





Dr. Dr. Ing. e. h. Dipl.-Ing. William Scholz
Inhaber des Großen Verdienstkreuzes
des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland und des
Komturkreuzes des Königlich Norwegischen Sanct Olav Ordens.

Dr. William Scholz

7. März 1884 – 25. Januar 1967

Mit Sonnenaufgang des 26. Januar 1967 gingen die Flaggen der Deutschen Werft auf Halbmast. Am Nachmittag des Vortages hatte Dr. William Scholz seine Augen für immer geschlossen. Bestürzung und Trauer verbreiteten sich auf der Werft und in Hamburg, als das Unabänderliche bekannt wurde. Jeder seiner vielfach langjährigen Mitarbeiter wurde sich bewußt, daß Dr. Scholz nun nicht mehr über die Elbe kommen würde, wie er es auch nach seinem Eintritt in den Aufsichtsrat noch bis zum vergangenen Herbst täglich zu tun pflegte, um mitten unter uns zu sein. Wie sehr waren wir alle gewohnt, William Scholz morgens auf der Fähre mit seinen Angestellten zu sehen oder im Cockpit der Werftbarkasse, noch in den letzten Jahren Wind und Wetter preisgegeben, mit leicht vorgereckter Haltung, als ob er es nicht erwarten könne, an seinen Schreibtisch zu kommen. Hier begegnen wir einem Wesenszug seiner starken Persönlichkeit, die für ihn besonders charakteristisch war. William Scholz hat in der langen Schaffenszeit seines mit Arbeit und Erfolgen reich gesegneten Lebens nie zurückgeschaut. Sein Blick, seine Haltung, sein eiliger Schritt waren immer nach vorne ausgerichtet. Er freute sich über jeden Stapellauf und jede Ablieferung eines Schiffes nicht nur, weil wieder ein Werk vollendet war, sondern nicht weniger deshalb, weil ein neues Bauwerk begonnen werden konnte, das womöglich größer und schwieriger war als das fertiggestellte. Er war immer Schrittmacher, nicht nur für seine Mitarbeiter.

Auch in der Schiffbautechnik, deren Entwicklung gerade in seiner Schaffensperiode viele neue Impulse durch Schweißtechnik und Sektionsbauweise erhielt, war William Scholz in der vordersten Linie des Fortschritts. Es steht fest, daß die Deutsche Werft nie errichtet worden wäre, wenn nicht der junge Prokurist der HAPAG während des ersten Weltkrieges in einer bis in alle Einzelheiten ausgearbeiteten Denkschrift das Gesamtkonzept niedergelegt hätte, nach dem die Werft gebaut werden sollte. In einer Zeit, die nur für das Spontane, Improvisierte und Provisorische eine Chance hatte, entstanden wohlgedachte Planungen, voll Weitblick in die Zukunft reichend.

Zwei völlig neue Ideen bildeten die Grundlage: Seegehende Schiffe sollten in Serien gebaut werden und als Antrieb sollte die Kolbendampfmaschine abgelöst werden durch den Dieselmotor. Überhaupt sollte nicht die traditionsgebundene Überlieferung, sondern die wissenschaftliche Erkenntnis aufgrund durchgeführter Forschung für die Gestaltung, Einrichtung und Ausrüstung der auszuführenden Schiffsneubauten maßgebend sein.

So konnte am 6. Juni 1918 die Deutsche Werft gegründet werden, und Dr. Scholz wurde mit 34 Jahren ihr technischer Vorstand. Für ihn begann jetzt erst die richtige Arbeit. Unter den fast gleichen, unüberwindlich erscheinenden Schwierigkeiten, die uns allen von 1945 her noch in lebhafter Erinnerung sind, gelang es seiner unternehmerischen Tatkraft, seinen Vorstellungen von einem auch für eine längere Zukunft gültigen Werftplan Gestalt zu geben. Es entstand eine Werft, die in ihrer räumlichen Zuordnung und in ihrer Ausstattung die Grundlage für die späteren Erfolge im Weltschiffbau bildete. Im Jahre 1920 wurden die ersten Frachtschiffe von je 7000 t abgeliefert. Bemerkenswerte weitere Leistungen wurden bis zum Ausbruch des zweiten Krieges vollbracht, dessen Ende für die Werftindustrie wiederum eine hoffnungslos erscheinende Lage ergab.

