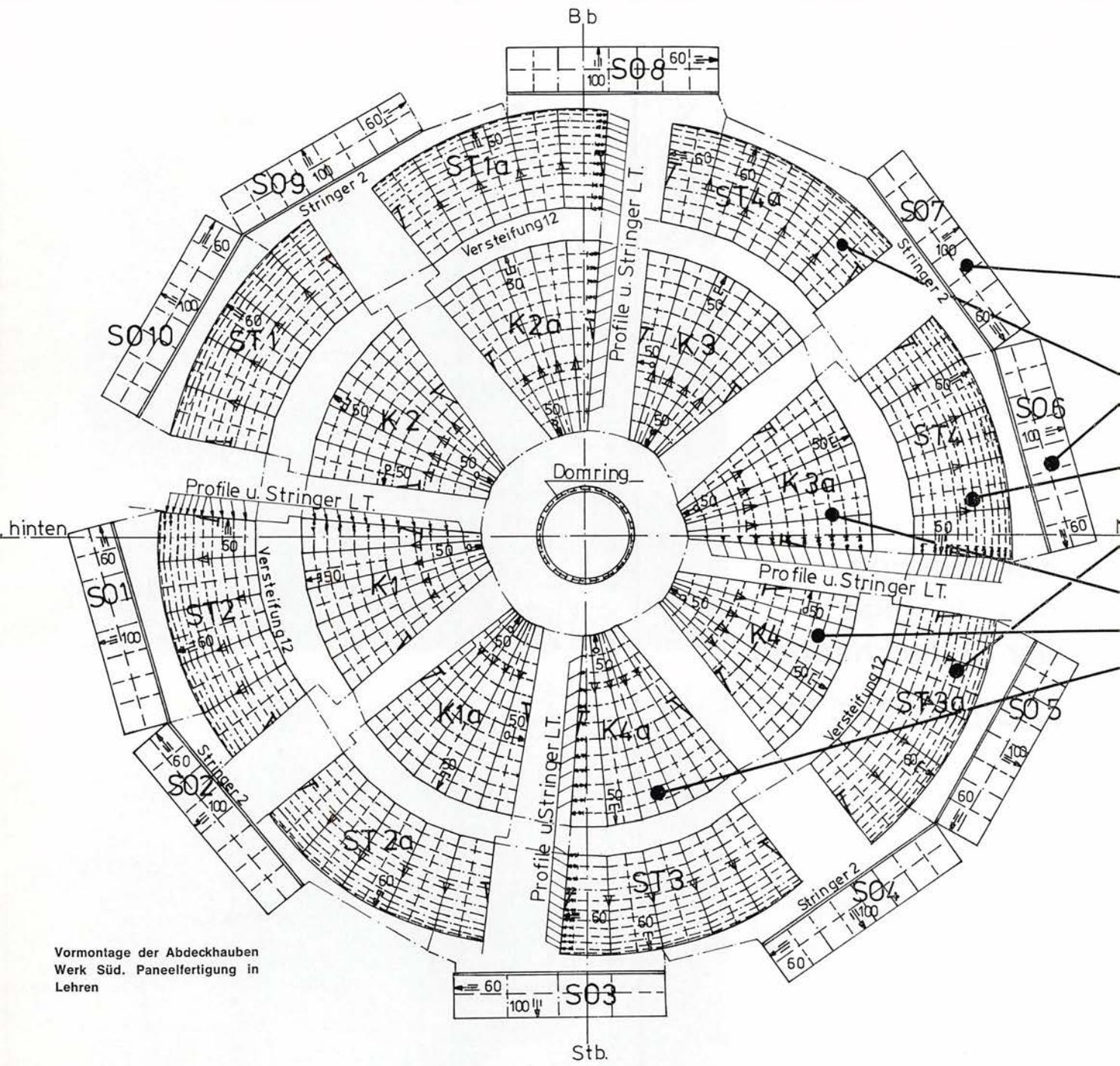


Der Haubentop (Haubenspitze) ist als Ring mit Ober- und Untergurt ausgeführt. Alle senkrechten Versteifungen laufen strahlenförmig gegen den Steg des Ringes. Dadurch werden alle auf die Haube wirkenden Kräfte abgefangen.

In Längsrichtung auf Mitte Schiff und Backbord auf Mitte Abdeckhaube ist je ein Hauptträger vom 1. Deck bis zum Topring angeordnet. Diese Hauptträger haben die Aufgabe, die Gewichte der Lasten der mit Laufgängen versehenen

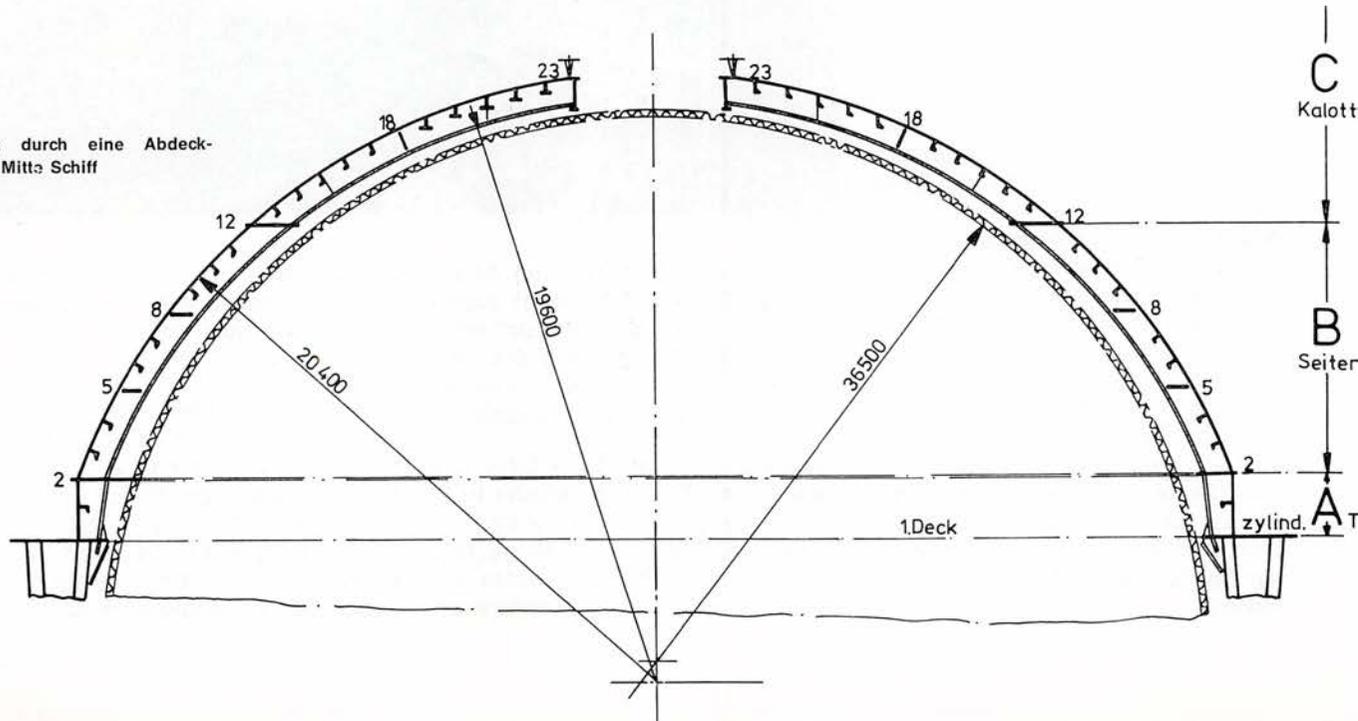
Rohrbrücke aufzunehmen. Die Laufgänge führen vom 6. Deck des Aufbaues oberhalb der Abdeckhauben bis zum Kugeltank 1.

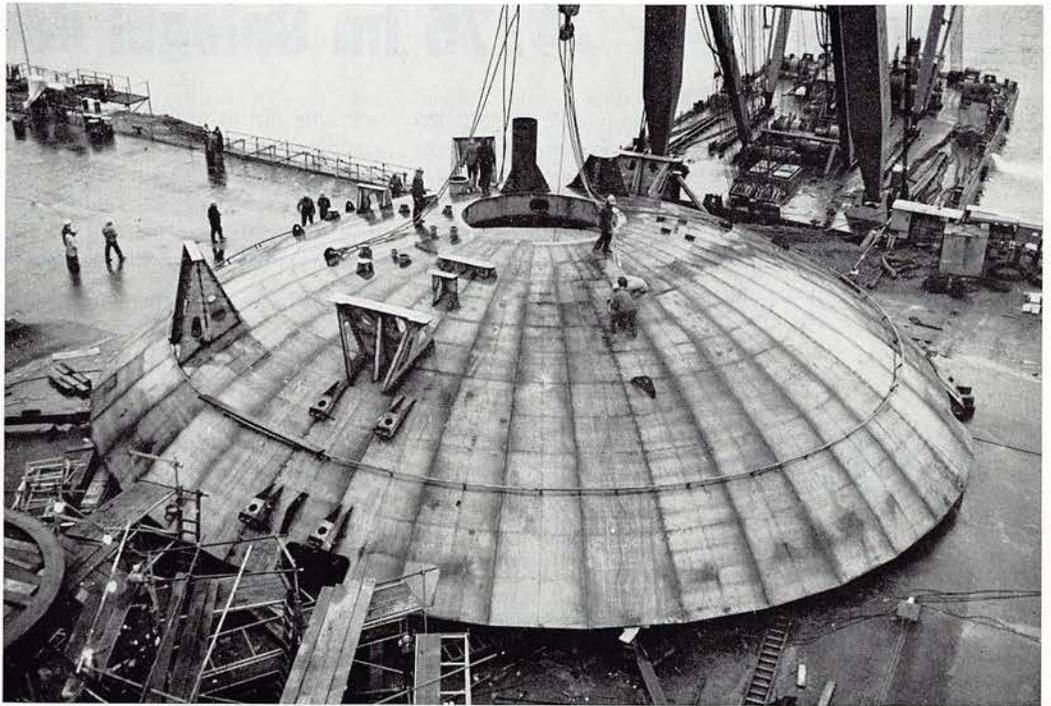
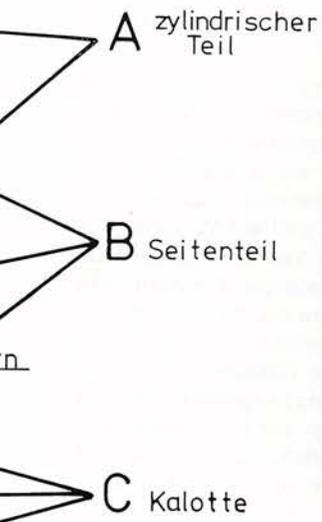
Bei der fertigungsgerechten Einteilung der Abdeckhauben in Sektionen waren sowohl die Praktiken einer sinnvollen Vorfertigung wie der Einbau von Ausrüstungsteilen (Leitern, Podesten und Fundamenten) sowie die betrieblichen Erfordernisse für Beschichtung und Lackanstrich zu berücksichtigen.



Vormontage der Abdeckhauben
Werk Süd. Paneeelfertigung in
Lehren

Schnitt durch eine Abdeck-
haube Mitte Schiff





Fertige Kalotte. – Unten: bereitgestellte Achteleinge

Die Vormontage der Abdeckhauben erfolgt im Werk Süd. Der auf dem 1. Deck angeordnete zylindrische Teil (A) besteht aus jeweils 10 Teilen. Er gelangt, dem jeweiligen Montagetermin entsprechend, als erster Teil der Abdeckhaube zum Einbau. Die in Achteleilen in Lehren vorgefertigten Seitenteile (B) werden vor dem Transport nach Werk Gaarden/Dock 7 zu Viertelteilen verschweißt. Im Dock 7 werden die Viertelteile zum Seitenteil B montiert und auf den zylindrischen Teil A aufgesetzt.

Die ebenfalls in Lehren vorgefertigten Achteleile des Oberteils werden jeweils vor dem Transport zur Kalotte zusammengeschweißt. Anschließend werden die Begehungsleitern, die später bei

den Arbeiten zur Isolierung der Aluminium-Kugeltanks benötigt werden, eingebaut. Auch die Fundamente für Rohrstützen und der Unterbau für die Rohrbahn oberhalb der Abdeckhauben werden hier bereits mit der Kalotte verschweißt. Die Endbeschichtung der Kalotten erfolgt im Werk Gaarden. Sodann werden die beschichteten Kalotten auf die Seitenteile aufgesetzt.

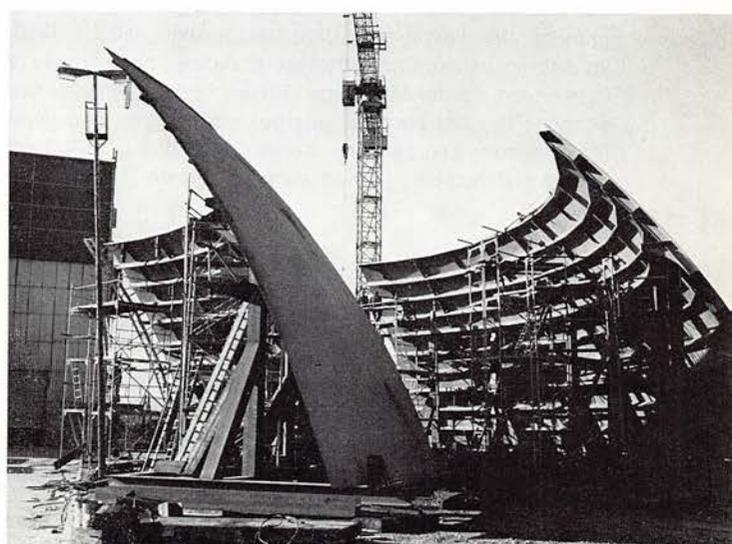
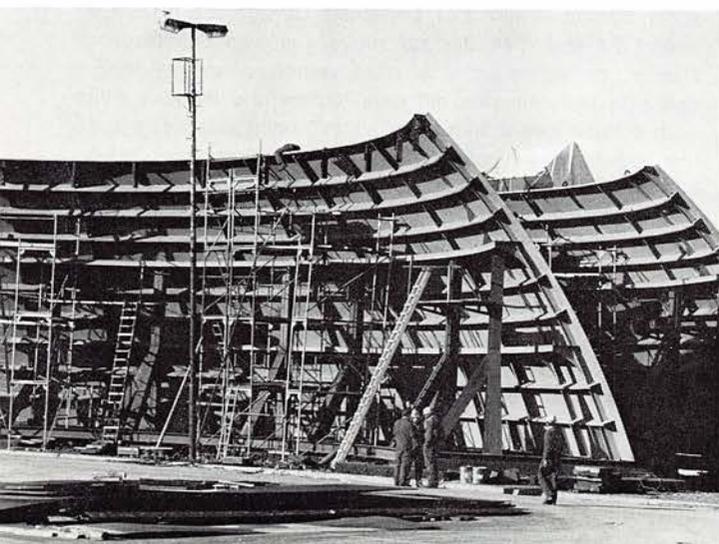
In den Abdeckhauben sind mehrere Montageöffnungen zum Einbringen des Isoliergutes sowie erforderliches Hilfsmaterial vorgesehen.

Für den Schiffsbetrieb sind zwei einander gegenüberliegende Einstiegsöffnungen vorgesehen, von denen eine

durch eine Gasschleuse mit Druckausgleich ins Freie führt. In der Nähe dieser Einstiegsöffnungen ist je eine Leiter zur Begehung der Räume zwischen Abdeckhaube und Kugeltank angeordnet. Auch der Leiterabstieg zum Fundamentdeck und zum Innenboden der Kugeltanker erfolgt von diesen Einstiegsöffnungen aus.

Durch den rechtzeitigen Aufbau der Abdeckhauben wird ausreichend Schutz für alle unter ihnen anfallenden Arbeiten gewährleistet. Zu ihnen gehören u. a. das Verschweißen der Kugeltanks sowie die Isolierung des Innenbodens, der Böschung und der Kugeltanks.

Willy Rogge (KSS)



Geschäftsjahr 74/75 im Spiegel der Presse

Am 20. Februar 1976 legte die HDW ihren jüngsten Geschäftsbericht (Abschluß 30. 9. 1975) in einer Bilanzpressekonferenz im Kieler Hotel „Maritim“ der Öffentlichkeit vor. Im Beisein des Aufsichtsratsvorsitzenden Hans Birnbaum erläuterte Vorstandsvorsitzender Dr. Norbert Henke sowohl den Geschäftsverlauf als auch die unternehmenspolitischen Leitlinien der HDW angesichts kommender „tiefgreifender struktureller Probleme“ im Schiffbau. Die Zeitungen berichteten u. a. wie folgt:

DIE WELT
UNABHÄNGIGE TAGESZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

HDW für schlechte Zeiten gut gepolstert

Bei der Howaldtswerke-Deutsche Werft AG, Hamburg und Kiel, herrscht an der Annullierungsfrent Waffenruhe. Bis auf einen 130 000-t-Tanker, der unabhängig von einem noch laufenden Prozeß gebaut werden soll, sind die fünf gefährdeten Großtanker endgültig aus dem Auftragsbestand eliminiert.

Für zwei Stornierungen erhielt HDW Ersatzaufträge, für drei ersatzlos gestrichene Riesentanker zahlen die Reeder Barabfindungen.

Einschließlich des in diesen Tagen bekanntgewordenen Auftrags über zwei Ro/Ro-Spezialschiffe verfügt HDW im Handelsschiffbau jetzt noch über ein Polster von 19 Einheiten. Beim Sonderschiffbau sind zehn U-Boote bestellt. Dieser nicht mehr gefährdete Bestand im Wert von rund 2,5 Mrd. DM lastet die Werft bis Ende 1977 aus.

Für HDW ergibt sich nach den Worten des Vorstandsvorsitzenden Norbert Henke damit ein relativ guter Ausgangspunkt, um die schwierigen nächsten Jahre durchzustehen. Henke läßt aber keinen Zweifel, daß man bei dem ruinösen Preiswettbewerb am Weltmarkt in absehbarer Zeit kaum kostendeckende Neubau-Aufträge abschließen werde . . .

Auch im vergangenen Jahr hat HDW schätzungsweise mehr als 50 Mill. DM verdient. Allein die Rückstellungen wurden um fast 125 Mill. DM auf 303 Mill. DM aufgestockt. Ferner nahm HDW hohe Wertberichtigungen auf Forderungen vor und verwendete unter Ausnutzung aller steuerlichen Möglichkeiten 41 Mill. DM der Erträge für Sonderabschreibungen. Die großzügige Vorsorgepolitik bei HDW ist freilich wohl begründet. Das vergangene Jahr hat gezeigt, daß die Risiken im Auftragsbestand kalkulierbare Grenzen überschreiten. Zudem engen die der Marktlage entsprechenden Finanzierungswünsche der Reeder und geringe Anzahlungen den Liquiditätsspielraum spürbar ein. Bereits die Bilanz 1974/75 läßt erste Anzeichen eines Umschwungs erkennen . . .

Frankfurter Allgemeine

ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

Nr. 52 D Herausgeber von Bruno Böhmer, Jürgen Eck, Fritz Ulrich Fink, Rudolf Foss, Johann Georg Bellmann, Fritz Weber 0,90 DM 1976

„Wir gehören 1980 zu den Überlebenden“

Die desolate Lage am Tankermarkt und die weltweiten Überkapazitäten bei der Werftindustrie haben auch auf die Howaldtswerke ihre Schatten geworfen. Auftragsstornierungen,

die nur in geringem Maße durch andere Aufträge ausgeglichen werden konnten, haben das Geschäftsjahr 1974/75 (30. September) gekennzeichnet. Sechs Rohöl- oder Produkten-Tanker sind aus den Auftragsbüchern gestrichen und nur zwei Ersatzaufträge für drei Containerschiffe und drei Bulkcarrier dafür hereingenommen worden.

Dennoch ist die Werftleitung nicht unglücklich über die Auftragslage. Aus der Sicht des Vorstandsvorsitzenden Norbert Henke besteht kein Grund zur Dramatisierung der Situation im Schiffbau. Für die Howaldtswerke werde jetzt die in den letzten Jahren begonnene Unternehmenspolitik sichtbar, die auf einen hohen Diversifikationsgrad und auf Vorsorgemaßnahmen ausgerichtet gewesen ist. Die Verringerung der Neubaukapazitäten werde weiter im Vordergrund stehen. Das bedeutet, daß der Handelsschiffneubau bis 1980 um 35 Prozent gedrosselt werden soll; gegenwärtig liegt der Anteil dieses Bereiches bei 50 Prozent der Gesamtfertigung. Dadurch bedingte personelle Entscheidungen (gegenwärtig rund 16 000 Mitarbeiter) werden im Rahmen der fluktuations- und altersbedingten Veränderungen gehalten. Dadurch sind seit Ende des Geschäftsjahres bis heute rund 600 Mitarbeiter weniger beschäftigt . . .

Wenn an diesem Wochenende der erste Tanker in das neue Großdock (Baukosten 200 Millionen DM) eingeschwommen wird, hat das Unternehmen bereits den Auftrag für zwei Spezialfrachter der Bremer Reederei DDG „Hansa“ in den Auftragsbüchern, die zum Auftragsbestand von 17 Handelsschiffs- und sieben Sonderschiffs-Neubauten hinzukommen. (Der Gesamtauftragswert liegt bei rund 2,5 Milliarden DM, so daß die Werft nach Meinung Henkes „1980 zu den Überlebenden gehören“ wird. . . .

Handelsblatt

WIRTSCHAFTS- UND FINANZZEITUNG

Kapazitäten werden erheblich heruntergefahren

Wieviel die Werft im letzten Geschäftsjahr verdient hat, mochte Henke nicht präzisieren. Schätzungen liegen zwischen 60 und 80 Mill. DM, bei einem Umsatz von fast unverändert 1,6 Mrd. DM, der zur Hälfte aus dem Schiffsneubau stammt. Immerhin wolle er nicht verhehlen, meinte Henke, daß sein Unternehmen mit dem letzten und voraussichtlich auch diesjährigen Ertrag mehr als zufrieden sei. Dieser positive Aspekt dürfte jedoch nicht über die Probleme der Zukunft hinwegtäuschen, die sich schon heute ankündigten und die spätestens Ende nächsten Jahres — mit unbestimmter Dauer — voll auf die Branche durchschlagen würden.

Der Käufermarkt habe bereits jetzt die Rolle der Werft als „Bank“ beendet. „Früher schwammen wir durch hohe Anzahlungen in Geld und konnten es reichlich weitergeben“, trauert Henke besseren Zeiten nach, und AR-Vorsitzender Hans Birnbaum, dessen Salzgitter AG bei HDW mit ausgewiesenen rund 170 Mill. DM in der Kreide steht, stimmt ihm zu, „doch heute stehen wir vor der Notwendigkeit, den Reedern nicht nur das Schiff, sondern häufig genug auch noch die Finanzierung liefern zu müssen.“ Das engt den Liquiditätsspielraum ein — ein Trend, der bereits in der

letzten Bilanz deutlich wird und zunehmende Tendenz haben dürfte.

Die trüben Marktaussichten zwingen jedoch nicht nur im Finanz-, sondern auch im Personalbereich zur Vorsorge. So kündigte Henke an, bis 1978 die Fertigungskapazitäten im Schiffsneubau um rund 35 Prozent herunterfahren zu lassen. Dies könne weitgehend durch den Abbau von Leiharbeiter- und Überstunden geschehen. Außerdem werde man Fluktuationsverluste nicht mehr ersetzen und im Verwaltungsbe- reich Entlassungen vornehmen. . . .

Hamburger Abendblatt

UNABHÄNGIG • Hamburger Abendblatt • ÜBERPARTeilICH F No. 52 / 16. W. / 79. Jg.

„HDW kann einige Stöße aushalten“

Die Zeichen bei der Howaldtswerke-Deutsche Werft AG (HDW) sind auf Absicherung gegen die kommenden schwierigen Jahre der weltweiten Schiffbaukrise gesetzt. Denn „Die Problematik für unser Unternehmen wird verstärkt ab Ende 1977 eintreten“ prophezeite Dr. Norbert Henke, HDW-Vorstandsvorsitzender, gestern vor der Presse in Kiel. Aber der Wertchef gibt sich auch sicher, daß sein Unternehmen eine relativ gute Ausgangslage hat und „auch einige kräftige Stöße aushalten“ könne.

