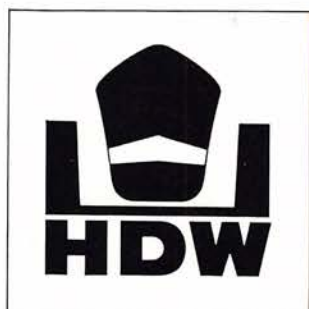




HOWALDTSWERKE - DEUTSCHE WERFT

AKTIENGESELLSCHAFT HAMBURG UND KIEL



WERKZEITUNG 1 · 1974

AUS DEM INHALT

	Seite
Positiver Jahresabschluß — voller Vertrauen in die Zukunft	1— 3
Dockerweiterung in Kiel	4— 7
Prau Makassar	8—14
Goliath 4	15
240 000 t-Tanker „Egmond“	16—17
Hubinsel „Ursula“	18
Aufschwimmen eines 239 600-tdw-Turbinentankers	19—20
Indienststellung U 17	21
Die Reparaturabteilung der HDW	21—25
Wieder Schiffsbau im Werk Roß	25—28
Dock 11 wurde verlängert	29
Investitionen machen Arbeitsplätze sicher und attraktiv	30—33
Energie nach Maß	34
Bücher in Luv und Lee	35—39
Eisbrechen — gestern und heute	40
Unfallversicherungsschutz der Berufsgenossenschaft bei Fahrgemeinschaften	41
Verbesserungsvorschlag 3/71 K	42—43
kleine chronik der weltseefahrt . . .	44—45
Zwei Piraten im Wohnzimmer	46—48

Titelbild: Der Lotse geht an Bord.
(Aufnahme Gerhard Grotz)

Rückseite: Einhängen eines 128 t Turbinenge-triebes — gebaut in De Schelde/Vlissingen — und eines Hauptkondensators 70 t — gebaut in MB1/Halle 6. Da der Hauptkondensator mit dem Getriebe gleichzeitig in Werk Gaarden war, konnten die Maschinenbauer zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen, d. h. der Kondensator konnte als Gegengewicht zum Getriebe an die gegenüber hängende Traverse gehängt werden. Meistens benutzt man dazu ein Zementgewicht. (Werkfoto Eberhardt)

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

Verantwortlich für Öffentlichkeitsarbeit:
Dr. Norbert Henke

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

Redaktion Kiel: Hellmut Kleffel,
Telefon 2 00 01, Apparat 620
Durchwahl 200 06 20

Druck:
we-druck Karl Heinz Wedekind, Hamburg

Die Werkzeitung erscheint vierteljährlich und wird kostenlos an alle Betriebsangehörigen versandt

Auflage: 30 600

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



Positiver Jahresabschluß, voller Vertrauen in die Zukunft

Das hinter uns liegende Jahr war für unser junges Unternehmen das bisher bedeutendste. Die wohl bei jeder so einschneidenden Veränderung, wie dem Zusammenschluß mehrerer selbständiger Unternehmen, zwangsläufig auftretenden Probleme scheinen nach der grundlegenden Neuordnung der Eigentumsverhältnisse endgültig überwunden zu sein. Mit einem Auftragsbestand von ca. 4,5 Milliarden DM ging die HDW in das Jahr 1974. Das bedeutet eine Beschäftigungsgarantie bis 1978. Sehr selten, oder vielleicht sogar noch nie, war das für eine so lange Zeitspanne im voraus zu sagen. Von diesem Auftragspolster entfällt der weitaus größte Teil auf den Handelsschiffbau. Die im Auftrag gegebene Tonnage beläuft sich auf ca. 5,2 Mill. tdw.

Um die vor uns liegenden Aufgaben meistern zu können – wie bekannt ist darin der Bau von 4 Großtankern mit je fast einer halben Million tdw eingeschlossen –, ist der Ausbau unserer Werftanlagen unumgänglich. Die erforderlichen Arbeiten, die notwendig sind,

um unsere Werft auf den modernsten Stand zu bringen, sind im vollen Gange. Die Bilanz des letzten Jahres war ausgeglichen, die roten Zahlen sind verschwunden. Es wurde sogar ein Gewinn von 30 Mill. DM erwirtschaftet. Auf eine Ausschüttung von Dividenden wurde jedoch verzichtet, um die Finanzkraft unseres Unternehmens zu stärken und Vorsorgemaßnahmen zu treffen. Die beiden nachstehenden Seiten geben ein paar Pressestimmen wieder, in denen sich die gegenwärtige wirtschaftliche Situation der HDW spiegelt. Es besteht begründete Hoffnung, daß sich auch dieses Jahr als ein ähnlich erfolgreiches erweisen wird, und es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß auch in der nächsten Zukunft die Erhöhung des Aktienkapitals, die Finanzierung der inzwischen beschlossenen Investitionen den Vorrang vor einer Gewinnausschüttung haben wird.

Ausbau und Einstellung der Werftanlagen auf die Erfordernisse der Gegenwart bedeuten keinesfalls einseitige

Festlegung auf einen bestimmten Schiffstyp. Man braucht z. B. nicht zu befürchten, daß das neue Großdock in Kiel nur dann wirtschaftlich voll ausgenutzt sein wird, wenn dort die ganz dicken Brocken im Bau sind. Wir werden auf Einzelheiten der technischen Konzeption noch häufig zu sprechen kommen.

Von besonderer Bedeutung für das wirtschaftliche Resultat unseres vereinigten Großunternehmens ist eine sinnvolle Aufgabenverteilung auf die Betriebe Hamburg und Kiel. Neubau wird nach wie vor auch in Hamburg betrieben, und in diesem Heft wird über das Wiederaufleben des Neubaus im Werk Roß berichtet. Als Neubauschwerpunkt für den Großschiffbau ist Kiel zu betrachten, während wiederum für Reparatur und Sondererzeugnisse Hamburg bestimmend ist. Die Betriebe sind einander ebenbürtig und jeder ist nur ein Teil des Ganzen. Investiert wird hier und dort – für die Erfüllung der technischen Voraussetzungen und für das Wohl der Belegschaft.

Was bei HDW verdient wurde, ging in die Substanz

Neue Kapitalerhöhung noch in diesem Jahr - 4,5 Mrd. DM Auftragsbestand

HANDELSBLATT, Montag, 11. 2. 1974

HAMBURG. Erstmals seit seiner Entstehung vor sechs Jahren hat Deutschlands größter Werftenkonzern, die Howaldtwerke — Deutsche Werft AG (HDW), die in ihren Hamburger und Kieler Betrieben mehr als 15 000 Arbeitnehmer beschäftigt, in allen Leistungsbereichen, also auch im Schiffneubau, positive Betriebsergebnisse erzielt. Nie zuvor war auch der Auftragsbestand bei HDW so hoch. Er beläuft sich auf rund 4,5 Mrd. DM.

Allein 14 Handelsschiffe im Gesamtwert von 3,2 Mrd. DM stehen in den Büchern, die

Dividende verzichtet haben. In den kommenden Jahren solle entnommen werden, damit doch möglichst weitgehend finanziert werden kann. In diesem Zusammenhang die Aktionäre seien sich die Kapitalerhöhung einig, die noch in diesem Jahr erfolgt. Das Kapital um 50 Mill. DM (zum Kurs von 125%) vergrößert. 1973 war das AK um 25,1% erhöht worden. Die junge Land Schleswig-Holstein seitdem mit einer Schachtel der bundeseigenen Salzwerke. Bei der Erläuterung d

HDW legt positiven Abschluß vor

Eigener Bericht

Hamburg, 13. Febr.

Die Howaldtwerke-Deutsche Werft AG (HDW), Hamburg/Kiel, hat für das Rumpfgeschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. September 1973 einen positiven Abschluß vorgelegt. Die Bilanz

wird ausgeglichen präsentiert, weil der erzielte Gewinn von 30 Mill. DM für eine Sonderrücklage und für Sonderabschreibungen verwendet wird.

Eine solche Regelung sei möglich gewesen, weil die Aktionäre (Salzgitter AG mit 74,9% und das Land Schleswig-Holstein mit 25,1%) auf die Dividende verzichtet hätten, wie Aufsichtsratsvorsitzender Hans Birnbaum erklärte. Der Aufsichtsrat hat den Abschluß des Geschäftsjahrs gebilligt und Einigung über eine weitere Erhöhung des Grundkapitals von jetzt 100 Mill. DM um 50 Mill. DM erzielt. Die Durchführung erfolgt voraussichtlich noch 1974.

HDW steht mit einem Auftragsbestand im Handelsschiffbau von 5,2 Mill. t dw im Werte von annähernd 3,2 Mrd. DM unverändert an der Spitze der deutschen Großwerften. Einschließlich des Sonderschiffbaus liegt der Auftragsbestand bei 4,5 Mrd. DM. Damit sind die Werke in Kiel bis 1978 und in Hamburg bis 1976 beschäftigt. In diesem Jahr will HDW 366 Mill. DM investieren. Im Rumpfgeschäftsjahr wird ein Umsatz von 869 Mill. DM ausgewiesen.

Hamburger Abendblatt - Nr. 36 - Seite 13

Investitionspolitik bestimmt die Richtung

HDW an der Spitze im deutschen Schiffbau

Eigener Bericht

Kr. Hamburg, 12. Februar

Die Howaldtwerke-Deutsche Werft AG (HDW) marschiert zielbewußt auf eine Modernisierung und Rationalisierung der Werftanlagen in Kiel und Hamburg. Seit dem 16. Februar 1972, als Vorstand und Aufsichtsrat das neue Unternehmenskonzept in Hamburg verkündeten, wurden Beschlüsse über ein Investitionsvolumen von insgesamt 366 Mill. DM gefaßt. Dazu gehören auch die 45 Mill. DM, die vom Aufsichtsrat in diesen Tagen genehmigt wurden und überwiegend dem Ausbau von Hamburg dienen sollen.

Von den 366 Millionen entfallen auf den Bau des Großdocks in Kiel rd. 200 Mill. DM. Von den verbleibenden 166 Millionen werden 93 Mill. in Hamburg eingesetzt und in Kiel 73 Mill. DM. Von den jetzt beschlossenen 43 Mill. DM werden über 18 Millionen für den Bau einer modernen Schiffbauhalle im Werk Ross in Hamburg benötigt. Elf Millionen dienen der Verlängerung eines weiteren Schwimmdocks in Hamburg, dem Dock Nr. 21, um hier auch Container-Schiffe der „dritten Generation“ docken zu können, wie es durch die Verlängerung des Docks Nr. 11 inzwischen möglich geworden ist.

Um dieses Investitionsvolumen finanzieren zu können,

derposten mit Rücklageanteil einen Betrag von 400 Mill. DM zuzuführen.

Außerdem wird Norbert Henke - Juli den Vorstand nehmen — auf des Jahres das 1 weitere 50 Mill.

Umsatz	869*
Sachinvest.	24
Sachabschr.	23
J.-Übersch.	—
Dividende	—
Grundkap.	100
Off. Rückl.	74
Beschäft.	15 768

* Rumpfgesch.
** Kalenderjahr

dem Werftunternehmen die Kosten und die Preisentwicklung. Im Rumpfgeschäftsjahr hat die HDW immerhin einen Personalaufwand für neun Monate in Höhe von 332 Mill. DM gehabt. Das sind, bezogen auf die Gesamtleistung von 909,8 Mill. DM immerhin 36,5%, obwohl der Personalbestand um 4,1% auf 17 768 Mitarbeiter zurückging.

Von den Umsätzen von 869,3 Mill. DM entfallen 616 Mill. auf

HDW erzielt positives Ergebnis

Kapitalerhöhung in Sicht - Dickes Auftragspolster

HAMBURG (Eig. Ber., vwd) Die Howaldtwerke - Deutsche Werft AG (HDW), Hamburg und Kiel, hat mit ihrer Bilanz für das Rumpfgeschäftsjahr vom 1. Januar bis 30. September 1973 zum erstenmal einen eindeutig positiven Abschluß vorgelegt. Sie wird ausgeglichen vorgelegt, weil der erzielte Gewinn von 30 Mill. DM für eine Sonderrücklage und wiederum 6,7 Mill. DM als Sonderabschreibungen für das Werk Kiel verwendet werden. Das hob Aufsichtsratsvorsitzender Hans Birnbaum von der bundeseigenen Muttergesellschaft Salzgitter AG in Hamburg hervor. Dieses Resultat sei

bestand im Handelsschiffbau von 5,2 Mrd. DM unverändert an der Spitze der deutschen Großwerften. Im Auftragsbestand sind unter anderem drei Großtanker von jeweils 48 t dw, zehn Tanker von je 240 000 t dw und zwei von je 143 000 t dw. Einschließlich Sonderschiffbaus liegt der Gesamtauftrag bei 4,5 Mrd. DM. Birnbaum hob hervor, daß damit das Werk in Kiel bis 1978 und in Hamburg bis 1976 beschäftigt sein werden.

HDW erzielte im Rumpfgeschäftsjahr Umsatzerlöse von 869,3 Mill. DM bei einer Gesamtleistung von 909,8 Mill. DM. Der Nettoumsatz steht bei 431,3 Mill. DM. Von den Umsätzen entfallen auf den Schiffneubau 616 Mill. DM, während die verbleibenden 253 Mill. DM sonstige Fertigungsbereiche umfassen.

Im laufenden Geschäftsjahr werden 366 Mill. DM investiert, von denen 200 Mill. DM auf den Dockausbau in Kiel verwendet werden. Vom verbleibenden Betrag entfallen 93 Mill. DM auf den Ausbau der

Howaldtwerke wieder in schwarzen Zahlen

Hamburg (Eigener Bericht) — Die Howaldtwerke-Deutsche Werft AG, Hamburg und Kiel, hat nunmehr die schwierige Aufbauphase der wirtschaftlichen und rechtlichen Neugestaltung des Unternehmens abgeschlossen. Die Neugestaltung der Bundesrepublik (Marktanteil: 10%)

zende H. Birnbaum betonte, sind in diesem Auftragsbestand keine Verluste enthalten. Die meisten Neuaufträge seien zu Preisgleitklauseln hereingenommen worden. Angesprochen auf mögliche Schadenersatzforderungen wegen der kürzlich in der Nordsee gekenterten Bohrinsel berichtete er, daß sie nach Plänen und unter

HDW bleibt bei breitem Angebotsfächer

Ausgeglichene Bilanz vorgelegt / Umsatz von 689 Mill. DM / Kiel bis 1978 ausgelastet

Hamburg (Eig. Ber.): Durch die Entwicklung vergangener Monate sieht sich die Unternehmensleitung der HDW Howaldtswerke-Deutsche Werft AG in ihrem Entschluß bekräftigt, auch künftig ein breitgefächertes Rumpfbauprogramm anzubieten. Obwohl im Auftragsbestand die Tanker weit überwiegen, wagt die Werft nicht daran, auf eine reine Tankerfertigung überzugehen. Auf alle Fälle sollen auch die Reparaturbetriebe bestehen bleiben. Der Orderbestand an Handelsschiffen erstreckt sich über 4,5 Mrd. DM. Darunter sind Großauftragsvolumen für die Jahre 1974 bis 1978; dazu kommen „Sonderschiffe“ im Wert von 1,5 Mrd. DM, bei denen es sich um Aufträge für deutsche und westdeutsche Werften handelt. Der Aufsichtsratsvorsitzende Dr. Norbert Henke erklärte vor der Presse, dass die Hamburger Werke in Kiel bis 1978 ausgelastet sein werden.

bar seien. Festpreise, sagte Birnbaum, brauchen aber nicht unbedingt Verlustquellen zu sein. Für die Masse des Auftragsbestands gelten Preisleitklauseln, besonders auf dem Lohngebiet. Das Materialpreisrisiko wurde dadurch eingeeignet, daß bei Abschluß der Bauaufträge sofort die entsprechende Stahlmenge kontrahiert worden ist.

Auf Schadensersatzansprüche angesprochen, die unter Umständen auf die Werft aus der kürzlich in der Nordsee gekenterten Rohr-

Im Rumpfgeschäftsjahr sind 30 Mill. DM zu einem „Sonderposten mit Rücklageanteil“ gemacht worden. Außerdem wurden Sonderabschreibungen von 6,7 Mill. vorgenommen. Der künftige Vorstandsvorsitzende, Dr. Norbert Henke, wies ferner darauf hin, daß es möglich war, „Vorsorgemaßnahmen“ in verschiedenen Bilanzpositionen zu treffen, insoweit es steuerlich zu vertreten war. Der Auftragsbestand erlaube die Prognose, daß auch das Geschäftsjahr 1973/74 wieder mit einem Über-

12 Wirtschaft

Die Arbeitsplätze sind sicher und die Kasse stimmt

Die HDW arbeiteten erstmalig mit Gewinn

Die HDW arbeiteten erstmalig mit Gewinn

Von Erich Schmidt

Hamburg — „Zum erstenmal haben wir bei den Howaldtswerken-Deutsche Werft (HDW) mit Gewinn gearbeitet. Gleich 30 Millionen Mark Überschuss erzielt, die mit Rücklagen für weitere Investitionen kommen.“ Das vermeldete HDW-Aufsichtsratsvorsitzender Hans Birnbaum in der Hauptaktionär Salzgitter AG.

Er bestätigte was die MORGENPOST bereits vor einer Woche berichtete: Im Hamburger Werk Roß werden zunächst 18,5 Millionen für die Modernisierung der Schiffbauanlagen und für neue Sozialbauten investiert. Weiteres Geld wird anschließend zur Verfügung stehen.

Dr. Manfred Lennings, noch Vorstandsvorsitzender (er geht als Chef zur Gute-

daß es zusammen mit 11 für die großen Containerschiffe der dritten Generation geeignet ist.

Dr. Norbert Henke, Vertreter des Vorstandsvorsitzenden: „Zum erstenmal sind wir auch im Schiffbau erfolgreich gewesen. Auch hier hält im laufenden Geschäftsjahr eine günstige Tendenz an. Die beruhigende Gewinnauf-

Erste ausgeglichene Bilanz mit Vorsorge-Maßnahmen

Schwierige Anfangsphase bei HDW abgeschlossen

Hamburg. Die Howaldtswerke-Deutsche Werft AG, Hamburg/Kiel, geht mit einem Auftragsbestand von 4,5 Mrd. DM in das Jahr 1974 und liegt damit an der Spitze der deutschen Großwerften, erklärte Aufsichtsratsvorsitzender Hans Birnbaum bei der Vorlage des Geschäftsberichtes für das Rumpfgeschäftsjahr 1973 (30.9). Rund 3,2 Mrd. DM liegen davon auf den Handelsschiffbau mit einem Auftragsbestand von 5,2 Mill. DM. Die Werft verfügt über eine Auftragsfähigkeit. Darunter befinden sich alle Großtanker von je 480 000 t dwt und 10 Minentanker von je 240 000 t. Damit sind die Werke in Kiel bis 1978 und die in Hamburg bis 1976 beschäftigt.

fen können. So wurden wieder Sonderabschreibungen vorgenommen und der Bewertungsspielraum voll ausgenutzt. Auch für das laufende Geschäftsjahr rechnet man mit einem guten Ergebnis, und Salzgitter sowie Schleswig-Holstein wollen erneut auf die Ausschüttung des Gewinnes verzichten. Außerdem soll das AK von 100 Mill. DM noch im Laufe d. J. um weitere 50 Mill. DM aufgestockt werden, um die Investitionen finanzieren zu können.

Seit dem 16. 2. 1972, als das neue Unternehmenskonzept der Werft verabschiedet

HDW-Auftragsbestand jetzt bei 4,5 Mrd DM

Positiver Jahresabschluss — 43 Mio DM Investitionen

Die der zukünftige HDW-Vorstandsvorsitzende, Dr. Norbert Henke, bei der Erläuterung der Bilanz erklärte, habe man die schwierige Aufbau- und Anfangsphase abgeschlossen. Die jetzt vorgelegte Bilanz zeigt zwar ein ausgeglichenes Ergebnis, doch habe man einem sogenannten Sonderposten mit Rücklageanteil 30 Mill. DM zugeführt. Die beiden Großaktionäre — Salzgitter AG (74,5%) und Schleswig-Holstein (25,5%) — hätten auf die Ausschüttung einer Dividende verzichtet, um die Finanzkraft des Unternehmens zu stärken.

Erstmals seit Bestehen hat die Howaldtswerke-Deutsche Werft AG, deren auf 100 Mill. DM aufgestocktes Grundkapital seit 1. 1. 1973 zu 74,9% von der Salzgitter AG und zu 25,1% vom Land Schleswig-Holstein gehalten wird, einen positiven Jahresabschluss vorgelegt. Die Bilanz für das Rumpfgeschäftsjahr vom 1. 1. — 30. 9. 1973 zeigt zwar ein ausgeglichenes Ergebnis, doch — im Gegensatz zu früheren Jahren — kam dies durch Zuführung eines sogenannten Sonderpostens mit Rücklageanteil in Höhe von 30 Mill. DM zustande.

WIRTSCHAFT

Freitag, 12. Februar 1974 - Nr. 36 - DIE WELT

Nach der vollzogenen Umstrukturierung sammelt die größte deutsche Werft neue Kräfte

Bei HDW ist wieder Ordnung an Deck

JAN BRECH, Hamburg

Ein Jahr nach der Neuordnung der Besitzverhältnisse und wirtschaftlichen Verhältnisse präsentiert sich die Howaldtswerke-Deutsche Werft AG (HDW), Hamburg und Kiel, nunmehr als ein Schiffbauunternehmen mit einem klaren Konzept für die Zukunft. Alle

Die Investitionen vollziehen sich vor dem Hintergrund eines Auftragsbestands, der im Handelsschiffbau einen Wert von 3,2 Mrd. DM repräsentiert und die Anlagen in Hamburg bis 1976 und in Kiel bis 1978 auslastet. Unter den insgesamt 23 bestellten Schiffen befinden sich vier 480 500-t-dwt-Tanker, mit deren Bau unmittelbar nach Fertigstellung des Großdockes begonnen wird. Anschluß-

bereits 1972 nach vier desolaten Ertragsjahren erstmals wieder Licht in die Erfolgsrechnung gefallen, so dokumentiert der Abschluß für dieses Jahr einen zügigen Genesungsprozeß. Die Werft hat nicht nur 37 Mill. DM nach dem Zonenrandförderposten und 6,7 Sonderabschreibungen erzielt, sondern

HDW-Bilanz eindeutig positiv Auftragsbestand 4,5 Mrd. DM

HAMBURG (vwd) - Die Howaldtswerke-Deutsche Werft AG (HDW), Hamburg und Kiel, hat mit ihrer Bilanz für das Rumpfgeschäftsjahr vom 1. Januar bis 30. September 1973 zum ersten Mal einen eindeutig positiven Abschluß erzielt.

Die HDW berichtet über erhebliche Fortschritte

Bilanz positiv — Der Gesamtauftragsbestand liegt bei 4,5 Mrd. DM

Hamburg (VWD). Die Howaldtswerke-Deutsche Werft AG, Hamburg und Kiel, hat

Prozent und das Land Schleswig-Holstein mit 25,1 Prozent — auf die an sich erwirtschaftete

Seite 11
bei 4,5 Mrd.
ein kurz v

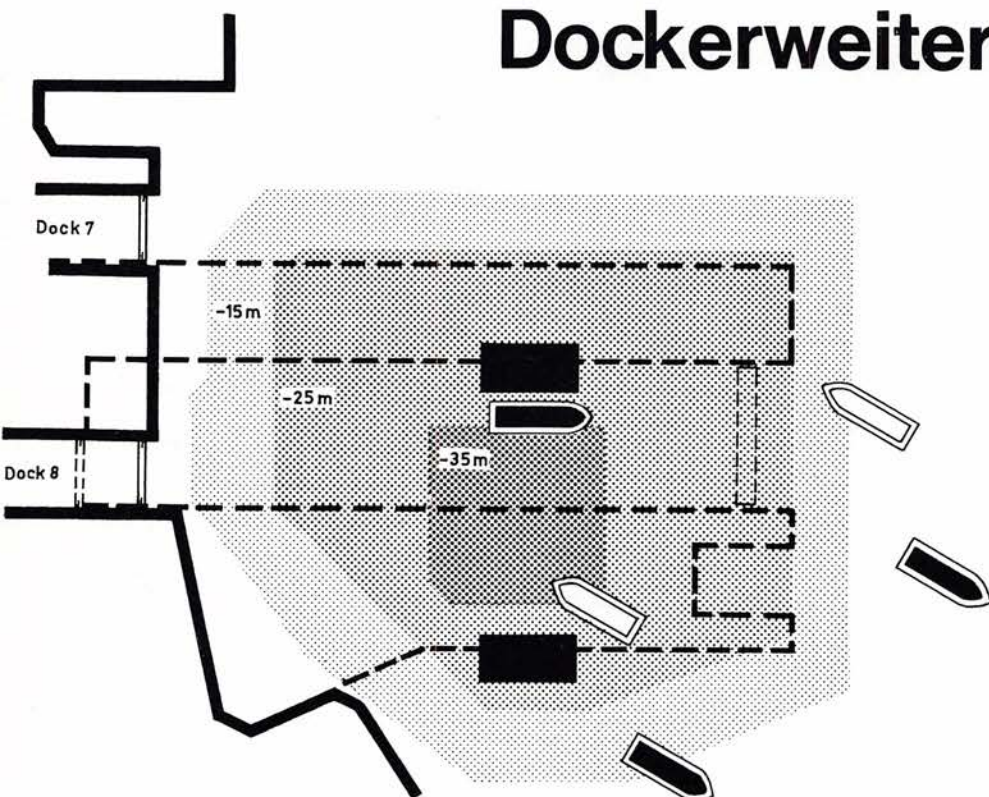
t. Dabei sind
Tanker aus
zung auf Se

nderabschreib
d. DM sicher
ur das laufend
Zur Modernisi
1974 Investit
itionen seit B
DM belaufen
el entfallen
-Vorsitzende



Dockerweiterung in Kiel

Bericht über den 1. Bauabschnitt



Dort, wo das Dock gebaut wird, tummelt sich zur Zeit eine große Flotte. Es hat fast den Anschein, als ob die Schiffe die letzte Gelegenheit zum Befahren dieser später dem Dock weichenen Wasserfläche nutzen wollen. Zu sehen sind u. a. selbstfahrende Schuten und Bagger, aber auch Bergungsschiffe, Bohrschiffe und Rammen sowie – als notwendiger Ordnungsfaktor – zuweilen ein Wasserschutzpolizeiboot.

Dieses scheinbare Durcheinander ist die Folge des engen Terminplanes für die Dockerweiterung. Nach dem Startschuß für den Dockbau im Frühherbst 1973 wurde schnell der erste Großauftrag über den erforderlichen Bodenaustausch vergeben. Seit Ende November graben zwei Bagger das für die Dockgründung notwendige Loch. Ende Januar waren die Eimer schon bis zu Tiefen von 18 und 24 Meter vorgedrungen. Und Mitte Februar war bereits die Hälfte der insgesamt fast zwei Millionen Kubikmeter auszubaggernden Grundes abgetragen.

Die Baggerführung ist der Bewegung eines Uhrpendels vergleichbar, d. h. die beiden Bagger bewegen sich innerhalb des zu bearbeitenden „Feldes“ (siehe Skizze) seitlich hin und her, wobei sie

Das auszubaggernde Feld. Die Zahlen geben die erforderlichen Wassertiefen an.

sich nach jedem „Pendelschlag“ am Hauptankerseil um eine Schnittbreite von etwa einem Meter vorholen. Um die seitlichen Bewegungen zu ermöglichen, sind auch seitlich Anker ausgebracht. Und da die beiden Bagger dicht nebeneinander arbeiten, müssen die Baggerführer sehr darauf achten, daß sich die seitlichen Ankerleinen nicht ver-törnren.

Die Baggergrube soll eine Tiefe von 35 Metern erhalten. Dann werden die schlammigen Muddeschichten der Förde entfernt sein, die die schwere Last eines Großdocks nicht tragen könnten. Anschließend wird das große Loch wieder ver-füllt, und zwar mit tragfähigen Schichten Ostsee-Sand.

Die anfänglich große Furcht vor Bomben im Baggergut hat sich inzwischen gelegt, da in den größeren Tiefen keine „Blindgänger“ mehr vermutet werden. Besondere Aufregung gab es bei dem Fund einer Fünfhundertnerbombe, die angeblich „aktiv“ geworden war. Diese Aufregung vergrößerte sich noch, als die Bombe beim ersten Versuch der Bergung aus der Schlinge des Baggerkrans rutschte. Dock 8 mußte geräumt werden, bis Sprengmeister Kinder den Zünder herausoperiert hatte.