William Scholz aber war ein Mann, der auch in auswegloser Situation nicht resignierte. Es gelang ihm, in unermüdlichem Einsatz, die Werft vor der Demontage zu bewahren. Die Notzeiten der folgenden Jahre wurden mit allen möglichen Arbeiten überbrückt. Die damals 2700 Mann betragende Belegschaft konnte durchgehalten werden, bis die weltpolitische Lage nach 1950 auch den neuen wirtschaftlichen Aufstieg von Schiffbau und Schifffahrt ermöglichte. Mit großer Zielstrebigkeit hatte Dr. Scholz auf diesen Tag, der einmal kommen mußte, hingearbeitet. Schon der Tonnageausstoß des Jahres 1953 brachte die Deutsche Werft an die Spitze aller Handelsschiffswerften der Welt. Die Geschichte der Deutschen Werft wird darüber mehr zu berichten wissen als wir in dieser Stunde sagen können.

Der 70. Geburtstag von William Scholz im Jahre 1954 ging vorüber fast wie ein normaler Arbeitstag. Scholz liebte es nicht, im Rampenlicht zu stehen. Die Verleihung des Dr. Ing. ehrenhalber zeigte jedoch, daß seine Leistungen nicht verborgen geblieben waren. Das neue Lebensjahrzehnt wurde mit dem gleichen täglichen Einsatz in die Schranken gefordert, mit dem das vergangene beendet worden war. Mit der Kraft eines weit Jüngeren blieb

Dr. Scholz allen Mitarbeitern Vorbild in der Bewältigung eines Tagespensums, das oft erst spät abends am häuslichen Schreibtisch beendet wurde.

Schon früh hatte William Scholz für seine Familie und sich das Haus an der Holztwiete gebaut. Nach Beendigung der Tagesarbeit auf der Werft eilte er hinüber, um nach kurzem Beisammensein mit Frau und Tochter an seinem Schreibtisch weiter zu arbeiten und nachzudenken.

Hier stellt sich uns die Frage: Wo lagen denn die Wurzeln seiner Schaffenskraft, und wir können folgende Antwort geben:

Auf seinem Können als Ingenieur basierte ein Gefühl tiefer Verpflichtung zu seiner Aufgabe. Er hat es einmal selbst so ausgedrückt: „Das Vertrauen, das uns die Welt entgegenbringt auf den von uns unter Nutzbarmachung aller technischen Fortschritte gepflegten Sondergebieten für den Bau von Schiffen, verpflichtet jeden von uns, sein ganzes Können einzusetzen, um dieses Vertrauen zu rechtfertigen und zu steigern.“

Das war die eine Quelle, aus der sein Lebensstrom floß. Die andere Quelle entsprang in der Holztwiete. Hier wurde die Fortsetzung der nüchternen Tagesarbeit zur schöpferischen Tätigkeit, aus der er die Kraft fand für die Arbeit des nächsten Tages. So prägte sein unermüdlicher Fleiß auch das private Familienleben. Wer ihn auch zu Hause als Gastgeber erlebte, fand einen liebenswürdigen Hausherrn, der es sehr zu genießen wußte, wenn seine Gäste sich der von Frau Carla so ausgezeichnet vorbereiteten geselligen Veranstaltungen erfreuten. Die gleiche knappe Handbewegung, die am anderen Ufer der Elbe eine getroffene Entscheidung eigenwillig unterstrich, wurde zu Hause zu einer Geste des herzlichen Willkommens, die dem eintretenden Freund das Haus zur Verfügung stellte.