HDW in Zahlen

(in Mill. DM)

	1974/75	1973/74
Umsatz	1 628	1 612
Investitionen	138	140
Abschreibungen	75	88
Grundkapital	140	100
Offene Reserven	54	44
Beschäftigte	15 870	16 001

Durch ein in den vergangenen Jahren geschaffenes Finanzpolster ist HDW in der Lage, sich über Preisnachlässe weitere Aufträge im heißumkämpften Schiffbaumarkt zu besorgen. Henke: „Wir kommen um Verluste im Handelsschiffbau in den nächsten Jahren nicht herum.“ Deshalb soll die Kapazität in diesem Bereich bis 1977/78 um ca. 35 % (auf einen Unternehmensanteil von etwa 40 %) heruntergefahren werden. Entlassungen größeren Ausmaßes seien dennoch nicht erforderlich, meinte Henke. . . .

WESER KURIER

BREMER TAGESZEITUNG

52. Jahrgang - Nr. 52 Bremen, Dienstag, 2. März 1976 Einzelpreis 30 Pf. T 7106 AX

Auftragsbestand gegenüber dem Vorjahr um rd. 1,3 Mrd. DM geringer

. . . Sämtliche Leistungszeige des Unternehmens haben Überschüsse erzielt, wobei der günstigste Ertragsverlauf im wesentlichen durch noch zu guten Marktbedingungen hereingekommene Schiffsneubauten geprägt worden sei. Dabei habe sich der Abbau der Neubaukapazität in Hamburg bewährt. Die Leistungszeige Schiffsreparatur (Umsatz 278 Mill. DM, ein Plus von 5 Prozent) sowie Maschinenbau, Tank- und Stahlbau, schiffbauliche Komponenten und Elektronik (Umsatz

224 Mill. plus 15 Prozent) hatten zufriedenstellende Beschäftigung und Ergebnisse, betonte Dr. Henke.

Im Schiffsneubau wurde ein Erlös von 1,126 Mrd. DM (minus 2 Prozent) erzielt. Von den sieben Handelsschiffen (749 Mill. DM) gingen vier in das Ausland. Vier der neun Unterseeboote (377 Mill. DM) wurden im Unterauftrag von den Rhein- stahl-Nordseewerken gefertigt.

. . . In das neue Geschäftsjahr ging die HDW mit einem Bestand von 17 Einheiten im Handels- und sieben im Sonderschiffbau. Der Auftragswert von 2,443 Mrd. DM liegt um 1,316 Mrd. unter dem des Vorjahres. Dieser steile Abfall wurde durch Stornierungen und Ersatzaufträge minderen Wertes verursacht. . . .

Süddeutsche Zeitung

MÜNCHNER NEUESTE NACHRICHTEN AUS POLITIK · KULTUR · WIRTSCHAFT · SPORT

32. Jahrgang München, Dienstag, 2. März 1976 B 6558 A Nummer 51 / 10. W. / 60. Pfennig

Howaldt mit Gewinn in allen Bereichen

Die größte deutsche Werft, die Howaldtswerke-Deutsche Werft AG Hamburg-Kiel, hat im Geschäftsjahr 1974/75 in jedem Produktionsbereich Gewinne erzielt. Wie die Werft in ihrem Geschäftsbericht schreibt, sei der „günstige Ertragsverlauf“ im wesentlichen durch Schiffsneubauten entstanden, die noch zu günstigen Marktbedingungen hereingeholt werden konnten. Das Unternehmen rechnet auch für das laufende Geschäftsjahr mit einem „insgesamt zufriedenstellenden Ergebnis“. Im abgelaufenen Jahr waren die rund 16 000 Mitarbeiter des Unternehmens „gut beschäftigt“. Die Howaldtswerke-Deutsche Werft AG haben im Geschäftsjahr 1974/75 sieben Handelsschiffe im Wert von 749 Mill. DM gebaut. Außerdem hat die Werft neun U-Boote abgeliefert. Günstig haben sich auch die Bereiche der Schiffsreparatur mit einem Umsatzzuwachs von 5 % auf 278 Mill. DM und der Maschinen- und Stahlbau mit einem Zuwachs von 15 % auf 224 Mill. DM entwickelt.

Kieler Nachrichten

Dienstag, 2. März 1976 Nr. 52 K V4114AX
 Telefon (0431) 9031 · Anzeigenannahme Telefon (0431) 9038
 Unabhängige Landeszeitung für Schleswig-Holstein Preis 0,60 DM · abs. 0,60 DM · Telex 02-92764 u. 02-92716
 Kieler Zeitung/1864 · Kieler Neueste Nachrichten/1894

HDW geht gut vorbereitet in eine ungewisse Zukunft

Die Howaldtswerke-Deutsche Werft AG, Kiel/Hamburg, ist auf „die kommenden schwierigen Jahre“ wohl vorbereitet. Europas größte Werft legt nach den Worten des Aufsichtsratsvorsitzenden Hans Birnbaum eine „alles in allem“ gute Bilanz vor.

Da die beiden Großaktionäre, die Salzgitter AG (74,9 Prozent) und das Land Schleswig-Holstein (25,1 Prozent) auch für das Geschäftsjahr 1974/75 auf die Dividende verzichtet haben, können die Erträge voll in die Rücklage gehen. Dr. Norbert Henke, Vorsitzender des Vorstandes, sagte am Freitag in Kiel, daß durch diesen Verzicht die finanzielle Vorsorge bedeutend erleichtert werde. „Wir haben damit eine gute Startposition in eine härter werdende Zukunft, wir werden zu den Überlebenden gehören“, versicherte er. . . .

Da das Grundkapital der Werft im September 1975 um 40 auf 140 Millionen DM erhöht worden ist, arbeite das Unterneh-

men von guter Basis aus. Die Gesamtleistung hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 1568 Millionen DM (Vorjahr: 1478) erhöht, die Umsatzerlöse wuchsen auf 1628 Millionen DM. Investiert wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr wieder 138 Millionen DM. Die Summe ging vor allem in die Rationalisierung und Modernisierung der Werft.

Dr Henke said that the current situation was not comparable with a normal shipping recession and it had given rise to some structural problems for HDW as other yards. "It is a buyer's market, and lossmaking contracts will no longer be regarded as something out of the ordinary," he stated.

At the end of the 1974/75 financial year (Sept 30) HDW had orders in hand worth nearly Dm 2,500 million.

Like other yards HDW is fighting to keep costs down in the face of the Japanese and Soviet bloc challenge.

Despite a minimal drop in the labour force of 131 to 15,870 at Hamburg and Kiel yards last year pay and social security bills were up by about 12 %.

Turning to the current year Doctor Henke said that developments were "not unsatisfactory." But he added that this is the year when the "difficult future period" will commence, and the lapse of time between orders being placed and delivery will increase.

Dr Henke said: "It is not possible to make sweeping generalisations about how many workers must be laid off at the world's shipyards. Each yard must adjust to its own situation, though I agree with the view that some adjustment of capacities to demand is essential."

LLOYD'S LIST

ESTABLISHED 1734

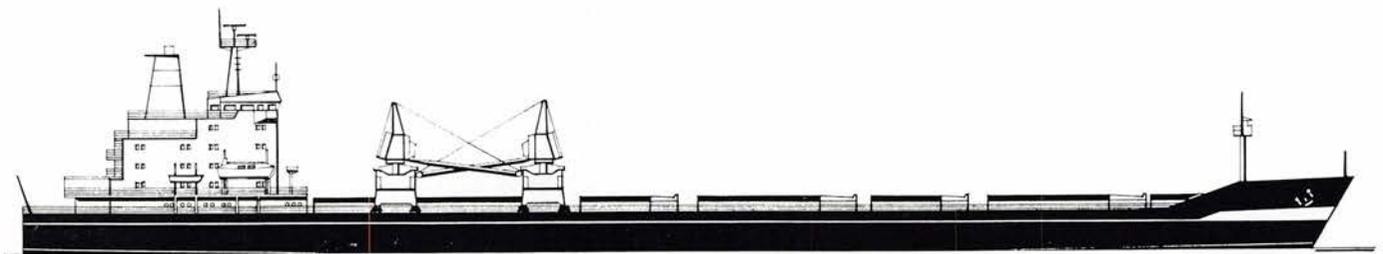
49,958

LONDON: MONDAY, JUNE 2, 1975

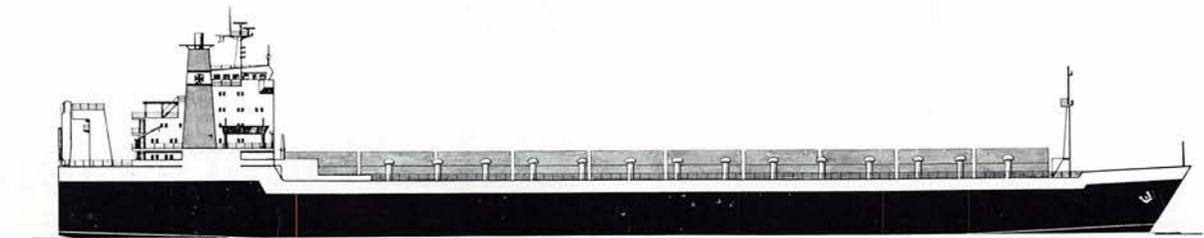
PRICE 9p

Supervisory board chairman Hans Birnbaum pointed out that attracting new orders would be the main problem henceforth, but HDW was able to confirm this week's report that it has received an order for two 14,300 ton dw ro, ro container vessels from DDG Hansa.

Dr Norbert Henke chairman of the board of HDW, declined to divulge last year's net profit, but shareholders Salzgitter AG (74.9 % of equity) and Schleswig-Holstein State have renounced a dividend, and surpluses are to be channelled into HDW reserves.



So sehen unsere Neubaufaufträge für A/S Havtor (P. Meyer, Oslo) aus, Bau-Nr. 109, 110, 111. Diese Ore-Bulk-Carriers sollen bis Mitte 1977 abgeliefert werden.



Die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“, Bremen, hat bei der HDW zwei RoRo-Containerschiffe in Auftrag gegeben. Die Schiffe werden in Kiel unter den Bau-Nr. 112 und 113 gebaut und sollen im letzten Quartal 1977 abgeliefert werden.

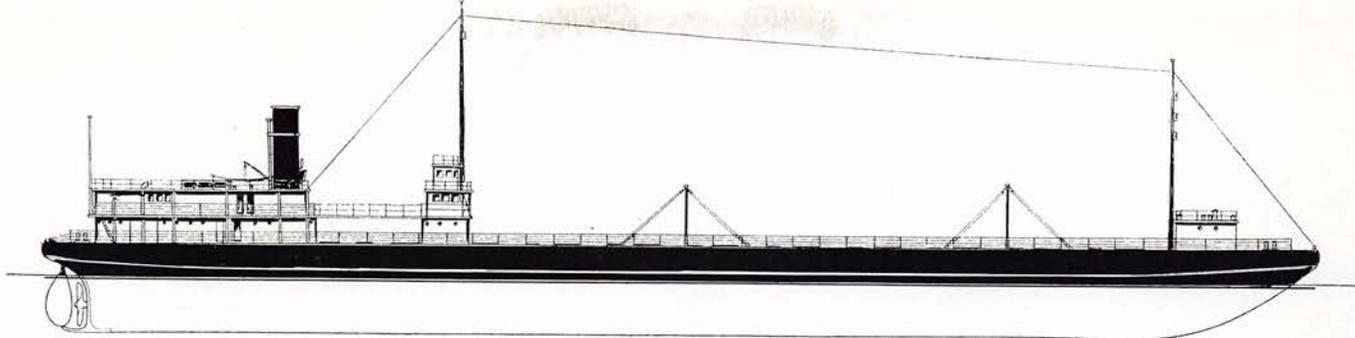


„RYSY 2“, der letzte der drei Tanker für polnische Rechnung, verließ die HDW am 29. November 1975.

Berichtigung

Im letzten Heft ist in der Tabelle Seite 37 dem Setzer im letzten Moment die Spalte mit den Schiffsbreiten durcheinandergeraten. Es muß unter „Breite“ heißen:

49 – 43,4 – 49 – 49 – 41 – 43,4 – 49
also die unterste 49 nach oben und alles eine Zeile nach unten.



SCHIFFE VON FRÜHER

Das Turmdeckschiff – Turret-deck type und das Trunkdeckschiff – Trunk-deck type

von **Wolfram Claviez**

Als „Sir William“, der unvergessene Chef der Deutschen Werft über eine Zeitspanne von mehr als vier Jahrzehnten, zu Beginn dieses Jahrhunderts als Diplomarbeit einen Erzdampfer für die Nordatlantikfahrt zu entwerfen hatte, entschied er sich für ein Turretship. Der junge William Scholz, damals Student der Technischen Hochschule Berlin-Charlottenburg, begründete seine Wahl folgendermaßen: „... Unter den Volldeckschiffen muß daher eine Bauart gewählt werden, die neben geringem Raumgehalt die Anordnung großer Ladeluken gestattet, ohne dabei die Längsfestigkeit zu beeinträchtigen ...“ Und an anderer Stelle: „... Der Schiffbau firma Wm. Doxford & Sons, Sunderland, gebührt das Verdienst, ... einen den höchsten Anforderungen entsprechenden Frachtdampfer geschaffen zu haben, der nicht nur gute See-Eigenschaften, große Stabilität und ein wasserfreies Deck zeigt, sondern der sich auch in wirtschaftlicher Hinsicht durch geringe Erbauungskosten infolge Materialersparnis, sowie durch ein günstiges Verhältnis der Ladefähigkeit gegenüber dem Netto-Raumgehalt vorteilhaft auszeichnet ...“

Wenn man versucht, das Wissen um die schiffbautechnische Entwicklung der letzten sieben Jahrzehnte auszuschalten und sich in den Stand der Dinge von damals zu versetzen, so klingt eine solche Begründung sehr einleuchtend, und man ist überzeugt davon, daß mit Bedacht die optimale Wahl getroffen wurde.

Tatsächlich fiel jedoch der Zeitpunkt dieser Diplomarbeit mit dem Höhepunkt einer nur kurzen Periode zusammen. Sehr bald darauf kam der erst 1891 geschaffene Schiffstyp schon wieder „aus der Mode“. Wurden 1906 noch 25 Schiffe dieses Typs gebaut, 1908 noch 21, so war es 1910 nur noch ein einziges. Wie

hing das alles zusammen und um was für eine Art Schiff geht es hier eigentlich?

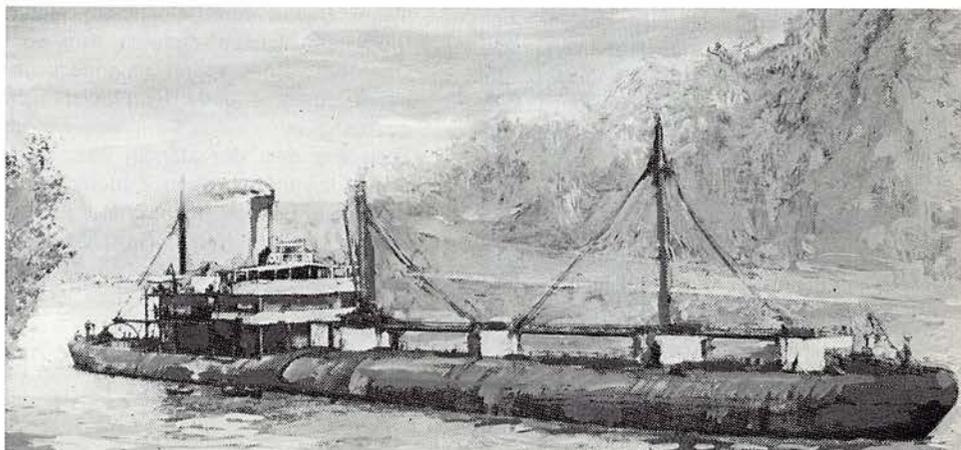
Der Whaleback-steamer

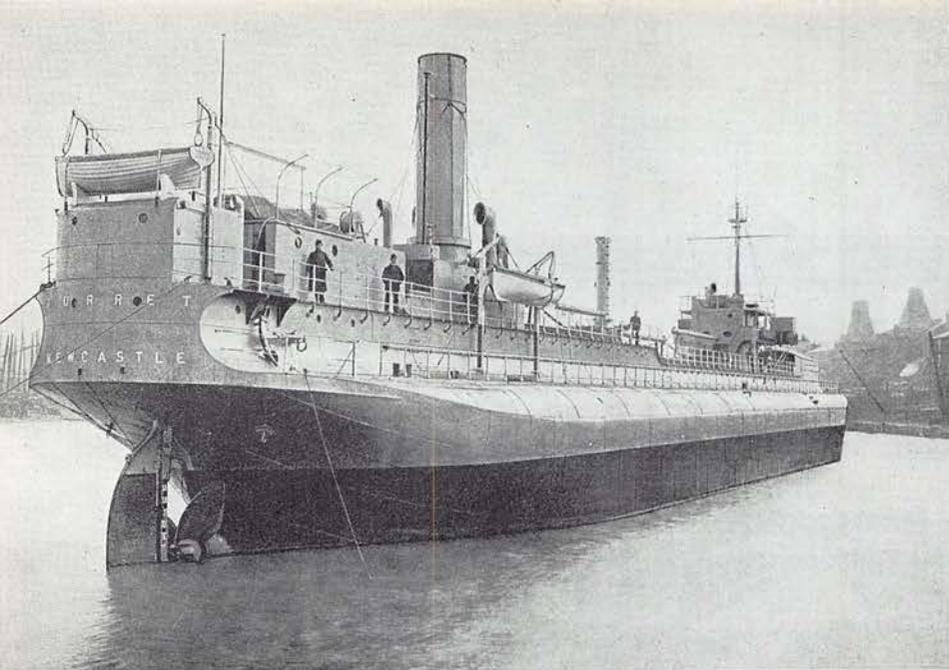
Es begann kurz vor der Jahrhundertwende zu einer Zeit, die nach der Erkenntnis der unwiderruflichen Verdrängung des Segelschiffs durch den Dampfer experimentierfreudig war, und in der man sich über die optimale Form, Größe, Leistung der Schiffe eines neuen technischen Zeitalters ernsthafte Gedanken machte. Neue Vorschriften und auch Bestrebungen, dieselben bis an die Grenzen des Möglichen auszunutzen bzw. sie trickreich zu umgehen, führten zu einer Reihe von Schiffstypen, deren Aktualität nur von kurzer Dauer war. Spardecker, Sturmdecker, Weldecke, Quarterdecker oder Varianten derselben – Ziel all dieser Konstruktionen war stets, mit einem Minimum an Kosten ein Maximum an Ladung zu befördern.

So erregte 1891 ein amerikanisches Schiff Aufsehen, wie man es bis dahin in Europa noch nicht gesehen hatte. Es war der Whaleback-steamer „Charles W. Wetmore“, nach einem Entwurf und Patent des Kapitäns Alexander McDougall aus Minnesota, ein Schiff, das für den Verkehr auf den Großen Seen konzipiert war und sich dort auch bewährt haben soll. Die Bezeichnung

„Whaleback“ (Walrücken) gibt einen Hinweis auf die Schiffsform, deren Charakteristikum ein sprungloses, konvex gewölbtes Deck war, das gestrot vom Wasser überspült werden konnte; die Luken waren bündig mit dem Deck, die Lukendeckel bestanden aus Stahlplatten, die mit dem Schiffskörper verbolzt wurden. Was an Bord nach Möglichkeit trocken bleiben sollte, wie z. B. Kommandobrücke und Aufbaudecks, leichte Deckshäuser und -maschinen, Maschinenschacht usw., wurde auf turmartigen Stahlzylindern, den sogenannten „turrets“, in eine ausreichende Höhe über die Wasseroberfläche gebracht. Diese Schiffe waren billig in der Herstellung und durch die zahlreichen Luken schnell zu beladen, d. h. also auch billig im Betrieb. Die Walrückenform, das abgerundete Schandek (Übergang vom Schergang der Außenhaut in den Deckstringer) hatte bei Schüttladung einen gewissen Selbsttrimmeffekt, auf den wir noch zu sprechen kommen.

Es ist sehr fraglich, ob es gelang, ein solches Schiff überhaupt je dicht zu bekommen, denn ganz sicher machte schon die geringste Verbeulung des Oberdecks einen wasserdichten Verschluss unmöglich, und Einbeulungen blieben durch den robusten Ladebetrieb natürlich nicht aus. Die Schiffe hatten mit ihrem niedrigen Freibord nur einen geringen Restauftrieb und waren damit zwar für die Großen Seen Nordamerikas, nicht aber für die transatlantische Fahrt geeignet. Trotzdem interessierte sich eine englische Werft für die Sache und baute ein ähnliches Schiff nach. So wurde 1892 bei Doxford in Sunderland die „Sagamore“ in Lizenz gebaut, siehe Abbildung unten.





Der Dampfer „Turret“ (1892 bis 1900) L = 85,8 m, B = 11,6 m, H = 6,2 m; 1970 BRT.

Das Turmdeckschiff

Aus dem obigen Abschnitt erhellt, woher der Name „Turret-ship“ stammt, nämlich vom Whaleback-steamer, auf den man Türme setzen mußte, wenn man nicht ganz wie in einem U-Boot zur See fahren wollte. Man sah die Vorzüge, die der Idee zugrunde lagen, erkannte jedoch auch bald die Mängel, die neben der Gefahr der Undichtigkeit vor allem in der sehr beschränkten Größe dieser Schiffe lagen.

Die Werft Doxford & Sons hatte 1891 ihr letztes Segelschiff gebaut und interessierte sich für eine Weiterentwicklung der neuen Idee zu einem Schiff für höhere Ansprüche. Die Abbildungen der „Turret“ und die Querschnittzeichnungen auf Seite 11 zeigen, worin die

Weiterentwicklung lag. Aus den einzelnen kleinen Türmen wurde ein über die ganze Schiffslänge laufender Schacht, dessen Höhe ungefähr ein Viertel der Seitenhöhe betrug, d. h. bei den Abmessungen der ersten Schiffe dieser Bauart rund eineinhalb Meter. Die Luken kamen dadurch weg vom Oberdeck — das später Hafendeck genannt wurde — und, wenn auch nicht aus dem Bereich des Spritzwassers, so doch aus dem der ständig über Deck spülenden grünen Seen. Ladetechnisch war dieser Schacht bei normaler Schüttladung — d. h. Kohle, Getreide usw., nicht etwa Erz — von großem Nutzen, da die Schiffe durch sie zu „Selbsttrimmern“ wurden.

Hierzu eine kurze Erläuterung. Von je-

her war Getreide eine der gefährlichsten Ladungen, weil es — „in bulk“ geladen, also lose in die Räume geschüttet — fast wie Wasser fließt. Zahlreiche Schiffe, Segelschiffe und Dampfer, sind durch übergegangene Getreideladungen gekentert und gesunken. Es gibt daher seit langem strenge Vorschriften über das Einsetzen von längsschiffs verlaufenden Getreideschotten und über das Abdecken der Ladung bei nicht gänzlich gefüllten Räumen mit Planen, gefüllten Säcken usw., doch das wirksamste ist, die Räume so hundertprozentig zu füllen, daß sich überhaupt keine „freie Oberfläche“ mehr bilden kann. Bei Schiffen mit Zwischendeck ließ sich das erreichen, wenn man nur die Unterräume mit dem losen Schüttgut füllte, durch die seitlich gelegenen, sogenannten Trimmluken im Zwischendeck die Ladung bis in alle Ecken schaufelte und durch einen vollen Nachfüllschacht (Feeder) zwischen den Luken von Oberdeck und Zwischendeck dafür sorgte, daß sich Hohlräume ständig von selbst wieder auffüllten. Es bildeten sich stets Hohlräume, auch bei noch so guter Stauung, denn selbst bei kleineren Schiffen sackt die Ladung oft um mehr als einen halben Meter während einer Reise.