Das Baggern erklärt aber erst das Vorhandensein eines Teils der Schiffsflotte. Der andere Teil ist an der Arsenalkaje eingesetzt. Dort müssen Sicherungsarbeiten ausgeführt werden, damit die Kaje nicht in die Baggergrube rutscht. Das soll durch eine Spundwand verhindert werden, die den im Wasser entstehenden Geländesprung sichert. Erschwert werden die Arbeiten dort durch Trümmer aus der Zeit der alten Marine-werft. Eine alte Mole muß abgetragen werden, teils mit Hilfe von Sprengungen und teils unter Mithilfe eines Magnus-Schwimmkrans.

Im großen und ganzen läuft die Arbeit – trotz vieler Hindernisse – „im Plan“. Das bringt gute Stimmung bei allen Beteiligten, eine Stimmung, die sowieso schon durch guten Friesentee angeheizt wird, ohne den die im Baggerbetrieb tätigen Ostfriesen nicht leben, geschweige denn arbeiten können.

Etwa einen Kubikmeter „Mudd“ und Wasser faßt jeder der 46 Eimer der beiden eingesetzten Eimerkettenbagger. Und zwischen 22 und 24 Eimer fördert ein Bagger in der Minute.

Die seitlich neben den Baggern festmachenden selbstfahrenden Schuten nehmen zwischen 500 und 1500 Kubikmeter Baggergut auf.





13 selbstfahrende Schuten
und zwei Schleppschuten
machen bei einem Umlauf
von etwa 3 1/2 bis 4 Stunden
bei einer Geschwindigkeit
bis zu 10 Seemeilen in der
Stunde etwa 40 Reisen zur
Kolberger Heide.



Schwimmkran beim
Abtragen von Molen-
trümmern vor der
Arsenalkaje.



▲ Die vom Schwimmkran „HEBE I“ vom Molengrund gerissenen Betonbrocken werden von einer Sauerstofflanze zerschnitten.

▼ Zur Sicherung der Arsenalkaje wird eine Spundwand gezogen.





Perahu Bugi (Makassar Segler)

Prau Makassar

von Friedrich Karl Rausch

Der Verfasser fährt als Funkoffizier zur See. Er berichtet aus eigenem Erleben und mit eigenen Fotos. Nach dem lebendigen Bericht über die Holzverladung in Afrika (Heft 4/73) erzählt er diesmal von Schiffen des Fernen Ostens, die einem anderen Zeitalter anzugehören scheinen.

Prau Makassar ist gleich Prau Bugi oder verständlicher: Makassar-Segler. Die Bugi, auch Buginesen genannt, segeln diese Schiffe. Die Bugi sind ein jung-malaiischer Stamm. Sie wohnen in den Reichen Boni, Wadjo und Luwu, auf den beiden ausgestreckten Fingern der Insel Celebes. Die Bugi haben sich mit ihren großen Prauen über fast alle Küsten Indonesiens hin verbreitet und sich als Händler und Kolonisten niedergelassen. Es wird behauptet, daß die

Bugi den Makassarern verwandt sind und wir wollen als Beweis ansehen, daß die Indonesier selbst sowohl von der Prau Bugi als auch von der Prau Makassar sprechen. Auch hört man oft, daß die Bugi ein fortschrittlicher Toradja-Stamm seien. Doch unter den 32 Völkerstämmen der Insel Celebes zu sortieren, das wollen wir den Völkerkundlern überlassen. Fortgeschrittener sind die Bugi sicherlich – welches Seefahrervolk wäre das nicht? – schließlich

wagen sich die Bugi mit ihren großen Seglern bis nach Singapore. Damit schon nehmen sie eine Sonderstellung ein innerhalb der großen Völkerfamilie Indonesiens. Viele Indonesier, besonders aber die Leute von der Insel Bali, leben in dem Glauben, daß das allgegenwärtige Meer dem Menschen feindlich gesonnen sei. Und tatsächlich fällt uns immer wieder auf, wie wenig Indonesier, selbst wenn sie an Stränden wohnen, von der Möglichkeit, im Meer zu baden und zu schwimmen, Gebrauch machen.

Größe und Ausrüstung der Bugi-Prauen weisen darauf hin, daß sich Völker höherer Stufe mit primitiven Fischern vereinigt haben müssen und eine Art ursprünglicher Primitivität kaum vorliegen dürfte. Aber: Was heißt überhaupt Primitivität, und wer in unserer nützlichkeitsbesessenen Welt darf „Primitivität“ abwertend betrachten, solange nicht eindeutig geklärt ist, ob unser „Fortschritt“ in jeder Beziehung einer ist?

Die Buginesen sind zwar seit Anfang des 17. Jahrhunderts Mohamedaner, doch haben auch sie sich sehr viel von ihrem alten animistischen Glauben bewahrt – also von dem komplizierten Glauben an die Beseeltheit der Natur und ihrer Kräfte und von dem Glauben an die Existenz geistiger Wesen ohne eine Bindung an vorstellbare Körper, was man damit erklärt, daß ihnen Schlaf, Traum und Tod noch immer geheimnisvoll erscheinen. Wenn dieser Animismus, der ja bei allen Naturvölkern anzutreffen ist, als die Grundlage jeder Religion angesehen werden darf, dann will uns beinahe scheinen, daß die Bugi mit ihrem starken Glauben an die Beseeltheit der Natur und der Naturkräfte für ihr Seefahrerdasein recht ordentlich ausgerüstet sind. Wir sind mit RADAR ausgerüstet. Und das ist gut so – für uns. Der Unterschied zwischen ihrer und unserer Navigation ist beträchtlich. Durch die Malakka-Straße hindurch, an der ehemals britischen, aber noch immer disziplinierten Seite, hatten wir noch alle menschenmöglichen navigatorischen Hilfsmittel zur Verfügung: Leuchtfeuer, die man sehen und auszählen, Funkfeuer, die man hören und messen kann, und deren gefunkte Rhythmus-Charakteristik Bezugspunkte an Land ermitteln lassen. Dagegen war beim großen „Rechtseinbiegen“ an der Ecke Singapore auf unserer Kommando-



brücke die erschreckte Frage eines Steuermannes zu hören: „Was, in dieses dunkle Loch da vor uns, da sollen wir rein?“

Durch viel unbefeuerte Dunkelheit hindurch waren wir angekommen auf Probolinggo-Reede. Wir hatten den Anker fallen lassen. Und dann, in der Stille des Morgendunstes schwebten Frauen heran, deren Besatzungsmitglieder — je zwei in einer — sich einen besseren Fang als Fische aus der Java-See versprachen. Sie wissen, daß es auf einem ankernden Schiff ab sechs Uhr von Reinschiff-Wütigen wimmelt, daß die Zeit bis Ladebeginn zum Aufklaren der Decks ausgenutzt wird und dabei allerlei für sie nützliches über die Kante geht. Bei uns flog ausgedientes Stauholz platschend in das stille Wasser und so kam ORANG LAUT, der Mensch des Ozeans (im Gegensatz zu ORANG HUTAN, dem Menschen des Waldes) und belud seine Prau mit unserem Müll. Hier an der Ost-Ecke Javas sind es die kleinen Flügelprauen. Zarte, libellen-

hafte Gebilde, bestehend aus dem Einbaum und den beiden stabilisierenden Auslegern und dem aufragenden Dreiecksegel. Der Ausdruck Flügelprau ist treffend. — Joseph Conrad sagt: „Wenn sie Segel setzen, dann ist's als ob Insekten ihre Flügel heben.“ Nicht weit entfernt von der Ost-Ecke

Javas liegt Surabaya, die zweitgrößte Stadt Indonesiens, mit seinem wichtigen Hafen. Eine respektable Kai für Überseeschiffe, eine ordentliche Werft, ein Kanal der in die Stadt hineinführt und aus dem Hafen zweie macht, nämlich Handels- und Kriegshafen, in dem ehemalige stolze MEN OF WAR samt



oben: An der Pier in Surabaya werden neue Segel zusammengenäht.

unten: Mit Flügelprauen kommt Orang laut, der Mensch des Ozeans, hier auf der Reede von Probolinggo, um Nützliches aus dem Wasser zu klauben, was bei uns als unnütz über die Kante geworfen wurde.



Prauen werden mit Holz beladen.

Besatzungen still vor sich hingammeln. Die Kai des Kanals bietet einer stattlichen Anzahl von Makassarseglern Platz. Dem gesamten Hafengebiet vorgelagert ist Madura – mit dem Fernglas können wir mühelos Einzelheiten am Rande der Insel ausmachen. Es besteht emsiger Fährbetrieb zwischen Surabaya und der Insel. Die Maduresen verlassen von Zeit zu Zeit ihr Land, um drüben auf Java Arbeit zu suchen, wenn sie durch die Unfruchtbarkeit des Bodens nicht vollends zur Auswanderung gezwungen werden. So hat ORANG MADURA auch eine gewisse Vorliebe für den Beruf des umherziehenden Kleinhändlers entwickelt und im Handel und in der Schifffahrt sind maduresische

Prauen in indonesischen Gewässern oft genug zu sehen. ORANG MADURA ist zwar den Javanern verwandt – doch gilt er als dreister; aber auch als energischer. Überdies ist er schwerer gebaut, und so ist auch die Prau Madura eher klotzig als elegant. Die Madura-Prauen haben ein Giebedach aus Palmblattgeflecht und so machen diese Boote, wenn sie still am Strande liegen, einen recht schlafmützigen Eindruck. Das rührt ganz natürlich auch daher, daß sich auf diesen fest abgedeckten Prauen in der tropischen Hitze kaum jemand länger aufhält als unbedingt nötig. Und auf dem kleinen Raum, den die Bedachung achterkante übrigläßt, ist gerade Platz für zwei Mann Decks- wache. Ganz anders ist es auf den großen Bugi Prauen. Sie sind viermal

so groß, an Deck läßt es sich herrlich ausschreiten und ein straff gezurrtes Leinen über dem gesamten Achterschiff spendet Schatten. Es gibt im ganzen großen hitzegeschwängerten Hafen kaum einen angenehmeren Platz als unter diesem Sonnensegel, unter dem geheimnisvollerweise fast immer ein kühler Hauch zu spüren ist.

Weil drüben auf Madura die Viehzucht bedeutend ist, ist es nicht verwunderlich, daß wir hier im Segelschiffhafen von Surabaya Stiergespanne vor haushohen Wagen mit übermanns großen Rädern neben den Prauen stehen sehen. Szenisch scheint man hier völlig in die Vergangenheit hineingeraten, in jene Zeit also, in der man statt Indonesien noch Insulinde, statt Djakarta noch Batavia sagte. Statt Geratter von Lade-

winden oder Pfeifgeräusch elektrohydraulischer Bordkräne hören wir Gesänge der Schiffsbesatzungen, die ihre Ladungen – Ballen, Kisten, Fässer und pralle Säcke – bugsieren, stemmen, stauen und stapeln. Steil in den Himmel hinein der Mastenwald von zwanzig seegehenden Seglern. In Zwischenräumen Segel zum Trocknen aufgehängt, hoch oben, im Gerippe der Takelung und auf den Gaffeln Matrosen, mit Ausbesserungsarbeiten beschäftigt.

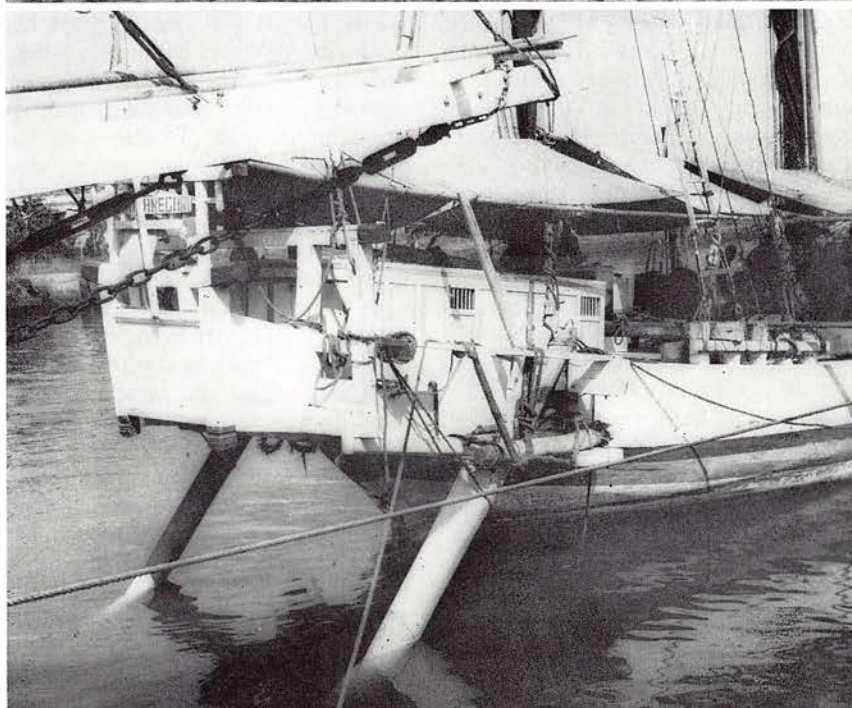
Auf Schritt und Tritt das sanguinische Temperament dieser fröhlichen Seefahrer. Man lacht und man freut sich über uns und über unsere schnell-schießenden Kameras. Man reißt Witze über schusselige Leute, die nicht gemerkt haben, daß sie soeben von uns photographiert wurden: „Ha-ha, siehst du, jetzt hat er dich in seiner schwarzen Kiste und nimmt dich mit in's fremde Land und sicher wirst Du nun ein ganz berühmter Orang!“ Man winkt uns heran. Man will auch in dem Klappkasten mitgenommen werden. Aber in Pose. Das ist das, was wir nicht wollen. Dabei sind wir auf Würde bedacht: Wenn wir an Bord einer Prau gehen, dann gehen wir auf's Achterschiff und machen unsere Verbeugung vor den würdigen Alten, die da zurückhaltend unter dem Sonnensegel lagern. Und wenn man uns nach Seefahrersitte nach dem Woher-Wohin fragt, dann überreichen wir, östlicher Sitte gemäß, unsere Visitenkarten, auf denen auch der Name unseres Schiffes und der Name unserer Schiffsagentur zu lesen ist. Flapse mag man auch hier nicht. Der Mensch, der Verfeinerung, Pflege, Kultur anstrebt, der ist hier wohlgekommen und als Geselle begehrt.

Tage später endlich in Makassar. Die Kai ist luftig – unsere Backbordseite ist der offenen See zugekehrt. Aus dem heißen Innenhafen ragen die Mastspitzen der Segler. Aber auch draußen, auf der Hafendreiecke flackern die Tupfen weißer Segel durch den Morgendunst. Darum lieber vorbei am vierhundert Jahre alten portugiesischen Festungstor. Es ist so trutzig, daß es seinen tausendjährigen Geburtstag in guter Verfassung feiern wird. Entlang der frischluftigen Wasserseite passieren

oben: Fischerprau vor Makassar

Mitte: Flügelprau am „Pasir Putih“, dem weißen Strand von Java.

unten: Prau in Surabaya. Die beiden Steuerriemen sind noch nicht aufgeholt und noch mechanisch mit dem Steuerrad gekoppelt.





Prauen im Hafen von Djakarta, dem Pasar Ikan, das heißt eigentlich Fischmarkt, aber hier ist auch der Umschlagshafen für Makassarsegler.

wir maritimen Kleinbetrieb. Anleger für Fährboote, mit denen man auf Badeinseln gelangen kann. Ein gammelnder Yachtclub, der koloniale Exklusivität verloren hat. Zwischen aufgeslipten ausgeflipten Sportbooten liegt allerlei Zivilisationsmüll herum. Ein vergilbtes Plakat informiert über Gebühren für's Wellenreiten. Zwischen einem eingezäunten Wiesengrundstück und dem Bungalow der Polizei ein schmaler Pfad zum Strand hinunter. Dünne Leinen kreuz und quer, sich hebend und senkend. Sie verlaufen im Wasser, werden herausgezogen von einer kleinen Prau, auf die ein Mann mit einladender Gebärde deutet. Dann das bekannte Spiel: Entrüstetes Gebärde der Geschäftspartner bis endlich der Preis von eintausend Rupiahs Tagescharter ausgehandelt ist. Dann durch's knietiefe Wasser, rauf auf die Prau, die sich als genügend geräumig, ja komfortabel erweist.

Auf die Holme, die die Ausleger halten, sind dicht an dicht Bambusstangen gelegt, so daß sich außenbords eine Bank dicht über der Wasseroberfläche bildet. So vermag man in luftigster Luftigkeit eine märchenhafte Wasserschlittenfahrt zu genießen. Unsere gute Laune steigert sich, weil wir uns nun würdig genug einem der großen Makassarsegler nähern können. Auch hier verhelfen uns unsere Kameras, mit denen wir zunächst das Ankerfall und das charakteristische Doppelluder der großen Prau aufnehmen, zu einer Einladung an Bord. Aber wir lassen uns Zeit und genießen den Anblick. Achtungsgebietend ragt die Prau Makassar hoch in den Himmel hinein. Ein wahrhaft edles Stück handwerklicher Schiffbaukunst. Als gaffelgetakeltes Seefahrzeug vergleichbar mit einer Yawl oder einer portugiesischen Ketch. In Europa würde heutzutage so ein Gebilde flugs von einem Marinemuseum-Direktor vereinnahmt werden. Es geht die Sage, daß ein Kapitän und ein Steuermann unserer Schifffahrtsgesellschaft vorhaben, ein solches Fahrzeug, allein des

wertvollen Baumaterials, des Teakholzes wegen, nach Bremen zu segeln.

Den Männern der Besatzung mag es gefallen, daß wir alle Einzelheiten dieses kunstgewerblichen Gefüges gründlich untersuchen – jedenfalls haben sie alle nur noch eins zu tun: Jede unserer Bewegungen neugierig zu beobachten, und wir erkennen in den malaisischen Augenwinkeln den tieferen Grund ihrer koboldhaften Neugier. Sie sind höllisch gespannt, ob wir tatsächlich den Mut aufbringen und ihrem lockenden Einladungsgewinke folgen werden – ob wir uns tatsächlich an Bord begeben werden, um uns ihrer, unter Umständen recht zügellosen Neugier am weißen Mann mit brauner Haut, auszusetzen.

So wissen wir, daß unsere Neugier Konsequenzen haben kann wenn wir nicht auf der Hut sind. Wir geben uns daher lässig. Wir manövrieren nochmal hierhin und dorthin, mal unters Heck und wegen eines schönen Gegenlichteffektes unter dem Klüverbaum hindurch.

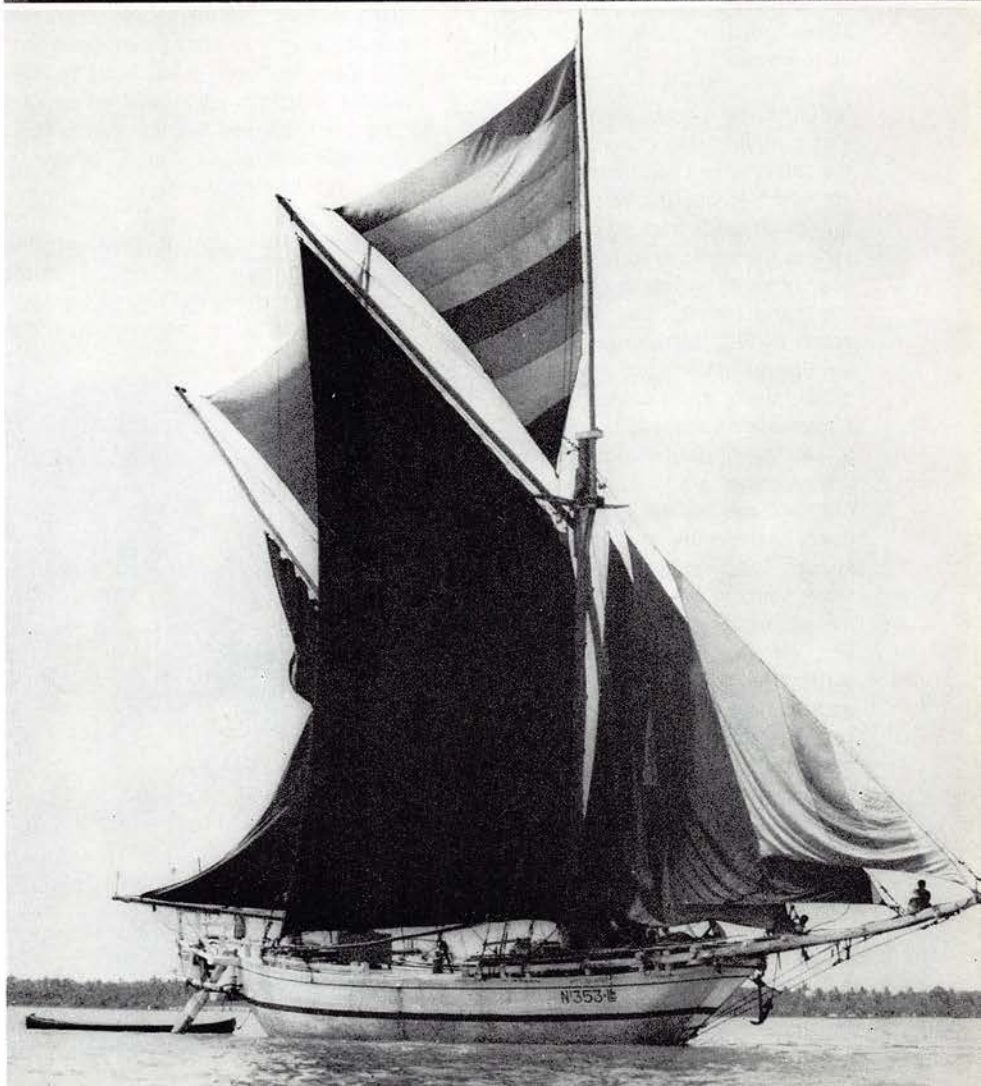
Genäht, geflochten, gesteckt und gefügt. Kein Nagel, keine Schraube. Keine Yacht kann aristokratischer gebaut sein. Das ist der erste Eindruck. Und endlich schicken wir uns an, umzusteigen. Mittschiffs hängt eine ordentliche Jakobsleiter. Fünf Sprossen. Die erste schließt noch ab mit dem Hauptdeck, die untere wird bereits überspült – so tief ist das Schiff abgeladen. An diesem tiefsten Punkt wird klar, daß es sich bei unserer Begeisterung für Makassar-Segler nicht um Verherrlichung irgendwelcher Idylle handelt: Daß man auf einem so großen Handelsschiff noch so unmittelbar mit dem Element Wasser verbunden bleibt wie ein Schlitten dem Schnee; das beweist, daß diese Besatzungen bei ihren Reisen über See über eine gute Portion Härte verfügen – eine Härte, die man uns in einem künstlichen Überlebenstraining erst wieder anerziehen müßte. Und daß diese Schiffbaukunst vollendet sein muß, denn auch hier läßt sich kein Handelsschiffer mit einem abgeladenen Schiff auf ein Hasardspiel ein.

Nun aber heißt es zu begrüßen und begrüßt zu werden. Und für die Einladung „danke“ zu sagen. Daß der Nachoda sich nicht an Bord befindet, hatten wir schon wegen der Ausgelassenheit der jungen Seeleute vermutet, und etwas schamlos nützen wir die vorübergehende Führerlosigkeit aus und hocken uns auf bevorzugte Plätze unter dem Sonnensegel. Natürlich haben wir die beliebtesten Zigaretten anzubieten, lassen uns aber nicht lange mit Palaver aufhalten, gehen hier hin und dort hin, bewundern einen sehr ordentlich ausgeführten Spleiß, dort akurate Taklinge, betrachten die Kombüse, die nichts weiter ist als eine primitive Feuerstelle, schrankartig, zwischen Ladeluke und Kapitänskajüte gestellt.

Wir bewundern das tonnenschwere hölzerne Verankerungsstück des Mastes, turnen über den verstrebt Klüverbaum – die flankierenden Streben verjüngen sich bis dahin, wo der Klüverbaum dann endlich allein meterlang hinausragen darf – und von dort ganz vorne blicken wir hoch in die Takelung und pffiffig wird uns angedeutet, ruhig da mal hinaufzusteigen. Das lassen wir uns nicht zweimal sagen. Wie sie merken, daß es uns ernst ist damit, ist einer von ihnen an uns schon vorbei,

oben: Buginesische Matrosen in der Takelage, Surabaja.

unten: Prau (Indonesische Schreibweise Perahu) verläßt den Hafen von Bellitung.



die Wanten hoch. Mit unserer Ausrüstung sind wir nicht so beweglich. Das ist entschuldigend. Die Wantensprossen stehen sehr weit auseinander. Von der Saling aus entdecken wir das gesunde Verhältnis zwischen Länge und Breite einer Prau. Bei der Betrachtung von der Seite her würde man es bei der Eleganz der Linien kaum für möglich halten, aber von hier oben ist es offensichtlich: Das Verhältnis Länge/Breite ist mindestens drei zu eins. Bei 21 m Länge mißt die Prau an der breitesten Stelle nicht weniger als sieben Meter.

Von dem Bootsanleger unterhalb der ehemals portugiesischen Festung löst sich jetzt eine kleine Prau, die wegen ihres wenig prallen Segels mit Stechpaddeln vorwärtsgeschlagen wird und dabei auf uns zuhält. „Nachoda kembali“ (Kapitän kommt zurück).

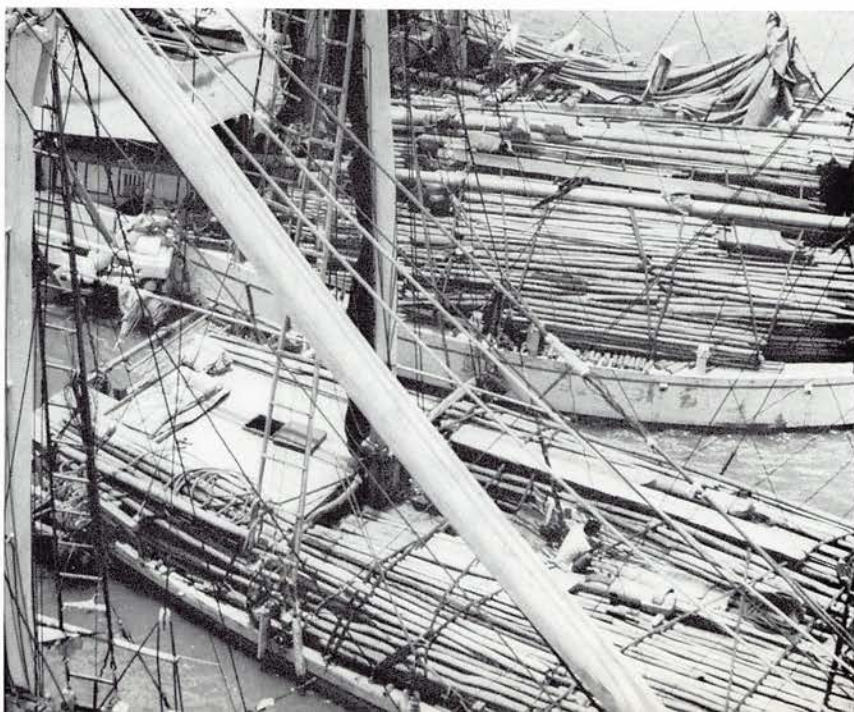
Es ist wie bei uns und es ist wie vor hunderten von Jahren: Das Schiff ist beladen, die Seefrachtbriefe sind im Büro eines der chinesischen Makler, die jetzt einen indonesischen Namen angenommen haben, unterschrieben, die Zollpapiere sind gestempelt, die Segel-Erlaubnis erteilt. Nach Erledigung dieser letzten Formalitäten kehrt der Kapitän an Bord zurück, um als Alleinverantwortlicher für Schiff, Ladung und Menschenleben, das Kommando zu übernehmen.