Erst mit 78 Jahren gab William Scholz das Steuer der Werft in andere Hände und wurde in den Aufsichtsrat gewählt. Als die Vollendung seines 80. Lebensjahres herannahte, war es schwer, ihn davon zu überzeugen, daß er an diesem Tage in einer Feierstunde geehrt werden sollte. Seitdem sind erst knapp drei Jahre vergangen. Es war nie seine Meinung, daß die Deutsche Werft zu den Stätten gehöre, an denen Jubiläen, Geburtstage und sonstige Feste betont gefeiert wurden. Seine Einstellung zu diesen Dingen drückte sich in dem Goethe-Wort aus: Des Mannes Feier ist die Tat.

Auch aus Anlaß einer früheren Geburtstagehörung meinte er, daß seine Leistungen nicht dem dabei ausgesprochenen Lob entsprächen und daß diese Leistungen ohne die Zusammenarbeit mit seinen Mitarbeitern wohl kaum zustande gekommen wären.

Heute rückblickend wissen wir, daß es richtig war, diese Feierstunde zu veranstalten und daß er mit dankbarem Gefühl die verdiente Ehrung entgegengenommen hat, die in Anwesenheit von maßgebenden Repräsentanten des Hamburger Senats, der Diplomatie und seiner Freunde aus der Hamburger Wirtschaft zu einem, wie wir heute wissen, leider letzten Höhepunkt seines Lebens wurde. Wir erinnern uns noch gerne der liebenswürdigen Worte, die unser heutiger erster Bürgermeister Dr. Weichmann, damals Finanzsenator, aussprach, die in dem Satze gipfelten:

„Dr. William Scholz ist für Hamburg nicht nur eine Persönlichkeit von hohem Rang, er ist eine Institution.“

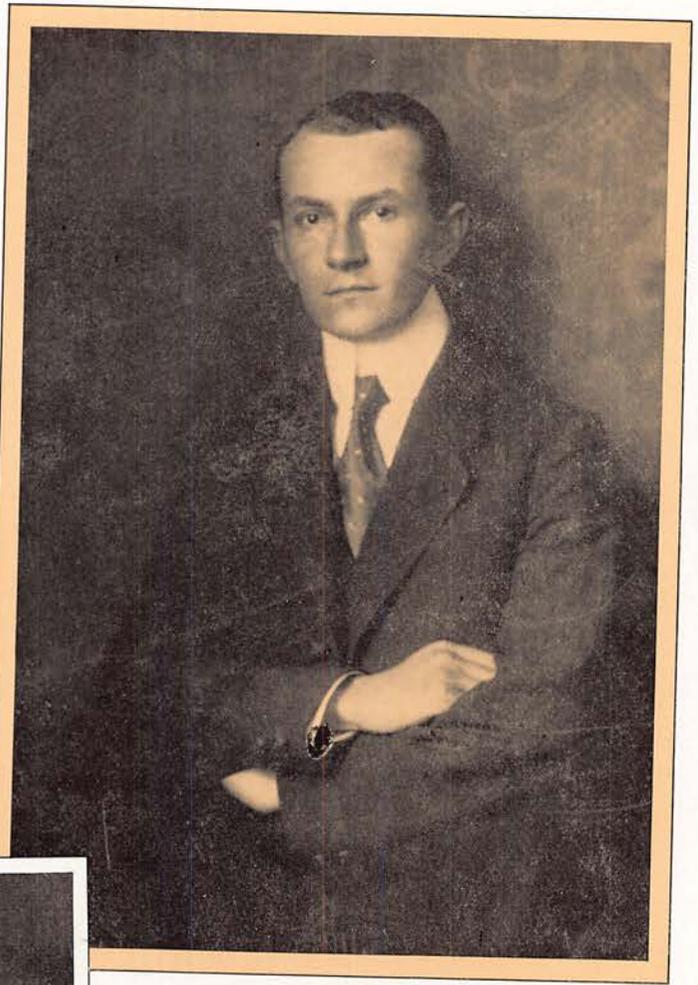
Wie gerne hätten wir William Scholz noch dabei gehabt, wenn wir, so Gott will, im Jahre 1968 des 50jährigen Bestehens der Deutschen Werft gedenken werden; ein Datum, das auch seine 50jährige Verbundenheit mit der Werft bedeutet hätte. Nun ist diesem Ereignis der schönste Glanz genommen.