Nun wirkte der durchlaufende Schacht des Turmdeckers — vorausgesetzt, daß er bis oben hin gefüllt war — als ausgezeichnete Feeder, selbst bei Eindeckerschiffen. Das gerundete Schandeck trug auch noch dazu bei, diesen Schiffstyp zu dem zu machen, was man einen „Selbsttrimmer“ nannte.

Der andere große Vorteil, den man seinerzeit in dieser Bauart erblickte, war der, daß unter statischem Gesichtspunkt der Schiffskörper infolge der Vergrößerung der Steghöhe zu einem Längsträger von außerordentlicher Festigkeit wurde. Zur Zeit der Segelschiffe war das Problem der Querfestigkeit ein größeres als das der Längsfestigkeit. Die Art der auftretenden Beanspruchungen war eine andere, und die Schiffslängen — zumeist unter hundert Meter — ergaben in Relation zur Höhe wesentlich günstigere Verhältniswerte. Das Turmdeck wurde nun zu einer starken oberen Gurtung, wozu die Konstruktion der starken, gewölbten Platten im Decksbereich wesentlich beitrug. Diese Bauform gestattete hohe Zug- und auch Druckbeanspruchungen in der oberen Gurtung; das letztere — beim Belastungsfall „Schiff im Wellental“ — war von besonderer Bedeutung.

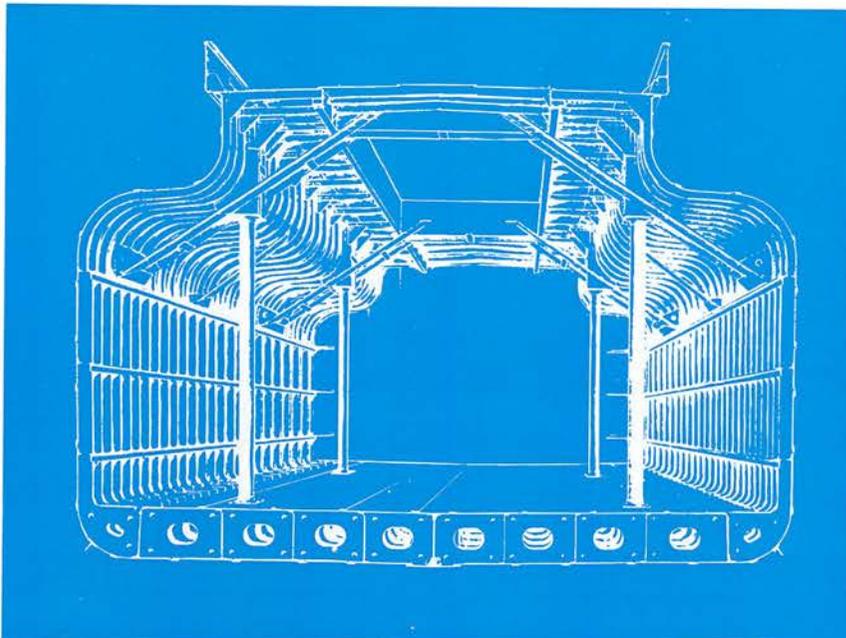
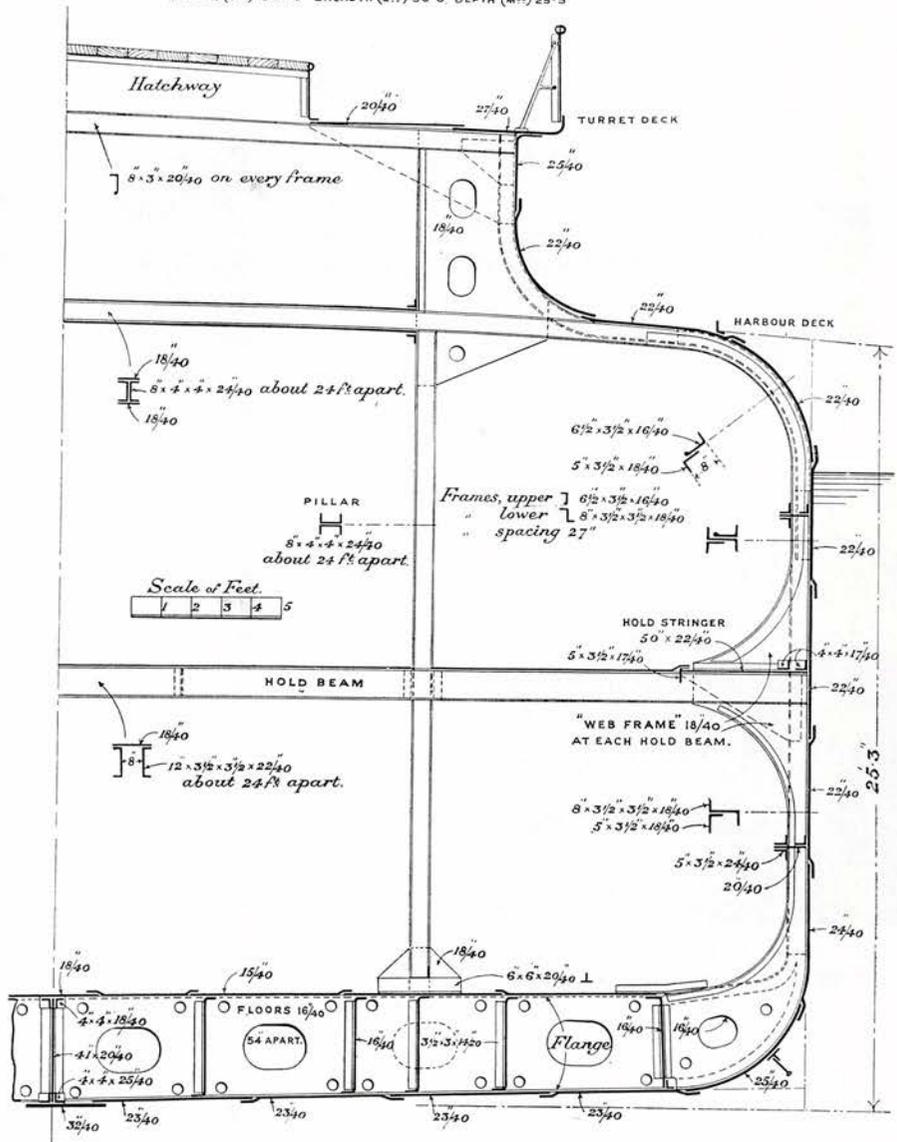
Die Bezeichnung „Turmdeck“ war nun ohne Kenntnis der Entstehungsgeschichte, den Türmchen auf dem Whale-

back-steamer, nicht mehr evident, doch blieb man bei dieser Bezeichnung, weil sie auf die zugrunde liegende Idee hinwies. Zudem wurde das erste Schiff der neuen Bauart „Turret“ benannt, und so mag man die Beibehaltung des Namens auch auf dieses Typschiff beziehen.

Den Reeder interessierten die Vorteile, die sich konkret in Pfund oder Dollar ausdrücken ließen, und die zeigten sich schon bei der Herstellung. Der Querschnitt (rechts) ist für den Schiffbauer aufschlußreich. Turret und Hafendeck werden als Teil der Außenhaut behandelt und gehen ineinander über wie der Schiffsboden über den Kimmgang in die Seitenwand. Durch diese Konstruktion war z. B. aufgrund der guten Festigkeitseigenschaften ein erheblich größerer Stützenabstand in den Räumen zulässig als bei anderen Bauweisen. Die Verbilligung, die der Reeder schon beim Bau des Schiffes spürte, lag vor allem in der Materialersparnis, einem geringeren Stahlgewicht pro tdw, weniger in einer billigeren Herstellungsweise. Ein anderer für den Reeder wichtiger Vorteil lag in einer bis zu zehn Prozent vorteilhafteren Vermessung und darin, daß für manche Abgaben die Breite des Oberdecks eine Rolle spielte. Und da war ein solcher Schiffstyp natürlich unschlagbar.

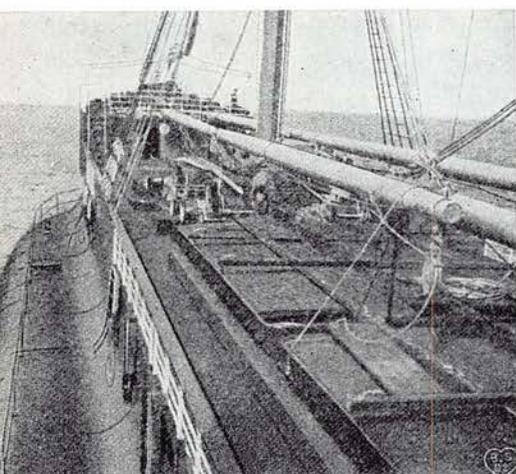
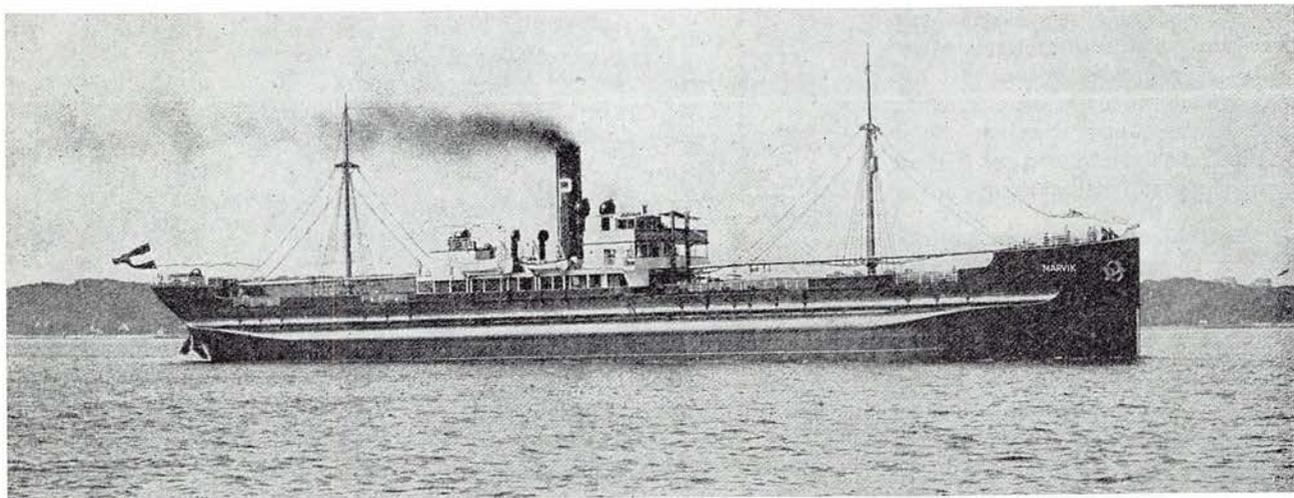
Indessen zeigten sich bald auch Nachteile. Der gravierendste war eine beträchtliche Stabilitätsminderung bei voll abgeladenem Schiff mit homogener Ladung. Sie entstand durch den Wegfall von Reservedeployment auf der jeweils eintauchenden Seite des Schiffes und in der dadurch hervorgerufenen Reduzierung des Wiederaufrichtvermö-

MIDSHIP SECTION
of
TURRET-DECK STEAMER.
LENGTH (B.P.) 340' 0" BREADTH (EXT) 50' 0" DEPTH (MID) 25' 3"



gens. Die Verluste der „Noranmore“ 1901, „Grindon Hall“ 1907, „Clan Ronald“ 1909 und anderer führten zu verschärften Ladevorschriften. Es heißt, bei einigen von den gekenterten Schiffen seien die Vorschriften offenbar nicht befolgt worden. Tatsache ist, daß die Versicherungen sich gegenüber diesem neuen Typ sehr zurückhaltend verhielten, und daß bald Änderungen der „Tonnage and Load Line Regulations“ in Kraft traten, durch welche der Shelterdecker so viel günstiger stand, daß der Bau von Turret-ships in der oben erwähnten rapiden Weise zurückging.

Insgesamt sind 182 Schiffe dieses Typs gebaut worden. 77 davon sind dem ersten Weltkrieg zum Opfer gefallen, 55 wurden abgewrackt, als ihre Zeit um war, der Rest ist im Lauf der Zeit auf die eine oder andere Weise gescheitert.



Der 1905 auf der Germaniawerft, Kiel, gebaute Turmdeck-Erzdampfer „Narvik“.

unter spanischer Flagge fahrende und erst 1963 abgewrackte „Nuestra Señora del Carmen“ hält gewiß den Rekord. Es heißt in dem bekannten, grundlegenden Werk „Praktischer Stahlschiffbau“ von E. Foerster: „Dieser Schiffstyp ist, obwohl ihn die Seeberufsgenossenschaft in ihre Vorschriften aufgenommen hat, in Deutschland niemals gebaut worden.“ Indessen fand ich in „Stahl und Eisen“ vom 1. 9. 1905 die hier wiedergegebenen Abbildungen von dem bei der Kruppschen Germaniawerft in Kiel gebauten Erzdampfer „Narvik“. Sie vertragen die typischen Merkmale des hier besprochenen Typs, und es heißt dort im Text: „... in Kiel nach dem Turmdecktyp der Firma Doxford & Sons in Sunderland erbaut worden. Es ist dies der erste Dampfer, welcher für eine deutsche Reederei nach diesem Turm-

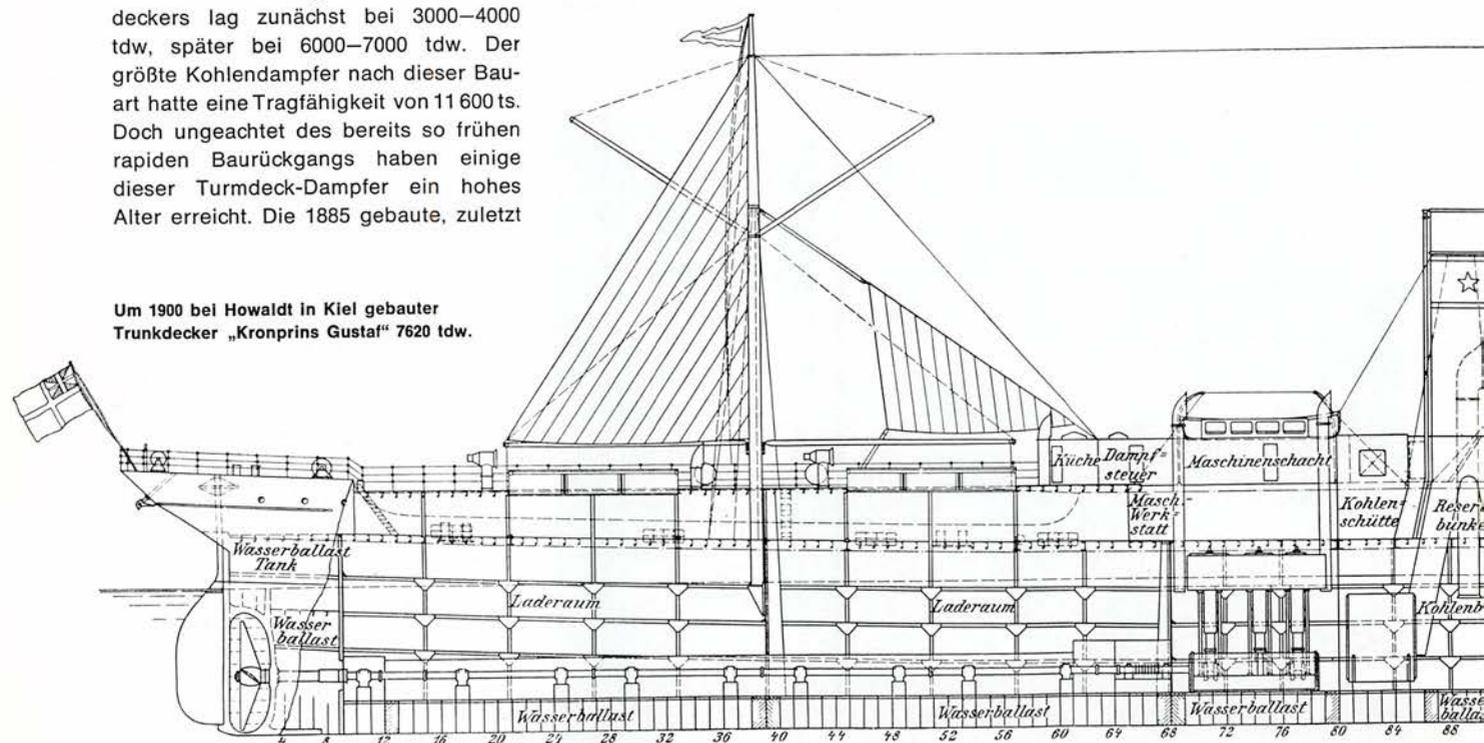
decktyp hergestellt worden ist; er zeigt gegenüber den in England gebauten Dampfern eine große Anzahl Verbesserungen, speziell auch in der Anordnung des Wasserballastes ...“ Nun, vielleicht sah man in ihm schon einen Kompromißtyp, denn „turret-like designs“ hat es offenbar eine ganze Menge gegeben. Ein 1897 bei der Flensburger Schiffbau-gesellschaft gebautes Schiff wird als „Kreuzung zwischen Turm- und Trunk-decker“ bezeichnet. Der 1897 patentierte Trunk-deck steamer (Ropner, Stockton Shipbuilders) galt als der größte Rivale des Turret-deck steamers. Worin lagen die Unterschiede?

Das Trunkdeck- oder Kofferdeckschiff

Die beiden Querschnittzeichnungen zeigen deutlich die verwandte Grundidee sowie die konstruktiven Unterschiede

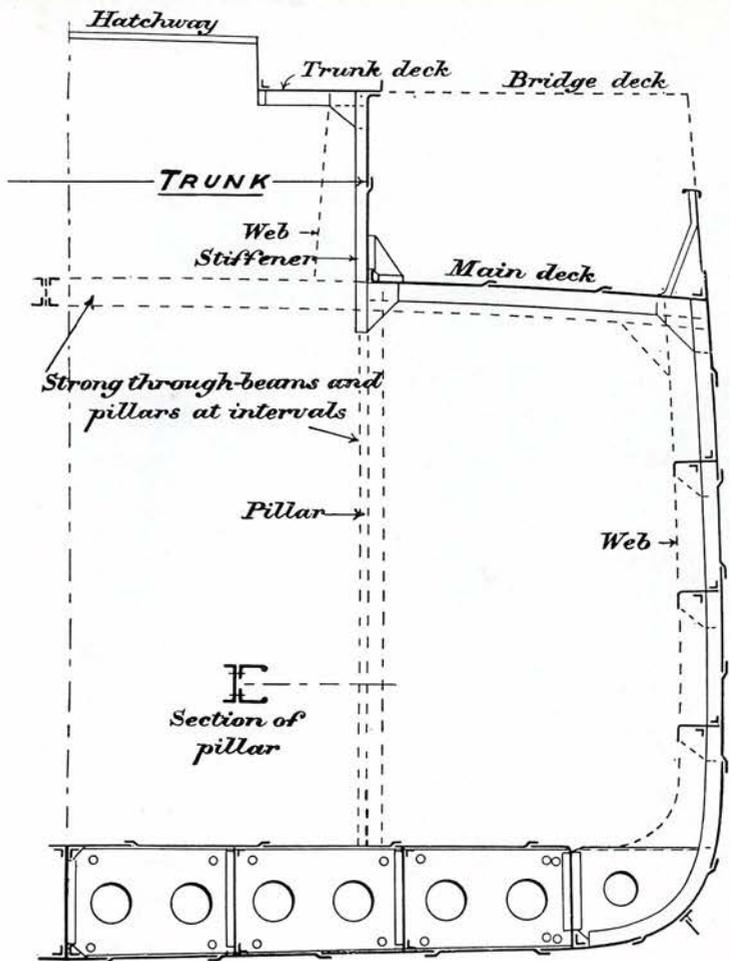
Die Durchschnittgröße des Turmdeckers lag zunächst bei 3000–4000 tdw, später bei 6000–7000 tdw. Der größte Kohlendampfer nach dieser Bauart hatte eine Tragfähigkeit von 11 600 ts. Doch ungeachtet des bereits so frühen rapiden Baurückgangs haben einige dieser Turmdeck-Dampfer ein hohes Alter erreicht. Die 1885 gebaute, zuletzt

Um 1900 bei Howaldt in Kiel gebauter Trunkdecker „Kronprins Gustaf“ 7620 tdw.



beider Schiffstypen. Gemeinsam ist die Idee einer Verstärkung der oberen Gurtung des Schiffskörpers und das Hochlegen der Luken durch die Anordnung eines von vorn nach achtern durchlaufenden Schachtes. Das dem Turretdeck entsprechende Deck heißt hier Trunkdeck, Trunk und Hauptdeck haben die Materialstärke der Außenhaut. Gemeinsam ist der Selbsttrimmeffekt beider Bauformen, und daß die Stützzahl in den Räumen aufgrund der Erhöhung der Schiffsfestigkeit durch den durchlaufenden Schacht reduziert werden durfte. Das letztere hatte selbstverständlich nicht nur hinsichtlich Bau und Materialeinsparung Vorteile, sondern auch für den Ladebetrieb beim Stückguttransport. Der Trunkdecker wurde vornehmlich in der Massengutfahrt eingesetzt, wie der Turmdecker, gelegentlich aber auch in der Tankschiffahrt.