Natürlich hat dieser Kapitän in seinem kleinen Fährboot unsere kleine Prau, die hier neben seinem Segler liegt, scharf im Auge. Und wie jeder Kapitän, der drauf und dran ist, den Hafen zu verlassen, macht er sich Gedanken darüber, was da in letzter Minute noch an ihn herankommt. Deshalb stehen wir schon an der Jakobsleiter zur Erklärung bereit und um ihn um die Erlaubnis zu bitten, die Abfahrt seines Schiffes aus Makassar miterleben zu dürfen. Unser Interesse belustigt ihn, und während er uns ausfragt und wir ihm antworten, daß wir von jenem großen deutschen Schiff dort drüben stammen, gibt er knappe Zeichen mit der Hand und die Besatzung schickt sich an Anker zu hieven und Segel zu setzen. Listig geben wir unsere Ausrüstung in unsere kleine Prau zu unseren anderen Sachen, und schon knallt die für diese Abfahrtszeit erwartete Brise in das Großsegel, das Schiff beginnt um den Anker herum zu schwojen – der ist im rechten Augenblick aus dem Grund, die ersten Rudermanöver bringen das zauberhaft gleitende Schiff in die Fahrrinne zwischen den beiden Wellenbrechern hindurch, und nun plustert das Schiff sich vollends auf. Gaffelsegel und Klüver

quietschen in ihre begrenzten Plätze und schneller schießt das Wasser am Rumpf vorbei. Unsere kleine Prau fällt weit achteraus – es hilft nichts, daß der Junge zum Stechpaddel greift und schon fragt uns der Kapitän, ob wir bis Singapore mitfahren wollen. Wir bedauern außerordentlich, daß wir das nicht können; aber Hals über Kopf möchten wir die Trennung auch nicht vollziehen, und einer, der uns seit einer Weile mit Blicken belauert, so, als überlege er angestrengt, wie und wann sich sein Vorhaben am besten ausführen lasse, tritt jetzt an uns heran und gibt uns zu verstehen, daß er sich schon lange eine solche bunte, knappe Badehose wünsche, wie wir sie tragen. Wir wissen, daß man nicht nur im Orient für alles zu bezahlen hat und daß es sich auch hier gehören würde, irgend jemandem so eine Art Fahrpreis zu entrichten. Da wir im Moment außer teuren Tauchenuhren und billigen Schwimm-Dreiecken wirklich nichts besitzen, trennen wir uns natürlich lieber von den Bekleidungsstücken. Wäre nur kurz zu verhandeln über den moralischen Gesichtspunkt eines STRIP TEASE an Deck eines seegehenden Schiffes. Doch das wird asiatisch taktvoll als pflichtgemäße Anstellerei zwecks Wahrung des Gesichtes abgewertet und damit erklärt, daß wir für unser Vorhaben nun keine Badehosen mehr benötigen und daß man die Sache ja auch als Tauschhandel betrachten könne. Und so legt einer ein kleines wenig gebrauchtes Männerunterhöschen (made in Singapore) auf die Deckplanken.

Schon im Hinblick auf eine gewisse Sensationspresse, die melden würde „Von Piraten entkleidet und in die Java-see geworfen“, ein vorsorgliches Ge-

baren. Angesichts dessen, daß es nun höchste Zeit für uns wird per Kopfsprung auf Gegenkurs zu gehen, verschenken wir gelassen schmunzelnd die Badehosen. Die Abschiedszeremonie ist entsprechend freundlich ausgelassen. Dann springen wir in die See, aber revanchieren uns für diesen Jux nach unserer Art: Wir schwimmen 65 Sekunden unter Wasser, im rechten Winkel zum Kurs der Prau. Als wir achteraus querab auftauchen, bemerken wir die Schreckwirkung die wir beabsichtigten. An Steuerbordseite ist die gesamte Besatzung zusammengelaufen und hält verkrampft nach uns Ausschau. Sie können uns aber wegen Dünung und Entfernung nicht entdecken. Um sie nicht weiter zu ängstigen, benutzen wir die Kehrseite unserer Uhren als Sonnenreflektoren. Als erster entdeckt uns endlich der Matrose auf der Saling und dann haben uns auch die anderen spitz und hüpfen vor Freude an diesem Spaß und halten nach Römersitte den Daumen senkrecht nach oben. Das bedeutet überall in Indonesien: Das ist Euch gelungen! Und dann sind wir allein in der Javasee und wir werden es hier länger aushalten müssen als jene drei Männer, die sich nach dem Besuch im Weltall in den Ozean fallen ließen. Wir, die wir uns mit einem der ursprünglichsten Dinge verbinden durften, haben bis zu unserem PICK UP durch unsere kleine Prau, über eine Stunde Zeit. Auf uns warten keine Hubschrauber, Froschmänner und Flugzeugträger. Während die große Prau über den Horizont zieht, haben wir, ruhig auf dem Wasser liegend, genügend Muße, diese ganze sogenannte Rückständigkeit ordentlich zu genießen und Zeit zu erkennen: Luxus ist Stille und Edles erglänzt in Lautlosigkeit.





GOLIAT 4

Am Sonnabend, dem 23. Februar 1974, wurde am Liegeplatz 5 des Werkes Kiel-Dietrichsdorf ein von der Stahlbauabteilung unseres Kieler Werkes für die zum Axel Broström-Konzern gehörende Bergnings- und Dykeri-AB „Neptun“ gebauter Transportleichter getauft.

Frau Lis Körte, die Gattin des Vorstandsmitgliedes Konsul Gerrit Körte gab dem antriebslosen Fahrzeug den Namen „Goliat 4“.

„Goliat 4“ ist zum Transport von Decksladungen bestimmt und hat eine Tragfähigkeit von ca. 15 000 t. Das unter der Aufsicht des Germanischen Lloyd für die Klasse GL + 100 A 4 „Zugleichter“ gebaute und am 7. Dezember des vergangenen Jahres zu Wasser gebrachte Fahrzeug hat folgende Abmessungen:

Länge über alles	110,0 m
Breite über Spanten	30,0 m
Breite über Fender	30,6 m
Seitenhöhe	7,6 m
Konstruktionstiefgang	6,0 m

„Goliat 4“ wurde im Anschluß an die Taufe übergeben. Ein weiterer für die Bergnings- und Dykerie-AB „Neptun“ bestimmter Neubau, ein Nachbau des etwa 8000 t tragenden Seeleichters „Goliat 3“, der im Frühjahr 1973 in Dienst gestellt wurde, ist im Bau und wird Mitte Mai zur Ablieferung kommen.





240 000 t-Tanker „EGMOND“



Taufe und Ablieferung eines 240 260-tdw-Turbinentankers für die Gelsenberg Scheepvaart Mij. N.V., Rotterdam.

Am 1. Februar wurde am Liegeplatz 1 des Werkes Kiel-Dietrichsdorf ein für die Gelsenberg Scheepvaart Maatschappij N.V., Rotterdam, bestimmter Turbinentanker von 240 260 tdw getauft.

Die Taufpatin, Frau Aukje Langman-Bouma, die Gattin des Vorstandsmitgliedes der Algemene Bank Nederland N.V., Amsterdam, Drs. Hartger Langman, gab dem Schiff den Namen „Egmond“.

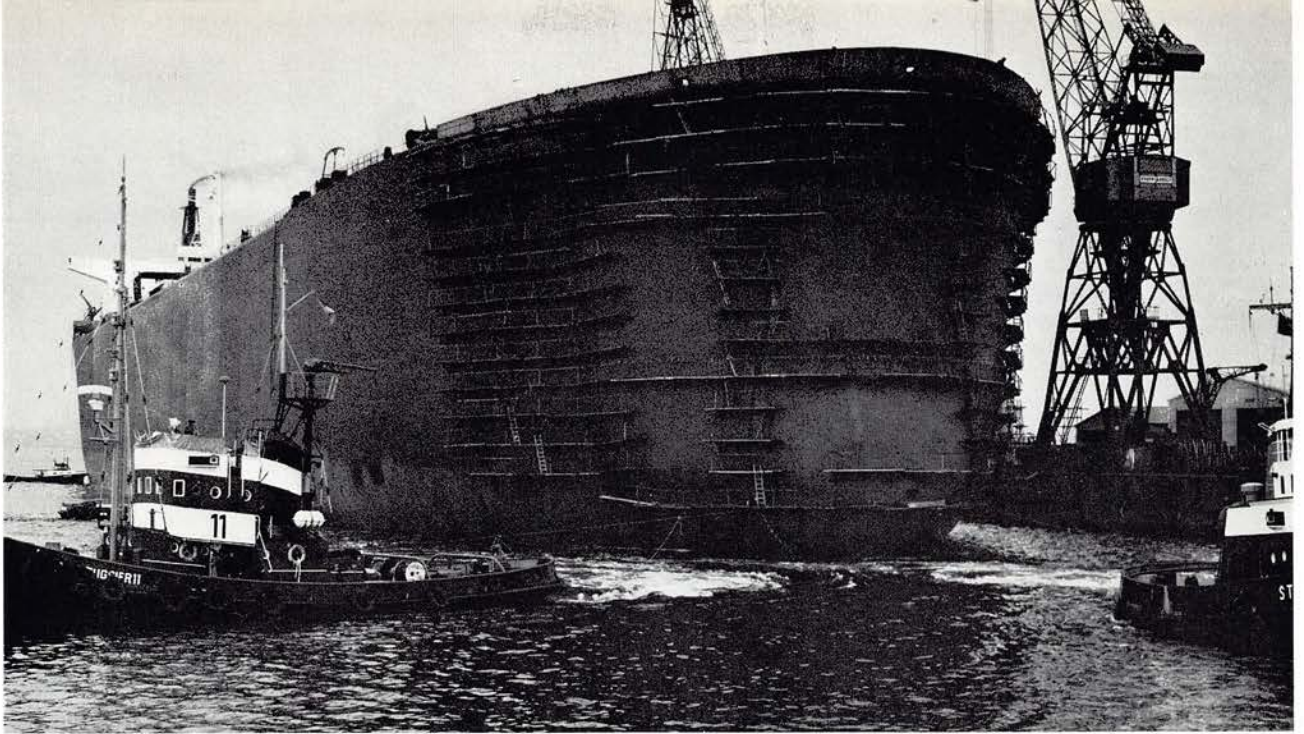
TT „Egmond“ wurde als Nachbau des am 10. August des Vorjahres an die Gelsenberg AG abgelieferten Tankers „Faust“ am 22. Mai 1973 im Dock 8/Werk Gaarden auf Kiel gelegt und am 18. November 1973 ausgedockt und zur Endausrüstung nach Dietrichshof verholt.

Einem über die Toppen geflaggt Schiff ähnlich war die Taufkanzel während der Zeremonie. Da wehten einträchtig nebeneinander die Kieler Flagge (weil das Schiff hier gebaut ist), die Hamburger (weil die Reederei in

Hamburg residiert), die liberische (weil das Schiff dort registriert ist), die niederländische (weil das Schiff von der Gelsenberg Scheepvaart Mij. N.V. Rotterdam, bereedert wird) und die deutsche (weil das Schiff trotz allem ein deutsches ist).

Die Zusammenhänge wurden auf einer Pressekonferenz an Bord der „Egmond“ erläutert. „Egmond“ ist übrigens kein Schreibfehler, sondern die holländische Schreibweise dieses Namens. Wenn man von „Fehler“ sprechen will, dann müßte man ihn gerechterweise Goethe ankreiden.

Nun fahren also drei auf der HDW gebaute Supertanker für Gelsenberg, „Clavigo“, „Faust“ und „Egmond“. Da es sich bei „Faust“ und „Egmond“ um Schwesterschiffe handelt, sind ihre technischen Daten gleich. Wir wollen uns hier nicht wiederholen und verweisen deshalb auf den ausführlichen technischen Bericht in Heft 3/73 Seite 1 bis 5.



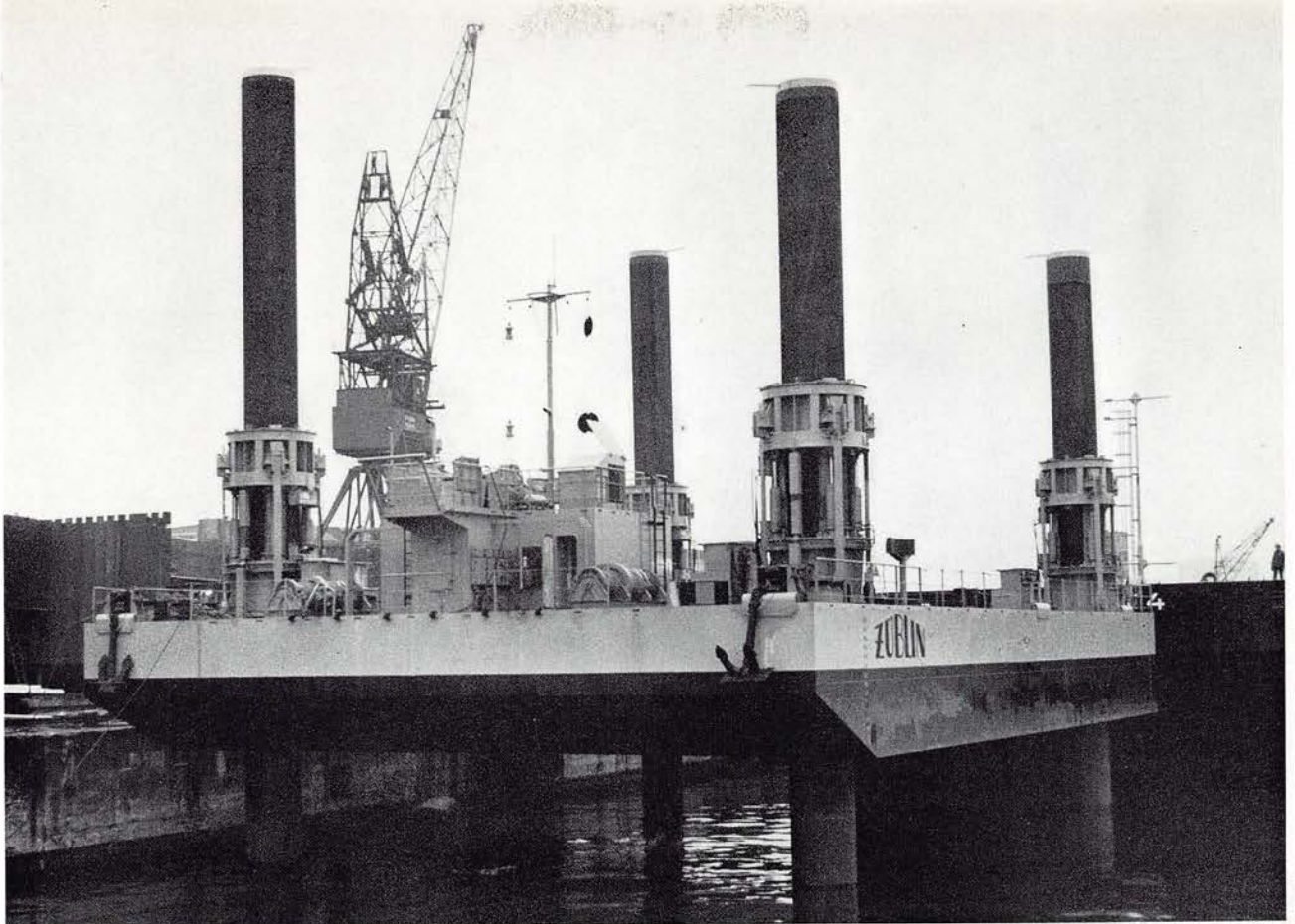


Hubinsel „Ursula“

Nach einer Bauzeit von etwa sieben Monaten wurde am Freitag, dem 8. Februar 1974, die von der Stahlbauabteilung unseres Kieler Werkes in Kiel-Dietrichsdorf für das Stuttgarter Tiefbau-Unternehmen Eduard Züblin AG gebaute Montage-Hubinsel an den Auftraggeber abgeliefert. Drei Tage später, am frühen Morgen des 11. Februar, verließ der am 13. Dezember des Vorjahres von Frau Ursula Bauer, der Gattin des Leiters der Hamburger Niederlassung der Eduard Züblin AG, Direktor Hans Bauer, getaufte und zu Wasser gebrachte Neubau am Haken der Schlepper „Stein“ und „Vorwärts“ die Förde.

Die Hubinsel „Ursula“ ist für den Einsatz in den Küstenbereichen der Nord- und Ostsee sowie in Binnengewässern vorgesehen. Ihr Heimathafen ist Hamburg. Zum ersten Einsatz wurde sie in die Nähe von Kleinsiel an der Unterweser geschleppt, wo sie beim Bau des Kernkraftwerkes Esenshamm mit Rammarbeiten beschäftigt sein wird.

Die auf vier Beinen stehende Hubinsel ist 30 m lang, 20 m breit und 3,30 m hoch. Ihre Hubkraft liegt bei 1000 Mp. Das Anheben und Absenken der Insel erfolgt mittels hydraulisch-pneumatischer Klettereinrichtungen mit elektrischer Vorsteuerung. (Ausführliche Beschreibung siehe Werkzeugzeitung 3/73)

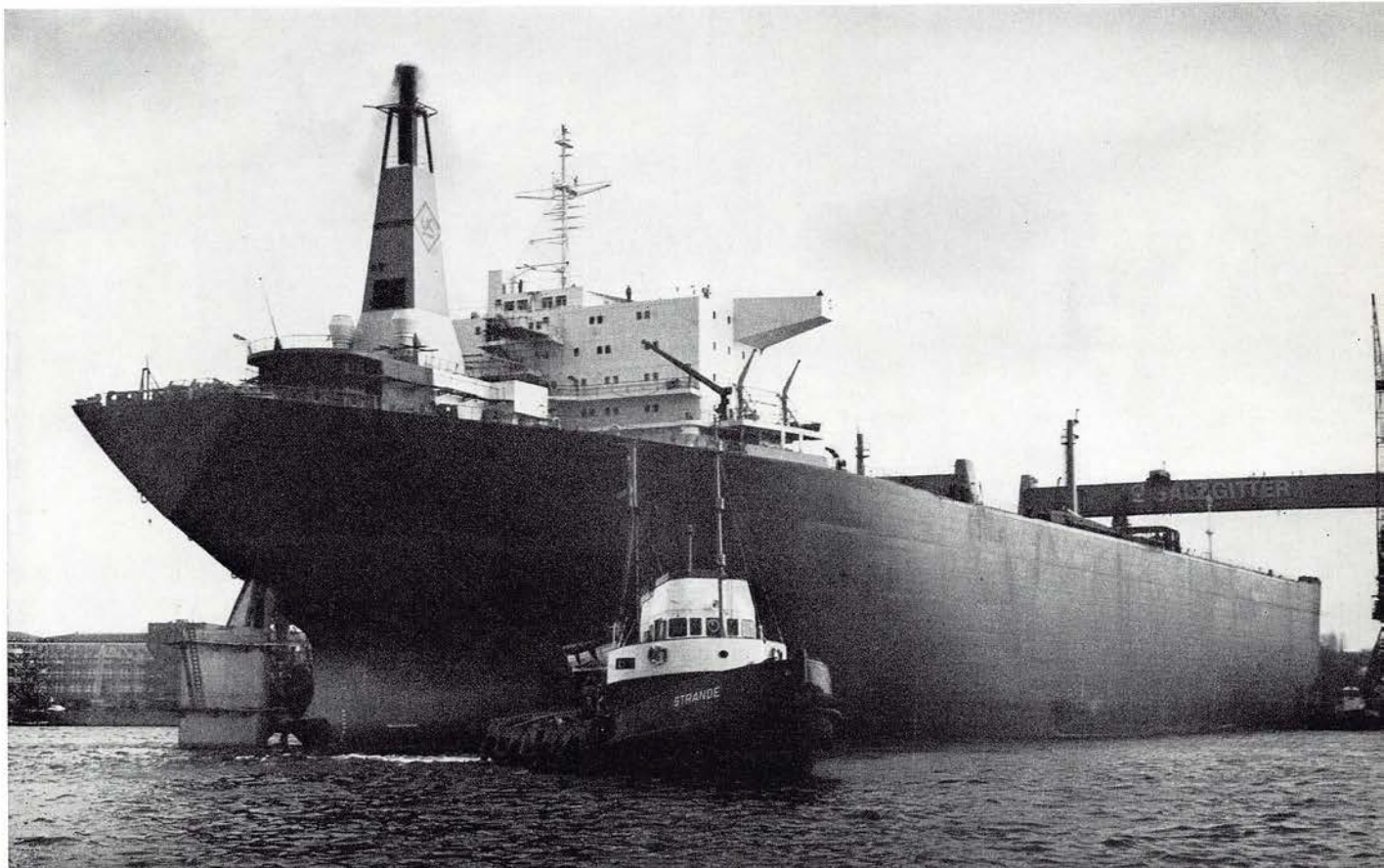


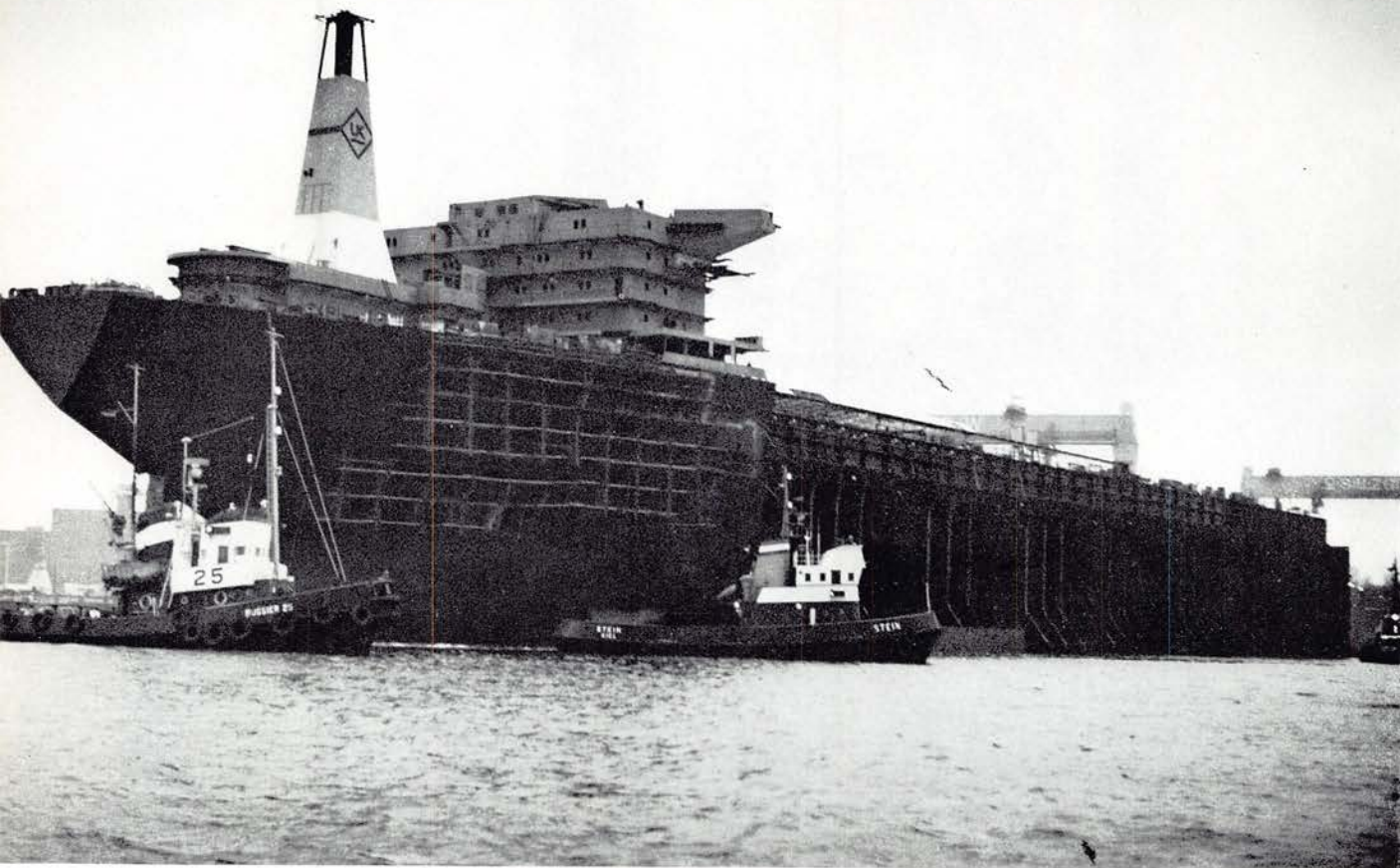
Die ausgerüstete Hubinsel „Ursula“ bei der Erprobung der Klettereinrichtungen.

Aufschwimmen eines 239 600-tdw-Turbinentankers für die UK Tankschiffreederei, Hamburg

Am Vormittag des 7. Februar 1974 wurde im Werk Kiel-Gaarden ein für die UK Tankschiffreederei GMBH, Hamburg, bestimmter 239 600-tdw-Turbinentanker aufgeschwommen.

Das unter der Baunummer 59 am 27. August des Vorjahres auf Kiel gelegte Schiff ist der fünfte von der HDW gebaute Tanker dieser Größenordnung.





Das unter der Baunummer 60 am 22. November des vergangenen Jahres im Dock 8 / Werk Gaarden auf Kiel gelegte, für dieselbe Reederei bestimmte Schwesterschiff wurde am Vormittag des 9. Februar von Dock 8 in Dock 7 umgeschwommen. Baunummer 59 soll im April dieses Jahres, Baunummer 60 im

Juni 1974 abgeliefert werden. Zum Auftragsbestand der HDW gehören u. a. acht weitere 239 600-tdw-Tanker, von denen fünf für deutsche Rechnung gebaut werden.

Bild unten: Fahrbare Dachkonstruktionen für die Arbeit an Deck. Bauzustand vom 20. Februar.





Dr. Norbert Henke überreicht dem Kommandeur der U-Bootflottille Kapitän z. See Hugo Baldus, anlässlich der Indienststellung des U-Bootes „U 17“ in Eckernförde, eine Nachbildung des für die Bundesmarine gebauten U-Bootes vom Typ 206

Indienststellung „U 17“

Mit den Unterseebooten „U 16“ aus Emden und „U 19“ aus Kiel, die am 9. November 1973 durch den NATO-Befehlshaber Ostseeausgänge, Vizeadmiral Meentzen, im Kranzfelder Hafen in Eckernförde in Dienst gestellt worden sind, und den inzwischen ebenfalls vom 3. U-Bootgeschwader der Bundesmarine übernommenen Booten „U 17“ aus Kiel und „U 18“ aus Emden, deren Indienststellung am 28. November und 19. Dezember des vergangenen Jahres erfolgte, waren bis zum Jahresende die ersten sechs der insgesamt 18 für die Bundesmarine bestimmten Einheiten vom Typ 206 an den Auftraggeber abgeliefert.

Die Reparaturabteilung der HDW

Mit einem jährlichen Umsatz von rund 200 Mill. DM ist die Reparaturabteilung unseres Unternehmens eine der leistungsfähigsten in ihrer Art überhaupt, nicht nur in Europa. Wir haben in mehreren Bildberichten in unseren letzten Heften gezeigt, wie aus Wracks neuwertige Schiffe entstehen. Die nachfolgenden Bilder dokumentieren das abermals.

Reparaturen, Umbauten und Verlänge-

rungen von Schiffen sind neben dem Schiffsneubau ein wesentlicher Bestandteil der Werftproduktion. In unseren 14 Schwimm- und 2 Trockendocks können Schiffe bis 300 m Länge gedockt werden, und die Kaianlagen bieten etwa 20 Schiffen Liegeplätze für die Ausführung von Reparaturen.

1973 und in den Vorjahren wurden jeweils etwa 600 Schiffe gedockt und 1100 Schiffe repariert. Deutsche, englische

und skandinavische Reeder sowie die Bundesmarine waren vorwiegend die Auftraggeber.

Die drei herausragenden Aufträge des vergangenen Jahres waren der Umbau und die Verlängerung des finnischen Fährschiffes „Ilmatar“, die Reparatur des brasilianischen 115 000 t-dw Tankers „Horta Barbosa“ und die Reparatur und Verlängerung des liberianischen 74 000 t-Massengutfrachters „Carlantic“.