William Scholz hat nicht weit von seiner geliebten Werft auf dem Friedhof Nienstedten die letzte Ruhe gefunden. Die Typhone der Schiffe, die mit dem Wechsel der Gezeiten die Elbe befahren, dringen nicht mehr an sein Ohr. Aufsichtsrat, Vorstand, die Werksangehörigen der Deutschen Werft und alle, die ihre Verbundenheit mit ihm zum Ausdruck gebracht haben, teilen die Trauer seiner Gattin und seiner Tochter.

In einem uns zugegangenen Kondolenzbrief steht der Satz: „Die besten der nach Gestaltung drängenden Menschen wünschen sich, etwas zu hinterlassen, was ihre Lebensspanne überdauert. Diesen Wunsch hat Herr Dr. Scholz durch seine Tatkraft und durch seine Fähigkeiten in einer nach menschlichen Maßstäben großen Weise verwirklichen können und hat gleichzeitig für seine Zeit und für die Zukunft eine Stätte geschaffen, an der viele Menschen eine sie beglückende Lebensaufgabe fanden und finden. William Scholz hat bis in sein hohes Alter für seine Aufgabe gelebt. So wie wir alle ihn gekannt und verehrt haben, wird er unter uns bleiben.“

Voltz







William Scholz

Momentaufnahmen aus seinem Leben...



... Lagebesprechung ...



... mit Erich Laeisz ...



... Schiffsübergabe ...



... Werftführung ...



... an Bord ...

„Unser Doktor“ hieß er schlicht in den eigenen Reihen. „Sir William“ nannten wir ihn, wenn er uns wieder einmal mit einem Husarenstück überraschte, und den Ehrentitel „Grand Old Man“ des deutschen Schiffbaus verliehen nicht wir ihm, sondern die Engländer. Es wurde auch einfach von „Scholz“ gesprochen, mit der gleichen pointierten Kürze, mit der er selbst seinen Namen nannte, wenn er sich am Telefon meldete; unverwechselbar, und hätte es hundert Männer dieses Namens gegeben. Wenn Hermann Reusch gesagt hat: „Die Deutsche Werft ist Scholz“, und Bürgermeister Weichmann: „Scholz ist nicht nur eine Persönlichkeit von hohem Rang, sondern eine Institution!“, so runden diese Äußerungen das Bild ab, das Namen von einem Manne zeichnen, nicht Titel und Orden. Diese würdigen die Leistungen, jene ehren den Menschen.

Was sollen wir heute über das Lebenswerk von William Scholz reden, über sein Wirken, seinen Fleiß, sein beispielhaftes Pflichtgefühl? Alles was uns umgibt, ist davon erfüllt. Unsere Arbeit, unser Leben war Jahre, vielfach Jahrzehnte lang mit ihm verbunden. Bei den einen enger, bei den anderen weiter; doch es gab niemanden, für den William Scholz lediglich eine in fernen Höhen schwebende Autorität war. Er war einer von uns. Mit schmerzlicher Deutlichkeit spüren wir das heute, nachdem wir wissen, daß wir ihm nicht mehr begegnen werden. Nicht auf dem Helgen, nicht in den Hallen; nicht in den Büros und nicht auf der Fähre, die er stets mit einem Sprung verließ, der mehr über sein Wesen verriet als viele Worte. Eine Leere bleibt zurück, die sobald nicht ausgefüllt sein wird, und

in unsere Trauer mischt sich jener Hauch erhabenen Glücksgefühls, daß es immer noch der Mensch ist, der die letzten Werte bestimmt.