Abweichend von der Bauart des Turmdeckschiffes war die normale, d. h. nicht abgerundete Verbindung Seitenwand-Hauptdeck und Hauptdeck-Trunk. Darauf, daß die Bauart des Trunkdeckers in diesen konstruktiven Einzelheiten nicht von der Konstruktion gewöhnlicher Frachtdampfer abwich, wurde offensichtlich großer Wert gelegt, denn dieser Punkt wurde in einem STG-Vortrag über Trunkdeck-Dampfer (1903) ausdrücklich betont. Daß dem patentrechtliche Gesichtspunkte zugrunde gelegen haben müssen, wird eigentlich durch nichts deutlicher unterstrichen als dadurch, daß das um fünf Jahre ältere Turret-ship trotz aller evidenten Gemeinsamkeiten

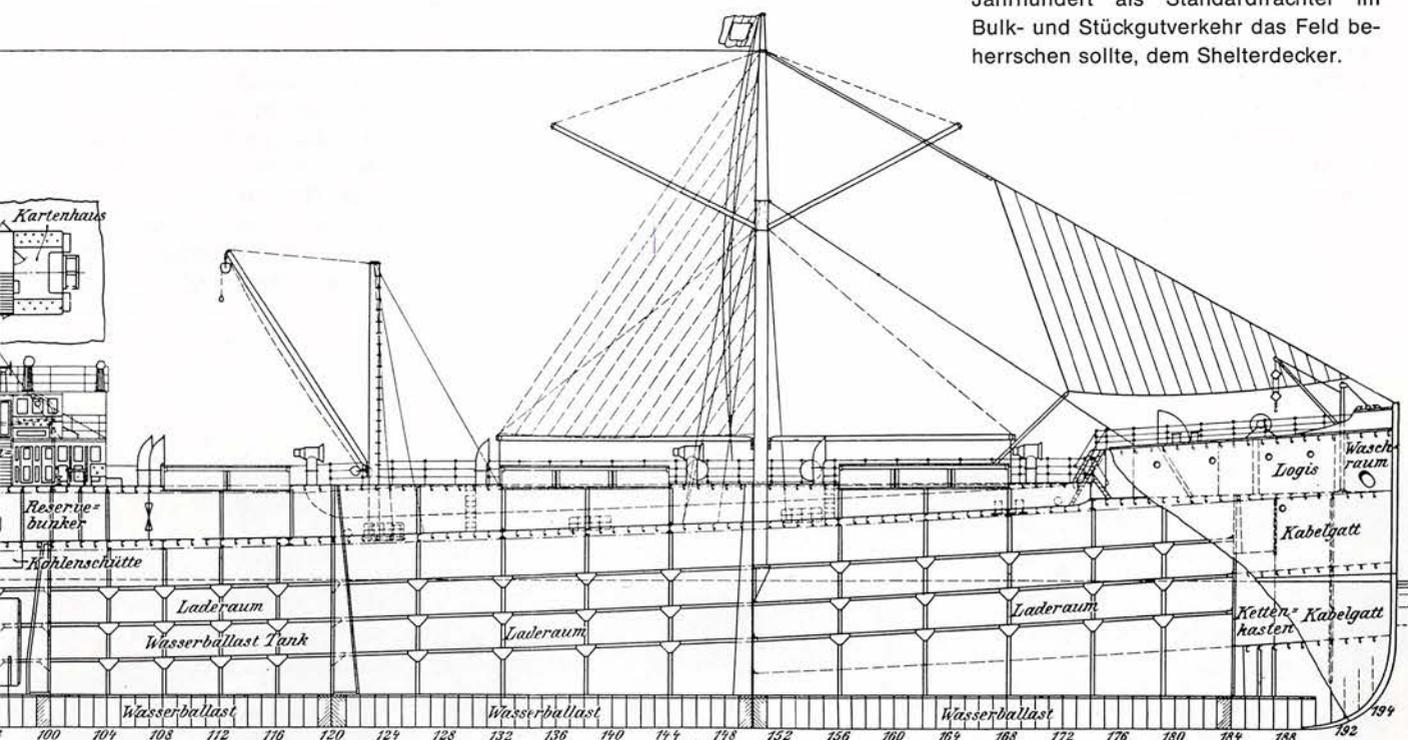


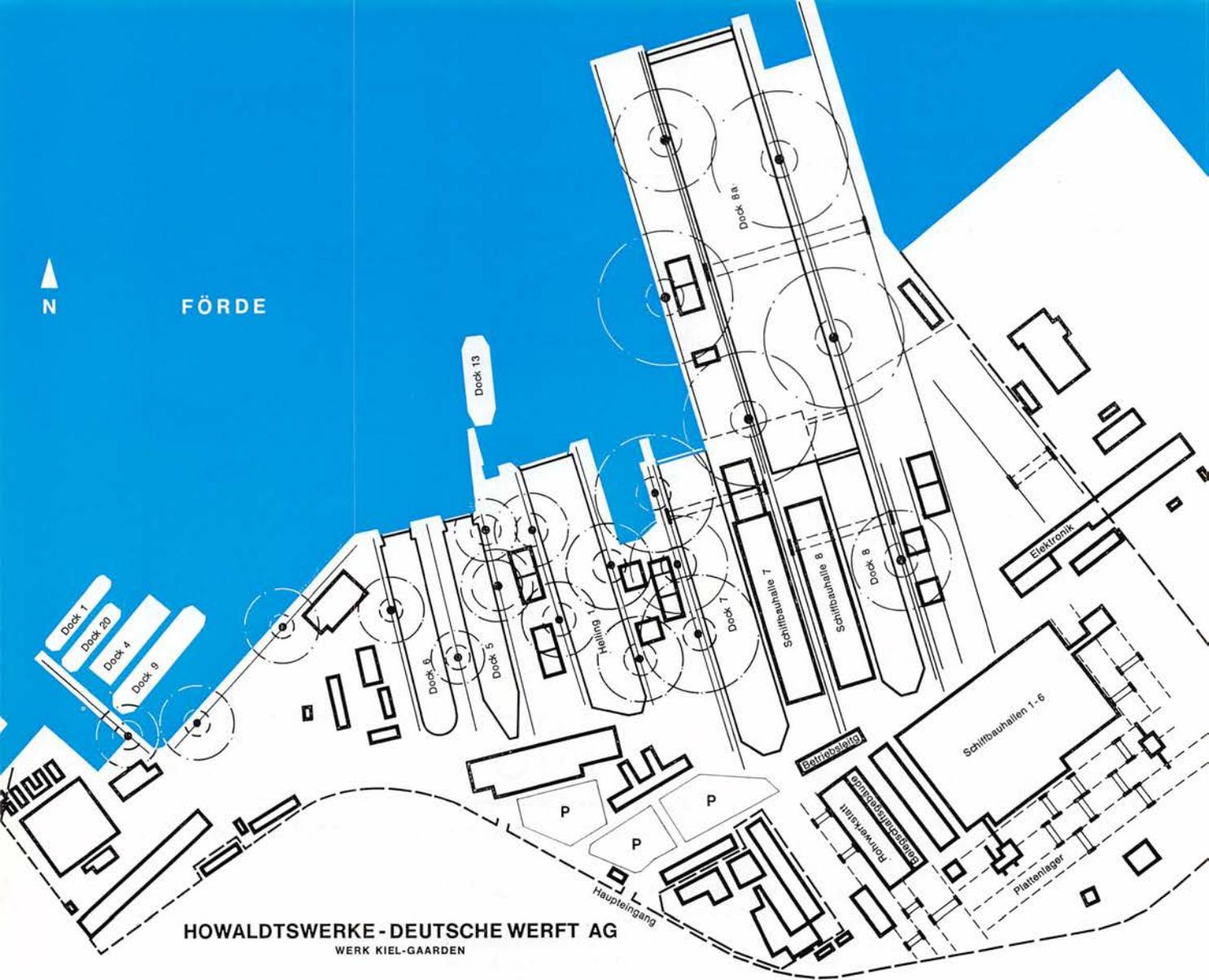
SECTION OF A TRUNK-DECK STEAMER.

in jenem Vortrag nicht ein einziges Mal erwähnt wird.

Ein wesentlicher Unterschied zwischen beiden Bauarten lag hinsichtlich des Verwendungszweckes in der Tatsache, daß beim Trunkdecker Decksladung gestaut werden konnte, was beim Turm-

decker natürlich entfiel. Dort war das Hauptdeck auf See nicht einmal begehbar, weshalb man es ja als „Hafendeck“ bezeichnete. Die Vorteile in bezug auf die Vermessung waren beiden Typen gemeinsam, aber sie fielen nicht lange ins Gewicht; die Zukunft gehörte einem anderen Schiffstyp, der über ein halbes Jahrhundert als Standardfrachter im Bulk- und Stückgutverkehr das Feld beherrschen sollte, dem Shelterdecker.





Das neue Großdock in Betrieb genommen

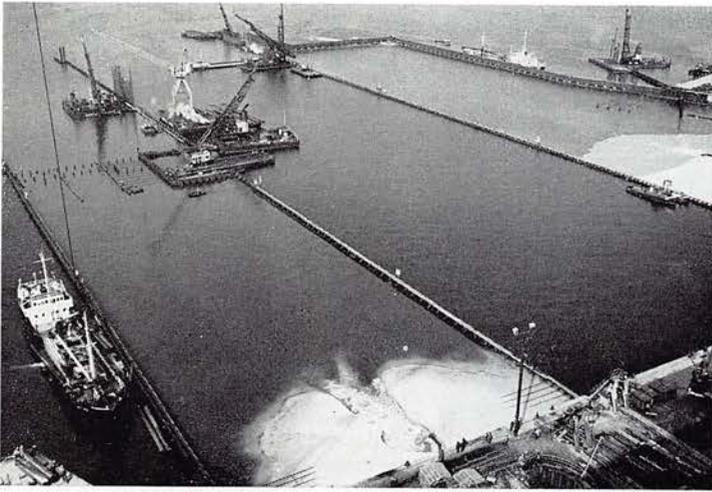
Mit dem Umschwimmen des am 7. Oktober 1975 unter der Baunummer 85 im alten Dock 8 auf Kiel gelegten 240 000-tdw-Tanker-Teilschiffes am Vormittag des 20. Februar 1976 wurde das neue Dock 8 nach 27monatiger Bauzeit in Betrieb genommen. Die offizielle Übergabe des am 26. November 1973 begonnenen Bauwerkes, das nach

den Worten Dr. Henkes eines der Mittel sein werde, den Rang unserer Werft auch weiterhin zu festigen, erfolgte einen Tag später.

Unter den zahlreichen Gästen, zu denen Vertreter der Schleswig-Holsteinischen Landesregierung und der Stadt Kiel sowie der dem Schiffbau verbundenen Behörden des Bundes, des Landes und

der Stadt Kiel ebenso gehörten wie die Vertreter der Wirtschaft, unter ihnen vor allem jene der am Bau des Docks beteiligten Firmen, konnte Dr. Henke den schleswig-holsteinischen Wirtschaftsminister Dr. Jürgen Westphal, Oberbürgermeister Günter Bantzer, Stadtpräsident Eckhard Sauerbaum und den Leiter der Hauptniederlassung





September 1974: Das Rammen der Ufer- und Dockseitenwände ist noch in vollem Gange; da wird schon begonnen, die Trennbauwerke mit Sand aufzufüllen.



Mitte November 1974: Die Rammarbeiten der Ufer- und Dockseitenwände sind abgeschlossen. Wenig später wird die Baugrube geschlossen und zum ersten Mal gelenzt (27. 11. bis 8. 12. 1974).

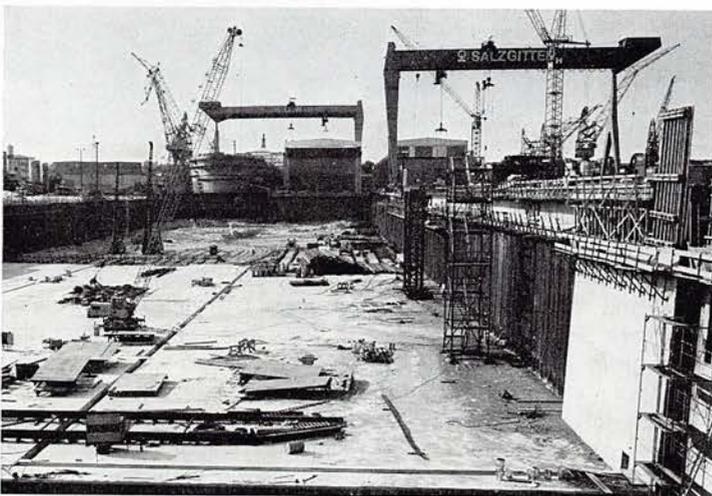


Mitte Januar 1975: Im gelenzten Dock wird das erste Feld der Docksohle betoniert.



Rammen der Docksohlenpfähle folgt die Betonierung der Docksohlenfelder. Auf den Trennbauwerken werden die Kranschienen verlegt. Die Montage des 900-t-Portalkranes und dreier Drehkräne wird vorbereitet.

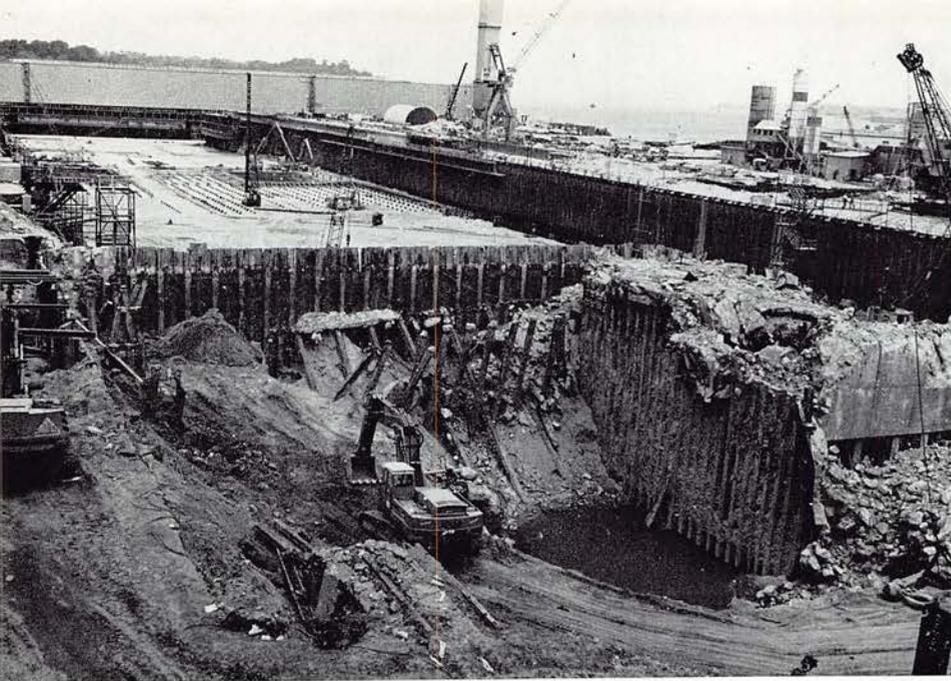
Rechts: Mitte April 1975: Die Trennbauwerke sind aufgefüllt. Dem



Anfang Juni 1975: Fast die Hälfte der Docksohle und erste Teile der Dockseitenwände sind betoniert. In den Galerien der Trennbauwerke werden Versorgungsleitungen verlegt. Auf den Trennbauwerken werden Straßen, Arbeitsflächen und Lagerplätze hergerichtet. Im Dock wird Neubau-Nr. 76 montiert.



Mitte Juni 1975: Der 142 000-tdw-Neubau Nr. 76 (Heinrich Essberger) wird ausgedockt. Es ist die letzte Durchfahrt eines Schiffes durch die schmale Öffnung des Baugrubenabschlußdamms. Mit dem am selben Tag (14. 6. 1975) erfolgten Abtransport der Brückenträgerteile beginnt die Montage des 900-t-Portalkranes.



Mitte Juli 1975: Das Docktor ist eingeschwommen worden. Die Montage der Feststütze des Portalkranes hat begonnen. Der Abbruch des vom Dock 8 einzubeziehenden Dockteiles ist im Gange.

Anfang Februar 1976: Der 900-t-Portalkran ist in Betrieb genommen. Auf der Wasserseite des südlichen Trennbauwerkes lagern zwei Kugeltank-C-Sektionen des ersten im Dock 7 entstehenden Gastankers. Im Dock 8 steht die Montage des Teilschiffes Bau-Nr. 85 vor dem Abschluß.



Hamburg der Phillip Holzmann-AG, Dr. Schenck, begrüßen. Dr. Henke würdigte in seiner Begrüßungsansprache dankend die sorgfältige Planung des Docks, die gute Zusammenarbeit aller am Bau beteiligten Behörden, Firmen und Betriebe, ihre imponierende Leistung sowie das wohlwollende Verständnis der Kieler Bürger für die beim Bau des Docks nicht zu vermeidende Lärmbelästigung und ihre Anteilnehmende Verbundenheit mit unserem Unternehmen. Dem Land Schleswig-Holstein bestätigte er, daß das in der Beteiligung des Landes am Grundkapital unseres Unternehmens sichtbare Engagement im

Interesse der langfristigen Sicherung der Arbeitsplätze der HDW von den Mitarbeitern der Werft dankbar anerkannt werde.

Daß der Schiffbaumarkt wieder einmal ins Gerede gekommen sei, führte er später aus, ändere nichts an der Richtigkeit der Entscheidung, das Großdock zu bauen. In Erinnerung an die wechselvolle Entwicklung des Schiffbaues in der Vergangenheit dürfe man auch die augenblickliche Situation, trotz der Schwierigkeiten, die sie mit sich bringe, nicht allzu tragisch nehmen.

Wirtschaftsminister Dr. Jürgen Westphal brachte zum Ausdruck, daß es dem seit

je der Schifffahrt und dem Schiffbau verpflichteten Land Schleswig-Holstein nicht leicht gefallen sei, der Entscheidung zum Bau des Docks zuzustimmen. Es habe diese Entscheidung, für die es damals, 1973, keine bessere Alternative gegeben habe, jedoch voll mitgetragen. Schließlich sei das Motiv für die Zustimmung des Landes gewesen, daß es sich beim Bau dieses Docks um eine Investition für die nächsten 25 bis 30 Jahre handele.

Dr. Schenck dankte im Namen aller am Bau des Docks beteiligten Firmen für das Vertrauen des Auftraggebers HDW. Er wies darauf hin, daß der Bau dieses

Docks eine faszinierende technische Aufgabe gewesen sei. Eine Aufgabe zudem, die auch die Wissenschaft zu neuen bodenmechanischen und bautechnischen Erkenntnissen geführt habe.

Mit besonderer Freude darf hier festgestellt werden, daß es beim Bau des nunmehr in Betrieb genommenen Großdocks keine nennenswerten Unfälle gegeben hat.

Das für den Bau besonders großer Schiffe (Supertanker bis zu 700 000 tdw) oder tiefgehender Schiffe mittlerer Größe (Containerschiffe der dritten Generation etwa) ausgelegte Dock ist aufgrund seiner technischen Ausrüstung gleichermaßen für den Serienbau kleinerer Einheiten aller Art (Bulk-Carrier, Gastanker, Fischtrawler u.a.) oder den Bau von Offshore-Großgeräten geeignet. Seine vielseitige Verwendbarkeit erhöht die Flexibilität unserer Angebotsmöglichkeiten.

Dem Werftbetrieb in Gaarden stehen somit fortan zusätzlich zu den bisherigen Produktionsstätten folgende Anlagen zur Verfügung:

- das neue Trockendock mit einer Grundfläche von 38 000 m²,
- Vormontageplätze mit einer Gesamtfläche von 15 000 m²,
- ein 900-t-Portalkran,
- drei 50-t-Drehkräne,
- eine Kompressorstation mit einer Leistung von 11 000 cbm/Stunde,
- ein Pumpenhaus mit einer maximalen Leistung von 60 000 cbm/Stunde,
- zwei E-Stationen mit einer maximalen Leistung von 13 500 kW.

Gleichzeitig mit der Übernahme gingen alle Versorgungs- und Pumpeinrichtungen in Betrieb.

Der im Herbst 1973 aufgestellte Bauzeitenplan ist also eingehalten worden.

Das ist insofern bedeutsam, als von den Bau- und Montagefirmen in der Bauzeit von 27 Monaten außerordentliche Leistungen zu erbringen waren. Als besondere Leistungen seien genannt:

- der Austausch von nicht tragfähigem Boden des Baugrundes mit Ostseesand bei einer Menge von jeweils 2 Mio m³ innerhalb von 8 Monaten;

20. Februar 1976: Das im Dock 8 (alt) am 7. Oktober 1975 unter der Baunummer 85 auf Kiel gelegte Teilschiff eines 240 000-tdw-Turbinentankers wird zur Fertigstellung in das neue Dock 8 umgeschwommen.

Auf dem nördlichen Trennbauwerk (rechts) erkennt man hinter der noch tätigen Zementfabrik zwei in der Vormontage befindliche Stahlkirts für den ersten Gastanker (Baunummer 83), an der Spitze des südlichen Trennbauwerks die Kugeltanksektion C 5 für denselben Bau.



- das Rammen von 8 500 Pfählen in einer Zeit von 18 Monaten;
- die Verarbeitung von 85 000 m³ Beton innerhalb von 13 Monaten;
- die schwierige Stahlmontage des 4 700 t schweren Portalkranes innerhalb von vier Monaten;
- das Verlegen von 11 km Rohrleitungen und 55 km Kabel innerhalb von 10 Monaten.

Und hier zur Erinnerung noch einmal die Bauphasen:

1. Bauphase:

Bodenaustausch zur Herstellung eines tragfähigen Baugrundes.

2. Bauphase:

Rammen der Ufer- und Dockseitenwände, nachfolgend der Kranbahnpfähle und schließlich der Docksohlenpfähle.

3. Bauphase:

Betonieren der Docksohle sowie der Kranbahnbalken und der Versorgungskanäle.

4. Bauphase:

Montage des 900-t-Portalkranes und von drei 50-t-Drehkränen.

5. Bauphase:

Ausrüstung der Dockanlage mit den notwendigen Versorgungseinrichtungen. Der Werftbetrieb hat an dem planmäßigen Abschluß der Bauarbeiten erheblichen Anteil, da die Abstimmung des Schiffsneubauprogramms mit dem Bauzeitenplan und die laufende Einhaltung der diesbezüglichen Absprachen eine wesentliche Voraussetzung für die Einhaltung der langfristig vorgegebenen Termine waren. So mußten die im alten Dock 8 gebauten Teilschiffe der Bau-Nr. 73, 75, 77 und 78 – Tanker von 240 000 tdw, wie das letzte umschwimmende Schiff, Bau-Nr. 85 – sowie der unter der Baunummer 76 gebaute 142 000-tdw-Tanker „HEINRICH ESSBERGER“, im Abstand von jeweils drei bis vier Monaten durch die Baugrube in das Dock 7 umgeschwommen werden. Dabei ergaben sich für die Bauarbeiten jeweils Unterbrechungen von fünf bis zehn Tagen.

Eine weitere einschneidende Verzahnung von Baubetrieb und Werftbetrieb war durch den Abbruch der vorderen 50 Meter des alten Docks 8 gegeben. Die Abbrucharbeiten machten den Bau verkürzter Teilschiffe unseres 240 000-tdw-Standard-Tankers erforderlich. Bis zu Beginn der Abbrucharbeiten waren bis zum Umschwimmen von Dock 8 in Dock 7 jeweils 120 Sektionen mit einem Gesamtgewicht von 18 100 t zu einem

aus 12 Bauscheiben bestehenden, 256 Meter langem Teilschiff montiert worden. Die um zwei Bauscheiben verkürzten Teilschiffe der Baunummern 78 und 85 bestanden aus jeweils 108 Sektionen und wiesen bei einem Gesamtgewicht von 14 900 t eine Länge von 206 Meter auf. Die fertigen Schiffe bestehen übrigens bei derart stahlschiffbaulicher Betrachtung aus etwa 200 Sektionen, die zu 16 Bauscheiben und den Aufbauten montiert werden. Ihre Länge beträgt insgesamt 326 Meter, ihr Gesamtgewicht 29 000 t.

Noch ist das neue Großdock nicht ganz fertig. Noch arbeitet auf dem nördlichen Trennbauwerk die Zementfabrik zur Ausführung von Restarbeiten am Dockhaupt. Zwei der 39 Docksohlenfelder sind noch zu betonieren, Kranschielen an den Stirnseiten einzubauen und Sanierungsarbeiten am alten Dock 8 durchzuführen. Und ungetan bleibt – wenigstens vorerst noch – die durch Frost, Regen und Schnee verhinderte Oberflächenbefestigung (Asphaltierung) der Trennbauwerke.

Wenn dieses Heft erscheint, werden auch die letzten Bauarbeiten am neuen Dock vor dem Abschluß stehen. Die vielerlei täglichen Behinderungen, die der Baubetrieb mit sich brachte, wer-

den dann nur noch Erinnerung sein. Die in ihrer Größenordnung technologisch faszinierende neue Schiffbauanlage so wirtschaftlich wie möglich zu nutzen, um der durch die weltweiten Schwierigkeiten im Schiffbau gegebenen Herausforderung erfolgreich zu begegnen, bleibt unser aller Aufgabe.

Am Bau beteiligte Firmen:

AEG, Balcke-Dürr AG, Beton- und Monierbau AG, Christiani & Nielsen Ingenieurbau AG, Gebr. Claussen, Krupp Kranbau Wilhelmshaven, Grün & Bilfinger AG, HDW-Abt. Stahlbau, Hirsch Rohrbau GmbH, Hochtief AG, Ph. Holzmann AG, Klein, Schanzlin & Becker AG, Ingenieurbüro Loy, G. Noell AG, Dr. Pieves, Peiner AG, Richter, Salzgitter Consult GmbH, Salzgitter Stahlbau GmbH, Strabag Bau AG, Deutsche Telemechanique Electrique GmbH, Preußag AG Winter Rohrbau, Ed. Züblin AG u.a.

Maße der Dockanlage	Länge: 426 m
	Breite: 88,4 m
	Tiefe: 10,1 m
Hinausbau des Docks in die Förde:	ca. 390 m
Breite der Trennbauwerke:	Nord: 83 m
	Süd: 57 m
Breite der Montagefläche:	60 m

Dr. Henke zeigt Wirtschaftsminister Dr. Jürgen Westphal das neue Dock.





Seeleichter für NEPTUN und GRIEG BARGES

Am 15. Januar 1976 wurde der am 9. Oktober 1975 auf der Schwentine-Helling (Helling II)/Werk Dietrichsdorf auf Kiel gelegte Seetransportleichter "GOLIAT 8" getauft und zu Wasser gebracht. Taufpatin war Frau Helga Lampe, die Gattin des Geschäftsführers der Hamburger NEPTUN/Bergungsgesellschaft m.b.H., Willem Lampe.