Die „Ilmatar“ der Finnland Steamship Co. war ein Schiff mit 5100 BRT und Einrichtungen für 1400 Passagiere. Wegen der Änderung des Einsatzgebietes wollte die Reederei die Kabinenunter-

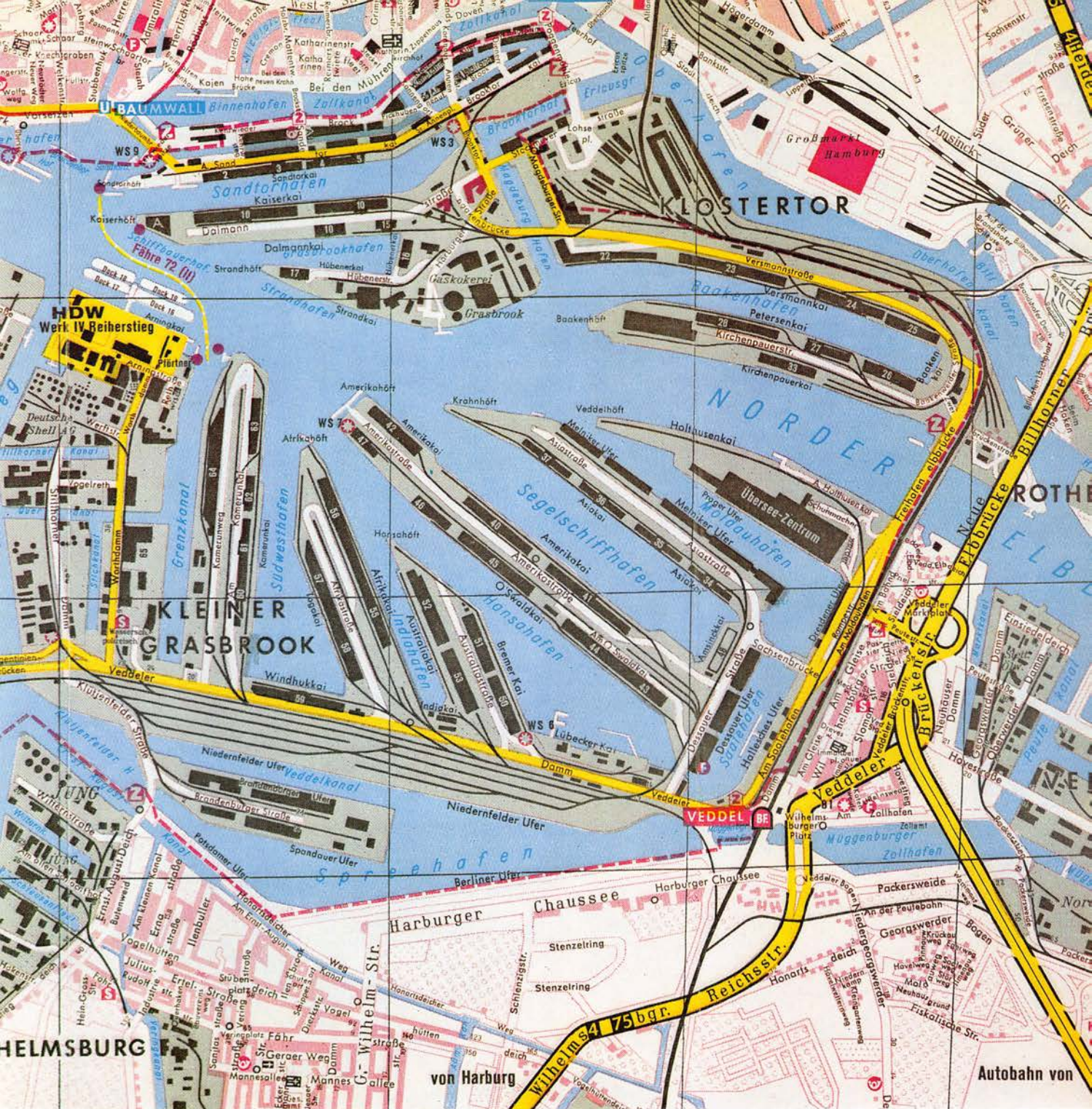
künfte um 120 Plätze erweitern und die Geschwindigkeit um etwa 3,5 kn erhöhen. Zu diesem Zweck wurde das Schiff in der Mitte getrennt und um 20 m verlängert. Im Rahmen der neuen Einrich-

tung wurde auch die vorhandene Einrichtung weitgehend erneuert und modernisiert. Die erhöhte Antriebsleistung konnte durch den Einbau von zwei zusätzlichen Dieselmotoren erreicht werden, so daß das Schiff durch den Umbau zu einem Dreischraubenschiff wurde. (Siehe Heft 1 und 2/73.)

Den Auftrag für die Wiederherstellung des Großtankers „Horta Barbosa“ er-



Von der Köhlbrand-Hochbrücke, die kurz vor ihrer Vollendung steht, verspricht man sich eine entscheidende Verbesserung der Verkehrsbedingungen im Hafengebiet.



hielt die HDW von der brasilianischen Reederei Petroleo Brasileiro S.A. nach einer Kollision des Schiffes im Persischen Golf. Um diese Reparatur bewarben sich zahlreiche Werften aus aller Welt, unter anderem auch Werften aus dem fernöstlichen Raum. Das Angebot der HDW hatte außer den Kostenvorteilen der Konkurrenten auch noch das Abschleppen des Havaristen um das Kap der Guten Hoffnung zu kompensieren, das etwa fünf Monate dauerte. Bei der Erneuerung des gesamten Vorschiffes und des ausgebrannten Aufbaues mit allen Einrichtungen wurden nahezu 2500 t Stahl verarbeitet. Außerdem muß-

te die gesamte Maschinenanlage überholt und instandgesetzt werden. (Siehe Heft 3 und 4/73.)

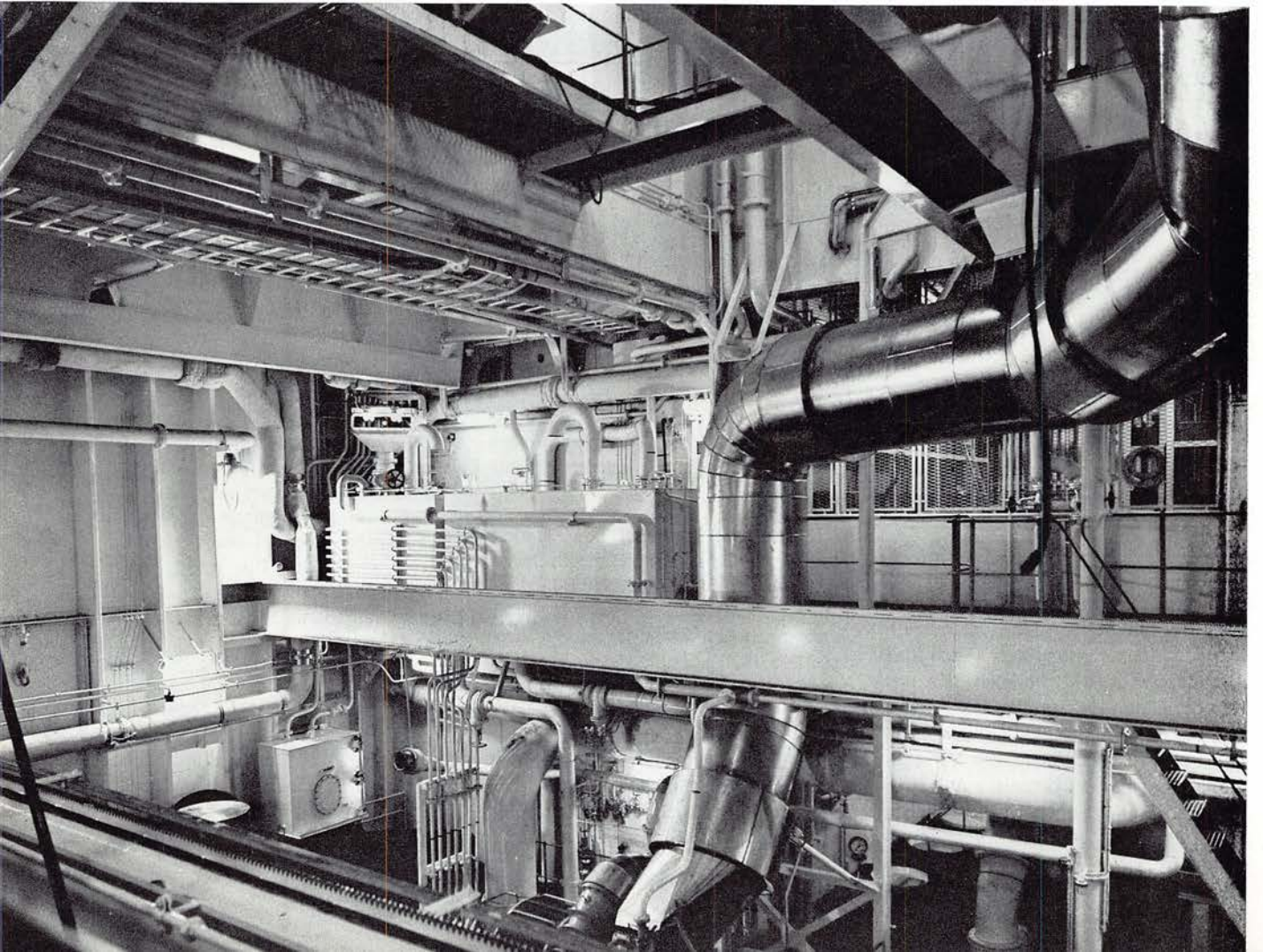
Der Bulkcarrier „Carlantic“ der Tradax International S.A. war nach einem Feuer im Maschinenraum und Aufbau, in dessen Folge der Maschinenraum geflutet wurde, nach Rotterdam geschleppt worden. Die HDW erhielt diesen Auftrag gegen sehr starke europäische Konkurrenz. Es sollte nicht nur die gesamte Maschinenanlage demontiert, überholt und neu aufgebaut werden, sondern der Aufbau mit allen Einrichtungen war neu zu fertigen, und durch die Verlängerung des Rumpfes um 15 m sollte das Schiff

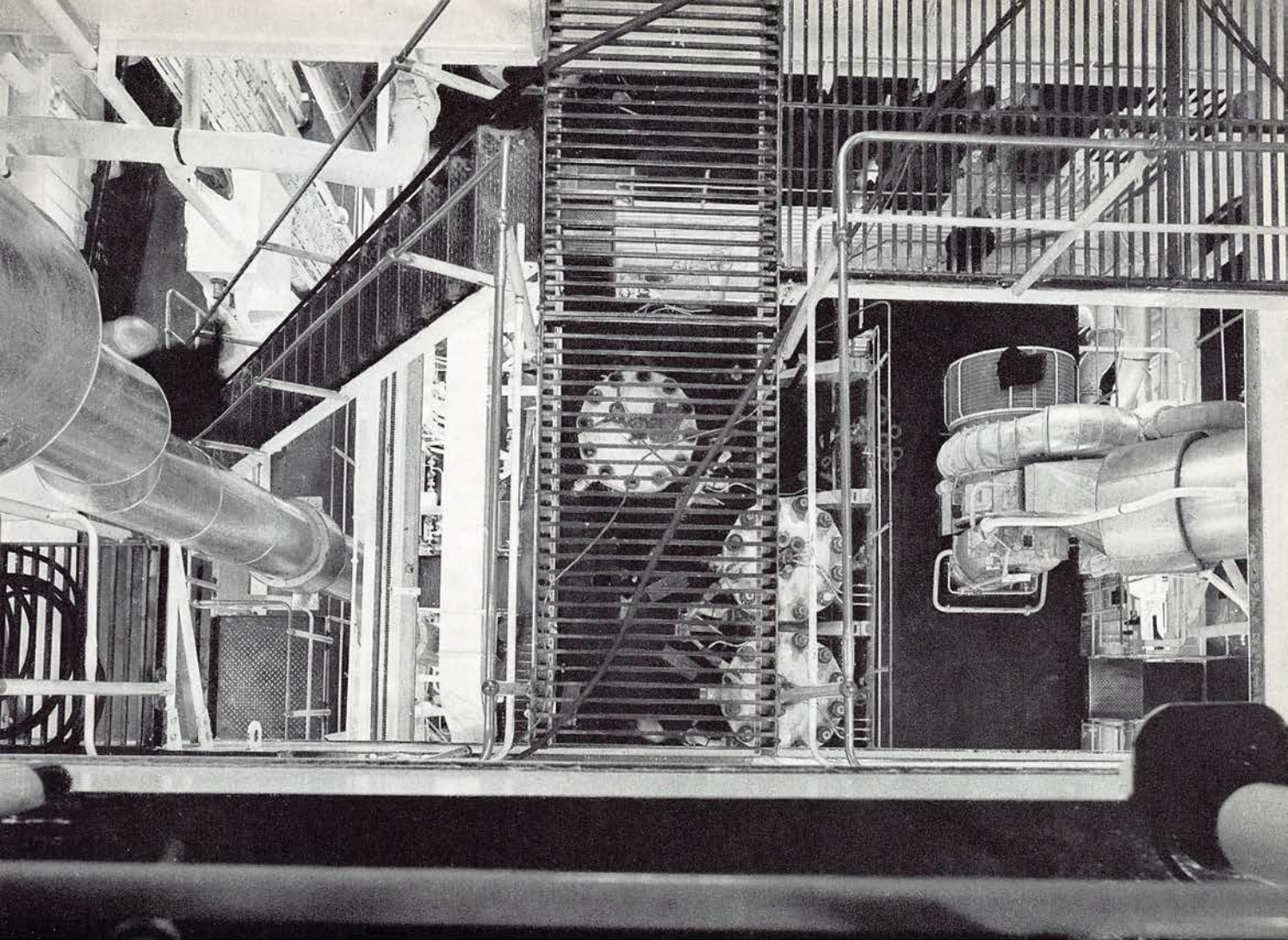
10 000 t zusätzliche Tragfähigkeit erhalten. Hierfür wurden über 2000 t Stahl verarbeitet. Im Rahmen der Neuerrichtung der Maschinenanlage wurde diese für sechzehnständigen wachfreien Betrieb automatisiert. Das wieder neuwertige Schiff wurde Ende Januar dem Eigner übergeben.

Doch nicht nur diese drei Groß-Reparaturen für internationale Auftraggeber zeigen das Vertrauen der Reeder in die Zuverlässigkeit und Qualitätsarbeit der Werft. Zahlreiche alte Kunden kommen regelmäßig zur Überholung an unsere Werft, und ständig kommen neue hinzu – siehe z. B. Seite 40.



CARLANTIC – wieder ein neuwertiges Schiff . . .





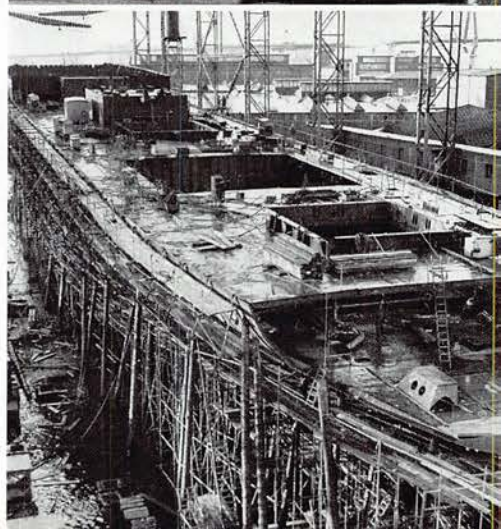
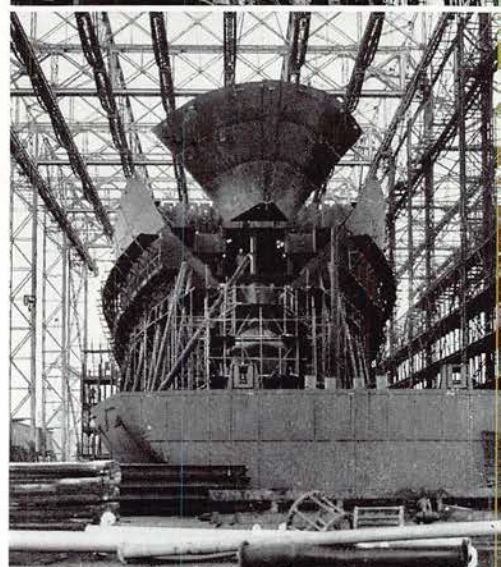
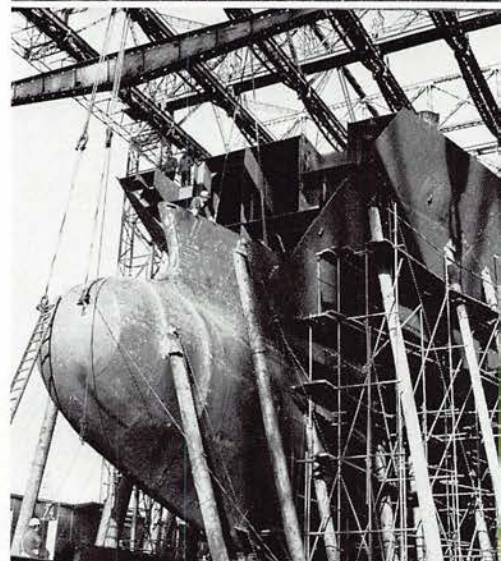
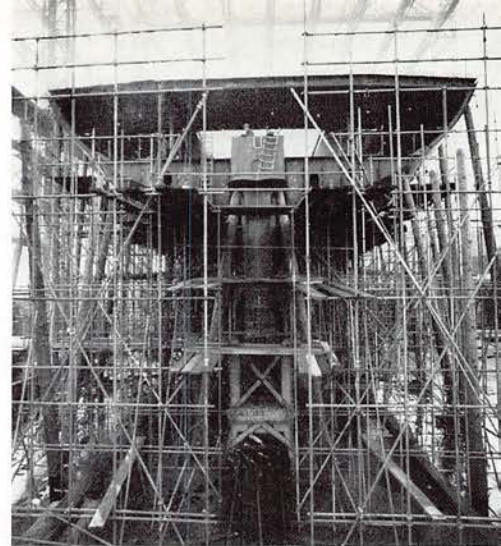


Die Finkenwerder Kräne in ihrer neuen Umgebung

Wieder Schiffsneubau im Werk Roß

Der letzte Stapellauf eines größeren Schiffes im Werk Roß fand vor fünf Jahren statt. Am 14. Januar 1969 lief dort das Containerschiff „Botany Bay“ ab. Seither hat sich einiges verändert in diesem Betrieb. Ein Teil des großen Hellingerüstes ist demontiert und auf dem neuentstandenen Vormontageplatz fühlen sich die umquartierten Finkenwerder Kräne wohl. Die neue Schiffbauära im Werk Roß wurde eröffnet mit Bau Nr. 74, einem Kühlschiff für

die Scipio-Gruppe (Union Partenreederei, Korrespondentreederei Scipio & Co., Bremen), einem für diese Schiffsgattung ungewöhnlich großen Schiff, mit einer Tragfähigkeit von 11 150 t. Dieses Schiff, das Frau Bettina Schulz-Klingauf auf den Namen „Blumenthal“ taufte, wird eine Geschwindigkeit von mehr als 23 Knoten haben. Damit wird M/S „Blumenthal“ das schnellste Fruchtkühlschiff unter deutscher Flagge sein, vermutlich das schnellste Fruchtkühl-



schiff überhaupt. Es handelt sich um ein „Allround-Kühlschiff“ mit einer Kühlanlage, die es ermöglicht, die Laderäume auf -30° zu kühlen, selbst bei einer Seewassertemperatur von $+30^{\circ}$, wie sie in der Karibischen See vorkommt. Mit einem Laderauminhalt von 480 000 Kubikfuß können pro Reise ca. 200 000 Kartons Bananen befördert werden. Das entspricht einem Ladungsgewicht von 4000 tons. Die hohe Tragfähigkeit von 11 150 tdt erlaubt, daß der Laderaum auch mit schwereren Kühlgütern, wie z. B. Fleisch, voll ausgenutzt werden kann.

Die Ablieferung des Schiffes erfolgt vermutlich noch vor Erscheinen dieses Heftes. Ein fast gleiches Schiff wird Anfang 1975 für die Reederei zur Ablieferung kommen. Es ist bei einer norwegischen Werft in Auftrag.

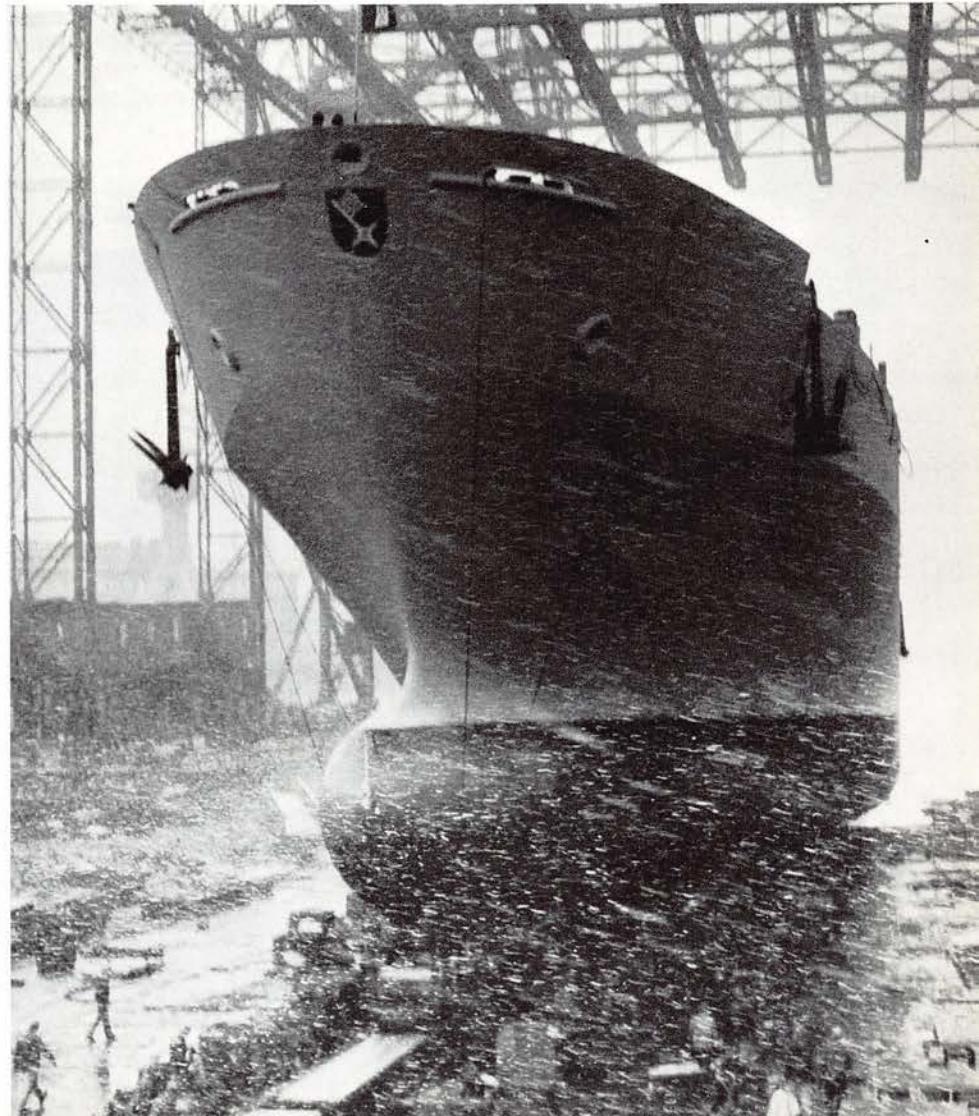
Mit dem Neubau des M/S „Blumenthal“ besteht die Kühlschiff-Flotte der Scipio-Gruppe z. Zt. aus sieben Schiffen. Diese Schiffe sind vorwiegend im Bananentransport zwischen Zentralamerika und Bremerhaven eingesetzt.

Schiffstyp und Hauptabmessungen

Das als Wechselschiff vermessene Schiff hat 4 Laderäume und 4 Decks. Der Laderaubereich besteht aus 15 einzelnen Kühlräumen, die in 7 unabhängige Kühlgruppen zusammengefaßt werden. Der Maschinenraum und das Deckshaus, in dem sämtliche Wohn- und Wirtschaftseinrichtungen untergebracht sind, befinden sich zwischen



18. Dezember 1973: ▲ Strahlender Morgen – wenige Stunden später ▼



den Laderäumen III und IV. Die Hauptdaten des Schiffes sind:

Länge über alles	146,00 m
Länge zwischen den Loten	136,00 m
Breite auf Spanten	21,50 m
Seitenhöhe bis zum 1. Deck	12,65 m
Tiefgang (Volldecker)	9,40 m
Tiefgang (Bananen)	6,75 m
Tragfähigkeit bei 9,4 m Tiefgang ca.	11 150 t
Laderrauminhalt ca.	460 000 cuft
Maschinenleistung	2x 11 700 PSe
Probefahrtsgeschwindigkeit ca.	23,1 kn
Klassifikation	GL + 100 A4 „E“

Kühladeräume und Kühlanlage

Die Laderäume erhalten eine Polystyrol-Hartschaum (Styropor)-Isolierung, die mit 1,5 mm verzinktem Blech verkleidet wird. Auf allen Ladungsdecks werden Sperrholz-Grätinge verlegt, die den Einsatz von Gabelstaplern gestatten.

In jedem Ladekühlraum befindet sich ein Luftkühlerraum. Die Kühlung der Räume erfolgt nach dem Längsluft-System: Die Kaltluft gelangt aus den Luftkühlern (Hersteller STAL, Schweden) in Längsschiffsrichtung unter die Grätinge und durch Öffnungen in den Grätingen in die Laderäume.

Die Kühlanlage arbeitet mit Frigen 22 als Kühlmittel und Sole als Kälte-träger. Die Kapazität der aus 3 Kompressor-Einheiten bestehenden Anlage reicht aus, um eine niedrigste Temperatur

von -30°C in allen Räumen bei tropischen Bedingungen zu halten. Auf dem 2. Deck befinden sich in jedem Raum Ladepforten in der Außenhaut.

Maschinenanlage

Die Hauptantriebsanlage besteht aus 2 einfachwirkenden Viertakt-Tauchkolbenmotoren mit direkter Einspritzung, Abgasturboaufladung und Ladeluftkühlung, Zylinderanordnung in V-Form, Bauart OEW-SEMT-Pielstick, Typ 18 PC2-5V. Die Motoren sind zur Verbrennung von Schweröl ausgelegt. Die max. Dauerleistung beträgt 2x 11 700 PSe bei 520 Upm.

Ein Doppel-Untersetzungsgetriebe überträgt die Leistung auf einen ESCHER-WYSS-Verstellpropeller.

Die erforderlichen Überwachungs- und Steuereinrichtungen befinden sich in einem Maschinen-Kontrollraum.

Der Verstellpropeller wird von der Brücke, die Antriebsanlage vom Maschinen-Kontrollraum aus ferngesteuert. Die elektrische Anlage wird für 440 V, 60 Hz ausgelegt. Zur Stromerzeugung stehen zur Verfügung: zwei 900 KW-Dieselegeneratoren, zwei 1920 KW-Wellengeneratoren, ein 90 KW-Not-generator.

Decksrüstung

Die Ladeluken werden durch längsschifföffnende stählerne Faldeckel mit eingebauten Deckeln für Elevatoröff-

nungen abgedeckt. Die Lukendeckel werden über Seilzug durch Ladeläufer betätigt. Die Ladeluken werden von 8 Ladebäumen bedient, die für gekuppelten Betrieb ausgelegt sind und eine Tragfähigkeit von 3/5 t haben, bei gekuppeltem Betrieb 3 t. Das Schiff erhält 5 elektrisch angetriebene Verholwinden, zwei davon sind kombinierte Anker-/Verholwinden.

Nautische Ausrüstung

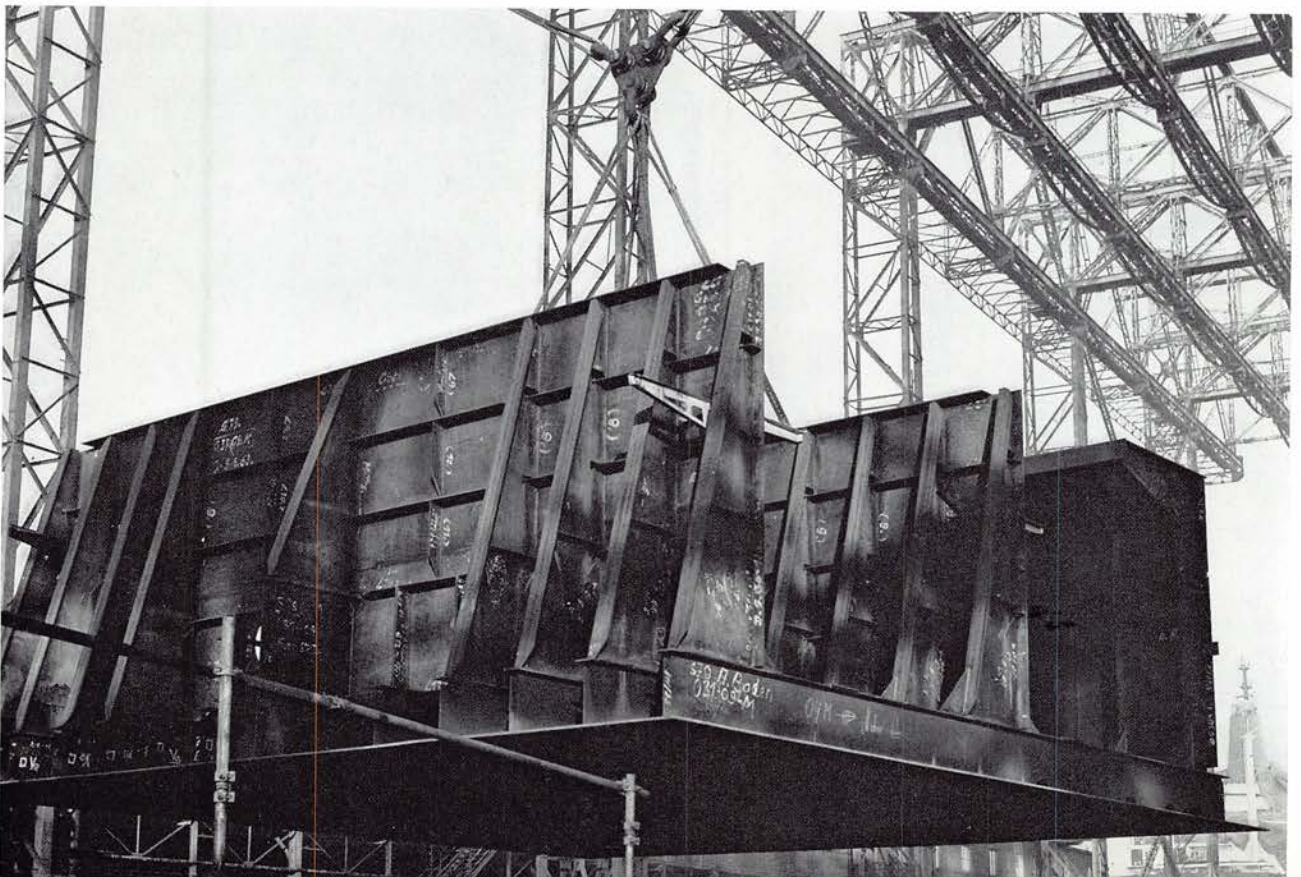
Das Schiff wird mit den dem heutigen Stand entsprechenden Navigationsgeräten ausgerüstet, wie Funkanlage (DEBEG), 2 Decca Radargeräten, Kreiselkompaßanlage (Anschütz), Rudersteuerungs- und Selbststeueranlage, Funkpeiler, Echolotanlage, Fahrtmeßanlage, OMEGA-Navigationsempfänger.