Mit Gedanken über die wahre Bedeutung des Menschen, auch heute, da er so gern zu einem winzigen Zahnrädchen im großen Getriebe unseres Maschinenzeitalters degradiert wird, begann Pastor v. Huhn am 2. Februar in Ohlsdorf die überaus würdige und eindrucksvolle Trauerfeier, in der, nach des Pfarrers eigenen Worten, eine ganze Stadt Abschied von einem ihrer Bürger nahm.

Wir danken Pastor v. Huhn für diese Stunde, in der er der Trauergemeinde, die ein Querschnitt durch alle Schichten der Bevölkerung war und zu der Menschen von weither herbeigereist waren, so wesentliches mitgab. Seine Worte werden wir ebensowenig vergessen, wie die tausend Kränze und Blumen, die Unseres Doktors Sarg umgaben.

Nach den Worten des Geistlichen würdigte Dr. Voltz noch einmal Leben und Werk des Entschlafenen.

Wir sind seinen Lebensweg an dieser Stelle mehrfach nachgegangen, wenn William Scholz in den vergangenen Jahren Ehrungen zuteil wurden. Heute sei jeder eigenen Erinnerungen überlassen, Erinnerungen, die wieder aufleben werden, wenn wir die beigelegten Bilder anschauen. Dann sehen wir ihn noch einmal, wie er ging und wie er sprach, in ernstem Sinnen und fröhlichem Lachen, wir sehen ihn auf der Taufkanzel und in seinem alten Werftmantel irgendwo nach dem Rechten sehen, im Laderaum oder auf der Helling – William Scholz, geliebt und unvergessen.

cl.



... mit Erich Müller-Stinnes ...



... John T. Essberger ...



... Herbert Weichmann ...

... Willy Brandt ...