Der von der Stahlbauabteilung des Kieler Werkes gebaute Seetransportleichter „GOLIAT 8“ ist 90 m lang, 27 m breit und 6,5 m hoch, seine Tragfähigkeit beträgt 9 500 tdw.

Die Ablieferung erfolgte am 13. Februar.

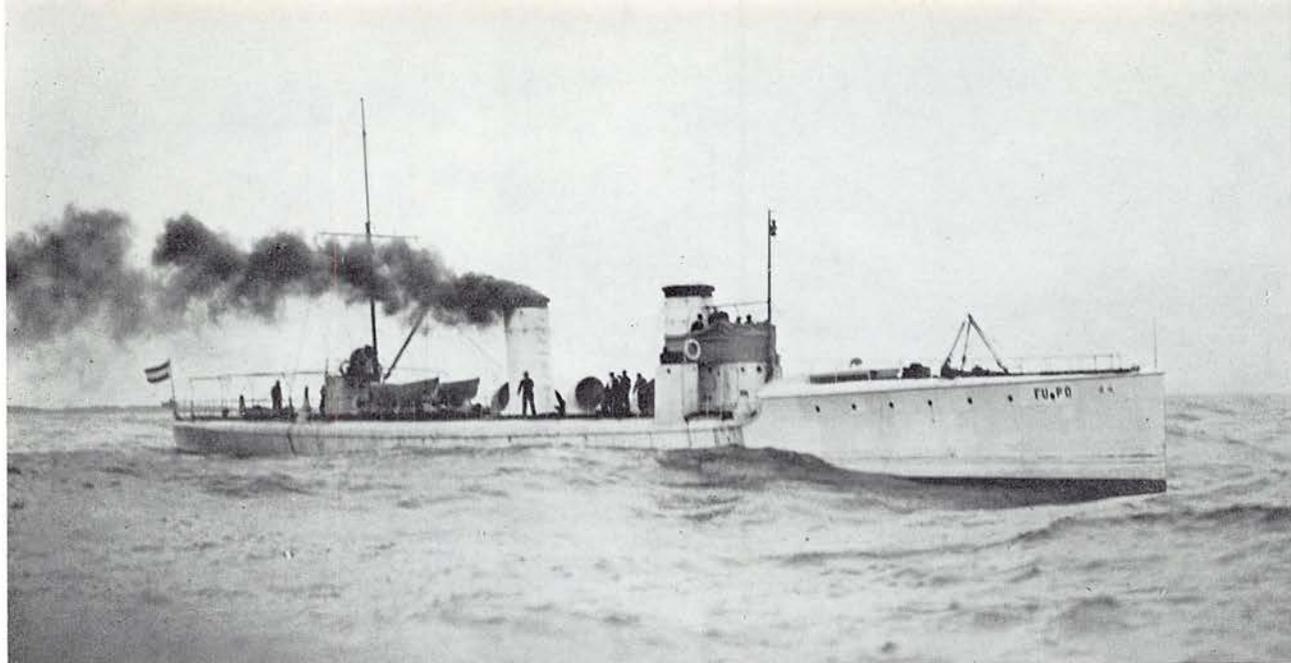
Ein für den selben Auftraggeber bestimmter Nachbau des gleichen Typs, der den Namen „GOLIAT 9“ erhalten soll, wird bis Mai dieses Jahres fertiggestellt.

Wenige Tage später, am 16. Februar 1976, wurde der ebenfalls von der Kieler Stahlbauabteilung gebaute Seeleichter „GRIEG BARGE 2“ an die K/S A/S Grieg Barges & Co., Bergen, abgeliefert. Der 91,44 m lange, 27,4 m breite und 6,10 m hohe Seeleichter hat eine Tragfähigkeit von 9 040 tdw. Er ist ein Nachbau der am 31. Oktober 1975 abgelieferten „GRIEG BARGE 1“.

„GRIEG BARGE 2“ wurde am 18. September 1975 auf Helling IV/Werk Dietrichsdorf auf Kiel gelegt, als „Teilschiff“ Ende November 1975 zu Wasser gebracht und in Dock 5/Werk Gaarden umgeschwommen. Nach Beendigung der stahlschiffbaulichen Montage wurde der Leichter am 16. Januar 1976 ausgedockt (unteres Bild) und zur Fertigstellung zur Stahlbauabteilung nach Dietrichsdorf verholt.

Zwei für den selben Auftraggeber bestimmte Leichter gleicher Größe werden bis zum Sommer dieses Jahres fertiggestellt.





Die 1911/12 gebauten Torpedoboote „FU PO“, „FEI YUNG“ und „TSCHANG FENG“ hatten 320 t (Depl.) und liefen a. K. 32 Knoten. Sie konnten jedoch nur 80 t Kohle bunkern, womit sie nicht weit kamen.
L = 60 m, B = 6,5 m, Tg = 1,8 m.

Von Pillau nach Shanghai

von Dr. Georg Lauritzen

In loser Folge brachten wir schon mehrfach authentische Berichte von der Seefahrt vergangener Tage. Wir setzen diese Reihe heute fort mit einem Beitrag, der die Überführung von drei Torpedoboote nach dem Fernen Osten beschreibt. Der Verfasser machte diese Reise, ein Jahr vor Ausbruch des ersten Weltkrieges, als Matrose mit.

Als mir im Sommer 1913 die Chance geboten wurde, als Matrose an einer Überführungsfahrt von drei in Danzig bei Schichau gebauten Torpedoboote von Pillau nach Schanghai teilzunehmen, zögerte ich nicht, dieselbe wahrzunehmen. Die Fahrt würde mir die Gelegenheit bieten, in wenigen Monaten eine beachtliche Anzahl von neuen Häfen kennenzulernen. Der Reiz war um so größer, als ich zuvor mit der Fünfmastbark „R. C. Rickmers“ 1912/13 auf einer 14monatigen Reise um die Welt nur nach Philadelphia (USA), Kobe (Japan), Portland (USA-Westküste) und Antwerpen (Belgien) gekommen war. Ferner war die außergewöhnlich hohe Heuer von 100 Mark monatlich bis zur Rückkehr per Postdampfer in die Heimat eine verlockende Sache.

Bei diesen für die chinesische Kriegsmarine gebauten Torpedoboote handelte es sich damals um die modernsten ihrer Art; sie waren nur wenig kleiner als die damaligen Torpedobootezerstörer. Etwa 15 in Flensburg angeheuerte Seeleute für Deck und Maschine, darunter je ein I. Offizier, II. Ingenieur und Koch, wurden von dort mit einem Frachter nach Pillau be-

fördert, wo sie in die Besatzungen der Boote „Fei Yun“, „Chang Feng“ und „Fu Po“ eingereiht wurden. Ich kam zur Besatzung der „Fei Yun“ in die Steuerbordwache.

Abfahrt von Pillau Reede

Nach Übernahme der restlichen Ausrüstung verließen wir Pillau am 27. Juni 1913 mit Kurs nach Kiel.

In Holtenau wurden nur wenige Stunden für die Ergänzungen benötigt. Noch kürzer war der Aufenthalt in der Brunsbütteler Schleuse. Schwer wurde der Abschied von den nach dorthin gefahrenen Familienangehörigen; für einen letzten Kuß, mit dem anderen allein, reichten die wenigen Ecken der Schleusenanlage nicht aus. — Ohne besondere Ereignisse wurde Portland, England, angelaufen. Obwohl die Ankunft dieser unter deutscher Handelsflagge fahrenden Boote im voraus dem Hafen gemeldet worden war, erregten sie dennoch, besonders bei den Fahrzeugen der Royal Navy, großes Erstaunen. Kaum lagen die Boote an ihren vorgesehenen Plätzen, vernahmen wir am Achterschiff in unmittelbarer Nähe des Backbordpropellers und Ruderblattes unserer „Fei Yun“ schürfende Stöße: dort mahlte ein Torpedo an unserer weißen Bordwand. Bevor unsere Besatzung die Aufregung niederschlucken und die Schiffsleitung sich zum nächsten Navy-Boot auf den Weg machen konnte, kamen schon britische Seeoffiziere zu uns an Bord, um sich um den Ausreißer zu kümmern. Die Erklärungen der Offiziere zu dem Vorkommnis blieben in dem Zeremoniell der Entschuldigung stecken.

Die verlegenen Gesichter der Begleiter der Offiziere brachten uns auch keine Erkenntnisse. Während unser Kapitän mit den fremden Gästen zu einem Trunk unter Deck ging, erbaten sich die britischen Mariner von uns Auskunft über den Zweck unserer Reise. Mit einer prompten Gegeneinladung des britischen Kommandanten des Verbandes zum Besuch unseres Kapitäns an Bord seines Schiffes fand dieser Vorfall seine Erledigung. Nach Ergänzung unserer Bedürfnisse verließen wir bei Dippen der Flaggen und mit freundlichen Grüßen von Bord zu Bord diesen englischen Kriegshafen.

Kurs nach Gibraltar

Der Golf von Biscaya zeigte sich von der freundlichen Seite bei leichtem Seeegang in langer atlantischer Dünung. Mit Rücksicht auf die an Deck in Säcken gelagerte Bunkerkohle war es jedoch nicht ratsam, mehr als sechs Knoten zu laufen. Unter der spanischen Küste, nach Passieren des Kap Finisterre und entlang der portugiesischen Küste, briste es allmählich auf, so daß wir doch bei Erreichen der Reede von Gibraltar mit einem Gefühl der Geborgenheit unsere Anker fallen ließen. Wie in Portland, gab es auch hier keinen Landurlaub. Unser Erscheinen in diesem britischen Stützpunkt wurde mit nicht geringerem Interesse beachtet als in Portland. Die Kohlen wurden am nächsten Morgen gesackt (leicht nachzählbar — auf Pontons längsseits gebracht) und auch von den Ingenieuren gezählt. Frischer Proviant und Wasser kamen gleichzeitig an Bord. Bald nach

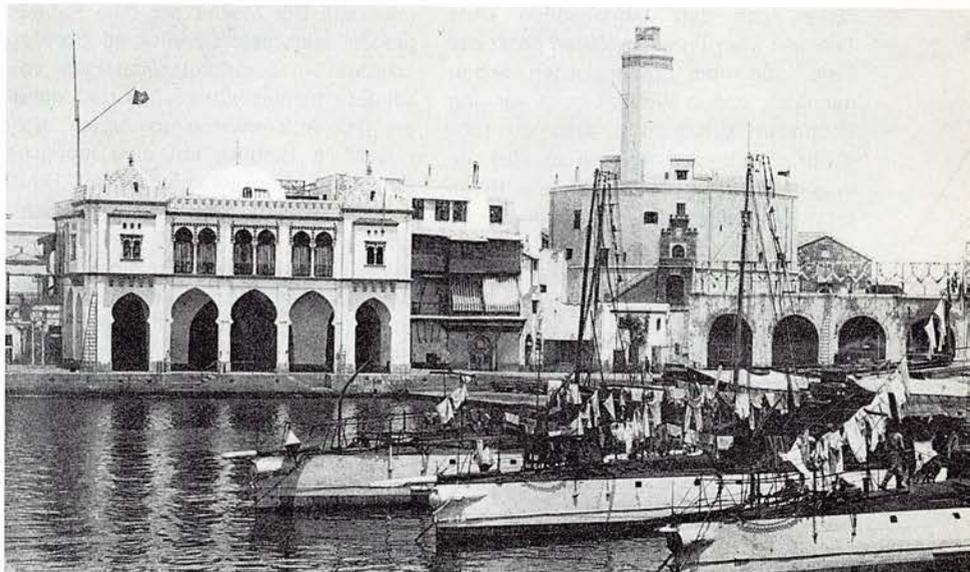
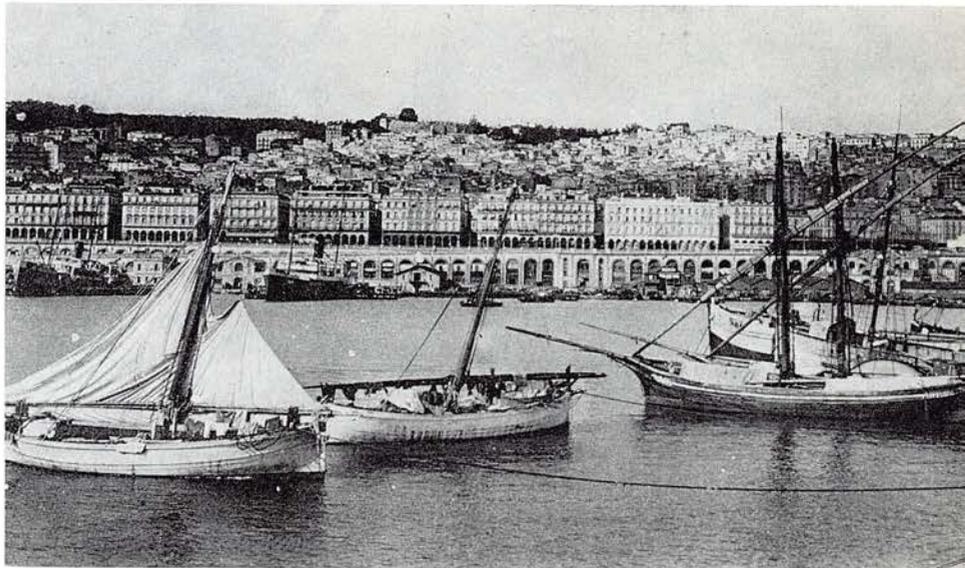
Ansicht von Algier zu Beginn unseres Jahrhunderts.

Die „Admiralität der schnellen Verteidigungsstreitkräfte“ in Algier.

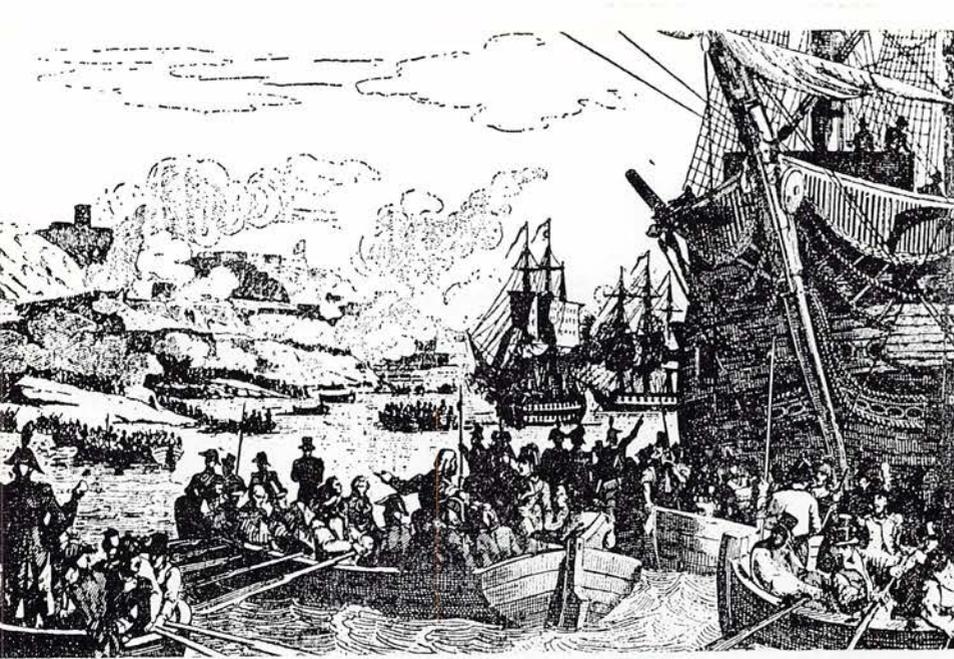
der Einfahrt ins Mittelmeer waren wir überrascht festzustellen, daß dieses uns zunächst mehr zu schaffen machte als der Atlantik. Bei schönstem Wetter liefen wir dann Malta an.

Valletta wurde zu einem Ereignis

Nachdem wir die Insel Gozo, auf der die Nympe Kalypto den schiffbrüchigen Odysseus sieben Jahre lang festgehalten haben soll (Homer nennt sie die „umflossene Insel in der Mitte des wogenden Meeres, Ogya“) und die kleinere Insel Comino an Steuerbord hinter uns gelassen hatten, näherten sich die Boote südwest steuernd der Hafeneinfahrt der jetzigen Hauptstadt Maltas, Valletta. Uns war, als führen wir in das lebendige Mittelalter hinein: steil aufragende felsige Küste, bewehrt mit langgezogenen Mauern, die zunächst die Hafeneinfahrt nicht erkennen ließen. Für eine Weile stumm vor Staunen blickten wir dann plötzlich in einen langgestreckten und sich weit ausdehnenden Hafen, umgeben von Festungsmauern ohne Ende. Wie aus dem hellfarbenen Felsen herausgewachsen Schießscharten, Wachtürme und spitz dem Hafen zugewandte Wehrbauten zur Rundumverteidigung. Diese Festungsanlagen, deren Anfänge bis in



die Zeit vor Christi Geburt zurückreichen, erhielten ihre heutige Gestalt etwa 1530, als Kaiser Karl V. den Johannitern die Insel Malta als künftigen Ordenssitz angewiesen hatte, „damit sie dort in Frieden die Aufgabe ihrer Religion erfüllen, zum Wohle der christlichen Gemeinschaft, und ihre Kräfte und Waffen gegen die verräterischen Feinde des heiligen Glaubens verwenden“. Am 9. Juli 1798, auf dem Wege nach Ägypten, gelang es General Bonaparte, ohne seine riesige Flotte zum Angriff ansetzen zu müssen, durch Verrat seitens Angehöriger der „französischen Zunge“ des Ordens, Malta zu überwältigen und damit auch der Ordensherrschaft auf der Insel ein Ende zu bereiten. Zu dieser Zeit des von der französischen Revolution ausgelösten politischen Umbruchs in Europa bekleidete zum erstenmal ein Deutscher das höchste Ordensamt, Großmeister Ferdinand Freiherr von Hompesch. Gern hätte ich noch mehr gesehen von der



Die Franzosen nehmen Malta ein, 1798.
unten: Die Hafenstadt Valletta auf Malta.

schönen Landschaft der Insel, ihren Museen, ihren Jahrhunderte alten Palästen, von den Jahrtausende alten Tempeln über und als Höhlen unter der Erde, von dem „Maltesischen Schienennetz“, das in die Zeit noch vor den Phöniziern zurückreicht, also vor 1500 v. Chr. Bei diesem handelt es sich um in das Gestein hineingehauene Rillen in Wagenbreite, also feste Spuren für Fuhrwerke, wie dies Wissenschaftler festgestellt haben. Piloten haben diese Gleise vom Flugzeug aus im Meer noch erkennen können. Diese müssen also zu einer Zeit schon vorhanden gewesen sein, als große Teile der heutigen Meeresrandzone noch Festland waren.

gen heftigen Durchfall. Auf dem Wege zum Schiffsmakler nahm der Kapitän mich mit. Der Makler riet dem Kapitän jedoch, mich sofort zurück an Bord zu schicken. In der Stadt seien Fälle von Cholera festgestellt worden und daher sei das Aufsuchen eines Arztes nicht ratsam in Hinblick auf eine mögliche Isolierung. Also sofort zurück an Bord! – Dort wurden bereits für die Nachtfahrt durch den Suez-Kanal auf den Vorschiffen der Boote die Scheinwerfer der Kanalverwaltung angebracht. Bis Suez fuhren wir unter Assistenz deutscher und britischer Kanallotsen.

Von Suez nach Aden

Nach einer Tag- und Nachtfahrt durch



Von Malta nach Port Said

Als wir Malta verließen, richteten sich unsere Gedanken der Berührung mit den Lebensformen des Nahen, Mittleren und Fernen Orients zu. Da unsere Bestände außerhalb der Kanalanlagen ergänzt werden mußten, galt es zunächst einen Liegeplatz im Hafen von Port Said aufzusuchen. Nach einem Landgang hatte ich am nächsten Mor-

den Suez-Kanal waren unsere drei Torpedoboote auf der Reede von Suez vor Anker gegangen. Im gleißenden Schein der Juli-Sonne ragte vor uns aus dem tiefkoblaltblauen Wasser die langgestreckte sandsteinfarbige Küste heraus. Der Eindruck trostloser Eintönigkeit einer ausgedörrten Landschaft wurde von dem sich über uns wölbenden wolkenlosen Himmel noch vertieft.

Unheimlich wirkten die von der höher steigenden Sonne in huschender Reihe einzeln aufgewirbelten und steil aufwärts kreisenden Sandspiralen. In ihrer Lautlosigkeit wirkten sie gespenstisch Unheil kündend.

Verlockend aussehende Weintrauben, die uns Araber von ihren Booten aus anboten, durften wir nicht essen. Auch dieser Hafen war choleraverdächtig. Wir waren daher froh, noch am gleichen Tage nach Ergänzung unserer Bunker- und Wasserbestände und des Proviantes am selben Tage nach unserem nächsten Hafen, Aden, in See gehen zu können. Vor uns lagen 1300 Seemeilen in der, wie uns gesagt worden war, heißesten Gegend der Welt. Noch konnten wir uns darunter nichts vorstellen. Aber eine Woche später wußten wir recht gut Bescheid über diesen Superlativ des Roten Meeres.

Am nächsten Morgen passierten wir die Südspitze der Halbinsel Sinai. Der Gebirgsstock mit dem Berge Horeb, auf dem Moses das Gesetz seines Volkes verkündet wurde, verschwand bald im Dunst. Und als das Kap Ras Muhammad zurückfiel, umfächelte uns für eine Weile eine frische Brise. Unsere „Fei Yun“ dampfte voran, gefolgt zunächst von „Chang Feng“ und dann von „Fu Po“. Da wir unter den für uns völlig neuen Verhältnissen zu jeder Zeit mit überraschenden Ereignissen rechnen mußten, hatten auf Anordnung unseres Kapitäns als Transportleiter alle Wachgänger auf den einzelnen Booten schärfer als bisher darauf zu achten, daß die Boote zu jeder Zeit miteinander in Sicht blieben. Für uns an der Spitze bedeutete dieser Befehl erhöhte Aufmerksamkeit. Im Verlauf der beiden ersten Tage hatten die Matrosen, wie bisher üblich, von Deck aus die zusätzliche Bunkerkohle mit den Torpedowagen in die Bunker getrimmt. Nachts mußte ein Mann von Deck in den Bunkern helfen. Für diese Mehrleistung wurde uns eine erhöhte Monatssteuer von 100 Mark und für jede Überstunde eine Mark gezahlt. Aber an diese „fürstliche“ Heuer dachten wir schon längst nicht mehr. Wichtiger war für uns die täglich ausgegebene halbe Flasche mit Wasser verdünnten Rotweins, um gegen den Durst ankommen zu können.