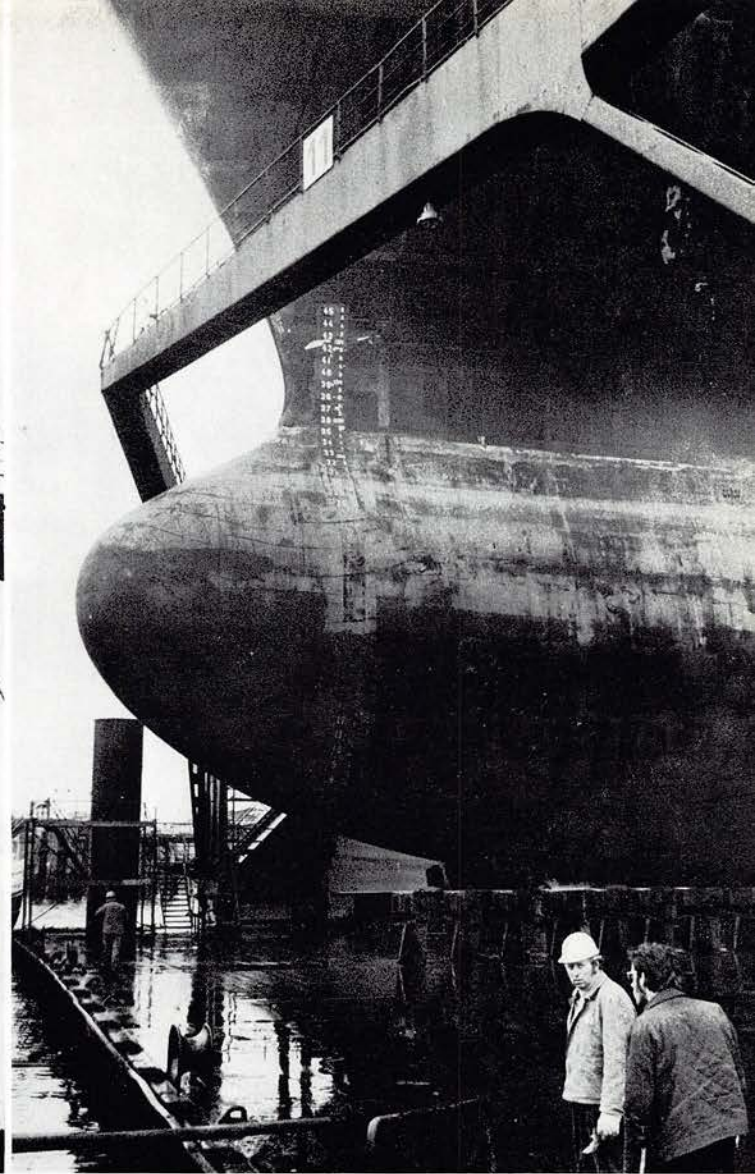
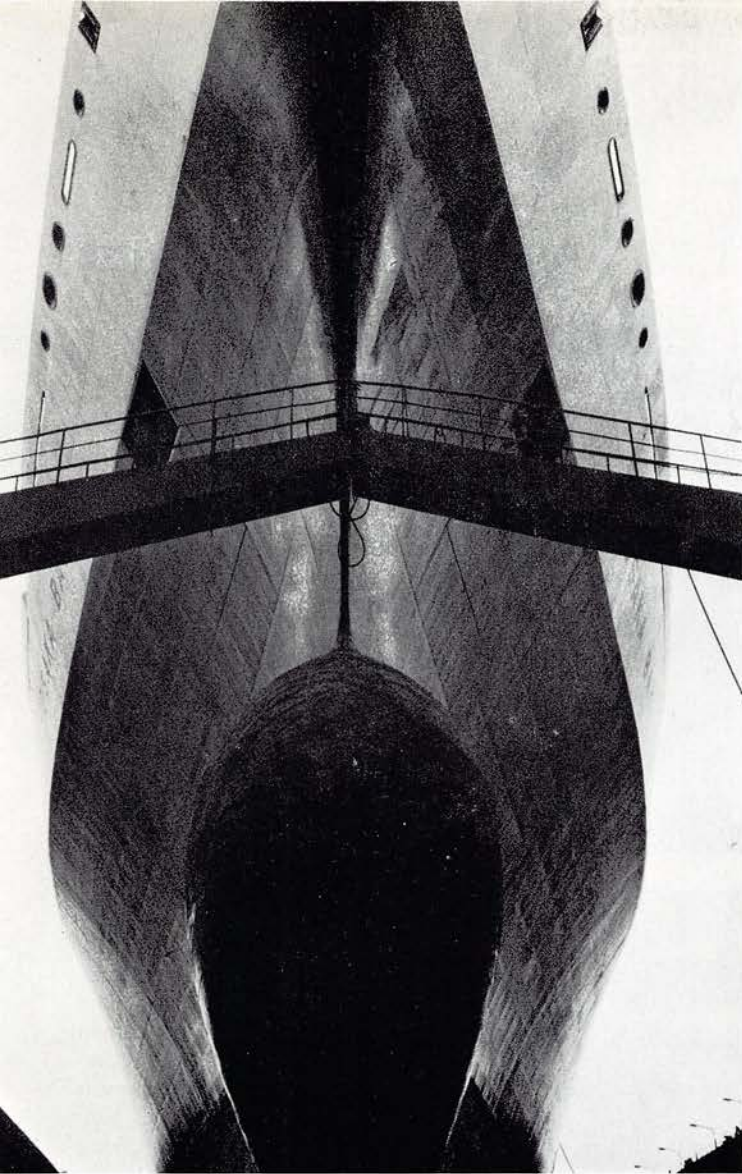
Besatzung

Die 28 Mann starke Besatzung wird im Deckshaus in Einzelkammern untergebracht. Zu jedem Offiziers-Wohnraum gehört ein eigener Duschaum mit WC. Je 2 Mannschaftsmitglieder teilen sich eine von den Kammern aus zugängliche Dusche mit WC. Die Messen und Aufenthaltsräume für Offiziere und Mannschaften liegen jeweils neben der Küche auf dem 1. Deck. Die Wohn- und Aufenthaltsräume werden durch eine zentral regulierte Zweirohr-Klimaanlage klimatisiert. Der Besatzung steht auch ein Schwimmbad zur Verfügung.

* * *

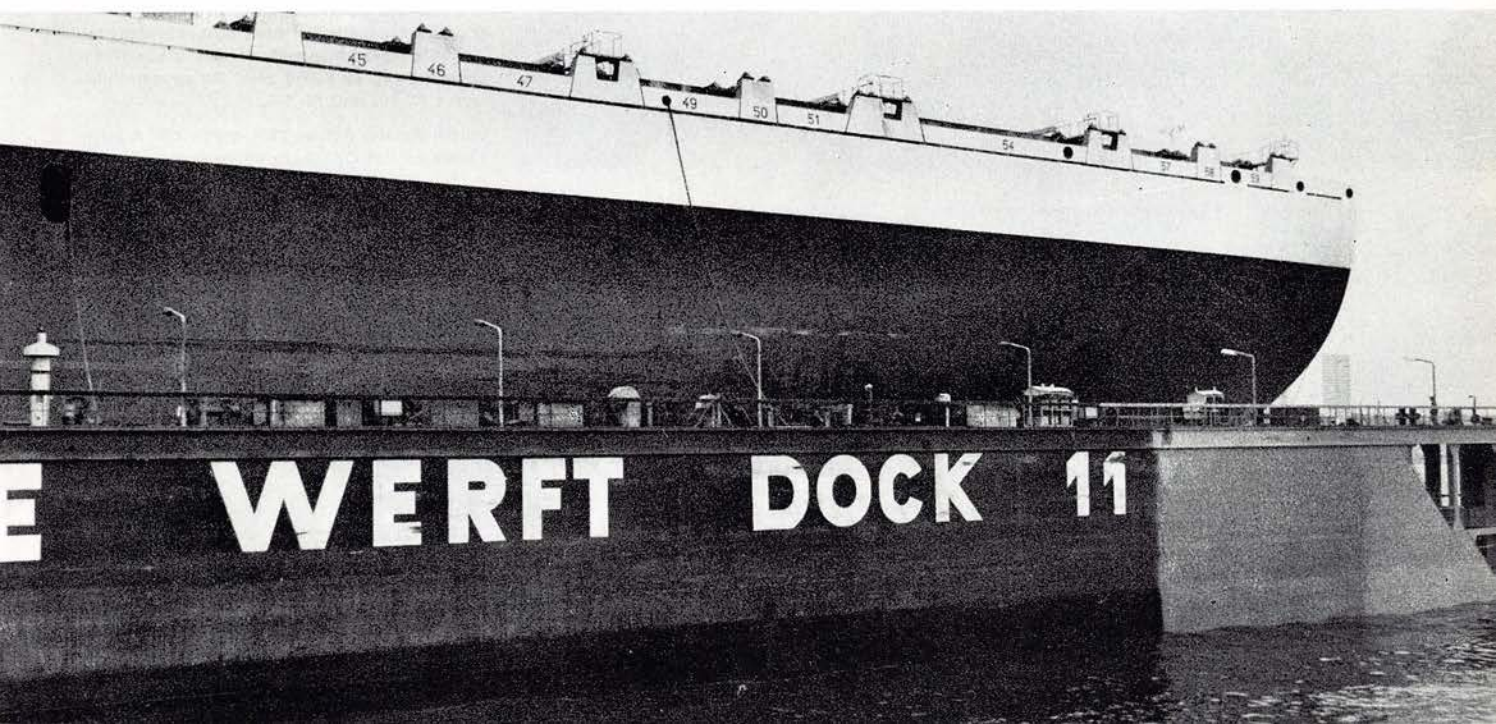
Am 20. 12. 1973 fand, ebenfalls im Werk Roß, die Kiellegung für den ersten Centromor-Tanker (Bau Nr. 79) statt.





Dock 11 wurde verlängert

Das zum Werk Ross gehörende Schwimmdock 11 wurde um 35 m verlängert und verfügt nunmehr über eine Hebefähigkeit von 51 500 t (Gewicht). Es zählt zu den größten Schwimmdocks der Welt. Die Länge über Kielpallen beträgt jetzt 272,5 m. Das erste eingedockte Schiff, das die Dockkapazität voll ausnutzte, war unsere „Osaka Bay“, Overseas Containers Limited.



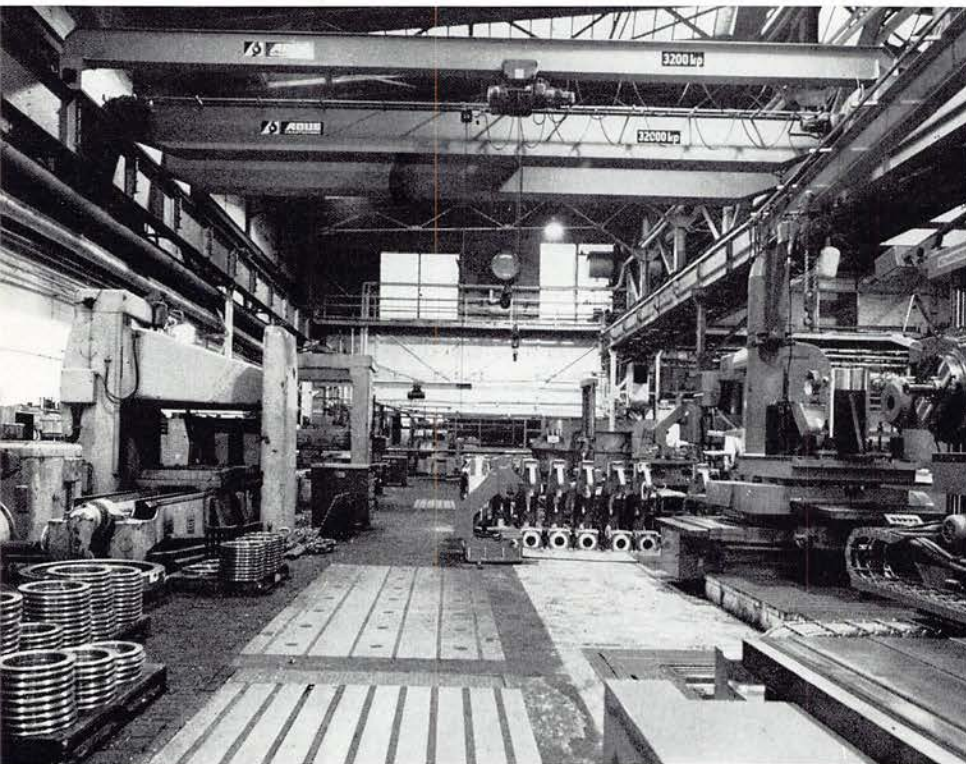


Investitionen machen Arbeitsplätze sicher und attraktiv

Am 16. Februar war es zwei Jahre her, daß die Neuordnung der Besitzverhältnisse der HDW durch die Übernahme der Geschäftsanteile der Deutschen Werft durch die Salzgitter AG dem neugebildeten Aufsichtsrat unter dem Vorsitz des Salzgitter-Konzernchefs Hans Birnbaum ermöglichte, die Durchführung eines neuen Unternehmenskonzeptes zu beschließen.

Die schon damals bekundete und seit mehr als einem Jahr verwirklichte Absicht des Landes Schleswig-Holstein, sich in der Höhe von 25,1 Prozent am inzwischen auf 100 Millionen Mark erhöhten Grundkapital der Werft zu beteiligen, war ein zweiter wichtiger Schritt auf dem Wege der HDW in eine gesicherte Zukunft.

Die Wegweiser dorthin sind die Investitionen. Die seit dem 16. Februar 1972 vom Aufsichtsrat der HDW beschlossenen Investitionen in der Gesamthöhe von nunmehr 366 Millionen Mark dienen der Modernisierung und Rationalisierung unserer Werftanlagen ebenso wie der Verbesserung der Arbeitsbedingungen am Arbeitsplatz und der Erhöhung der Attraktivität der – wie Dr. Henke



in Hamburg . . .

oben: Modernisierung der Helling 1 im Werk Ross:

Etwas 3200 t Stahl mußten beim Abbruch des alten Hellinggerüstes über der Helling 1 demontiert werden. Die in Betrieb genommene Helling mit Vormontage am 12. 2. 1974. Die fahrbaren Dächer kommen Ende März.

Mitte: Technische Anlagen im Werk Ross:

Die Maschinenfabrik erhielt u. a. einen neuen Zwei-Träger-Brückenlaufkran mit einer Tragfähigkeit von 32 t und zwei Scharmann-Bohrwerke FB 100 und FB 140.

unten: Anfang Januar 1974 waren die Arbeitsräume für das Optikbüro bezugsfertig.



während der Bilanzpressekonferenz am 7. Februar sagte – „langfristig sicheren Arbeitsplätze“.

Investitionen machen Arbeitsplätze sicher. Und wenn wir von der etwa 200 Millionen Mark kostenden Dockerweiterung in Kiel einmal absehen, bleiben mit den am 7. Februar 1974 vom Aufsichtsrat beschlossenen Investitionen von 45 Millionen Mark für eine neue Schiffbauhalle im Werk Ross und die Verlängerung des Docks 21 u. a. rund 166 Millionen Mark, von denen 93 Millionen für den Ausbau des Hamburger Werkes und 73 Millionen für die Modernisierung der Anlagen in Kiel vorgeesehen sind.

Die ersten der im neuen Unternehmenskonzept vorgesehenen Investitionen – wie etwa die Modernisierung der Helling im Werk Ross und die Schaffung einer dazugehörigen Vormontage, sowie die Errichtung eines neuen Gebäudes für die Abteilung Elektronik in Kiel – sind inzwischen verwirklicht oder nahezu verwirklicht. Überall aber in beiden Werken ist zu sehen: es tut sich was. Das Geplante wird Wirklichkeit.

rechts: Belegschaftsgebäude im Werk Ross: Mitte Februar wurde der Grundstein für das neue Belegschaftsgebäude gelegt, das noch in diesem Jahr fertig sein soll.



HOWALDTSWERKE - DEUTSCHE WERFT
 AKTIENGESELLSCHAFT HAMBURG UND KIEL
 Ein Unternehmen der Sotagrupp-Gruppe

HDW
 Sicherheit der Arbeitsplätze

Für unsere Mitarbeiter
 entsteht hier ein
 fortschrittliches
 4 Geschosse für
 den betriebsärztlichen Dienst,
 den Arbeitsplatz
 die Umkleekabinen
 mit Dusch- und Waschanlagen
 für 2.100 Mitarbeiter
 HDW baut aus
 Moderne Anlagen und sichere
 Arbeitsplätze.

Die Investitionsbezeichnungen „Rohrwerkstatt“ oder „Belegschaftsgebäude“ werden zu sich vorerst noch schnell verändernden Gebilden aus Beton, Stahl, Kunststoff und Glas, die zunächst

nur im Ansatz erkennen lassen, was einmal aus ihnen wird.

Die Bilder auf diesen Seiten geben einen Überblick über den Fortgang der Arbeiten bis etwa Ende Februar 1974.



... und in Kiel

links: Neues Elektronik-Gebäude:

Das neue Gebäude für die Abteilung Elektronik im Werk Gaarden wurde am 10. Januar 1974 bezogen.

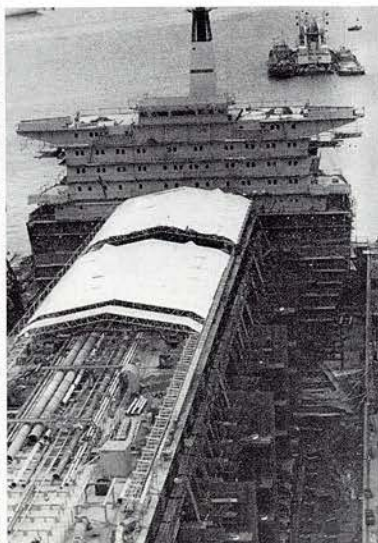
unten: Bordmontage im Werk Gaarden:

Zwei Kleintraktoren mit Zusatzgeräten zur Verwendung als Frontlader, Kehrmaschine, Schneepflug oder Schneefräser für den Einsatz in den Docks, auf den Kranbahnen oder an Bord wurden beschafft.

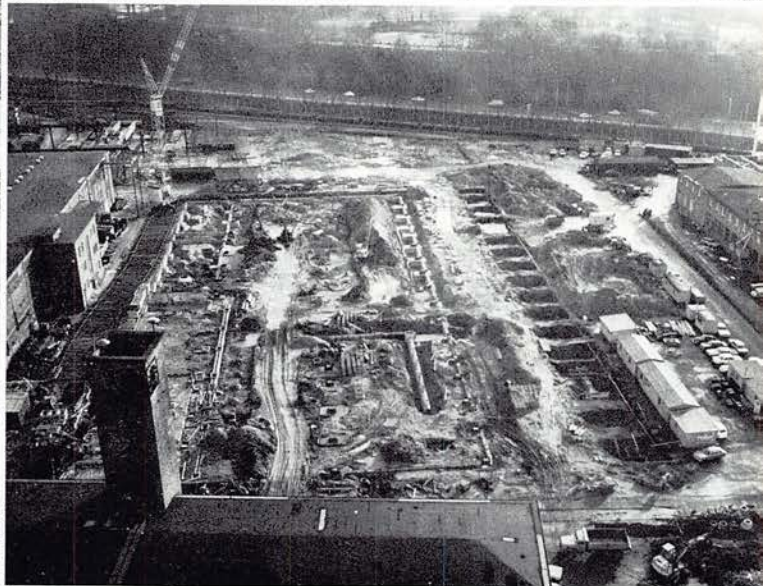
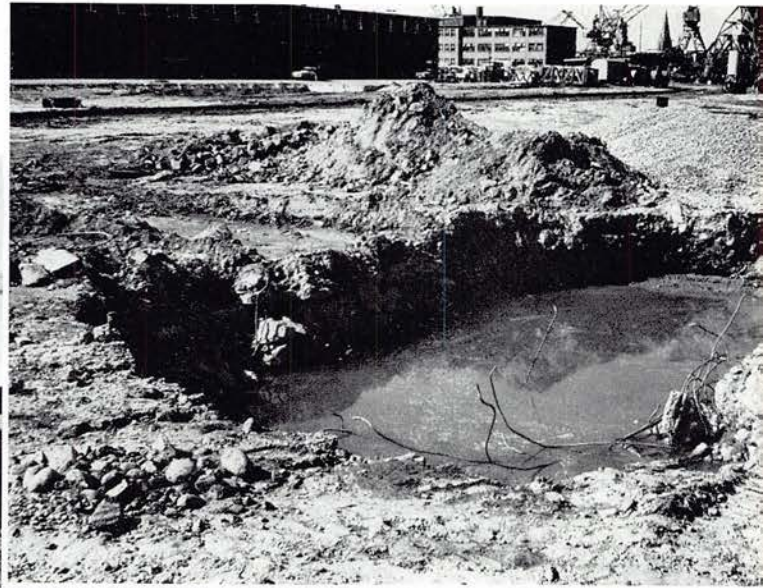
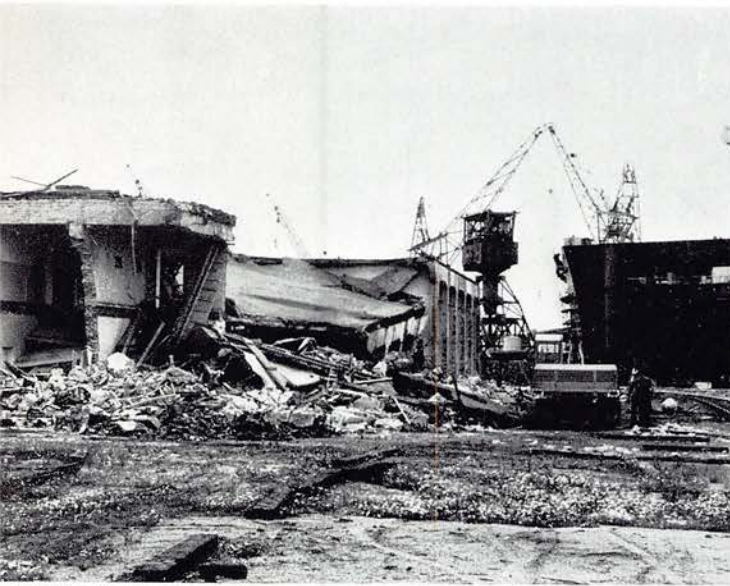
Transportable Dachplanen schützen die Rohrmontage an Bord vor Regen und Schnee.

Neubau für die EDV-Anlage in Kiel-Dietrichsdorf:

Das von der Bauabteilung erstellte neue Gebäude hinter dem Hauptverwaltungsgebäude wird die EDV-Anlage aufnehmen.

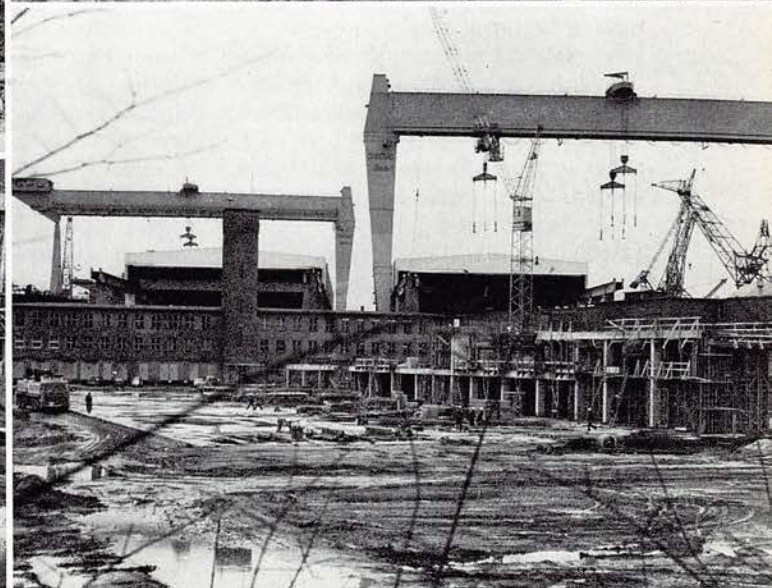
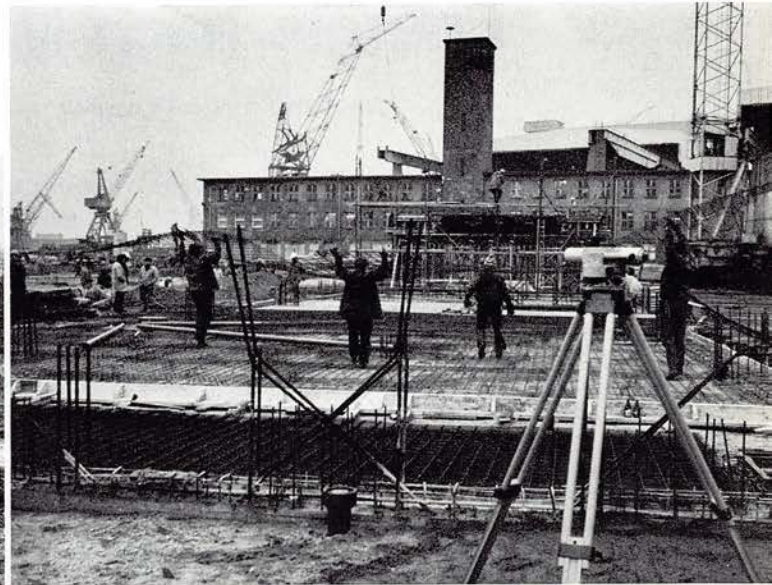
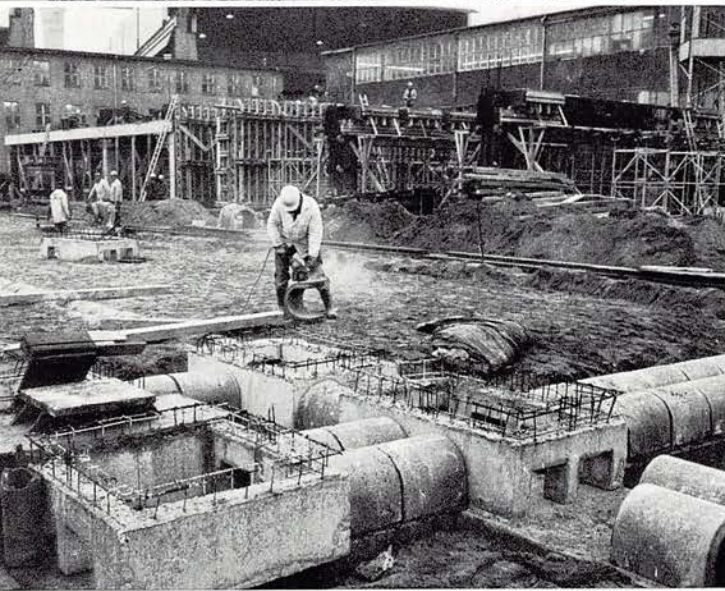


**WERK GAARDEN: Bau der Rohrwerkstatt
und des Belegschaftsgebäudes**



Abbruch des Magazingebäudes (31. 7. 1973), Beseitigung von Ausschachtungshindernissen (Mitte September 1973) und Beginn der Ausschachtungsarbeiten (5. 12. 1973). Die ersten Auflager stehen (7. 12. 1973).