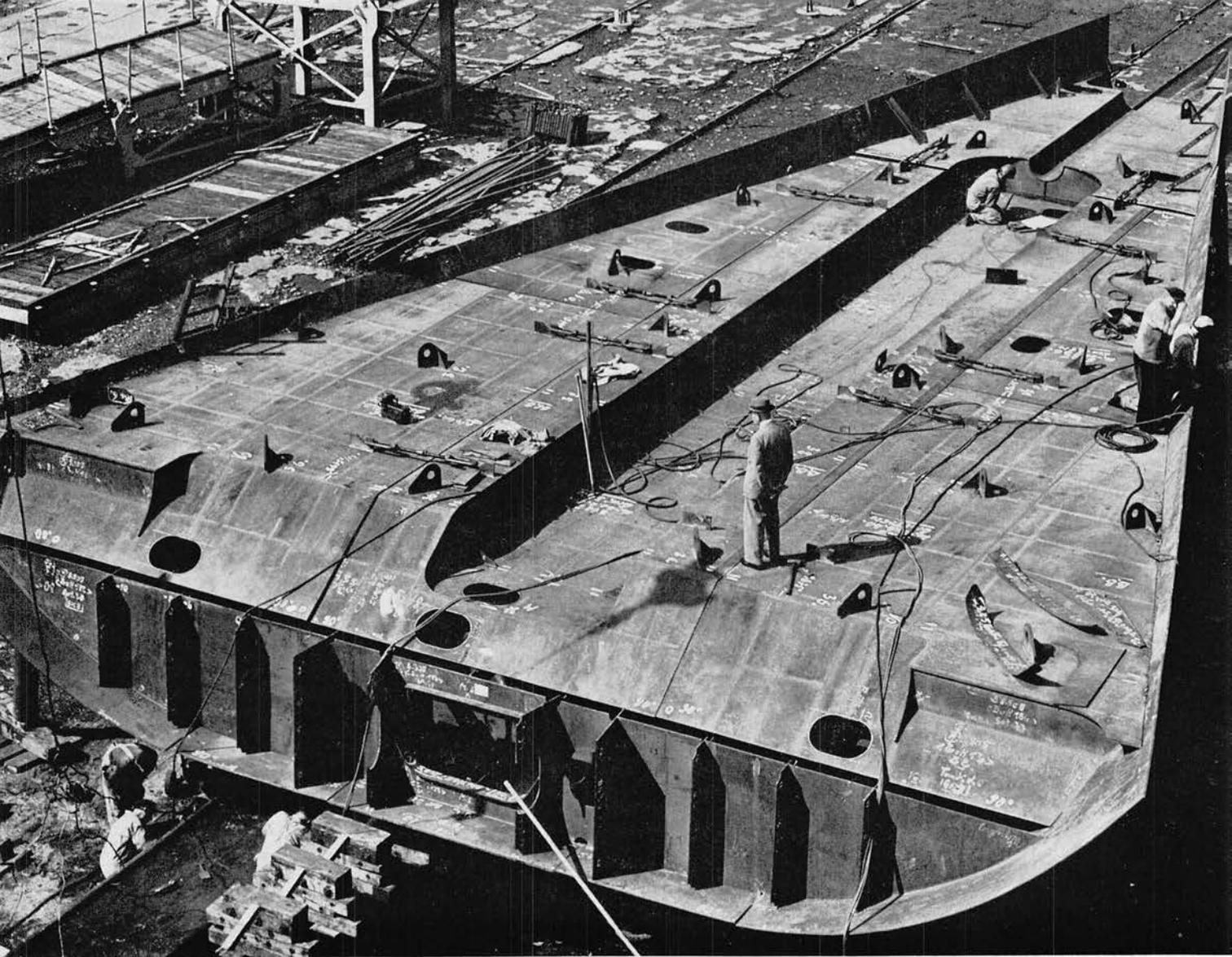


... Mr. Hood ...



... Ludwig Erhard ... Theodor Heuss ...





Auch mit 81 Jahren war sein Interesse für alles, was im Betrieb geschah, ungebrochen wie eh und je.

... William Scholz gehörte zu den herausragenden Gestalten der deutschen Wirtschaft. Sein Werk hat ihm in der Geschichte des Schiffbaus und der Seefahrt einen bleibenden Platz geschaffen; sein Name ist eingetragen in den Kapiteln, die vom Wiederaufbau der Handelsflotten nach den zwei großen Kriegen handeln, welche die Welt in der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts erschüttert haben ... (GHH)

*

... Dr. Scholz gehörte noch zu den Menschen aus jener Zeit, da die Schiffe von Holz und die Männer von Eisen waren ... (Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg)

*

... Dr. Scholz was one of the great shipbuilders of our period and I am sure will always be so remembered; he contributed a great deal to the art of shipbuilding and moreover did much for his country ... (ABS)

*

... Wir haben Herrn Dr. Scholz während vieler Jahre nicht nur als vorzüglichen Fachmann und angenehmsten Geschäftspartner bewundert, sondern seine jederzeit auch in schwierigsten Situationen faire Haltung erfahren dürfen ... (AEG)

*

... Für mich ist er immer die Deutsche Werft gewesen, ein guter Freund, bei dem wir uns immer geborgen fühlten ... (L. v. Rantau-Essberger)

*

... Wir verstehen, daß der Tod dieses auch mit hervorragenden menschlichen Gaben ausgestatteten Mannes eine schmerzliche Lücke hinterläßt, verlieren doch auch wir mit dem Entschlafenen, der unserem Institut viele Jahre hindurch eng verbunden war, einen Freund, dessen abgewogenen Rat wir sehr vermissen werden ... (Deutsche Bank AG)

*

... Wir gedenken in Dankbarkeit der dynamischen Persönlichkeit dieses Mannes, dem die Hamburger Wirtschaft einen beachtlichen Teil der Impulse beim Wiederaufbau nach dem Kriege verdankt ... (Handelskammer Hamburg)