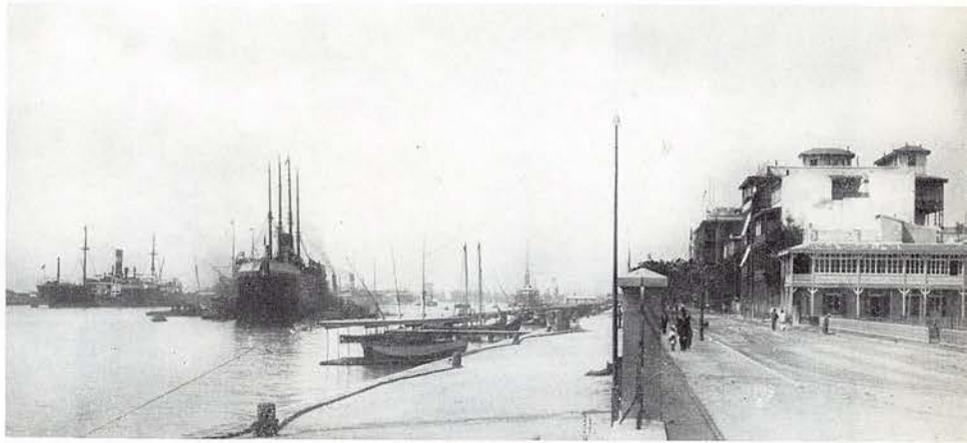
„Chang Feng“ sackt achteraus

Am Mittag des dritten Tages, als wir unser gebratenes Huhn verzehrten (in

Ermangelung von Kühlschränken nahmen wir als „frischen Proviant“ nur noch lebendes Federvieh, lebende Schafe und Kälber an Bord, untergebracht in den nicht benutzten Ventilatorenhauben und in einem vorübergehend eingerichteten offenen Stall zwischen den beiden Schornsteinen), sackte die „Chang Feng“ plötzlich achteraus. Da wir ohne Funkeinrichtungen fuhren – diese wurden, wie alle militärischen Einrichtungen der Schiffe, auf anderen Kielen nach Schanghai gebracht – mußten wir in Rufnähe des Havaristen fahren. Dem Boot „Chang Feng“ war der in Betrieb befindliche Kessel ausgefallen. Um keine Zeit zu verlieren, stellten wir sofort eine Schleppverbindung her. Bei etwas stärker aufkommender See riß diese schon nach wenigen Stunden ab. Zum Glück brauchten wir bei der großen Hitze nur unsere eigenen Manila-Leinen wieder einzuholen. In der Zwischenzeit hatte die „Chang Feng“ einen anderen Kessel angeheizt.

Jedoch ein Unglück kommt selten allein. Unser Koch, der immerhin für rund 25 Mann kochen mußte, war in seiner kleinen Kombüse von der unerträglichen Hitze überwältigt worden. Unser Kapitän ließ den erschöpften Mann auf eine Matratze unter dem Sonnensegel des Achterdecks an der kühlest Stelle bei der Funkbude niederlegen. Mit einer an der Funkbude angebrachten Behelfsdusche wurde der Koch von Zeit zu Zeit erfrischt. An seine Stelle trat der Steward. Für die Nacht wurde der Koch mit seiner Matratze fest verbunden, damit er in seiner Bewußtlosigkeit nicht über Bord rollen konnte.

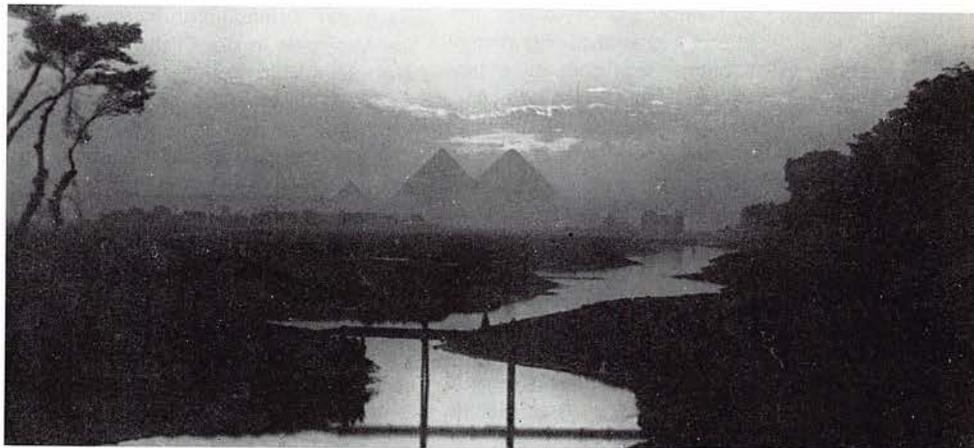
Bevor die Nacht kam, mußten wir die „Chang Feng“ noch einmal auf den Haken nehmen. Wegen Kessel- und Maschinenschadens lag sie erneut still.



Port Said

Diesmal steckte sie auf ihr Ankerkabel ihre eigenen Manilaschleppleinen, die wir zunächst mit viel Mühe zu uns an Bord holen mußten. Nachdem der Maschinentelegraph auf „Langsam Voraus“ gelegt werden konnte, mußten wir vor Anstrengung eine ganze Weile tief Luft holen, bevor wir von unserem verdünnten Wein trinken konnten. Für alle Fälle durfte sich unsere Freiwache nicht in die Koje legen. Das berührte uns nicht, denn die stickige Luft im Logis war schon seit längerer Zeit nicht mehr erträglich. Da schlief es sich jetzt schon besser an Deck mit einer wol-

lenen Decke auf oder neben den Kohlesäcken. In der zweiten Morgenstunde mag es gewesen sein, da brachen die Manilaleinen abermals. Wieder ging's an die beschwerliche Arbeit des Leineneinholens. Dann dampften wir in die Nähe der „Chang Feng“. Unter dem Kommando unseres Ersten Offiziers setzten wir in einem kleinen Rettungsboot mit vier Matrosen nach dem Havaristen über. Dies wurde zu einer recht ungemütlichen Ruderei. In großer Zahl schwammen beutejüsterne Haie unter unserem Dingi hindurch. Unsere dabei gemachten Witze kamen keineswegs



Abend in Gizeh

Kairo





Ein anderes Boot bei weniger Wind und Seegang; man kann sich leicht vorstellen, was aus unseren an Deck gestauten Kohlsäcken wurde.

aus dem Gefühl der Überlegenheit. Wir baten unseren „Ersten“ umsonst, die Rettungswesten ablegen zu dürfen, um besser rudern zu können. Schließlich dümpelten wir längsseits der „Chang Feng“. Müde und erschöpft schauten unsere Kameraden auf uns herunter. Sie lehnten es ab, abgelöst zu werden. Wir möchten ihnen aber helfen bei dem Einholen des 90 Faden langen Ankerkabels. Inzwischen hatte auch die „Fu Po“ ein mit vier Mann besetztes Boot ausgesetzt, so daß wir nun mit fast 20 Mann von Deck das dreizöllige unhandliche Kabel verhältnismäßig schnell einholen konnten. Möglichst nahe beieinander liegend, sorgte die „Fu Po“ für ein kräftiges Nachtmahl für „all hands“ der drei Boote, die „Fei Yun“ für einen kräftigen Punsch und „Chang Feng“ dafür, daß die „Besanschot“ sogar zweimal angeholt werden konnte. Zum richtigen Aufatmen kamen wir jedoch erst, nachdem der I. Ingenieur der „Chang Feng“ seinem Kapitän den Kessel und die Maschine wieder klar melden konnte und die ausgesetzten Dingis wieder an Deck ihrer Schiffe standen. Der Morgen graute, als wieder Kurs nach Aden gesteuert werden konnte. Wir befanden uns ungefähr auf der Höhe von Djidda, der Hafenstadt von Mekka, Geburtsstadt des Propheten Muhammed. Jedoch unsere geschichtlichen Interessen waren in diesen Stunden auf Null gesunken. Wir hatten nur Sehnsucht nach Schlaf, und wo wir saßen, fanden wir ihn.

Als die Backbordwache am vierten Tage dieser Rot-Meer-Fahrt morgens um acht Uhr die Wache antrat, brannte die Sonne bereits unbarmherzig auf das Deck. Auf den Zylinderköpfen der Maschinen lagen geschmorte fliegende Fische, die während der Nacht durch das geöffnete Skylight in diese Falle

geflogen waren. Mit einem Reelingsstützen zwischen den Beinen saß der wachhabende II. Offizier an der Lee-seite bei dem Maschinenniedergang und knabberte an einem solchen „ersten Frühstück“.

Dann brach der Steward zusammen

Um die Mittagszeit brach in der Kom-büse der Steward zusammen. Auch er wurde unter die Dusche gelegt, mußte aber sehr schnell wegen Umsichtobens an seine Matratze festgezurr werden. Nach der Kommandierung eines zweiten Matrosen in die Küche verblieb ich als letzter Rudergänger der Backbord-wache. Und nur diesen Posten füllte ich während der letzten Tage dieser Zwischenstrecke, die uns allen so unwirklich blieb, aus. Vier Stunden Ruhe – vier Stunden steuern – Ablösung zwischendurch vom Wachoffizier für einige Minuten. Da wegen der flimmern-den Luft das am Schluß fahrende Boot manchmal kaum auszumachen oder gar nicht mehr zu sehen war, fuhren wir jetzt häufiger in Dwarlinie in etwa zwei Meilen Abstand. Nachts war jetzt der Kapitän auf der Brücke und saß, nur mit einem Kimono bekleidet, in seinem Stuhl.

Waren die Nächte noch einigermaßen erträglich, so wurden jetzt die Tage zu einer wahren Hölle. Auf der Brücke hatten wir unter uns die Küche, hinter uns Rudermaschine und Schornstein und über uns die brennende Sonne. Bei achterlicher Brise war Fahrtwind nicht vorhanden. Um Menschen, Maschine und Bunker zu schonen, liefen wir höchstens sechs Knoten. Aber trotz aller Müdigkeit ließen wir die anderen Boote nicht mehr außer Sicht kommen. Beglückt fühlten wir endlich, wie sich die innere Spannung entkrampfte, als wir die Straße von Bab el Mandeb pas-

sierten. Wir hatten damit das Rote Meer, das man lieber das „Heiße Meer“ nennen sollte, hinter uns gebracht.

Endlich in Aden

Aden, dessen Hafen im wesentlichen aus einer großen Reede besteht, hat dem Seemann nichts zu bieten, zumal der Aufenthalt der Schiffe sich im allgemeinen nur auf wenige Stunden beschränkt. Nicht weit voneinander liegend, waren unsere drei Boote auf der inneren Reede vor Anker gegangen. Hafeneigene Fahrzeuge stellten die Verbindung zu uns her. Im Hinblick auf die Ergänzung unserer Bestände machten sich unsere Schiffsführer wegen des Proviantes besondere Sorgen. Nach gut zwei Tagen waren wir wieder unterwegs nach Colombo auf Ceylon. Bei frischem Wind hatten wir die Reede von Aden verlassen. Jedoch als wir bei schönstem Wetter morgens die Höhe von Socotra erreicht hatten, am Ende des Golfs von Aden liegend – das äußerste Ende der afrikanischen Seite dieses Golfs – holte plötzlich unser Boot tief nach Backbord über und schnitt dabei in einer großen See unter. Diese riß dabei die an dieser Seite des Schiffes in Säcken gestapelte Bunkerkohle mit sich und mit diesen fast unseren Kapitän und den I. Ingenieur. Glücklicherweise konnten beide sich an einem Reelingsstützen und an der außenbords angebrachten Ruderleitung festhalten. In diesem Augenblick war ich zufällig zur Stelle bei der Funkbude, auf dem Wege von der Brücke, die Freiwache zum Frühstück zu purren. So konnte ich den beiden helfen, wieder an Deck zu gelangen. Unter Deck begann ein wildes Schreien. Die fortgeschwemmten Kohlsäcke hatten die fast deckgleichen und offenen Nieder-gänge zu den Mannschafts- und Offi-

ziersunterkünften so verstopft, daß nur Wasser herein, aber niemand hinaus gelangen konnte. Nach der Überwindung dieses Schrecks wurden die Niedergänge zu den eingeschlossenen Männern frei gemacht. Mich schickte der Kapitän zum II. Offizier auf der Brücke mit dem Befehl, sofort den Signalbuchwimpel zu setzen: unser besonderes Signal zum sofortigen Zusammenruf der Boote. Als „Chang Feng“ und „Fu Po“ in Rufnähe gekommen waren, rief unser Kapitän den Führern der anderen Boote mit der „Flüstertüte“ zu: „Zurück nach Aden!“ Unser leer gewaschenes Deck erübrigte lange Kommentare.

Unser Boot wäre mit dem verminderten Bunkerbestand nicht ohne Not nach Colombo gekommen. Auf unserem alten Ankerplatz in Aden wieder angelangt, berieten sich unsere Schiffsführer dahin gehend, nicht eher wieder in See zu gehen, bis der Monsum abgeflaut sei. Täglich mußte nun unser II. Offizier mit unserem Dingi zu allen vom Osten kommenden Postdampfern fahren, um sich Auszüge aus den Journalen zu erbitten und mit den Offizieren über Wind und Wetter zu sprechen. Zu diesem Zweck wurden sechs Somali-Neger als Rudergäste angeheuert. Einer von ihnen war mit Landsleuten zu einer Völkerschau bei Hagenbeck in Hamburg gewesen. Da er recht gut Deutsch gelernt hatte, erzählte er von seiner Heimat in Afrika, vom Leben in Somaliland und meinte, dort ließe es sich gut leben: wenig Arbeit, gute Frauen und viel Vieh, das sei doch besser als zur See fahren.

Angesichts der Ungewißheit über die Dauer dieses erzwungenen Hafenaufenthaltes mußte auch unser Bordleben umgestaltet werden. Wenn sonst üblicherweise der Frischproviant von Schiffshändlern zugeliefert wird, so war das hier nicht möglich. Besonders die

Frischfleischversorgung! Das in der Stadt auf dem Markt angebotene Schlachtfleisch war in der glühenden Sonne unter einer Decke wild summender Fliegen nicht zu erkennen. Salate und Gemüse waren gut. Mit dem Brot sah es etwas besser aus, nachdem unser Koch versucht hatte, den braunhäutigen Arabern seine Backmethode beizubringen. Da jedoch das Brot schon nach einem Tag schimmelte, mußte wieder zum täglichen Backen übergegangen werden. Nachdem alles Vieh, das wir für die erste Abfahrt von Aden mitgenommen hatten, von der Küche verbraucht worden war, wurde nur noch für den täglichen Bedarf Schlachtvieh besorgt, zunächst fast ausschließlich Geflügel. Da nun unser Dingi täglich mehrmals zwischen Schiff und Land pendelte, machten wir dem nicht gerade einladenden Land gelegentlich einen Besuch. Unsere Hauptbelustigung bestand neben kühlenden Getränken darin, den Eingeborenen zuzuschauen, wenn sie sich in den an den Außenwänden der „Saloons“ angebrachten Reklame-Spiegeln betrachteten und mit Süßholz ihre leuchtend weißen Zähne putzten.

Abermals zum Nachwachsmann bestellt zu sein, behagte mir nicht besonders. Nachts durfte ich nicht schlafen und am Tage konnte ich nicht. Was folgte daraus? Unser Kapitän wurde von Land her laufend über die von Osten kommenden Schiffe frühzeitig unterrichtet. Tagsüber beobachtete er das Einlaufen der Schiffe wegen der Beschaffung der Journalauszüge. Mir oblag es, ihm nachts die Ankünfte der großen Schiffe von P & O, M M, HAPAG oder NDL zu melden, wenn sie auf der Reede vor Anker gegangen waren. Eines frühen Morgens erwischte der Skipper mich schlafend. Tief erschrocken fuhr ich zusammen, als er mir die Hand auf die Schulter legte und fragte: „Warum melden Sie mir nicht die ‚Gneisenau‘.

Auf die habe ich ganz besonders gewartet!“ Dieser NDL-Postdampfer war schon vor Anker gegangen und machte noch einen Schlag rückwärts. Ich mußte schnell den II. Offizier wecken, und dann beorderte mich der Kapitän mit ins Boot. Seltsam berührte mich dieses große Schiff, als wir sein Fallreep erreichten. Der Morgen war voll angebrochen. Überall an Bord der „Gneisenau“ brannten noch die Lichter. Die See war unbewegt.

Endlich begannen die von den aus dem Osten kommenden Schiffen erbetenen Wetterberichte für uns interessant zu werden. Die Spritzer reichten nicht mehr hinauf zu den Brücken! Und als mehrfach mäßige See und Wind gemeldet wurden, war der Tag der Abfahrt nach Colombo nicht mehr fern. Zur Bewältigung dieser längsten Seestrecke der Überführungsfahrt wurden alle Vorbereitungen noch eingehender getroffen. Problem Nummer eins blieb der Proviant, wozu die hier auch schwieriger zu lösende Trinkwasserangelegenheit gehörte.

Der freie Raum zwischen den beiden Schornsteinen und den an der Backbordseite aufgestauten gesackten Bunkerkohlen war nur noch Stall für eine vermehrte Anzahl von Schafen und Kälbern nebst Futter. Neben den für das Geflügel als Ställe dienenden Ventilatorhutzen waren für den gleichen Zweck vergitterte Holzkisten vorgesehen. Eine größere Menge Frischbrot fand in leeren Patronenkisten Platz. Sicherheitshalber wurde soviel Brennholz für die Kessel mitgenommen, als es sich unter Deck verstauen ließ. Das Deck war schließlich so voll, daß kaum noch Platz für die auf Schienen laufenden Torpedowagen blieb, mit denen die gesackte Kohle an die Bunkeröffnungen gefahren wurde. Und so gerüstet, gingen wir an einem frühen Morgen in See. (Schluß folgt)



Aden

Gehör, Lärm und Berufskrankheit

Hören, Sehen, Schmecken, Riechen und Fühlen, von diesen unseren fünf Sinnen sind wir auf Ohren und Augen am meisten angewiesen. Das Gehör ist zugleich unser empfindlichster und wichtigster Warnmechanismus. Es empfängt seine Eindrücke jederzeit, gleich ob wir wachen oder schlafen. Leider haben die modernen Lebensbedingungen das Gehör aber auch zu dem am stärksten gefährdeten Sinn gemacht. Lärm, der aus verschiedenen Quellen auf den menschlichen Organismus einwirkt, gehört zu den großen Bedrohungen des Menschen in der Gegenwart. Neben dem Lärm im privaten Bereich nimmt der Lärm am Arbeitsplatz ständig zu. Dieser Belastung sind die Ohren in vielen Fällen nicht gewachsen. Die Folge ist,

daß starker andauernder Lärm das Hörorgan so stark schädigt, daß der Betroffene ganz oder teilweise von seiner Umwelt isoliert wird.

Zu Beginn des industriellen Zeitalters betrachtete man eine laute, rasselnde Maschine als Symbol von Kraft, Macht und Reichtum. Der Lärm war etwas, an das man sich zu gewöhnen hatte, oder vielmehr eine der Unannehmlichkeiten, die man hinnehmen mußte, wollte man seinen Lebensunterhalt verdienen. Die Tatsache, daß Menschen unter starker Lärmbelastung allmählich taub oder schwerhörig wurden, hat man damals mit dem Alter begründet. Heute können wir diese Ansicht nicht mehr teilen. In einer Zeit, in der die Lärmschwerhörig-

keit in der BRD den Platz Nr. 1 unter den Berufskrankheiten eingenommen hat, kommt der Lärmbekämpfung außergewöhnlich große Bedeutung zu.

Seit dem 1.12.1974 ist die UVV 1.2 Lärm in Kraft getreten. Um unsere Mitarbeiter vor Lärm zu schützen, haben wir mittels Lärmpegelmessungen Lärmbereiche festgelegt und ausgeschildert. Information, wie man sich vor Lärm schützt, wann man sich schützen muß und sollte und in welchen Bereichen man sich schützt, ist an Hand der HDW Information vom 31.7.1975 geschehen. Persönliche Gehörschutzartikel werden in den werksärztlichen Stationen ausgegeben.

Hans-Georg Allmendinger (BS-K)



Jahresversammlung der Schwerbehinderten im Werk Ross

Am 13. Februar fand in der Kantine Werk Ross eine Versammlung der Schwerbehinderten unseres Hamburger Werkes statt. Der Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung, Walter Arendt, der ursprünglich zu uns kommen wollte, erkrankte leider im letzten Moment und mußte absagen. An seiner Stelle sprach – nach einem einleitenden Bericht des Hamburger Senators Ernst Weiß über das Behindertengesetz im Bereich Hamburg – Ministerialdirektor Trometer aus Bonn vom Arbeits- und Sozialministerium über Entstehung und Entwicklung des Schwerbehindertengesetzes. Anschließend sprach Heinz Körner, Mitglied der Arbeitsgemeinschaft der Vertrauensmänner der Industrie- und Wirtschaftsbetriebe, über das Schwerbehindertengesetz in der Praxis. Aus seinem Referat wurde deutlich, daß noch lange nicht alle Betriebe und die zuständigen Behörden die neuen Perspektiven erkannt hätten, die das Schwerbehindertengesetz der Bundesregierung eröffnet habe.

Begrüßung der Gäste und abschließender Dank an die Herren Vortragenden war Sache unseres Kollegen W. Möser, des Gesamtvertrauensmannes der Behinderten auf unserer Werft.

Senator Ernst Weiß spricht über das Behindertengesetz und seine Auswirkungen im Hamburger Bereich.





Winterliche Stimmung im Kieler Hafen. Das in Dock 7 gebaute Schwesterschiff der „Schleswig-Holstein“, Bau-Nr. 78, wurde am 12. Dezember 1975 ausgedockt und nach Dietrichsdorf verholt.



„SCHLESWIG-HOLSTEIN“

Frau Margot Stoltenberg, die Gattin des Ministerpräsidenten von Schleswig-Holstein, war die Taufpatin des am 17. Dezember 1975 auf den Namen „Schleswig-Holstein“ getauften 240 000-tdw-Tankers Bau-Nr. 77. Das im Mai 1973 geordnete Schiff wurde am 19. 12. 1975 abgeliefert und verließ die Werft am 3. Februar.

Eigner ist die Trave-Schiffahrtsgesellschaft m.b.H. & Co. KG, Lübeck, an der Egon Oldendorff als Korrespondenzreeder beteiligt ist. Das Schiff hat vorerst in die Geltinger Bucht verholt, wo es, wie wir alle hoffen, nicht lange bleiben möge.