Neuanlage der Versorgungskanäle unter der Hallensohle (7. 12. 1973 und 3. 1. 1974), Bau der Hallensohle (3. 1. 1974).



Schnell wachsen die Betonkonstruktionen für die Bohrwerkstatt und das Belegschaftsgebäude (11. und 12. 2. 1974). Anfang Juli soll die Rohrwerkstatt fertig sein.

Energie nach Maß

Von Helmut Gassmann

Als der zweite Weltkrieg zu Ende ging, kletterten Hausfrauen auf Güterzüge, um ein paar Briketts zu – wie es damals hieß – „organisieren“. Damals wußte jeder, was Energie wert, daß sie lebensnotwendig war. Die Erfahrung ging schnell verloren. Zwar gab es in einzelnen Bundesländern und auch beim Bund selbst energiepolitische Vorstellungen und Konzeptionen. Ein einheitliches und durchgerechnetes Gesamtkonzept für die Zukunft, das alle Energieträger umfaßte, fehlte aber – obwohl es besonders für die mittleren und kleineren Unternehmen lebenswichtig ist, langfristig disponieren zu können. Und das kann nur, wer einen Überblick hat über die Entwicklung der Energiemärkte, wer weiß, welche Energieträger auch in späteren Jahren noch sicher und preisgünstig zu haben sein werden. Dieses Defizit an vorausschauender Planung hat die Bundesregierung beseitigt. In der Regierungserklärung 1973 versprach der Bundeskanzler, ein energiepolitisches Gesamtkonzept „noch in diesem Jahr“ vorzulegen. Es ist am 26. September – unmittelbar nach der parlamentarischen Sommerpause – abschließend im Kabinett beraten worden. „manager-magazin“ lobte: „Zum ersten Mal versucht Bonn, . . . das Wirtschaftswachstum an der Basis abzusichern.“ Das Konzept, das sämtliche Energieträger von der Braunkohle bis

zum Atomkern berücksichtigt, enthält eine klare politische Entscheidung – die bisher ebenso gefehlt hat wie das Gesamtkonzept selbst: wenn – was das Ziel ist – Energie nicht preisgünstig und sicher zugleich beschafft werden kann, dann soll die Sicherheit den Ausschlag geben. Das bedeutet nicht zuletzt auch Sicherung der Arbeitsplätze. Freilich, weil ein solches Gesamtkonzept in der Geschichte der Bundesrepublik spät kommt, kann es auch nicht zaubern. So wird beispielsweise der Anteil des Mineralöls an der Energieversorgung noch bis 1980 wachsen. In jenem Jahr werden unsere petrochemischen Fabriken soviel Öl als Rohstoff brauchen, wie die Bundesrepublik heute insgesamt benötigt. Weil jedoch die nationale Kohle zwar sicher, aber nicht preisgünstig gefördert werden kann, wird ihre Rolle als Öl-Ersatz beschränkt bleiben müssen. Langfristig wird vor allem die Atomenergie immer wichtiger werden – aber aus Kernkraftwerken, die heute schon zu planen und zu bauen sind. Auch gegen den Widerstand von Bürger-Initiativen, der greiflich, aber nicht vernünftig ist. Die Umwelt kann schon jetzt hinreichend geschützt werden. Die Lebensqualität ist nicht gefährdet – im Gegenteil: zu mehr Lebensqualität gehört nicht zuletzt mehr Energie.

Repräsentativ-Umfrage

Wirtschaftliches Wachstum und Verbesserung der Lebensqualität

Für eine bessere Lebensqualität – das kann man wohl mit Fug und Recht annehmen – dürften nahezu alle Bundesbürger sein. Die Vorstellungen über das, was darunter zu verstehen ist, gehen aber auseinander. Die meisten – jeweils ein Viertel der Bevölkerung in der Bundesrepublik – denken bei „Verbesserung der Lebensqualität“ an mehr persönlichen Wohlstand und an einen wirksameren Umweltschutz. Das ist das Ergebnis einer Repräsentativumfrage von infas.

Der hohe Stellenwert, den der Umweltschutz in bezug auf die Lebensqualität einnimmt, spiegelt sich auch in der Meinung der Bevölkerung zum Verhält-

nis zwischen wirtschaftlichem Wachstum und Verbesserung der Lebensqualität wider. Denn eine überragend große Mehrheit der Bundesbürger (74 %) lehnt eine weitere Steigerung des Wirtschaftswachstums auf Kosten der natürlichen Umwelt ab. Nur 14 % meinen, daß dem wirtschaftlichen Wachstum in jedem Fall der erste Platz eingeräumt werden müsse, auch auf die Gefahr hin, die Umwelt dadurch zu beeinträchtigen. 12 % hatten dazu keine Meinung.

Hinter das Gemeinwohl zurückgestellt wird aber auch der private Wohlstand. Zwei Drittel der Bevölkerung (68 %) lehnen die Auffassung ab, es komme vor allem auf größeren privaten Wohl-

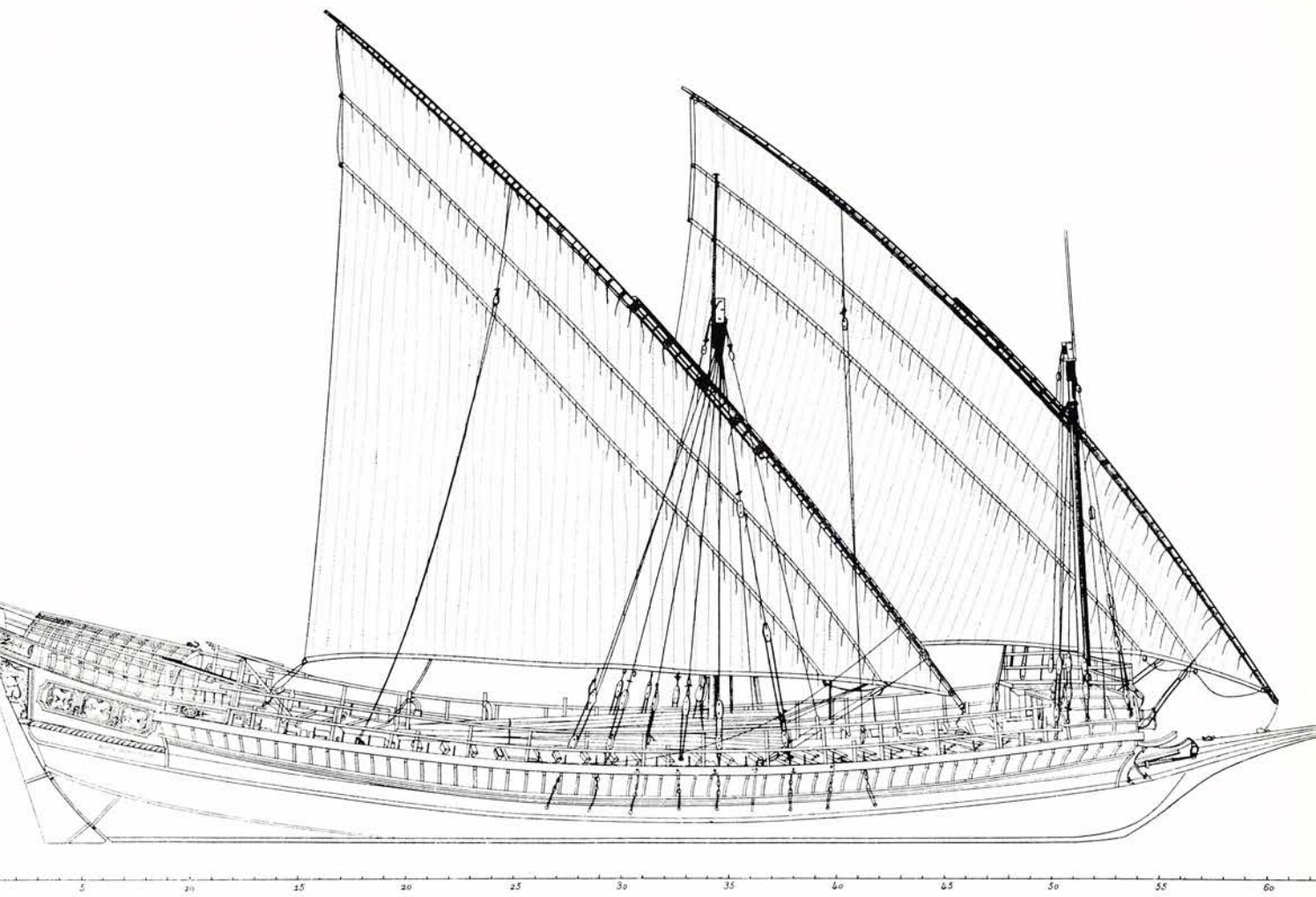
stand für jeden einzelnen an und nicht etwa darauf, daß der Staat mehr Geld für seine Gemeinschaftsleistungen (Kindergärten, Schulen, Straßen usw.) erhalte. Nur für 21 % der Bundesbürger steht mehr persönlicher Wohlstand an erster Stelle.

Eine Mehrheit von 54 % der Bevölkerung ist auch nicht der Ansicht, es sei besser, der Staat verzichte auf Reformen (beispielsweise im Städtebau, Umweltschutz, Bildungs- und Gesundheitswesen), als daß die wirtschaftliche Entwicklung durch zu hohe Steuern beeinträchtigt werde. Von den unter 24jährigen lehnen sogar 69 % diese Auffassung ab. 27 % der Bevölkerung sind anderer Meinung. 19 % konnten sich zu einer konkreten Antwort nicht entschließen.

Fragt man dann allerdings unumwunden, ob die Notwendigkeit einer Steuererhöhung zugunsten der öffentlichen Aufgaben anerkannt werde, so sehen zwar 41 % der Befragten diese Notwendigkeit ein, 45 % jedoch lehnen sie ab. Das zeigt, daß nicht in jedem Fall Verständnis für eine Erhöhung von Steuern vorausgesetzt werden kann, auch wenn die Einsicht vorhanden ist, daß mehr staatliche Gemeinschaftsleistungen notwendig sind.

Weit auseinander gehen auch die Meinungen über mehr staatlichen Einfluß auf Wirtschaft und Gesellschaft. 39 % der Bundesbürger sind der Ansicht, nur durch größeren Einfluß des Staates auf Wirtschaft und Gesellschaft könne mehr soziale Gerechtigkeit erreicht werden. Aber ein fast gleich großer Anteil der Bevölkerung (37 %) vertritt den Standpunkt, größerer Einfluß des Staates bedeute vor allem mehr Bürokratie und mehr Steuern; deshalb gehe es dem einzelnen Bürger in der freien Wirtschaft immer noch am besten. 24 % der Befragten wichen einer konkreten Antwort aus.

Wenn es schließlich um die persönlichen Belange geht, nämlich um die Frage, wovon die Lebensbedingungen des Bürgers vor allem abhängig seien, dann halten es offenbar die meisten mit dem Spruch, daß jeder selbst seines Glückes Schmied sei. Denn bei der Beantwortung dieser Frage steht mit 52 % die eigene Leistungsfähigkeit weit an der Spitze, gefolgt vom Florieren der Wirtschaft (36 %) und einer gesunden Umwelt (26 %). Dagegen spielen die politischen Machtverhältnisse (12 %) und der technische Fortschritt (10 %) in diesem Zusammenhang nach Ansicht der Bevölkerung nur eine ziemlich untergeordnete Rolle.



Bücher in Luv und Lee

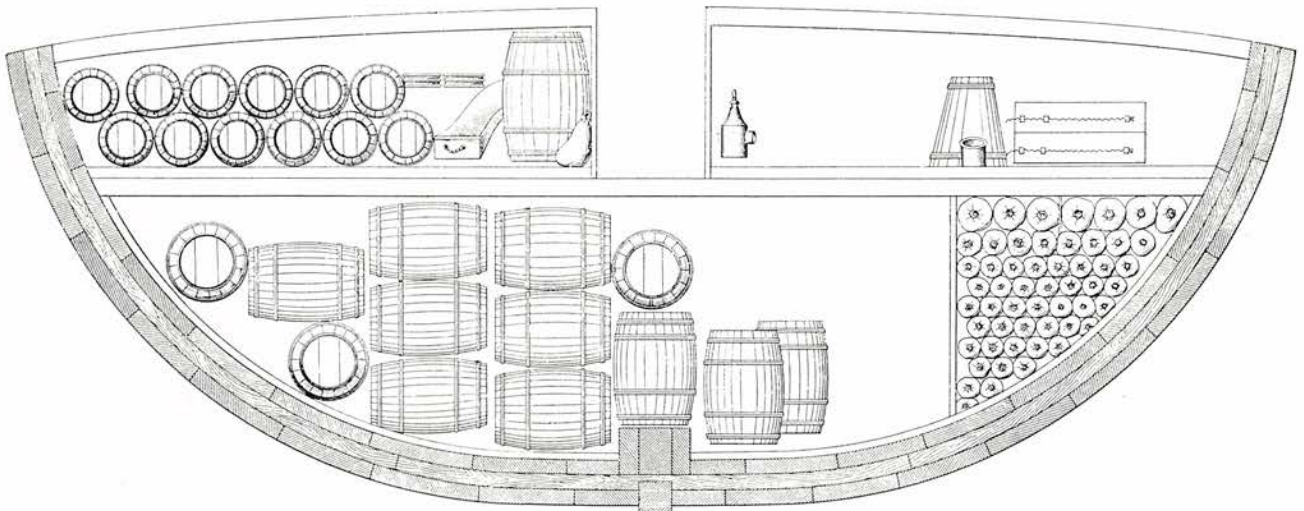
Jedem an der Schiffbaugeschichte Interessierten dürfte ein Werk höchst willkommen sein, das bei Delius Klasing kürzlich erschienen ist. Etwas verwirrend ist zunächst der Titel „Die große Zeit der Galeeren und Galeassen“ in Verbindung mit dem Namen Pâris, der jedem Schiffbauer und jedem Historiker ein Begriff sein dürfte, und von dessen Veröffentlichungen keine diesen Titel

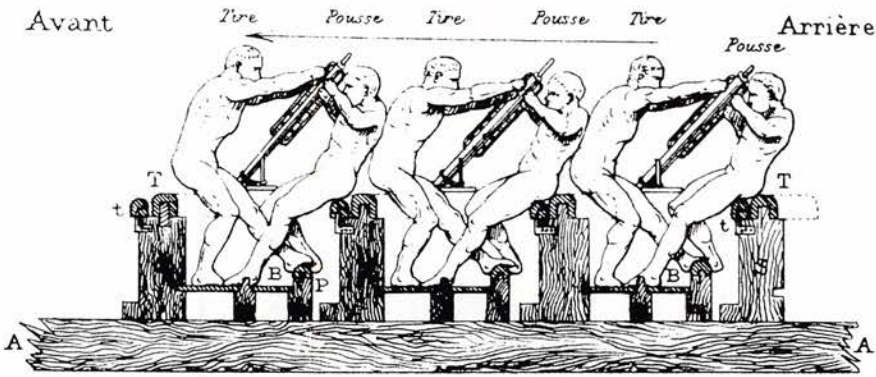
trägt. Der Zusammenhang sei hier kurz erläutert. Der Vizeadmiral und spätere Kustos des Marinemuseums im Louvre Edmond Pâris (1806–1893) hat sich wie kaum ein anderer zu seiner Zeit um die Schiffbaugeschichte und die Verbreitung der Kenntnis von Seefahrzeugen fremder Völker verdient gemacht. Sein Hauptwerk „Souvenirs de marine“, das in 6 Bänden zwischen

1882 und 1908 erschien, fand weltweite Beachtung und ist etliche Male und in den verschiedensten Formen neu aufgelegt worden. Das Original ist ein großformatiges Tafelwerk, bei dem es Pâris darum ging, alles zu verwerthen,

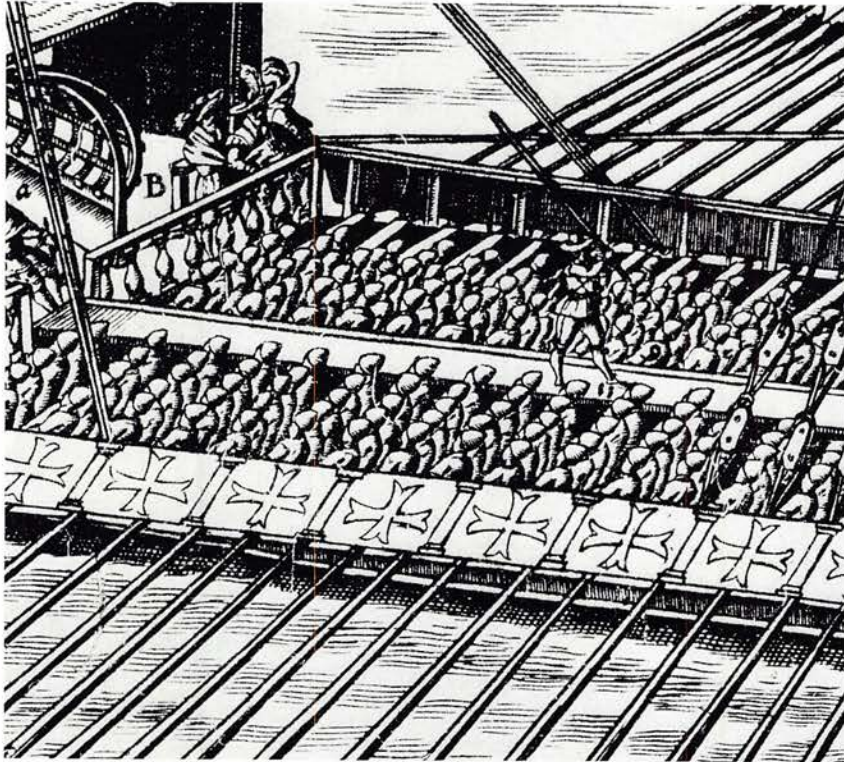
oben: Die französische Galeere „La Dauphine“ (1690–1715) hatte bei einer Länge von 63,50/47,50 m eine Besatzung von 400 Mann, die ständig im Freien leben mußten.

unten: Querschnittzeichnung aus „La Science des Galères“ von Barras de la Penne, 1697.





Die obige Zeichnung und der Ausschnitt einer Galeerendarstellung von Joseph Furtenbach (17. Jh.) lassen andeutungsweise die Qual des Galeerenantriebs ahnen.



was er an verlässlichem Material zu dem schier unermeßlich weiten Thema Schiffe der Welt und aller Zeiten auf-treiben konnte. So hatte das Werk ver-ständlicherweise eher den Charakter einer weitgehend zufallsbedingten Sammlung als den einer systemati-schen wissenschaftlichen Arbeit.

Die der Neuauflage von 1973 zugrunde liegende Eigenmächtigkeit, wenn man so will, liegt in einer systematischen Gliederung des Stoffes. Das hätte Pá-ris mit Sicherheit selbst getan, wäre ihm noch die Zeit dazu vergönnt ge-wesen. Aber er erlebte ja nicht einmal die vollständige Erstveröffentlichung.

Mit einer Reihe zusätzlicher zeitgenös-sischer Darstellungen angereichert, ist mit dem neuen Buch „Die große Zeit der Galeeren und Galeassen“ ein Werk entstanden, das es in dieser Konzen-tration auf dieses spezielle Thema bis-her nicht gab. Man darf auf die folgen-den Bände der geplanten Reihe, die auf den „Souvenirs de marine“ von Edmond Páris basiert, mit Recht sehr gespannt sein.

Die große Zeit der Galeeren und Gale-assen, 96 Seiten und 7 Ausschlagtafeln mit 311 Abbildungen, Format 25 x 35 cm, Ganzleinen DM 60,—.

*









Eine ungewöhnliche Dokumentation zeit-genössischer Technik im Dienste der Wissenschaften, die sich mit den ver-schiedensten Problemen heutigen und künftigen Lebens auf unserer Erde be-fassen, stellt der Bildband „Deutsch-

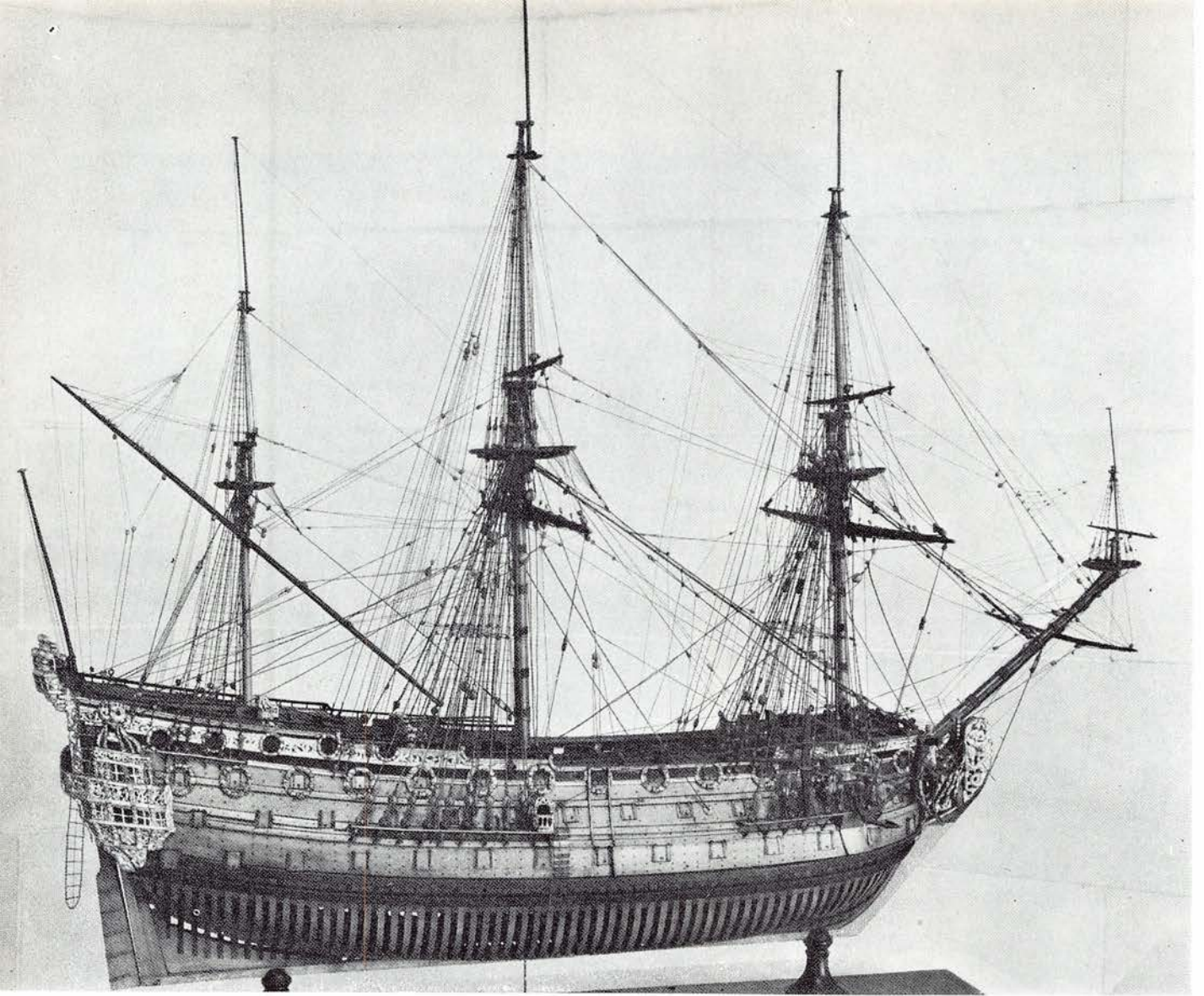
Aufnahme-technik	Geologie	Geographie	Ozeanographie	Agrarwissenschaft
Normale Fotografie	Großräumige geologische Kartierung	Kartierung von Vegetationsverhältnissen und Stadtlandschaften, Flurbereinigung, Raumplanung	Kartierung von Küsten, Beobachtung von Strandveränderungen	Kartierung ackerbaulicher und forstlicher Nutzflächen
Multispektrale Fotografie	Ermittlung verschiedener Gesteine	Ermittlung des Feuchtigkeitsgehaltes von Böden	Ermittlung des Planktongehaltes im Meerwasser	Beobachtung von Anbau und Böden sowie Schädlingsbefall, Forsttaxation
Infrarot-Aufnahmen	Entdeckung von Erzlagerstätten und Mineralien, Beobachtung vulkanischer Aktivität	Beobachtung der Landnutzung und Küstenströmungen, Ermittlung von Bodenverdunstung	Kartierung von Meeresströmungen und Wasser	Beobachtung der Landnutzung und des Kulturstandes, Entdeckung von Waldbränden



Unser Land zwischen Elbmündung und Kieler Förde aus 915 km Höhe gesehen.

land aus dem All“ dar. Die Bilder scheinen einem fremd und vertraut zugleich. Vertraut, weil man auf Anhieb kartografische Darstellungen wiedererkennt und deren Genauigkeit in verblüffender Weise bestätigt findet; fremd, weil die Aufnahmen ein ganz und gar ungewohntes Farbspektrum zeigen. Es handelt sich um vierfarbige Multispektralfotografien vom ersten amerikanischen Erderkundungssatelliten ERTS-1 aus, der die Erde in 915 km Höhe umkreist. Nach einer kurzen Zeit des Umgewöhnens liest man die Farbbilder in ihrer richtigen Bedeutung.

- | | |
|---|--|
|  | Wolken, Schnee, Eis |
|  | Frisch bestellte Felder, lebende Vegetation |
|  | Waldgebiete |
|  | Absterbende oder erntereife Vegetation |
|  | Brachland |
|  | Städte, Gebirge oberhalb der Vegetationsgrenze |
|  | Luftverschmutzung (transparent) |
|  | Wasser (Meere, Seen, Flüsse); Veränderungen der Farbe sind auf Verschmutzungen zurückzuführen. |



Modell des englischen Schiffes „St. George“ mit 96 Geschützen. Es gehört zu den wertvollsten Stücken der Collection Henry Huddleston Rogers; es besitzt noch die ursprüngliche Bekatung, was sehr selten ist.

Die Multispektralfotografie ermöglicht eine Verfeinerung der Erdbeobachtung aus dem Weltraum. Es werden Bilder in mehreren Spektralbereichen aufgenommen, und man erhält damit eine sehr viel umfassendere Aussage, als es mit normalen Aufnahmen möglich ist.

Verschiedene Wissenschaftler äußern sich in dem Buch über Sinn und Zweck des Ganzen. So sagt z. B. Wernher von Braun: „... Apollo hat den Blick für irdische Probleme geschärft und ein neues Ziel gesetzt: Die Raumfahrt der siebziger Jahre wird nun dazu dienen, der Menschheit zu helfen und den Planeten Erde besser und rationeller zu nutzen, als dies bisher geschehen ist ... Die Menschheit treibt mit den knapp bemessenen Rohstoffen und mit der störanfälligen Atmosphäre in einer Art und Weise Schindluder, als ob sie sich mit Gewalt selbst ausrotten wollte ... Wir glauben, daß durch Beobachtungen aus dem Weltraum viele Fragen besser gelöst werden können als vom Erdboden aus ... so zeigen bisherige Ergebnisse, daß es relativ einfach ist, durch systematische Erdbeobachtungen aus dem All beispielsweise weltweit

vorauszusagen, wieviel Mais, Weizen oder Reis geerntet werden kann ...“ Die Zusammenstellung auf Seite 36 gibt eine Übersicht über Ziele und Methoden dieser neuen Erkundungstechnik.

Holger Heuseler: „Deutschland aus dem All“. Satellitenbilder von der BRD und der DDR, Teilen Österreichs, der Schweiz. DM 58,-, 50 vierfarbige Abbildungen, 90 einfarbige Abbildungen, darunter 50 Vergleichskarten.

*

Im Heft 3/73 stellen wir das bei Delius Klasing erschienene Buch „Schiffsmodellbau vor, das mit unzähligen Einzelzeichnungen und präzisen Erklärungen eine Fülle von Baurezepten für den Praktiker liefert. Einen ganz anderen Charakter hat das im Umschau Verlag erschienene Werk „Das große Buch der Schiffsmodelle“, das dem oben genannten keine Konkurrenz macht und von dem an dieser Materie Interessierten als eine hübsche Ergänzung betrachtet werden mag. Der Wert dieses Buches liegt in einer Fülle guter Abbildungen von ausgeführten Modellen jeder Art, wobei repräsentative

Modelle von historischen Schiffen überwiegen. Sie zeigen, was in der Kunst des Modellbaus überhaupt möglich ist und geben einen schönen Überblick über ein Stück Schiffbaugeschichte. Schiffbaugeschichte, soweit sie sich anhand sorgfältig ausgeführter Modelle anschaulich machen läßt. Auf die Herkunft der wichtigsten Modelle wird im Text näher eingegangen. Auch über den Stand neuzeitlichen Modellbaus berichtet das Buch; Pläne und Bauanleitungen enthält es jedoch nicht.