... You have said very rightly that the German Shipyard was his life's work, which he created and guided to its tremendous international reputation. He commanded respect and admiration, not only from his colleagues, but from all who had the privilege of meeting him. I, in common with many many others, will remember him as an international figure, whose life was an inspiration to everyone who knew him ...
(Clarke Chapman & Co Ltd)

*

... In vielen Jahrzehnten haben wir den Verstorbenen als eine hervorragende Persönlichkeit schätzensgelernt, deren Ruf weit über die Grenzen unseres Landes reichte ...
(Brindemann, Wirtz & Co.)

*

... Sie trauern um den Mann, dessen Name für alle Zeiten unlöslich mit dem Namen der Deutschen Werft, ihrer Gründung, ihrem Aufstieg und ihrer Bedeutung in der Welt verbunden bleiben wird. Wir verlieren mit William Scholz einen treuen Freund ...
(Dr. Riensberg)

*

... Unter seiner Führung baute die Deutsche Werft für den verstorbenen Herrn Erich Müller-Stinnes die gesamte Nachkriegsflotte der Horn-Linie, wie sie heute noch die Weltmeere befährt ...
(Horn-Linie)

*

... The writer has known Dr. Scholz and worked with him personally since 1921, and our firm has worked with him since 1936.

It is not necessary to recapitulate our pleasant cooperation with Dr. Scholz and the Deutsche Werft in all these years — we know that you know all about it. We feel that the best way for us to honour Dr. Scholz, his work and memory is to try to continue this cooperation in his spirit ...
(R. S. Platou)

*

... Wir trauern mit Ihnen um den Tod dieses bedeutenden Fachmannes und hervorragenden Menschen, der bis in sein hohes Alter hinein Ihre Werft leitete und sich unermüdlich für den Wiederaufbau der deutschen Werftindustrie eingesetzt hat ...
(Lübecker Flender-Werke Aktiengesellschaft)

*

... His kind and objective criticism of many facts in shipbuilding in connection with classification will be remembered for many years to come. To me personally he showed a kindness and consideration which I shall always remember with gratitude ...
(Lloyd's Register of Shipping)

*

... Mit William Scholz, dem Erbauer der Deutschen Werft, verlieren Sie eine Persönlichkeit von hohem Rang. Wir gedenken mit Verehrung und Hochachtung des Mannes, der während fast fünf Dezennien mit außerordentlicher Begabung, unternehmerischem Weitblick und unermüdlicher Energie die Deutsche Werft geformt und ihr hohe Anerkennung in der gesamten Welt verschafft hat ...
(MAN)

*

... Der Nestor des deutschen Schiffbaues ist aus einem Leben voller Kraft, Erfolg und Erfüllung geschieden. Sein Lebenswerk gilt allen, die ihn kannten und verehrten, als lebendiges Denkmal einer beispielhaften Persönlichkeit ...
(Rud. Otto Meyer)

*

... In jahrzehntelanger Zusammenarbeit ist nicht nur zwischen den Firmen, sondern auch zwischen den Menschen eine Hochachtung und Freundschaft gewachsen, die uns Ihre Trauer mitempfinden läßt ...
(Laeisz)

*

... Our Group, and the undersigned, have had the pleasure in the past years of working personally with Dr. Scholz and because of this we can appreciate the great loss that both your company and the shipbuilding industry have suffered ...
(Niarchos (London) Limited)

*

... Wir meinen, es war im Oktober 1949, daß Herr Dr. Scholz und der Unterzeichnende sich auf dem Hamburger Hauptbahnhof trafen, Herr Dr. Scholz mit gezücktem Federhalter, uns bittend um unsere Unterschrift unter den Vertrag für die drei Schiffe, die wir 1949/50 bei Ihnen erbauen ließen ...
(Zerssen)

und unzählige andere

Von Herzen danken wir allen, die an unserer Trauer um unseren lieben Mann und Vater Dr. William Scholz teilgenommen haben.