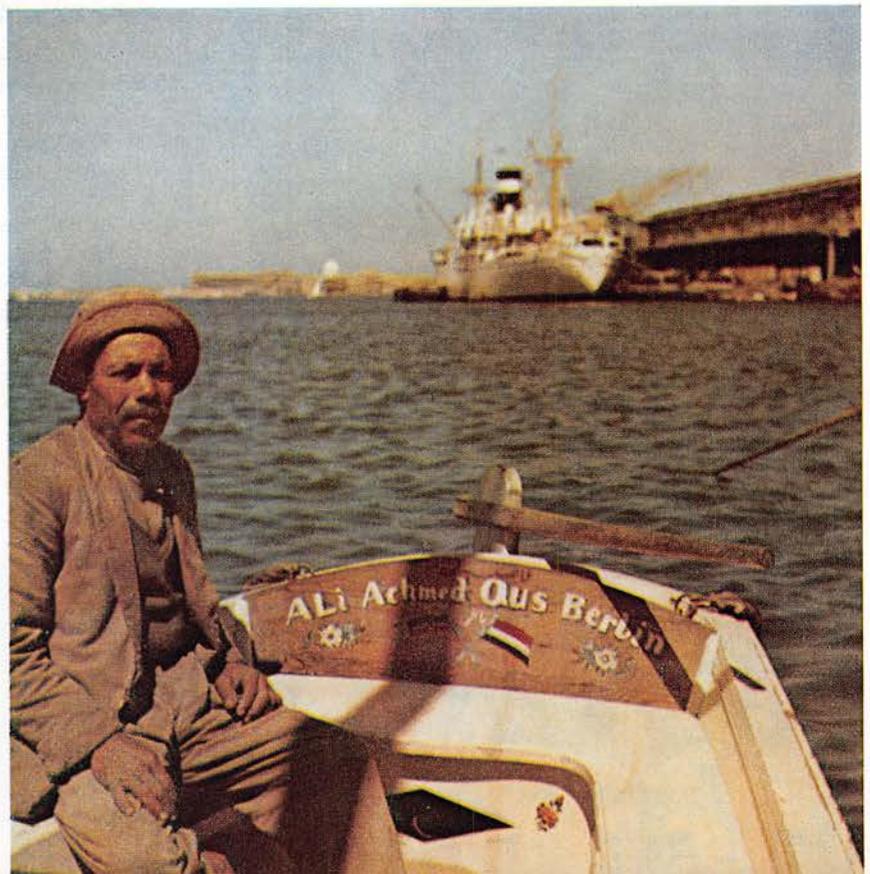


räudigen Hunde, die vor den Metzgerläden das abtropfende Blut schlecken. Und die Fliegen, die in schlafenden Kinderaugen kleben, ermattete, bettelnde Mütter, die zu schwach und zu müde geworden sind, um die Hand fächernd zu bewegen. Knallende Peitschen und jauchzende Fuhrleute auf halsbrecherisch überladenen Rollwagen, kreischende Straßenbahnen und klappernde Karosserien mit dem infernalischem Lärm der Hupen. Asphalt, weich wie warme Schokolade, aus dem flinke Knaben in schleppenden Hemden Hufeisen feuriger Hengste polken. Auf weißem Beton der Uferstraße nach Montaza gleiten Cadillacs. In blitzenden Vitaminbars kredenzen flinke Mixer die Säfte orientalischer Früchte in klinischer Sauberkeit. Bäcker backen in Steinöfen aus biblischer Zeit – die Hitze dazu spendet der Ölbrenner, und die Ölgesellschaft liefert den flüssigen Brennstoff mit pferdebespannten Tankwagen, so wie einst Bolle in Berlin die Milch ausfuhr. Unser Schiff macht „Ganz langsame Fahrt voraus“! Drei Strich an Backbord der Pharos. Der neue; den alten hatte Sostratos gebaut. Man pries ihn als eines der Sieben Wunder der alten Welt. Er wurde Vorbild aller Leuchttürme. Einhundert Meter war er hoch, und durch einen Damm war er mit dem Festland verbunden. Diesen Damm hat man erst sehr viel später verbreitert. So haben jetzt der neue Ras el Tin Palast der zuletzt

Ali Achmed Qus Berlin

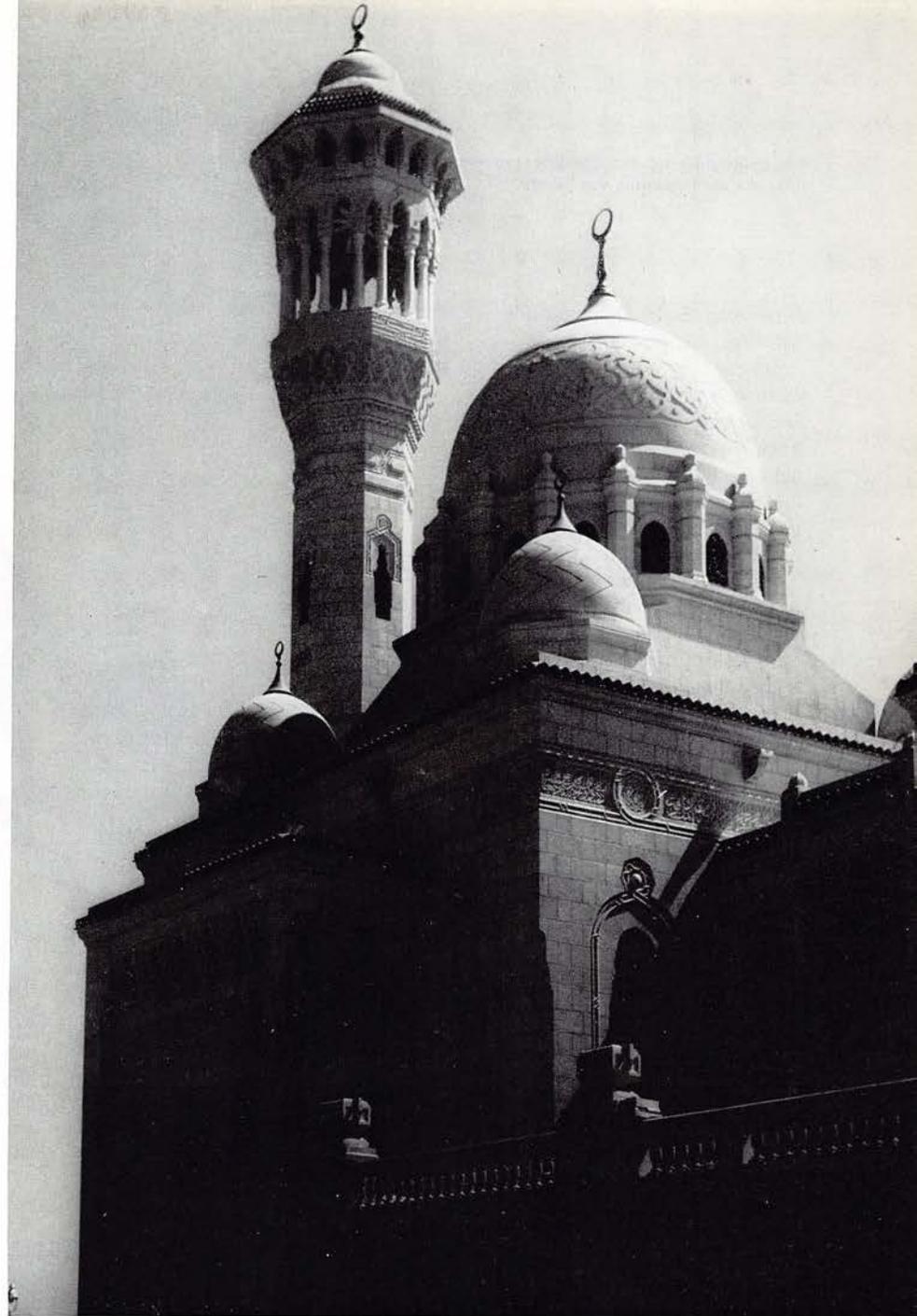
von Friedrich Karl Rausch

Muß eine Unwahrheit eine Lüge sein? Wollen wir nicht das, was uns Mohamed Mustafa Khalil im Hafen von Alexandria aufischt, als liebenswürdiges orientalisches Märchen gelten lassen? Alexandria: Hitze, Bakschisch, Lärm und Staub. Ein Gemisch von beizenden Gerüchen. Aufdringliche Belästigung durch die Soldaten an den Hafentoren und durch schmutzstarrende Fellachen, die sich als Fremdenführer anpreisen. Und da ist die biblische Plage, die Fliegen, die in der Mittagshitze zusammengeklumpt, die Fetzen bläulichen Fleisches umkreisen, und da die



Die RAS EL TIN-Moschee in Alexandria. Sie steht weit von der Stelle, wo einst der berühmte „Pharos“ stand, eines der klassischen sieben Weltwunder.

gehabten Ägypterkönige samt Privatbahnhof und Moschee dort Platz. Querab an Steuerbord die Seezeichen über dem Fort el Mex. Darunter die zerbröckelte Vorstadt. Dort beginnt die Piste. Da stehen die großen Wegweiser nach El Alameyn, Sidi Barrani und El Sollum. Hinter dem Dunst, den der Nordwind aus der sprühenden Brandung herausreißt, den er als „Brandungsrausch“ vor die Wüste hängt, finden die romantischen Naturen ihren Wüstenzauber. Dort verlieren sie sich im Singen der polierenden Winde, im Sengen des Lichts, dort lassen sie sich von der grausamen Natur aufnehmen wie ein kleines Körnchen Sand. Von diesem Tor zur Wüste an Steuerbord, bis ganz herum zum Pharos an Backbord, bildet sich das Hafenoval. Die ans Ufer herangerückten verwinkelten Stadtteile sind sich selbst ein Bollwerk gegen frische Brise, und die durchdringenden Gerüche von Arab-Town kriechen mit dem Abendwind über das schwarze Wasser hinweg – in die ruhenden Schiffe hinein. So, da sind wir nun auf dem Untersuchungsankerplatz angekommen. Hierher kommen dann die Motorboote mit den Behördenvertretern: Arzt, Immigration, Hafenpolizei, Hafenkapitän und Hafenlotse. Dazu gesellen sich die Agenturvertreter unserer Schiffahrtsgesellschaft. Und um uns herum die vielen kleinen Segelboote mit den lateinischen Segeln. Jetzt passen sie auf: Der Hafenarzt ist an Bord. Gleich wird er dem Kapitän die Einlauf-erlaubnis ausgehändigt haben – und siehe da, schon kommt der Leichtmatrose von der Brückenwache und holt die Flagge „Q“, die gelbe Quarantäneflagge ein – internationales Zeichen dafür, daß das Schiff nicht seuchenverdächtig ist, Verkehr von Bord und an Bord erlaubt. Und Zeichen für alle, die überall auf der Welt vom ehrlichen Seemann etwas wollen, sich auf das Schiff zu stürzen. Da, sehen Sie jetzt mal die Händlerboote: Sie schießen auf uns zu, wie Fische aufs Futter. Und klicks, das war der erste Enterhaken – da klemmt er über der Reelingsoberkante, und außenbords, ganz unten, da stemmen sich nackte Füße gegen die hohe Bordwand. Mit sehnigen Armen zieht sich so ein Kerl da den Stropp hoch, eine Flanke,



und der erste Fellache steht an Deck. „Da gibt es kein langes Besinnen“ – er bekommt von unten her, aus dem Boot heraus, eine Schweißbleine hinterhergefeuert, schon im Fluge schnappt er das bleibeschwerte Ende, in wilder Hast holt er sie durch, unter dem anfeuernden Gebrüll des Mannes im Boot zerrt er einen riesigen Koffer in die Höhe, läßt ihn über die Reelingskante gegen die verschwitzte Brust kippen. Blitzschnell sieht er sich nach allen Seiten um: Da, die Ecke, Achterkante Kombüse, an Steuerbordseite bei Luke vier, die hält er für die günstige Geschäftslage. Koffer hin, Koffer auf und raus mit dem ganzen Krempel. Rasierklingen, Luftpostpapier, Schuhwische, Tuben und Schächtelchen. Und schon sind es mindestens ein Dutzend zerlumpter Kerle – ihr Geschrei ist für

drei Dutzend – und in Windeseile installieren sie einen schmutzigen Basar auf unserem schönen Schiff. Man kann kaum noch ausschreiten und die Sadisten unter uns liebäugeln mit dem Deckwasch-Schlauch und 5 atü Wasserdruck. Da liegen deutsche illustrierte Zeitungen, Fünfgroschenromane, hier türmen sich die Koffer und Taschen aus übelriechender Kamelhaut, die bunten Sitzkissen und die vierbeinigen Hocker, kitschiger Tand, der den Europäern als Kamelsattel verkauft wird. Da gibt es Khakizeug, schlecht vernäht, Baumwollwaren und Plunder über Plunder. Dort hinten stiebt der Fotograf durch die Gänge. Er empfiehlt greulich kolorierte Reproduktionen unserer Familienangehörigen fotomontiert zusammen mit grausliger Sphinx oder violett schimmernden

Die Bootsbauer an der Corniche von Alexandria; wie vor Hunderten von Jahren.

Pyramiden. Schon hämmert der Schuster – aber das ist reine Propaganda – noch hat niemand etwas zu reparieren abgegeben. Der dicke Friseur verbeugt sich devot vor unserem Koch. Bald wird er ihm geheimnisvoll – bei verschlossener Kammertür – ein Fläschchen Spanische Fliege aufgeschnackt haben. Der Schneidermeister, fein gekleidet, wieselt von Kammer zu Kammer der Offiziersdecks. Auf seinem Gegenkurs liegt der Briefmarkenhändler und in die Bullaugen der Brauseräume hinein, schmierige Visagen, die unsere Jüngsten lüstern betrachten. Und mit all diesem an Bord geht nun das Schiff „Anker auf“ und weiter hinein in den Hafen, um an einer der Kais festzumachen. Das Dutzend Händlerboote schleppen wir mit uns an langen Leinen, wie ein Kind, das mit einer bunten Traube Luftballons gegen den Wind läuft. Die Bootsführer halten mit dem Steuerruder parallel zu unserem Kielwasser, während die Händler an Bord es nicht aufgeben, die ersten Geschäfte einzuleiten. Aber es liegt eine abwartende Haltung über dem Markt. Die Händlermeute ist nämlich noch nicht vollständig. Einer fehlt uns noch in der Sammlung: Mohamed Mustafa Khalil. Aha, er erwartet uns heute an der Pier. Hat's wohl nicht



mehr nötig auf den Ankerplatz hinauszufahren. Dort neben der verschlammten Steintreppe liegt sein Boot, das schöne weiße. Sein schwimmender Orientbasar trägt den Namen „BERLIN“. Und über der Ruderbank, Innenseite Heck, sein Firmenschild „ALI ACHMED AUS BERLIN“. Selbstverständlich läßt sich dieses Schild ebenso herausnehmen wie Schilder in Kombiwagen – und die bösen Zungen schweigen nie. Sie erzählen schamlos, daß unser Ali eine beträchtliche Anzahl Namen im Schilde führe. Sie sagen: „Bei den Amis kreuzt er als Ali Achmed aus Chicago auf!“ Aber wir, als tolerante Abendländer – wir wollen ihm ja sein Märchen lassen. Beweist er uns doch, daß er Berlin nicht abgeschrieben hat, und sollte er

Die Kinder der Bootsbauer spielen Viererkonferenz. Offensichtlich geht es hier um Besitzabtretungen.

sein Firmenschild wirklich einmal austauschen, so prangt doch der Name „BERLIN“ am Bug und im Heck seines schmucken Bootes.

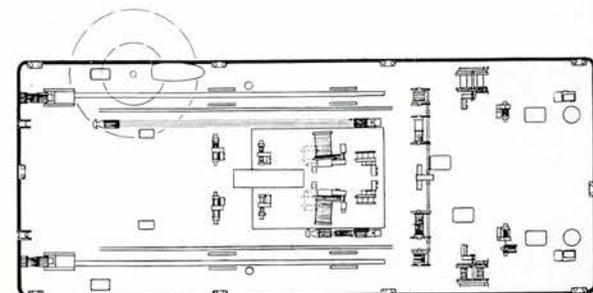
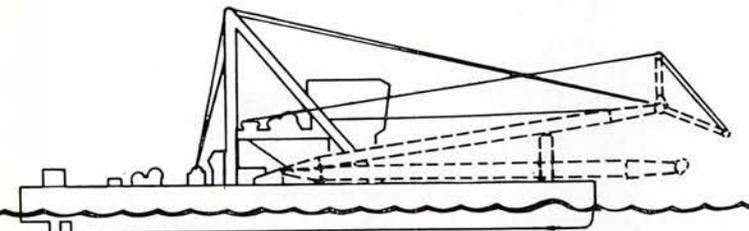
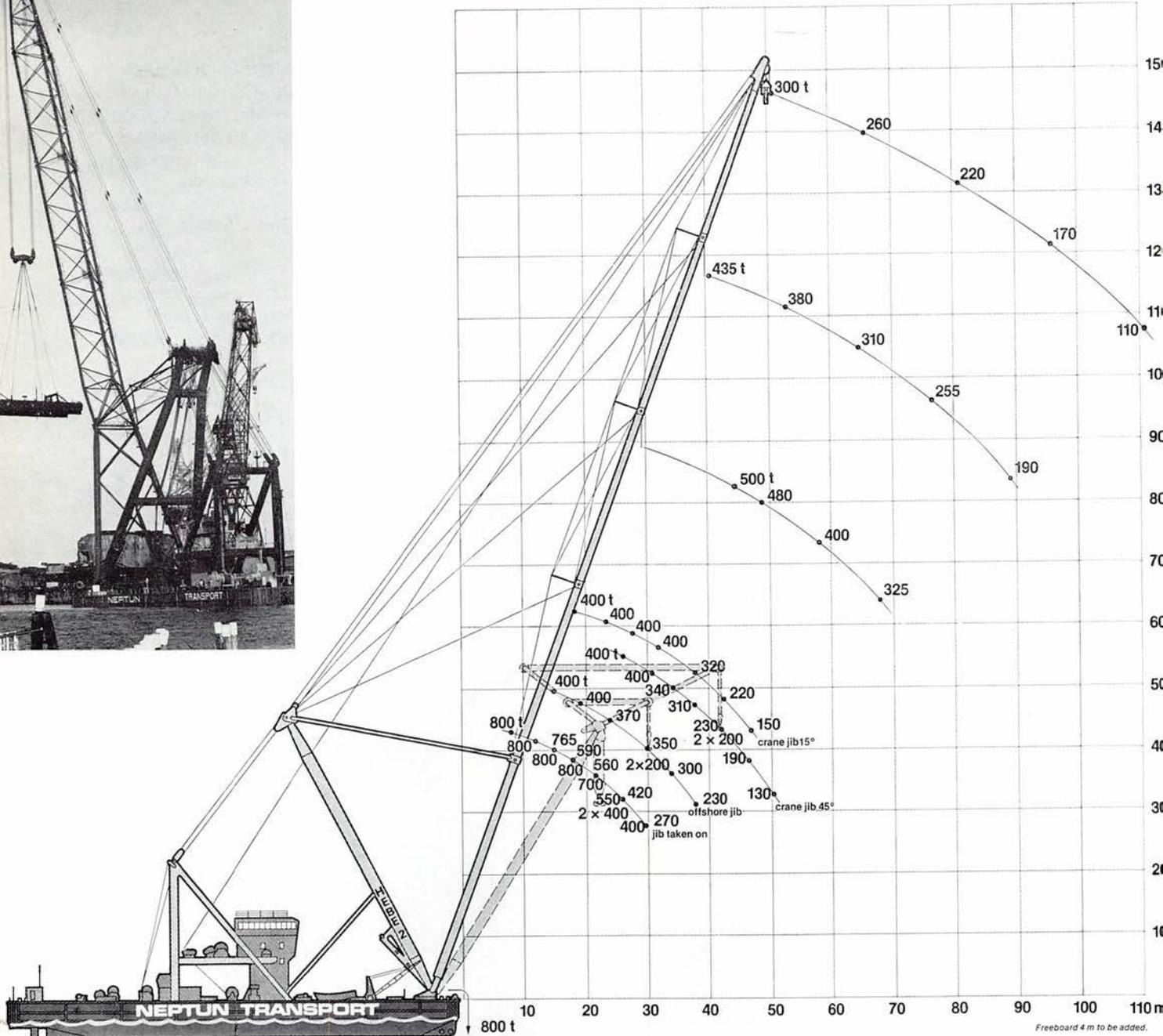
Na, und nun hat er uns entdeckt: „Hallo Funker“, ruft er von der Pier herauf, „wie geht's? War gute Reise? Heute schöne Luftkoffer, gaanz billig. Kannst auch wieder richtigen Kamel-sattel kriegen, original ex army, aus El Kantara, gaanz billig, weißt doch, Ali Achmed nix besch . . .!“ Jetzt ist er der Erste auf der Gangway – sozusagen der Anführer der zweiten Welle von Händlern und Halunken, die sich jetzt über das Schiff ergießt. Und schon ist er bei mir hier oben, hier in Sperlingslust, in der Funkstation, um sich nützliche Geschäftsinformationen zu holen: „Viele neue Leute diese Reise? Hast Du schon Vorschuß ausgezahlt? Bitte, gib mir Mannschaftsliste.“

Diese Liste – so man sie ihm gibt – verhilft ihm zu einem echt orientalischen Geschäftstrick, den er bedachtsam vorbereitet: Zunächst besucht er alte Kunden. Matrosen und Heizer, Stewards, Maschinisten und Steuerleute – alle diejenigen, die es nicht unterlassen können, ihm jede Reise irgendetwas abzukaufen. Während der Begrüßungszeremonie läßt er mal so eben unter den neugierigen Neuen seine Ordnungsmappe kreisen. Diese enthält nichts weiter als ein schmutziges Bündel von Empfehlungsschreiben, die ihn als einen der ehrenhaftesten Männer Ägyptens ausweisen. Er hat sich diese Schriftstücke gegen Bakschisch auf deutschen Schiffen ausfertigen lassen. Und alle sind mit einem Schiffsstempel versehen. Da heißt es z. B.: „Wir bestätigen Ali Achmed aus Berlin gern, daß er seit geraumer Zeit die Besatzung unseres Schiffes zur Zufriedenheit aller beliefert. Es hat sich herausgestellt, daß Ali immer korrekt und ehrlich ist.“ Und solche Dokumente sind unterzeichnet von ausgewachsenen Zahlmeistern oder von Funk-Offizieren die nebenamtlich mit dem Verwaltungsdienst an Bord betraut wurden und sogar von Kapitänen. Und nun geht Ali zielstrebig zum Angriff über. Er sagt jedem, was er heute zu kaufen hat. Er drückt einem jeden irgendetwas von seinen Waren in die Arme. Dahin einen Kamelhocker, dorthin ein Sitzkissen. Der da bekommt Khakizeug, ein Stammkunde einen Lederkoffer. Er verteilt seine Warenpracht geschickt. Stunden später geht er auf Kassierertour. Dabei interessiert Bargeld überhaupt nicht: Leute mit Bargeld auf der Faust handeln ihn ja viel zu sehr herunter – daher bei der Begrüßung

seine bange Frage, ob schon an die Besatzung Barvorschuß gezahlt sei. „Na was is“, so hört man rufen, „willst Du haben Sitzkissen – komm her Mensch, brauchst nicht zu zahlen, nur unterschreiben!“ Und immer hat er ein Stück Papier zur Hand, das bei der Seefahrt als Zahlungsmittel so beliebte Ticket, und schnell steht es geschrieben: Matrose Daddeldu, ein Kamelhocker = drei ägyptische Pfunde. Hat Hein Seemann unterschrieben, so zückt Ali Achmed aus Berlin diskret die Mannschaftsliste, um sich zu überzeugen, daß es diesen Mann tatsächlich an Bord gibt. In den Abendstunden hat Ali dann eine beträchtliche Anzahl solcher Tickets zusammen. Die Schuldsummen schreibt er hinter die Namen in der Mannschaftsliste. Dann addiert er auf und präsentiert die Liste dem Schiffskassen-Gewaltigen, also meistens dem Kapitän oder auch dem verwaltenden Schiffsoffizier, zusammen mit der – dezent in einem Umschlag

steckenden – international üblichen Provision, zwecks Auszahlung. Der Schiffskassengewaltige betrachtet diese Liste buchttechnisch als Vorschußliste mit Originalwert und so gelangt unser Ali mit Hilfe des backschisch-versessenen weißen Mannes zu seinem Zaster. Getreu dem orientalischen Gesetz: „Der Europäer ist ein Esel, den man reiten muß!“ Und dieser Europäer, der auf Kosten seiner (zu umsorgenden) Mannschaft, dem reitenden Ägypter zu seinem Geld und zu seinem, durch „bargeldlosen Verkehr“ überhöhten Preisen verholfen hat – dieser Europäer betrachtet den vereinnahmten Bakschisch als einen Lohn für eine gute Tat. Als kerniger Recke abendländischer Kultur – „den gestirnten Himmel über mir, das moralische Gesetz in mir“ – gibt er sich inbrünstig seiner Erfahrung hin, wonach es gar niemals gut ist, wenn Hein Seemann bares Geld in die Finger bekommt.

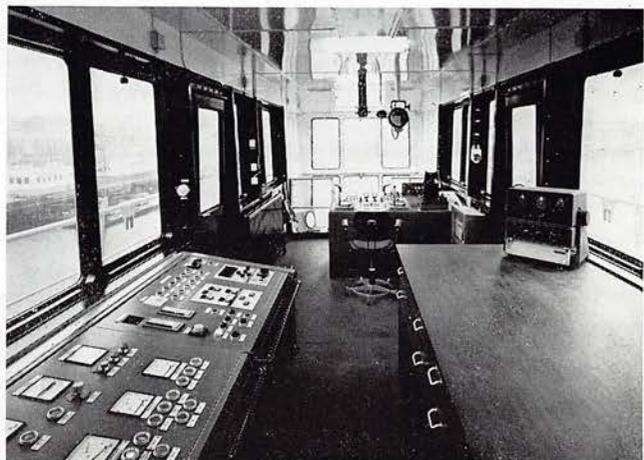
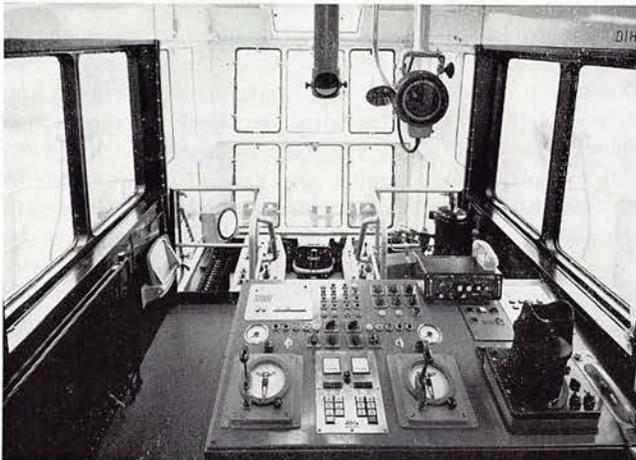




HEBE 2

Das am 28. November 1975 von der Stahlbauabteilung unseres Kieler Werkes an die Hamburger Neptun Bergungsgesellschaft mbH übergebene Hebeschiff „HEBE 2“ wurde, nach ersten Einsätzen beim Transport von Kugeltanksektionen im Werk Kiel und beim Einbau der ersten Bohrinselbeine von „TRANSOCEAN 4“ im Werk Ross, Mitte Januar 1976 im Werk Dietrichsdorf mit dem bereits in der Ausgabe IV/75 beschriebenen 160-m-Ausleger ausgerüstet. Nach erfolgreichen Erprobungen der bei entsprechender Montage auch als 130-m-bzw. 100-m-Ausleger einsetzbaren Ausrüstung verließ „HEBE 2“ am 21. Januar 1976 die Werft. Der erste Einsatz des mit dem 160-m-Ausleger ausgerüsteten Hebeschiffes erfolgt vor der schottischen Küste bei der Montage eines Bohrturmes.