Guy R. Williams. Das große Buch der Schiffsmodelle – international. 256 Seiten, 35 Farbfotos, 217 Schwarzweiß-Abbildungen. Format 19 x 25 cm. DM 39,-.

*

Ebenfalls im Umschau Verlag erschienen ist ein reizvolles Buch, das sowohl alle diejenigen interessieren dürfte, die handwerklich mit Metallarbeiten zu tun haben, sowie auch alle Freunde von Kunsthandwerk, Antiquitäten und schön-

rechts: Barockes Trenngitter aus Tirol, Sammlung Flörl.

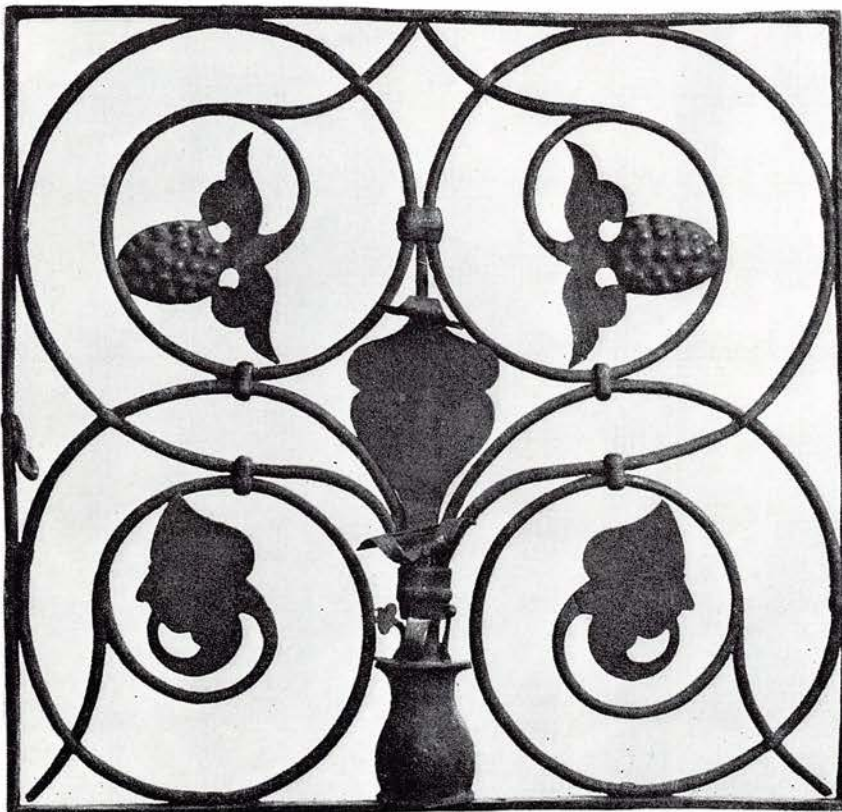
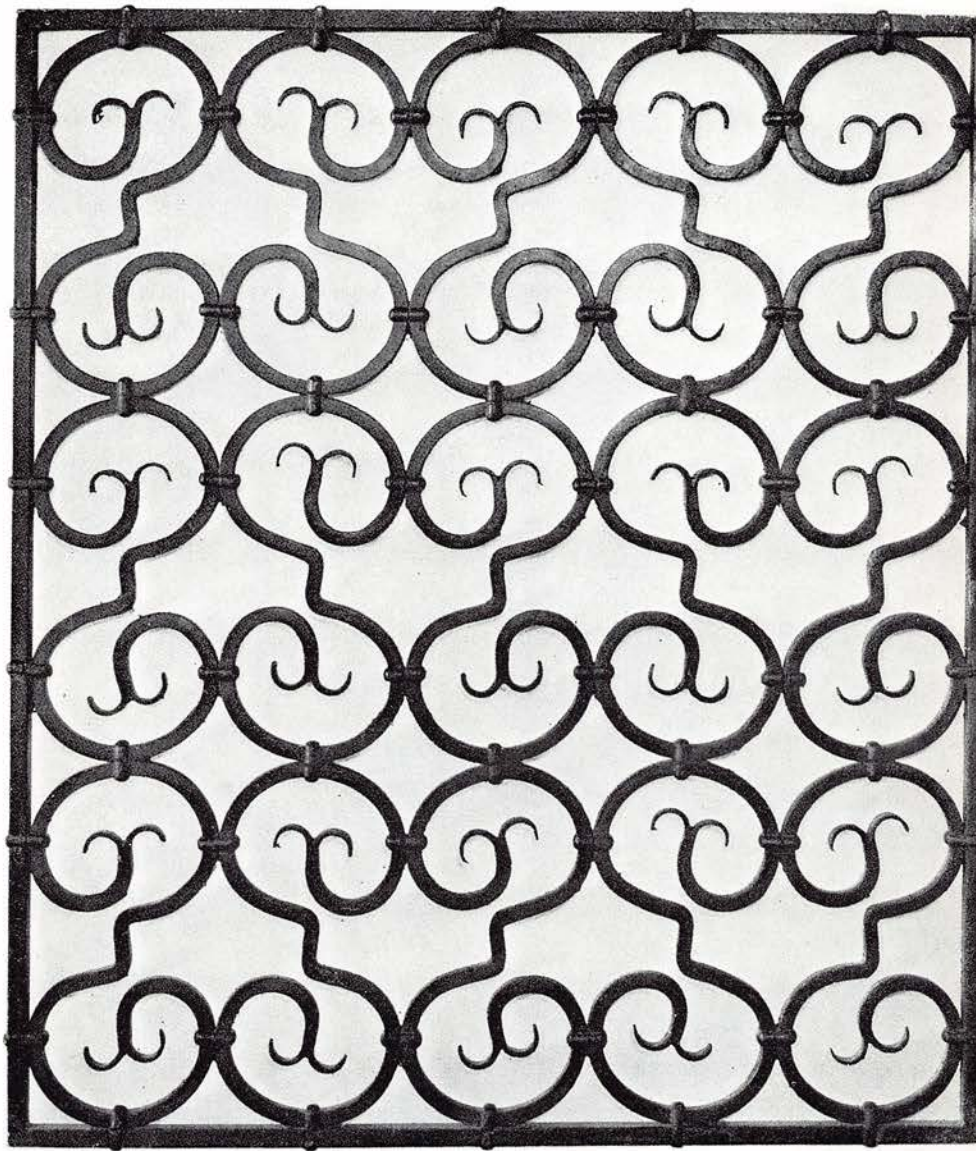
unten: Kleines Gitter mit Scharnieren, um 1600, Heimatmuseum Steyr.

nen, von Menschenhand gestalteten Formen überhaupt. Es heißt „Schmiedeeisen“ und zeigt eine Auswahl der erlesensten Kostbarkeiten, die es auf diesem Gebiet gibt. Die Wertung Kostbarkeit ist hier nicht im materiellen Sinne zu verstehen, sondern im Sinne materialgerechten Denkens und Gestaltens. Nicht Prunk oder Virtuosität, sondern das Gefühl für Maß und Proportion entscheidet. Die Abbildungen sprechen für sich.

H. Heitschel. Schmiedeeisen. Vorwort von: Dr. H. Huemer. 16 Textseiten, 100 Bildseiten, Format 21 x 27 cm, DM 32,—.

*

Und zum Schluß noch einmal zurück zur Schifffahrt, und zwar einem Zweig derselben, mit dem unsere Werft wenig zu tun hat, der Binnenschifffahrt. Gerade deshalb dürfte vielen von uns Pragers neues Buch „Zu Schiff durch Europa“ sehr willkommen sein. Mit der dem Verfasser eigenen Lebendigkeit und Sachkenntnis, die er sich nicht nur am Schreibtisch, sondern auch in der Praxis erworben hat, als Besatzungsmitglied auf Reisen zwischen der Schweiz



und der Nordsee, Holland und dem Schwarzen Meer, berichtet er von Reisen auf Europas Strömen und Kanälen. Dabei kommt er sowohl auf die wirtschaftlichen Fragen der Binnenschifffahrt – deren Transportleistung etwa dreimal so groß ist wie die der deutschen Seeschifffahrt! – zu sprechen, als auch auf die betriebstechnischen, die sich in den letzten Jahren gegenüber früher erheblich verändert haben. Prager berichtet von Nachtfahrt mit Wendezweiger und Radar ohne jede optische Sicht, er berichtet und bringt Bilder von Schubverbänden, Motorgliederschiffen, Teilbaren Schiffen, er erläutert die für Berg- und Talfahrt typischen Schleppsysteme (Spargelformationen, Längsseitschlepp usw.), und schließlich glaubt man bei all den zum Teil recht schwierigen Manövern im Strom selbst dabei zu sein. Ein ebenso fundiertes wie lebendig geschriebenes Buch.

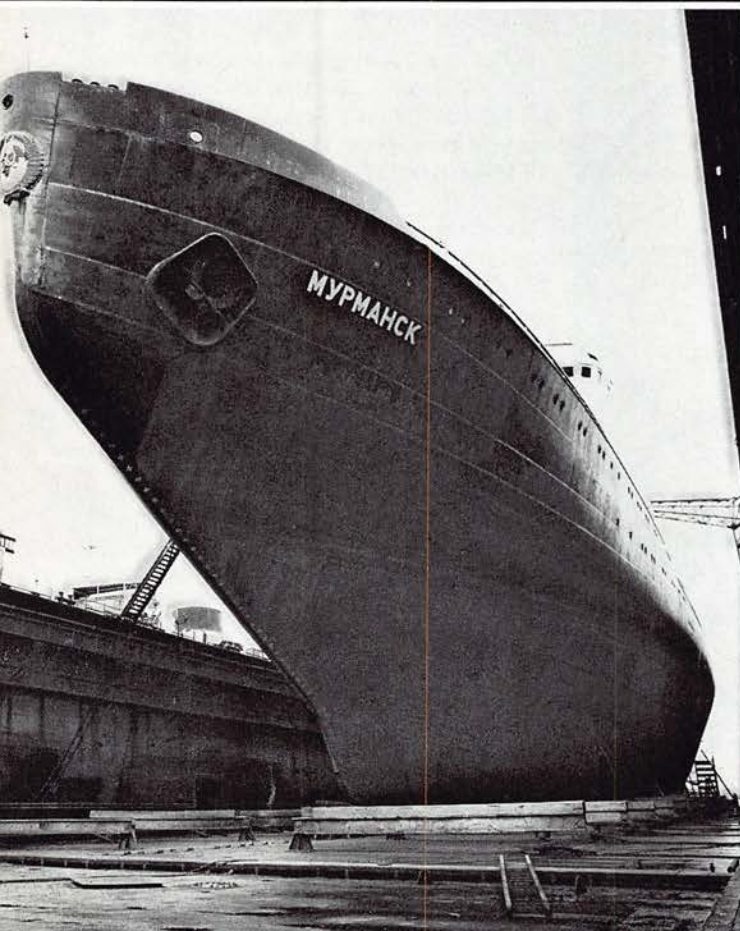
Hans Georg Prager. Zu Schiff durch Europa, 176 Seiten, 16 Fototafeln, 52 Textzeichnungen und Karten, DM 24,—. Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Herford.



links: Das Eisbrechen im „Noordhollands Kanaal“ 1830 war noch reine Handarbeit.

unten: Über 20 000 PS verfügt der sowjetrussische 14 000-t-Eisbrecher „Murmansk“, der eine Reise von 3800 sm machte, um in unserer Reparaturabteilung überholt zu werden. Das für Arbeit im Polareis bestimmte Schiff hat 3 Propeller. Auf die bei normalen Eisbrechern üblichen Bugschrauben müssen die im hohen Norden eingesetzten Fahrzeuge verzichtet werden. Aus der Rumpfform der „Murmansk“ ist die Wirkungsweise moderner Eisbrecher ohne weiteres ersichtlich.

eisbrechen — gestern und heute



Unfallversicherungsschutz der Berufsgenossenschaft bei Fahrgemeinschaften

(Aus „Eisen und Stahl“ 12/73)

Immer häufiger fahren Mitarbeiter eines Betriebes gemeinsam mit dem Auto, das einem von ihnen gehört, zur Arbeitsstätte und auch wieder nach Hause zurück. Sie bilden sogenannte Fahrgemeinschaften. Aktuelle Bedeutung gewinnt die Bildung von Fahrgemeinschaften durch die gegenwärtige Treibstoffverknappung infolge des arabischen Ölboykotts und der damit verbundenen Sparmaßnahmen.

Die Frage des Unfallversicherungsschutzes kann für Mitglieder solcher Fahrgemeinschaften problematisch werden, weil es durchaus möglich ist, daß ein Verkehrsunfall für einzelne Teilnehmer derselben Fahrgemeinschaft als entschädigungspflichtiger Wegeunfall anzusehen ist, für andere Teilnehmer dagegen nicht.

Was ist ein entschädigungspflichtiger Wegeunfall?

Nach den Vorschriften der Reichsversicherungsordnung bezieht sich der Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung nicht nur auf die unmittelbar einem Unternehmen dienenden Tätigkeiten, sondern auch auf den mit diesen Tätigkeiten zusammenhängenden Weg nach und von dem Ort der Tätigkeit.

Als Wegeunfall ist ein Unfall anzusehen, der sich auf einem solchen Weg ereignet und mit der betrieblichen Tätigkeit in einem ursächlichen Zusammenhang steht. Ein derartiger Zusammenhang ist in aller Regel gegeben, wenn es sich um den direkten Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte mit dem Ziel der Arbeitsaufnahme oder um den direkten Heimweg handelt. Weicht ein Versicherter von diesem Weg ab, so läuft er Gefahr, seinen Unfallversicherungsschutz zu verlieren.

Umwege und Abwege

Das ist insbesondere bei Umwegen und Unterbrechungen des Weges der Fall. Umwege sind Wege, die nicht die unmittelbare, direkte Wegverbindung von oder nach dem Ort der Tätigkeit darstellen, für deren Zurücklegung andere Gründe maßgebend sind als die Absicht, die Wohnung oder den Arbeitsplatz zu erreichen und die eine Wegstrecke in nicht ganz unerheblichem

Maße verlängern. Gleichwohl führen sie, wenn auch auf einer verlängerten Wegstrecke, immer noch zum Ziel.

Unterbrechungen eines Weges liegen vor, wenn der versicherte Weg für eine Zeitspanne oder eine bestimmte Teilstrecke aus Gründen unterbrochen wird, die nicht mit der versicherten Tätigkeit zusammenhängen. Der während einer Unterbrechung zurückgelegte Weg wird zur Unterscheidung vom Umweg als Abweg bezeichnet; er führt stets vom Ziel fort.

Auswirkungen auf Fahrgemeinschaften

Wohnen die Teilnehmer einer Fahrgemeinschaft dicht beieinander und benutzen sie schon üblicherweise den gleichen Weg, so entstehen meistens nur geringfügige Unterbrechungen, weil lediglich für kurze Entfernungen ein Umweg genommen wird. Anders ist es jedoch, wenn sie räumlich weiter entfernt voneinander wohnen. Dann kann sich der nicht versicherte Teil des Weges, auf den die Voraussetzungen eines Um- oder Abweges zutreffen, über einen größeren Teil der Wegstrecke ausdehnen. Das soll an einem Beispiel erläutert werden (siehe Skizze). Der Fahrzeughalter 1 wohnt in A-Dorf. Er verläßt seinen normalen, direkten Weg nach D-Dorf (Arbeitsstelle) an der Wegkreuzung 4 nach B-Dorf, holt dort einen Kollegen 2 ab, fährt mit diesem nach C-Dorf, um den nächsten Kollegen 3 aufzunehmen, und erreicht seinen direkten Weg nach D-Dorf an der Wegkreuzung 5 wieder.

Der Fahrzeughalter 1 steht auf seiner Fahrt von A-Dorf bis zur Wegkreuzung 4 unter Versicherungsschutz, dagegen nicht von dieser Wegkreuzung nach B-Dorf und zurück (Abweg) sowie von hier über C-Dorf zur Wegkreuzung 5 (erheblicher Umweg).

Der Arbeitskollege 2 aus B-Dorf ist bis zur Wegkreuzung 4 versichert, jedoch nicht auf dem Weg von der Kreuzung 4 über C-Dorf bis zur Wegkreuzung 5; hier besteht für ihn ein unversicherter Umweg.

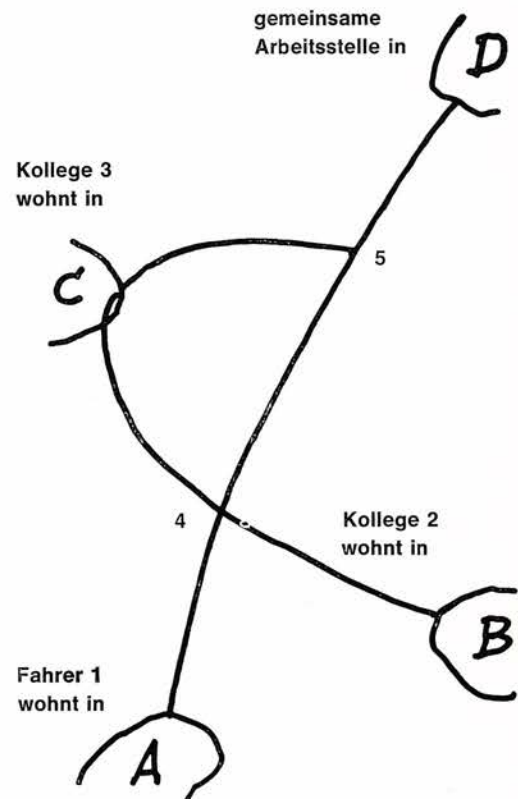
Der Kollege 3 aus C-Dorf ist während der gesamten Fahrt versichert, weil er sich auf seinem normalen, direkten Weg zur Arbeitsstelle in D-Dorf befindet.

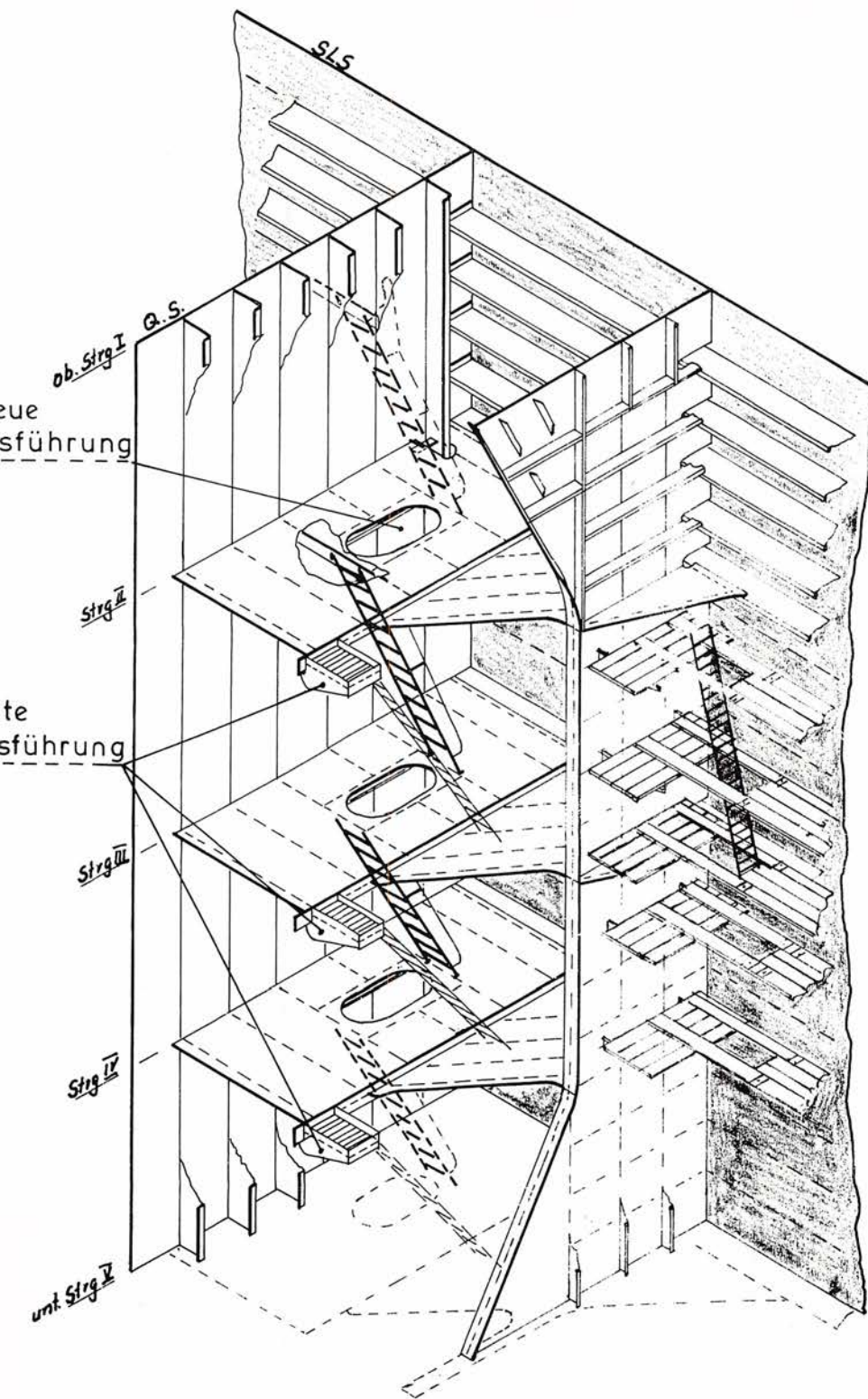
Versicherungsschutz für betriebsnotwendige Umwege und Abwege

Steht der erhebliche Umweg oder der Abweg mit der betrieblichen Tätigkeit in einem wesentlichen Zusammenhang, bleibt der Versicherungsschutz in vollem Umfang erhalten. Das ist regelmäßig der Fall, wenn der Arbeitgeber die Bildung kollegialer Fahrgemeinschaften von sich aus anregt oder fördert, um beispielsweise der Parkraumnot auf dem Werkgelände entgegenzuwirken. Für den Versicherungsschutz ist dabei entscheidend, daß der dem Unternehmen durch das Einschlagen des Um- oder Abweges erwachsende mittelbare Nutzen erheblich genug ist, um daraus allein einen wesentlichen Zusammenhang mit der betrieblichen Tätigkeit abzuleiten.

Nur in wenigen weiteren Ausnahmefällen, deren Erläuterung den Rahmen dieser Abhandlung sprengen würde, kann der Versicherungsschutz auf Um- und Abwegen erhalten bleiben.

Hähnel





Leiterführung alt/neu

gesetzt werden, daß sie innerhalb der Stringer von Träger zu Träger reichen (siehe Skizze). Ein Mannloch würde dann den Durchstieg ermöglichen.

Um die Festigkeit der Stringer zu erhalten, könnten z. B. zwei Schlingen im Bereich des Mannloches eingebaut werden. Neben erheblicher Senkung der Material- und Lohnkosten sei noch auf die erhöhte Sicherheit dieses Systems hingewiesen."

Das Problem einer besseren Raumleiterführung war bekannt. Es gab Teillösungen, die aber nicht praktiziert werden konnten. Die entscheidenden Kriterien Sicherheit, Fertigungstechnik und Festigkeit fanden zusammen nie die gewünschte Berücksichtigung. Es lag nun an den betroffenen Abteilungen, dieses Problem zu lösen.

Das bisher angewandte Prinzip der Leiterführung zur Tankbegehung vom 1. Deck aus vor den Stringern des jeweiligen hinteren Laderaumquerschottes zeigt folgende Nachteile:

1. Das Begehen der Leiter erfordert besondere Aufmerksamkeit, da der Raum unmittelbar unter und vor der Leiter bis zum Schiffsboden frei ist.
2. Die obere Befestigung der Leiter über Podeste mit dem Stringergurt ist fertigungstechnisch ungünstig. Herstellung und Anbringung der Podeste sind sehr stundenintensiv.
3. Die Lagerung der in der Vormontage ausgerüsteten Stringer ist ungünstig, da die Podeste als Einzelteile vorstehen.

Der Verbesserungsvorschlag zeigt demgegenüber folgende Vorteile:

1. Erhöhung der Sicherheit, da sich der Leiterbenutzer zwischen den Stringern bewegt.
2. Die Podeste entfallen. Es wird Material gespart.
3. Mannlöcher und zusätzliche Aussteifungen können in der Vormontage mühelos gefertigt werden.

Jetzt kam es darauf an, die erforderliche Festigkeit zu erreichen. Die für Festigkeitsfragen zuständige Abteilung der Werft (KPF) mußte einen optimalen Weg finden.

Verbesserungsvorschlag 3/71K

Am 13. Januar 1971 reichten die technischen Angestellten Wolfgang Gössel und Willi Powilleit (FVS) einen Verbesserungsvorschlag ein, der die Änderung der Raumleiterführung in den Ladetanks von Tankschiffen beinhaltet. Dieser Verbesserungsvorschlag wurde unter der Nummer 3/71 K registriert und bearbeitet. Er wurde am 17. Mai 1973

vom Prämierungsausschuß mit einer Prämie von DM 1170,- bewertet.

Ihre Idee legten Gössel und Powilleit wie folgt schriftlich nieder:

„Es ist nach unserer Ansicht möglich, bei folgender Anordnung der Leiter auf Anfertigung und Einbau der Podeste zu verzichten. Die Raumleitern müßten so

Eine verstärkte Platte zur Erhaltung des Querschottes fand aus Kostengründen keine Zustimmung.

Fragen nach der Ausschnittsform des Mannloches traten in den Vordergrund. Zu ihrer Beantwortung bedurfte es umfangreicher zeitaufwendiger Rechnungen.

Bis vor kurzer Zeit war man nicht in der Lage, solche Probleme zu lösen, da nur unzureichende Rechenverfahren wie beispielsweise Stabwerkersatzsysteme zur Verfügung standen. Erst der Einsatz von Großcomputeranlagen ermöglicht dies. Elementsysteme, sogenannte „Finite Elemente“, wurden entwickelt, mit denen sich die Spannungen in beliebig komplizierten Bauteilen ermitteln lassen. Stabwerksysteme dienen hier nur im Vorwege zur Ermittlung der Randeinflüsse aus Außenhaut und Seitenlängsschott.

Es ist nicht Aufgabe dieses Berichtes, weiter in rechnerische Details zu gehen. Als Ergebnis der Rechnung bot eine ovale Form der Ausschnittsöffnung ohne kostenaufwendige Plattenverstärkung eine akzeptable Lösung.

Im Gegensatz dazu ergab das Rechenergebnis bei kleineren Eckenradien unzulässig hohe Spannungskonzentrationen.

Da die bisher genehmigten Pläne geändert werden mußten bedurfte es einer Neugenehmigung durch die Klassifikationsgesellschaft. Nach ihrer Zustimmung konnten diese Pläne als Grundlage für die Fertigung gelten.

Ab Bau Nr. 59, einem 236 000 tsdw Tanker, kommt die neue Leiteranordnung bei allen HDW-Tankern in dieser Form zur Ausführung.

Horst Bahro (KPF)

*

Spätere Berechnungen ergaben, daß der berechenbare Nutzen dieses Vorschlages höher war als der bei der Bewertung durch den Prämierungsausschuß zugrundegelegte. Die beiden Einreicher erhielten daher aufgrund einer Entscheidung des Prämierungsausschusses vom 30. November 1973 eine Prämien-Nachzahlung von je DM 70,—.

(Redaktion)

Ausführung auf Bau Nr. 60
vor dem öldichten Querschott in
Seitentank Nr. 5



kleine chronik der weltseeschifffahrt...

Ob von Öl-„Krise“ zu sprechen berechtigt ist oder nicht, auf jeden Fall haben schon die Ölpreise mannigfache Auswirkungen auf alle Bereiche der Wirtschaft und nicht zuletzt auf die Schifffahrt. Das größte Passagierschiff der Welt, die „France“ (66 348 BRT), kann sich seine Dienstgeschwindigkeit von 30 Knoten nicht mehr leisten, da ja bekanntlich die Brennstoffkurve gerade an der oberen Geschwindigkeitsgrenze extrem ansteigt. Die Folge der gedrosselten Fahrtleistung ist eine Korrektur des Fahrplanes, das heißt, die Streichung eines Kontinenthafens. Und das ist Bremerhaven.

Sehr ernste Auswirkungen drohen die Ölpreise auf die deutsche Kutterfischerei und auch auf die deutsche Hochseefischerei zu haben. Die Preise für 100 l Dieseltreibstoff sind von 9,50 DM (1973) auf 34,30 DM gestiegen, das ist mehr als das Dreieinhalbfache. Nach letzten Meldungen ist der Kutterfischerei von der Bundesregierung finanzielle Hilfe zugesagt worden, und die Kutter laufen wieder aus.



Die beiden wichtigsten künstlichen Wasserstraßen der Welt kommen in zunehmendem Maße wieder ins Gespräch. Der seit Jahren tote Suezkanal soll nicht nur geräumt, sondern auch den Anforderungen unserer Zeit angepaßt werden. Man erwägt die Nutzbarmachung für Tanker bis 150 000 tdw. Die Baggerarbeiten dafür würden mindestens zweieinhalb Jahre dauern. Mit den vordringlichsten Arbeiten, der Räumung von Wracks und Minen, wird jetzt begonnen.

Am Panama-Kanal kommt ein längst fälliger Stein ins Rollen, indem ein Grundsatzabkommen zwischen den USA und Panama über die künftigen Kanalverhandlungen unterzeichnet wurden. Es geht um eine Revision des Abkommens von 1903, nach dem den Vereinigten Staaten die volle Hoheit über die sogenannte Kanalzone zugestanden worden war. Doch von viel größerem Interesse noch dürfte für die Weltseeschifffahrt das Tauziehen um das Projekt eines zweiten Kanals sein. Zur Diskussion stehen als Alternativen ein Gebiet im nördlichen Panama, ein Landstrich in Nordwest-Kolumbien nahe der Grenze mit Panama, sowie Nicaragua. Von mittelamerikanischen Experten ist eine Vorstudie fertiggestellt worden, in welcher der Ausbau des Rio San Juan für die Schifffahrt und seine Nutzung für

die Energiegewinnung als vordringliches Projekt bezeichnet wird. Hierauf aufbauend könnte man sich bei einem Kanalprojekt möglicherweise für Nicaragua entscheiden.



Deutsche Seeschiffstonnage mit leichtem Zuwachs

Im Jahre 1973 hat sich der Rückgang der deutschen Seeschiffstonnage nicht weiter fortgesetzt. Zwar ist nach Statistiken des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) die Zahl der Seeschiffe (ohne Küstenschifffahrt und Fischereifahrzeuge) in diesem Zeitraum um 84 Einheiten zurückgegangen, die in den deutschen Seeschiffsregistern eingetragene Seeschiffstonnage nahm jedoch dennoch um 95 875 BRT bzw. um 1,3 % zu.

Am 1. Januar 1974 bestand die deutsche Handelsflotte (ohne Küstenschifffahrt und Fischereifahrzeuge) aus 705 Einheiten mit insgesamt 7 305 437 BRT und einer Tragfähigkeit von 11 272 956 tdw (1. Januar 1973: 789 Einheiten mit insgesamt 7 209 562 BRT bzw. 10 988 663 tdw).

Massengutfahrt größter Einsatzbereich

Bei einem reinen Größenvergleich auf BRT-Basis stellt die *Massengutfahrt*, die bereits im Vorjahr den höchsten relativen Tonnagezuwachs aller Einsatzbereiche verzeichnen konnte, den größten Einsatzbereich der deutschen Handelsflotte. Ihr Anteil an der Gesamttonnage stieg vor allem durch den Zugang von zwei Großbulkern von je rund 79 300 BRT von 25,6 % auf 28,6 %. Auf dem zweiten Rang folgt die *Tankfahrt*, die ihren Tonnageanteil geringfügig von 25,6 % auf 26,5 % vergrößern konnte und in Kürze durch die Indienststellung einiger Großtanker die Massengutfahrt vom ersten Rang verdrängen wird.

Die *Linienfahrt* mußte einen geringfügigen

Rückgang sowohl der Schiffszahl wie auch der Tonnage hinnehmen. Dadurch und vor allem durch den Zuwachs von Massengut- und Tankfahrt haben sich, gemessen an der Tonnage, Verschiebungen ergeben; die Linienfahrt nimmt zur Zeit den dritten Rang ein.

Wiederum den höchsten Tonnagerückgang mußte die *Trampfahrt* hinnehmen. Durch den Rückgang um 51 Schiffe mit insgesamt rund 170 000 BRT sank ihr Anteil an der Gesamttonnage von 17,8 % auf 15,2 %.

Der Anteil der *Kühlschifffahrt* an der Gesamttonnage sank gegenüber dem Vorjahr von 4,1 % auf 3,7 %; seit mehr als zwei Jahren wurde kein Kühlschiff unter deutscher Flagge in Fahrt gebracht. Die *Passagierfahrt* stellt gegenüber dem Vorjahr (1,5 %) nur noch 1,1 % der Gesamttonnage.

Verkäufe stark zurückgegangen

Nach den außerordentlich hohen Verkäufen des Jahres 1972 (263 Schiffe mit zusammen 1 514 704 BRT) schieden im vergangenen Jahr lediglich 133 Schiffe (ohne Küstenschifffahrt und Fischereifahrzeuge) mit insgesamt 635 935 BRT aus der deutschen Handelsflotte aus. 35 dieser Einheiten mit insgesamt 196 473 BRT wurden an abhängige Gesellschaften im Ausland übertragen bzw. „ausgefloggt“ (1972: 117 Einheiten mit insgesamt 672 585 BRT).

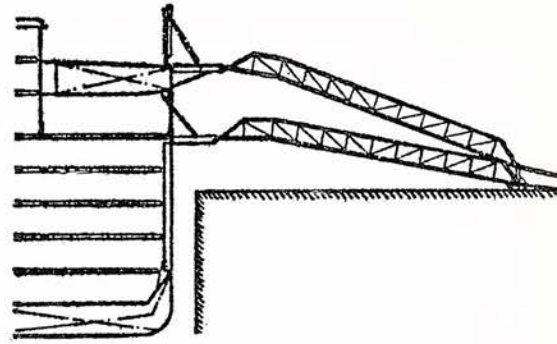
Drei Einheiten mit zusammen 2712 BRT verlegten ihren Tätigkeitsbereich in die Küsten- bzw. Binnenschifffahrt; darüber hinaus wurde ein Schiff mit 499 BRT als Totalverlust gemeldet.

Die Gesamtabgänge im Jahre 1973 beliefen sich insgesamt auf 137 Einheiten mit zusammen 1 537 734 BRT. Das Durchschnittsalter dieser Schiffe sank im Jahr 1973 gegenüber dem Vorjahr von 12 auf 10,5 Jahre.

Einsatzbereiche der deutschen Seeschiffe

Einsatzbereich	Schiffszahl	BRT	% der Gesamttonnage	
			1. 1. 74	1. 1. 73
Linienfahrt	209	1 814 794	24,9	25,7
Trampfahrt	255	1 109 729	15,2	17,8
Massengutfahrt	75	2 090 415	28,6	25,6
Tankfahrt *)	110	1 937 282	26,5	25,3
Kühlschifffahrt	48	270 788	3,7	4,1
Fahrgastschifffahrt	8	82 429	1,1	1,5
Insgesamt	705	7 305 437	100,0	100,0

*) einschließlich 2 kombinierte Erz-/Öl-/Bulkfrachter mit insgesamt 123 196 BRT.



2x RoRo-System

oben: RoRo (roll on roll off)-System bei einem hochmodernen Autofrachter von ca. 33 400 tdw, der etwa 2700 Automobile verladen kann.

links: RoRo-Verkehr, wie ihn ein Seefahrer an fernen Gestaden beobachtet hat.
(Foto: F. K. Rausch)

Neubau-Tonnage weiter rückläufig

Nach 87 Neubauten mit zusammen 881 423 BRT im Jahre 1972 stellte die deutsche Seeschifffahrt im vergangenen Jahr nur 39 Einheiten mit insgesamt 704 630 BRT in Dienst; darüber hinaus wurden 14 Zugänge mit insgesamt 10 777 BRT aus der Küstenschifffahrt registriert. Im Gegensatz zum Vorjahr führte die geringe Neubautätigkeit jedoch nicht zu einem Tonnage-Rückgang der deutschen Handelsflotte, da die Zahl der Schiffsverkäufe im gleichen Zeitraum ebenfalls stark zurückgegangen ist.

79,2 % (Vorjahr: 52,9 %) der Neubau-Tonnage (25 Einheiten mit 558 165 BRT) wurden von deutschen Werften geliefert, 19,6 % (Vorjahr: 45,2 %) der Neubau-Tonnage (13 Einheiten mit 138 111 BRT) wurden auf ausländischen Werften gefertigt, ein Schiff mit 8 354 BRT wurde in der DDR gebaut.

Günstiges Durchschnittsalter

Trotz der relativ geringen Neubautätigkeit der deutschen Schifffahrtsunternehmen zählt die deutsche Handelsflotte nach Alter und technischem Standard weiterhin zu den führenden Welthandelsflotten. 83,8 % der deutschen Tonnage sind jünger als 10 Jahre, rund 55 % jünger als 5 Jahre. Zum Vergleich: Nach internationalen Statistiken sind nur 62,7 % der Welthandelstonnage jünger als 10 Jahre bzw. nur 38,5 % jünger als 5 Jahre. Nur 2,4 % der deutschen Seeschiffstonnage sind älter als 20 Jahre; in dieser Altersgruppe weist die Welthandelstonnage 11 % aus. Das Durchschnittsalter der deutschen Seeschiffe (ohne Küstenschifffahrt und Fischereifahrzeuge) betrug am 1. 1. 1974 wie zum gleichen Zeitpunkt des Vorjahres 6,5 Jahre. Mit 5,5 Jahren ist das Durchschnittsalter der Tramp- und Massengutschiffe besonders günstig.

3. Mai 1974 in Hamburg abhalten. Das Thema wird lauten: „Die gegenwärtige Währungssituation und ihre Auswirkungen auf die seegehenden Welthandelsströme und damit auf die Schifffahrt und den Schiffbau in einer weltoffenen Wirtschaft“.

VDS in Verband der Deutschen Schiffbauindustrie e.V. erweitert

Der Verband Deutscher Schiffswerften e.V. (VDS) ist in den Verband der Deutschen Schiffbauindustrie e.V. erweitert worden. Das hat die Mitgliederversammlung des Verbandes am 5. März 1974 in Hamburg beschlossen.

Damit ist den Firmen, die in wesentlichem Umfang an der Schiffbautechnologie mitwirken, der Beitritt in den Verband ermöglicht worden. Darüber hinaus betreibt der Verband die Bildung eines Arbeitskreises, an dem alle an den ökonomischen Fragen der deutschen Schiffbauindustrie interessierten Kreise sich beteiligen können.

Wie der Vorsitzende des VDS, Werner Schirmer, erklärte, haben 30 Firmen ihren Beitritt zum Verband der Deutschen Schiffbauindustrie erklärt.

Zweck des Verbandes der Deutschen Schiffbauindustrie e.V. ist die Vertre-

tung der wirtschaftlichen und wirtschaftspolitischen Interessen des Industriezweiges Schiffbauindustrie. Der Verband der Deutschen Schiffbauindustrie e.V. zielt darauf ab, die Firmen zusammenzufassen, die in wesentlichem Umfang an der Schiffbautechnologie als Teil des Transportsystems „Schiff“ mitwirken. Damit soll der einseitig regionalen Betrachtung der Schiffbaufragen der deutschen Küstländer entgegengewirkt und der ökonomischen und technologischen Bedeutung des gesamten deutschen Schiffbaus für die deutsche Volkswirtschaft stärker als bisher Rechnung getragen werden, obgleich das regionale Element nach wie vor von weitreichender Bedeutung bleiben wird.

Der oben erwähnte Arbeitskreis soll seine erste Arbeitstagung anlässlich des Deutschen Schiffbautages 1974 am



Dr. Liesebach wurde neues Vorstandsmitglied der HDW

Am 1. März 1974 ist Dr. Ingolf Liesebach in den Vorstand der HDW eingetreten. Er übernahm das Finanzressort, das bis zu diesem Zeitpunkt zum Aufgabenbereich des stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden Dr. Norbert Henke gehörte. Dr. Liesebach, Jahrgang 1930, beim Salzgitterkonzern lange mit der Neuordnung des Werftbereichs befaßt, war zuletzt für das Finanz- und Rechnungswesen der Salzgitter AG verantwortlich.

Zwei Piraten im Wohnzimmer

von Walter Hävernick

Eines Morgens erschien in meinem Amtszimmer mein alter Schulkamerad Karl mit einem großen Paket unter dem Arm. Er sah furchtbar mitgenommen aus, hatte mehrere Kratzer im Gesicht und auf der Stirn ein riesiges Pflaster. Er schwitzte vor Aufregung, aber das ist immer so, wenn meine Besucher irgendwelche alten Klamotten als „Antiquitäten“ an den Mann bringen möchten. „Na“, sagte ich geduldig, „dann pack mal aus.“ Aber er wehrte erregt ab und bestand darauf, erst einmal die ganze Geschichte zu erzählen. Auch das ist immer dasselbe. „Na, denn man los“, sagte ich resigniert. Und, nachdem ich zugesichert hatte, ihn nicht zu unterbrechen, erzählte er Folgendes.

„Wir hatten uns so gefreut auf Sonntagabend, denn da sollte im Fernsehen die große Zirkusschau sein, und dazu hatten wir die Meyers von nebenan eingeladen. Schon eine Stunde vorher klingelte es, und ich dachte, ich hätte mich vielleicht in der Zeit vertan – aber es war nur mein Schwager. Du kennst ihn ja, er ist ein bißchen tütelig und hat nur seine verrückten Erfindungen im Kopf. Diesmal hatte er unter dem Arm einen kleinen Kasten mit vielen Schaltern und Knöpfen dran. Ich wollte ihn kurzerhand an die Luft setzen, aber er bat flehentlich darum, ich möchte diesen Kasten über Nacht in Obhut nehmen, damit zu Hause bei ihm keiner daran herumspielt. Er wollte mir seine Erfindung gleich langatmig erklären, aber dazu hatte ich nun gar keine Lust. Um so neugieriger war mein Sohn – er ist jetzt dreizehn – und der ließ sich den Kasten dann auch genau erklären. Und natürlich war er Feuer und Flamme. Mir war das ganz egal, Hauptsache war nur, daß ich meinen Besuch vor dem Abend wieder loswurde.

Na, der Zirkusabend im Fernsehen ließ sich dann auch richtig nett an, wir saßen zusammen mit Meyers und meiner alten Tante Erna vor dem Guckkasten und genossen den Zirkus. Aber mit einem Mal gab es einen scharfen Knacks und das Bild war weg. Verzweifelt bastelten wir an dem Kasten herum, aber er kam nicht wieder in Gang. Du kannst dir vorstellen, wie sauer wir waren, da halfen selbst die guten Ge-

tränke nichts mehr. Nun wollte mein Junge den verkorksten Abend retten: er schlug vor, die Erfindung meines Schwagers auszuprobieren. Er meinte, wir würden uns sehr wundern! Na, etwas ist besser als nichts, und so stimmte ich Schafskopf auch zu. Er stellte also den Kasten auf den Tisch und erklärte uns, es wäre eine Raum-Zeitmaschine, mit der man sich exakt auf einen bestimmten Raum und in einen bestimmten Moment hineinprojizieren könne. Das verstand natürlich keiner von uns. „Laß uns doch mal was versuchen“, sagte Fritz. „Wir haben in der Schule gerade von den Vitalienbrüdern, den ollen Seeräubern, gelesen, die damals auf Gotland überwinterten und böß hausten.“ Ich habe nie davon gehört, aber Kinder können, wenn sie was wollen, praktisch und energisch sein. Fritz suchte also aus dem Atlas die Breiten- und Längenangaben für Wisby heraus und stellte den Apparat darauf ein. Als Zeit wünschte er sich den 27. November 1399 um

18.10 Uhr. Dann drückte er den Hauptschalter.

Plötzlich wurde es im Zimmer dunkel. Wir sahen vor uns eine bröckelige Backsteinwand mit einer Menge Schneematsch davor, und leider drang davon eine Menge in den neuen Teppich ein. Fritz sagte aber, wir müßten sehen, was hinter der Wand sei, und er drehte vorsichtig an dem Ortsknopf. Da wurde es noch finsterer, aber dann brannte plötzlich in unserer Zimmerecke ein helles Herdfeuer, und davor ...“

Der Erzähler stockte und wischte sich den Schweiß von der Stirn.

... und davor saßen an einem Tisch zwei fürchterliche Kerle und sofften. Wir sind ja heute allerhand gewöhnt an schlampigen Jünglingen mit langen Haaren, aber diese beiden schlugen alle Rekorde. Die Kleidung bestand nur aus dreckigen Lumpen, und man sah die Flöhe darauf hupfen – leider sprangen sie auch zu uns herüber. Ja, und auf dem Kopf hatten sie noch so



eiserne Töpfe, sah ganz lächerlich aus. Sie sofften, und alle Augenblick schenken sie was nach. Das schäumte, es muß wohl so 'ne Art warmes Eierbier gewesen sein. Die beiden Kerle waren schon blau, und so sahen sie uns zuerst auch gar nicht. Wir saßen ganz starr vor Schrecken. Nur meine alte Tante hatte von der Geschichte nichts mitgekriegt und fing an zu krähen: „Ist ja wunderbar, daß Du so schnell Handwerker für den Fernseher gekriegt hast, aber warum frühstücken die erst? Und was wollen sie mit dem Feuer da?“

Wir konnten die alte Spinatwachtel gar nicht zur Ruhe bringen, und so hörten uns die beiden Kerle trotz ihrer Berausung zuletzt doch. „Hä?“, sagte der eine und sah zu uns hin, und er schielte so gräßlich, daß mir ganz schwach wurde. Da glotzte auch der andere uns an, er sah die Frauen, sein Unterkiefer fiel herab, er klappte ihn dann wieder hoch und murmelte „Kiek doar! Wiewer!“ Schwerfällig kam er hoch und schwankte zu Frau Meyer hin, hielt ihr den stinkerigen Becher vor die Nase und brüllte: „Do mi Bescheed!“

Aber Frau Meyer, die ja 'n bißchen zipp ist, fing an zu kreischen und stieß den Kerl vor die Brust. Der wurde gnadderig, schwankte mächtig hin und her, brüllte „Oole Zippel!“ und leerte den Humpen mit dem klebrigen Eierbier über Frau Meyers Kopf aus. Nun war aber der andere Kerl bei meiner Frau und packte sie an ihrem Kleid; sie wollte sich mit einem Ruck losreißen, der Kerl hatte aber fest zugefaßt, und so stand sie plötzlich – mehr oder weniger – im Freien da. „Dunner Werr!“ murmelte der Angreifer – da hielt ich es nicht länger aus! Ich fing auch an zu schreien, ergriff den schweren Briefbeschwerer auf dem Schreibtisch und warf damit nach dem Kerl. Der konnte besser zielen als ich – er feuerte mir seinen Humpen an den Kopf, worauf ich prompt zu Boden ging. Die kreischende Tante Erna erhielt einen Fußtritt und kippte mit dem Stuhl um, Herr Meyer wollte zugreifen, aber im Kampf büßte er teilweise seinen Anzug ein. Jetzt mußte ich handeln! Ich rappelte mich auf, schleppte mich zum Telefon, wählte 110 und gab Namen und Straße an. Und sie müssen mich trotz des Kampfgetümmels verstanden haben. Ich zog dann mit zitternden Händen den Schreibtisch auf und holte mir den alten Trommelrevolver, den ich nie gebraucht hatte. Zum Schießen kam ich aber noch nicht, denn die Situation war zum Zielen zu unklar, ich sah nur, daß mein Sohn in der Ecke sich königlich amüsierte. Und dann kam meine Chance. Der eine



Räuber war an den Tisch zurückgewankt und bot ein klares Ziel. „Hände hoch – oder ich schieße!“ schrie ich, aber die Kerle zeigten sich überhaupt nicht beeindruckt, sie schrien „Heiho!“ und zielten mit dem zweiten Humpen nach mir. Das Geschoß ging aber vorbei und landete krachend in dem neuen Spiegel. Da drückte ich ab – der Schuß dröhnte, daß mein Kopf fast geplatzt wäre. Aber ich hatte den einen Kerl an der Schulter erwischt. Das war auch alles, denn in Kampferfahrung waren die beiden uns eindeutig überlegen. Der Angeschossene packte den schweren Tisch und mähte uns alle damit zu Boden, der andere flitzte in die Ecke, ergriff eine Hellebarde und schlug mit aller Wucht zu. Ach Gott, dabei kämmte er erst den neuen Kristallkronleuchter durch, und dann traf er den schwarzen Wunderkasten auf dem Tisch – ein Krach, ein Zischen, das Licht ging aus und das Feuer verlosch. Die Weiberleute kreischten noch doller, und an der Haustür wurde Sturm geläutet. Mein Sohn schlüpfte aus der Tür und öffnete.

Im gleichen Moment standen zwei Polizeibeamte in der Wohnzimmertür,

Taschenlampen in den Händen. Du kannst Dir vorstellen, was die dachten: alle lagen wir auf dem Boden, die Kleidung war zerfetzt, die Damen mit Eierbier bekleckert, der Teppich naß vom Schneematsch, die Möbel in Trümmern, die Luft dick vom Pulverrauch. Frau Meyer hatte einen Schock, sie schrie wie am Spieß. „Wohl 'ne kleine Familienfeier?“, sagte der eine Beamte, „So besoffen möchte ich auch mal sein!“, der andere.

Und dann ging alles schief! Mich nahmen sie mit zur Wache, sie hielten mich für den Schuldigen, und ich hatte ja auch geschossen. Das bestätigte die Nachbarschaft, die Kopf an Kopf vor unserem Haus stand. Meyers waren nicht vernehmungsfähig, und den dreizehnjährigen Jungen lehnten sie als Zeugen ab. Als man zuletzt meinen Schwager, der mit seinem dämlichen Kasten das Unglück ja ausgelöst hatte, herbeigeholt hatten, da wollte der von einer neuen Erfindung gar nichts gesagt haben, – es sei nur eine Art Elektrifiziermaschine, und mehr war an dem kaputten Ding auch nicht zu sehen. Jetzt läuft gegen mich eine Anzeige wegen Waffenmißbrauch, Körperverletzung, Sach-

beschädigung und Volltrunkenheit. Meyers verlangen Schmerzensgeld und Schadenersatz. Tante Erna will mich enterben, und wenn meine Firma davon hört, setzt sie mich an die Luft.“

Der Erzähler schwieg und wischte sich den Schweiß von der Stirn. Offenbar stand er dicht vor einem Kollaps. „Ich bin finanziell ruiniert“, sagte er mit dumpfer Stimme. „Ich muß jede Möglichkeit wahrnehmen. Geblieben sind mir nur die beiden Töpfe, mit denen die Kerle geworfen haben. Fritz fand sie beim Aufräumen. Vielleicht kannst Du da was mit machen. Ob man da ein paar Mark für bekommen kann?“ Er packte das Paket aus. „Ein Dings ge-

hört allerdings einem gewissen Patroklus, ich kann ihn aber im Telefonbuch nicht finden!“

Ja, es stimmte, es waren zwei Trinkgefäße, sie waren verdreckt und stanken nach Bier. Ich reinigte beide erst einmal unter fließendem Wasser. Dabei schaute Karl mit glasigem Blick zu.

Es waren herrliche Stücke, auch wenn sie durch den Wurf etwas verdrückt waren. Das eine war eine Zinnkanne aus dem hansischen Raum, um 1380. Und erst das andere! Ein goldener Pokal, besetzt mit Halbedelsteinen, versehen mit einer Weiheinschrift zu Ehren von St. Patroklus um 1220. Ich habe auf Wunsch von Karl den Verkauf vermittelt:

der goldene Kelch brachte auf der Auktion in London eine Million und einhundertfünfzehntausend DM. Karl hat sich davon ein neues Haus gebaut und ein eigenes Geschäft aufgemacht. Er ist aber böse, weil die Zinnkanne nur DM 12 000,— ergab. „Davon kann ich mir nicht mal einen neuen Mercedes kaufen“, meinte er verächtlich.

Damit ist die Geschichte aus. Da weder Kelch noch Kanne irgendwo als gestohlen gemeldet wurden, sind Karls Rechtsansprüche nicht zu erschüttern.

Ob ich mich nicht gewundert habe? Nein, ich habe mich nicht gewundert! Ich bin es gewohnt, daß bei Verkaufsvermittlungen niemand mich honoriert.

BERICHTIGUNG



Im letzten Heft brachten wir auf S. 19 als neueste Meldung den Verkauf unserer „Hamburg“ (seit kurzem „Hanseatic“) nach Japan. Diese Meldung war nur eine von vielen, die in schneller Folge von den Ereignissen überholt worden waren, wie wir alle in der Presse verfolgt haben. Endgültige Tatsache ist, daß das Schiff nach einigem Hin und Her über einen Mittelsmann in Liberia für 62,5 Mill. DM an eine sowjetrussische Reederei verkauft worden ist. Neuer Name des Schiffes „Maksim Gorkij“; neuer Heimathafen Odessa.

* * *

Zu einer anderen Meldung aus Heft 4/73 müssen wir eine traurige Ergänzung bringen, zur Ablieferung der Bohrinsel „Transocean 3“. Im Fernsehen hatte es noch einen spannenden Filmbericht von der stürmischen Schleppfahrt der Bohrinsel nach Stavanger gegeben. Es schien, daß man um den Schlepper besorgt sein mußte, Sturm und See in dessen dem breitbeinigen Koloß im Schlepp jedoch nichts anhaben konnten. Inzwischen weiß jeder, daß die Bohrinsel am Neujahrstag auf ihrer Bohrposition in einem heftigen Sturm gesunken ist, nachdem vorher bereits

eines der Beine abgebrochen war. Ein amtliches Gutachten über die genauen Zusammenhänge liegt zur Zeit noch nicht vor. Als feststehende Tatsache ist jedoch zu melden, daß die nach japanischen Plänen gebaute Bohrinsel den strengen Anforderungen sowohl von Lloyd's Register als auch der amerikanischen Bauaufsicht entsprochen hat, und ferner, daß die gleichartige Bohrinsel „Transworld 61“ zur selben Zeit ebenfalls in ernsthafte Schwierigkeiten geriet. Hatten die Konstrukteure die Einsatzbedingungen in der winterlichen Nordsee unterschätzt?



Unser letztes Containerschiff „City of Edinburgh“ läuft bei seinem ersten und wahrscheinlich einzigen Australien-Besuch in den Hafen von Sydney ein. Das Schiff, in Reise-Charter nach Australien, erhielt unterwegs Order, sich der Trio-Gruppe im Japan-Dienst anzuschließen.

Neue Aufträge für die HDW

Die HDW erhielt von der Ernst Willner Öltanker GmbH & Co. Cosima Reederei KG „TT Daland“, München, den Auftrag zum Bau eines Turbinentankers mit einer Tragfähigkeit von ca. 130 000 tdw. Das Schiff wird bei der Werft unter der Bau-Nr. 82 geführt, seine Ablieferung ist für das 3. Quartal 1976 vorgesehen. Dieser Tanker wird im Werk Ross gebaut und bildet den Anschluß an die dort bereits in Bau befindlichen drei Ostsee-Tanker für polnische Rechnung. Für die Cosima Reederei-Gruppe ist es der zweite Tanker dieser Größenordnung, den sie bei einer deutschen Werft in Auftrag gegeben hat.



Die VEBA Chemie AG, Gelsenkirchen-Buer, hat Ende Dezember 1973 der HDW vorbehaltlich der Gewährung von Bundesmitteln einen weiteren Auftrag für einen Turbinentanker des bewährten 236 000-tdw-Typs erteilt. Dieser Tanker wird als 12. Schiff dieser Serie unter der Bau-Nr. 90 in Kiel gebaut und soll im 4. Quartal 1977 zur Ablieferung kommen.

Die Zahl der von der VEBA Chemie AG bei der HDW in Auftrag gegebenen Tanker erhöht sich damit auf drei Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von mehr als 0,6 Mill. tdw. Die ersten beiden Schiffe für die VEBA Chemie AG

werden bereits in diesem Jahr in Dienst gestellt.



Die Hapag-Lloyd AG hat der HDW den Auftrag zum Bau von zwei Seelechtern für den Schlepp- und Schubverkehr erteilt.

Die Fahrzeuge sind zur Beförderung von sperrigen Konstruktionsteilen, Großstückgütern, Containern usw. vorgesehen. Sie erhalten keinen eigenen Antrieb. Wohn- bzw. Aufenthaltsräume sind nicht vorgesehen.