Die Skizze zeigt die Tragkraft von „HEBE 2“ in Abhängigkeit von Höhe und Neigungswinkel des Auslegers.



HEBE 2 von innen: Kapitänssalon, Messe und Steuerstand.

Seit 1976 erste „Kontoauszüge“ der Rentenversicherung

Die Berechnung seiner Altersrente ist für jeden Versicherten eine ziemlich verwirrende Angelegenheit, obwohl die Sache „im Prinzip“ noch einigermaßen verständlich ist. Vollends scheitern wird er meist dann, wenn seine persönliche Bemessungsgrundlage für die ganze Versicherungszeit an die allgemeine Bemessungsgrundlage anzulegen ist (weil er diese Daten kaum greifbar haben wird) und wenn es um die Frage geht, was als Ausfall- und Ersatzzeit anzurechnen und wie das im einzelnen zu belegen ist.

Sicherlich hat sich schon mancher in einer ruhigen Stunde mal mit den Rentensystematik beschäftigt und auch versucht, die eigene Rente größenordnungsmäßig über den Daumen anzupeilen; was immer dabei herausgekommen ist – im allgemeinen verläßt man sich auf den Arbeitgeber, der die Beiträge abführt, und auf die Versicherungsanstalt, die kassiert, Buch führt, die Rente berechnet und schließlich auch auszahlt.

Um die Sache für den Versicherten ein wenig durchschaubarer zu machen, haben die Rentenversicherer das „Rentenkonto“ geschaffen, von dem man eines Tages – ähnlich wie vom Bankkonto – Kontoauszüge wird abrufen

können, aus denen der erworbene „Rentenanspruch“ abzulesen ist.

Der Anfang wird in diesem Jahr gemacht. Im April 1976 nämlich werden die Rentenversicherungsträger damit beginnen, ihren „Kunden“ über die Versicherungszeiten seit 1973 sogenannte „Versicherungsverläufe“ zuzusenden. Wie der Verband Deutscher Rentenversicherungsträger sagt, soll der Versicherte dadurch die Gewißheit erhalten, daß die Daten, die sein Arbeitgeber direkt auf das Konto des Versicherten bei der Rentenversicherung eingespeichert hat, auch mit den Daten übereinstimmen, die der Arbeitgeber dem Versicherten gegeben hat (Durchschriften der Versicherungskarten bzw. entsprechende Bescheinigungen).

Möglich wird das, weil die Rentenversicherer diese Daten seit 1. Januar 1973 auf EDV-Speicher nehmen und das bis dahin praktizierte, wesentlich aufwendigere Verfahren der Datenerfassung auf Versicherungskarten alter Art aufgegeben haben.

Darüber hinaus sind die Rentenversicherer schon seit Jahren darum bemüht, alle Daten aus den etwa 500 bis 600 Millionen Versicherungskarten in den Archiven auf die maschinell geführten Konten zu übernehmen. Erst wenn

diese „Umbuchung“ abgeschlossen ist, können die Rentenversicherungen mit Hilfe der EDV allen Versicherten Auskünfte über ihren „Kontostand“ erteilen.

Um ihren „Kunden“ solche Informationen aufgrund der Versicherungsnummer und über „Ausgabestationen“ geben zu können, setzen die Versicherungsträger alle verwendbaren technischen Mittel ein. In erster Linie handelt es sich dabei um Bildschirmübertragungen der Daten, ein Verfahren, das die Bundesversicherungsanstalt für Angestellte schon seit 1971 praktisch erprobt.

Der Einsatz von Bildschirmen bietet sich für die Auskunft- und Beratungsstellen der Versicherungsträger vor allem deshalb an, weil so die direkte Betreuung der Versicherten noch weiter verbessert werden kann.

Eine komplette Beratung (mit Rentenberechnung) für jeden einzelnen Beitragszahler ist erst dann möglich, wenn alle Versicherungsdaten, also auch aus der Zeit vor 1973, vollständig gespeichert sind. Das wird Ende der siebziger Jahre der Fall sein. Vorher läßt sich dieser Full Service nur für bestimmte, schon „aufgearbeitete“ Jahrgänge verwirklichen.

Bücher in Luv und Lee

Die Behandlung eines weitgespannten Themas auf engem Raum ist ein Problem für sich. Grundsätzlich ist es möglich, über jeden noch so schwierigen und reichhaltigen Stoff in prägnanter Kürze Wesentliches auszusagen. Bestes Beispiel sind die Lexika. Andererseits kann man sich aber auch in beliebiger Breite über spezielle Teilgebiete auslassen, von denen der Nichteingeweihte zuweilen schon die Thematik nicht mehr versteht. Das eine ist so nötig wie das andere. Umfassende Darstellungen bedürfen der Vertiefung, Spezialthemen wiederum der Orientierung im Rahmen der größeren Zusammenhänge.

Nun fordern zwei Bücher eines Verlages – Stalling – zu Betrachtungen über den Wert von Büchern heraus, die den Anspruch mehr oder weniger umfassender Darstellungen erheben. In beiden Fällen wird der Versuch gemacht, auf weniger als 200 Seiten ein großes Gebiet zu umreißen.

Beide holen weit aus, beginnen mit der Vorgeschichte und enden in unseren Tagen; und doch – welcher Unterschied. Das eine heißt „Schiffe, Häfen, Meere und Matrosen“, ein Bilderbuch mit etwas verbindendem Text, der einem laut fettgedrucktem Inhalt u. a. die Entdeckung der Welt, den Seehandel, das Leben an Bord, die Seeräuber, Schiffbaukunst, Seemannsandenken, Navigation, Seezeichen, Schiffbruch und Strandung sowie die Seefahrt von heute verspricht – das Ganze wird im Untertitel auch noch kühn als „Eine Geschichte der Schifffahrt und des Seeverkehrs“ bezeichnet – - - nein, Kameraden, so geht es wirklich nicht. Man sollte die Dinge bei dem Namen nennen, der ihnen zukommt. Hier also etwa: „Ein Buch aus der Welt der Seefahrt, mit vielen schönen bunten Bildern.“ Dann könnte niemand etwas dagegen einwenden.

Das andere Buch ist von anderem Kaliber. Es heißt „Atlas zur Seefahrtsgeschichte“. Der Autor, Christopher Lloyd, war Professor für Geschichte am Royal Naval College, Greenwich, und ist mit zahlreichen einschlägigen Veröffentlichungen hervorgetreten. In diesem Buch sind Texte und Bildmaterial gleichrangig und ergänzen sich in sinnvoller Weise. Zahlreiche vielfarbige Karten machen den Text anschaulich. Die Karten sind etwas grob vereinfacht gezeichnet und enthalten nur das für den jeweiligen Zusammenhang Bedeut-

same; doch dafür sind sie um so einprägsamer und geben historische Ereignisse nicht mit größerer Exaktheit wieder, als sie tatsächlich bekannt sind. Der Text ist sehr konzentriert, so daß man das Gefühl hat, daß kein Ereignis von historischem Belang ausgelassen wurde. Auf unterhaltsamen Ballast und verfälschende Romantisierung wurde verzichtet. Eingestreute Abbildungen zeigen künstlerische Bilddokumente der jeweils behandelten Epoche. Insgesamt ein ausgezeichnetes, sachlich-klares Buch zur Geschichte der Seefahrt.

Christopher Lloyd
ATLAS ZUR SEEFARTSGESCHICHTE
Karten und Bilddokumente von den Anfängen bis zur Gegenwart. 144 Seiten,
75 farbige Karten, 150 Diagramme.
DM 98,-. Stalling Verlag, Oldenburg.



Vermittelt das soeben besprochene Buch eine gute Orientierung über das Gesamtgebiet Seefahrtsgeschichte, so sei hier auf ein schönes Werk hingewiesen, das ein schiffskundliches Teilgebiet der Seefahrtsgeschichte behandelt, und zwar Segelkriegsschiffe des 17. Jahrhunderts. Genau genommen ist es auch nur als ein Teilwerk zu diesem Spezialthema zu betrachten, da es, durch die Zeit und den Charakter seiner Entstehung bedingt, alles andere als umfassend ist.

Es handelt sich um eine weitere Folge der Neuherausgabe des berühmten Tafelwerkes von Pâris, jenem französischen Vizeadmiral und späteren Kustos des Marinemuseums im Pariser Louvre, der zwischen 1882 und 1908 das sechsbändige Werk „Souvenirs de marine“ herausgebracht hatte. Wir sprachen bereits in Heft 1/74 über dieses große Werk und stellten damals die erste Folge der bei Delius, Klasing & Co. erschienenen Neuauflage vor, „Die große Zeit der Galeeren und Galeassen“.

Die zweite Folge befaßt sich nun mit Kriegsschiffen des 17. Jahrhunderts, und zwar französischen. Das ist bei einem französischen Admiral kein Wunder; es ist aber auch durchaus begründet, denn Frankreich besaß dank Colbert damals – wenn auch nur für kurze Zeit – eine bemerkenswerte Flotte. Die in dem Buch wiedergegebenen Takel- und Segelrisse, Deckspläne, Linien und Längsschnitte von Schiffen wie „La Couronne“, „Royal Louis“ und „Le Soleil Royal“ werden jedem Fachmann

und an alten Schiffen Interessierten, insbesondere jedem Modellbauer, höchst willkommen sein. Zu wünschen gewesen wäre dieser Neuherausgabe vielleicht ein kurzer wissenschaftlicher Kommentar. Der Originaltext – und wie weit ist es tatsächlich der Text von Pâris? – soll für sich sprechen, gewiß. Aber tut er das noch für den heutigen Leser? In dem Buch ist z. B. von Schiffen verschiedenen Ranges, verschiedener Ordnung und verschiedener Klasse die Rede. Eine Definition dessen, was damit einst gemeint war, sucht man vergebens. Umrechnungen der Hauptabmessungen von hölzernen Schiffen aus dem 17. Jahrhundert ins metrische System auf den Millimeter (!) genau sind höchst fragwürdig. Auch dazu vermißt man kritische Anmerkungen, in Zweifelsfällen Zitate des französischen Originals. Doch abgesehen davon, das Bildmaterial allein schon ist diese Neuherausgabe wert.

Pâris, Segelkriegsschiffe des 17. Jahrhunderts. 142 Abbildungen, Format 25 x 35 cm, Ganzleinen mit farbigem Schutzumschlag. DM 60,-. Verlag Delius, Klasing & Co., Bielefeld.

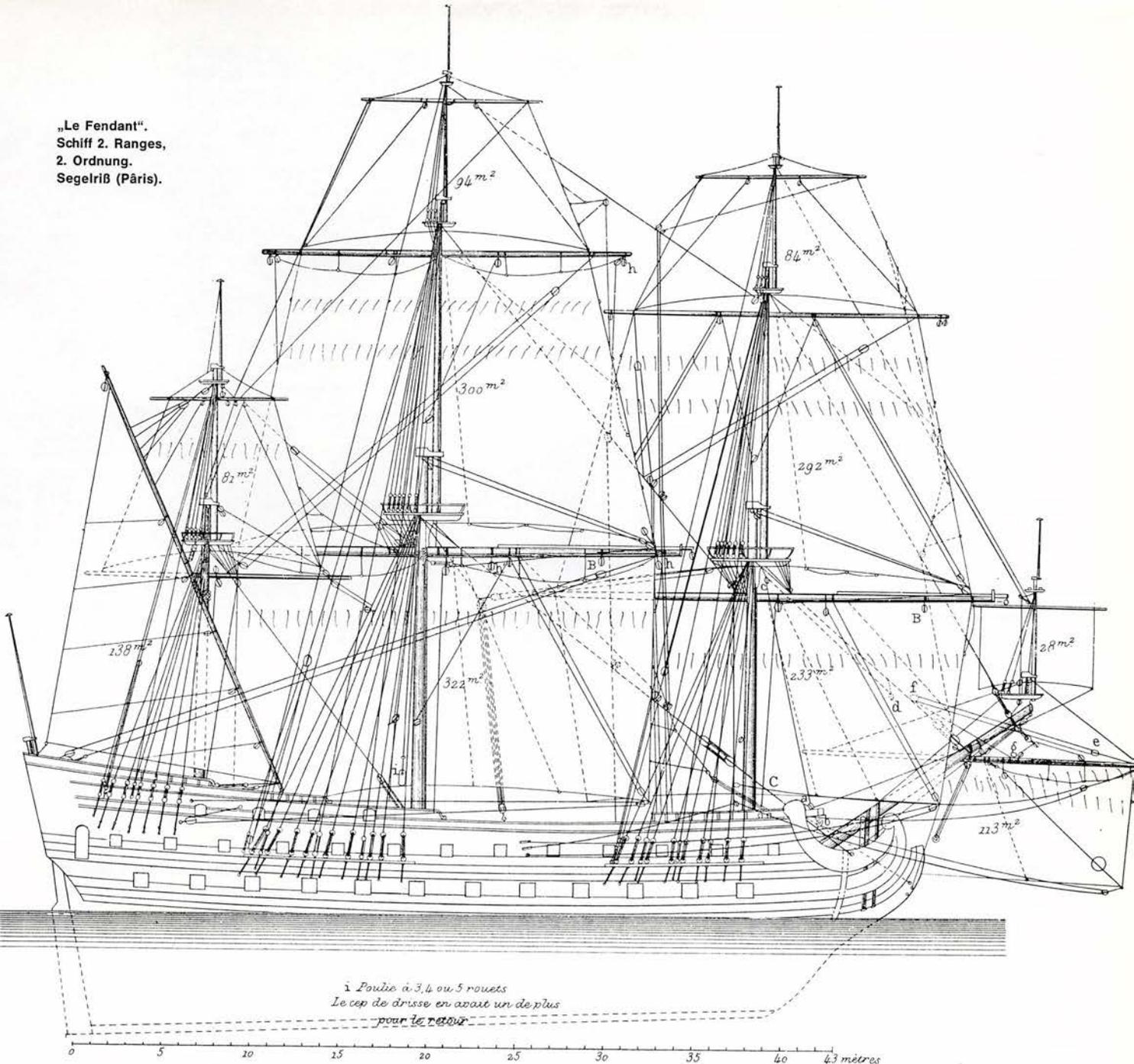


Auch das dritte Buch, das wir hier vorstellen möchten, handelt von Schiffen, doch ist es wieder von gänzlich anderem Charakter. Es betrifft weder die Geschichte im ganzen, noch eine bestimmte Epoche, sondern die unmittelbare Gegenwart. Es zeigt nicht einzelne, ausgewählte Schiffe in Darstellungen, die als ästhetischer Genuß gelten dürfen, sondern hat den Charakter eines Katalogs mit kompromißloser Exaktheit und Vollständigkeit: Weyers Flottentaschenbuch.

Der nunmehr im 53. Jahrgang erscheinende „Weyer“ ist nicht nur jedem Marineangehörigen, sondern darüber hinaus auch den meisten sich überhaupt für Fragen der Seegeltung Interessierenden ein Begriff. Er erschien 1900 zum erstenmal; dann wurde die Herausgabe durch die Kriege zeitweilig unterbrochen, und jetzt erscheint er alle zwei Jahre.

Das mit maßstäblichen Skizzen, Fotos, Tabellen und genauen Angaben zur Bewaffnung versehene Buch ist ein komprimierter Bericht über das gesamte schwimmende Material aller Seestreitkräfte der Welt, nicht nur der westlichen. Da es immer mehr Flotten gibt und diese an Zahl der Einheiten zunehmen, ist diese Ausgabe von Weyers Flottentaschenbuch wohl die umfangreichste, die bisher erschienen ist. Eine Dokumentation ersten Ranges.

„Le Fendant“.
Schiff 2. Ranges,
2. Ordnung.
Segelriß (Paris).



Weyers Flottentaschenbuch 1975/76
53. Jahrgang, herausgegeben von Ger-
hard Albrecht, 1975, J. F. Lehmanns
Verlag München, 517 Seiten, 1286
Schiffsskizzen, Deckspläne, Flugzeug-
skizzen, 508 Fotos, Plastik DM 88,—.



Wer sich mit erheblich weniger Auf-
wand speziell über den Stand der deut-
schen Bundesmarine orientieren möch-
te, sei auf ein übersichtliches kleines
Heft hingewiesen, das sich „Die deut-
sche Marinefibel“ nennt und im Verlag
„Wehr und Wissen“, Koblenz/Bonn,
erschienen ist. Über die wissenswerten
Angaben zu dem schwimmenden und
fliegenden Material hinaus finden sich
darin dankenswerterweise auch Über-
sichten über die Flottengliederung so-
wie Dienstgrad-, Leistungs-, Tätigkeits-
und Verwendungsabzeichen.

Im selben Verlag erschien der kurzge-
faßte, doch alle wesentlichen politi-
schen, organisatorischen und techni-
schen Gesichtspunkte aufzeigende Ab-
riß „Bundesmarine von 1955 bis heute“.
Der Text entstammt berufener Feder,
denn der Autor, Admiral Gert Jeschon-
nek, war von 1967–1971 Inspekteur der
deutschen Marine.



Von der Marine ist es kein großer
Sprung zur Stadt Kiel. „Im Kaiserreich
wuchs die Stadt als Flottenstützpunkt in
kurzer Zeit zur Großstadt heran; heute
ist sie vor allem durch den Groß- und
Spezialschiffbau, den Kiel-Kanal und
ein Segelrevier, das sich während zahl-
reicher Kieler Wochen' und zweier
olympischer Segelwettbewerbe bewährt
hat, wie auch als ‚Fährhaus zum Nor-

den' geprägt und weithin international
bekannt geworden.“

So heißt es in einem neuen über Kiel
erschiedenen Buch, das manchen von
uns Werftleuten schon aus heimatkund-
lichen Gründen interessieren wird. Eine
„kommentierte Bilderchronik“ nennt
der Verfasser sein Buch „Seestadt
Kiel“. Als Leiter des Kieler Stadtarchivs
sozusagen an der Quelle sitzend, hat er
guten Gebrauch davon gemacht und in-
teressantes altes und neues Material
über Kiel unter dem Aspekt „Seestadt“
herausgebracht. Mit dem besonderen
Impuls, den unsere Werft der Stadt ge-
geben hat, schließt das Buch.

„Seestadt Kiel — Geschichte und Ge-
genwart — eine kommentierte Bilder-
chronik“. Zusammengestellt und bear-
beitet von Archivdirektor Dr. Jürgen
Jensen. 129 Seiten, Leinen. Karl Wach-
holtz Verlag, Neumünster, 38,— DM.

Und zum Schluß wieder einmal Segeln. Das bei Stalling erschienene Buch „Admiral's Cup“ von Peter Neumann ist gewiß eines der lebendigsten und schwungvollsten Bücher, die in der letzten Zeit über den Segelsport erschienen sind. Das Thema Admiral's Cup ist ja durch den überraschenden Sieg des deutschen Teams bei der vorletzten Austragung 1973 mit einem Schlage populär geworden; bis dahin wußten nur die Experten, worum es sich eigentlich handelt. Instruktive Bilder vom Bau moderner Hochseeyachten, packende Momentaufnahmen von Regattaszenen und lebendiger, reportagehafter Text lassen den Leser mittendrin sein im Geschehen. Es weht durch das Buch eine erfreulich frische Brise.

cl.

Peter Neumann, „Admiral's Cup. Die härteste Hochseeregatta der Welt.“ Stalling Verlag, Oldenburg. 49,— DM.



„Rubin“

kleine chronik der weltseeschifffahrt...

Im Leitartikel des vorletzten Heftes (3/75) haben wir versucht, einen Überblick über die Hauptetappen der schiffbautechnischen Entwicklung in den ersten drei Vierteln unseres Jahrhunderts zu geben. Heute geht es darum, für denselben Zeitraum das Wachstum der Welthandelsflotte und der Flotten einiger Länder mit einer besonders typischen Charakteristik einmal anschaulich zu machen.

Es ist der Sinn jeder graphischen Darstellung, einen Sachverhalt, eine Entwicklung und dergl. zu veranschaulichen, d. h. deutlicher vorstellbar zu machen. Doch die meisten statistischen Graphiken, die man heute sieht, sind irreführend, weil sie um der optischen Gefälligkeit willen maßstäblich verzerrt oder ausschnitthaft gezeigt werden. Das haben wir bei der gegenüberliegenden Darstellung bewußt vermieden und erhalten auf diese Weise ein Bild von der Entwicklung in unverfälschten Proportionen.

Vieles, was man aus Zahlentafeln erst mühsam herausklauben muß, verraten so ein paar Kurven auf einen Blick. Die Zunahme der Welttonnage bildet sich als eine Kurve höheren Grades ab. Die Frage „Grenzen des Wachstums?“ stellt sich von selbst: die gegenwärtige Situation — Auflegung von Schiffsraum — wundert einen nicht. Be-

merkenswert ist, daß der bisher einzige Rückgang des Gesamtschiffsraumes seinerzeit eine Auswirkung der Weltwirtschaftskrise war, während weder der erste noch der zweite Weltkrieg in dieser Kurve überhaupt eine Spur hinterlassen haben. Davon hart betroffen waren im wesentlichen nur wir Deutschen; wir mußten nach beiden Kriegen ganz von vorn anfangen.

In kontrapunktischer Gegenbewegung zur deutschen Kurve verläuft die der USA, während Großbritanniens Flottenbestand eine bemerkenswerte Konstanz aufweist. Doch wie relativ ist Konstanz in bezug auf ein rapides Wachstum anderer? Was einst die Hälfte der

Welttonnage ausmachte, ist nur noch ein Zehntel.

Bemerkenswert das Land, von dem vor einem Vierteljahrhundert noch niemand sprach und dessen Flotte heute doppelt so groß ist wie die britische: Liberia. Doch was ist wohl internationaler als der Club der Eigner der libe-rianischen Handelsflotte? Und so haben Betrachtungen über die Aufschlüsselung der Handelstonnage der Welt nach den einzelnen Nationen eigentlich nicht mehr allzuviel Sinn. Stellen wir zum Schluß einmal die zwölf bedeutendsten Schiffahrtsnationen von 1905 denen von heute gegenüber. (Zahlen nach Lloyd's Register of Shipping.)

cl.

1905	Mill. BRT	1975	Mill. BRT
Großbritannien	14,497	Liberia	65,820
Deutschland	3,093	Japan	39,740
USA	2,559	Großbritannien	33,157
Frankreich	1,261	Norwegen	26,154
Norwegen	1,081	Griechenland	22,527
Japan	0,871	UdSSR	19,236
Italien	0,741	USA	14,587
Spanien	0,693	Panama	13,667
Niederlande	0,659	Frankreich	10,746
Rußland	0,639	Italien	10,137
Schweden	0,593	BRD	8,517
Dänemark	0,537	Schweden	7,486
Welt	29,963	Welt	342,162

Mill. BRT