Carla Scholz
geb. Hartmann

Renate Scholz

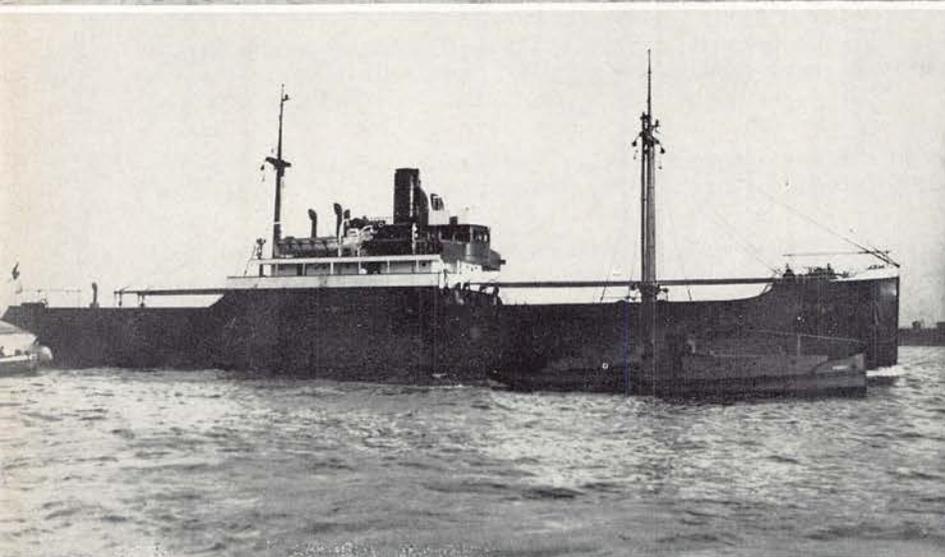
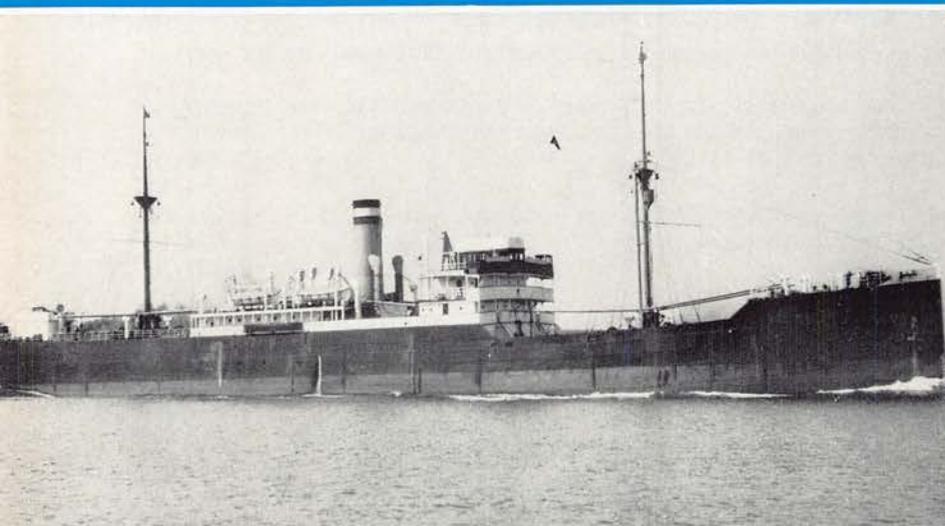
Hamburg-Flottbek
Holztwiete 14

Im Februar 1967

Der Germanische Lloyd

Die Bilder stellen Schiffe dar, die auf der Deutschen Werft gebaut wurden und beim Germanischen Lloyd klassifiziert sind bzw. waren. Diese kleine Auswahl soll weniger den zahlenmäßigen Umfang, als die Verschiedenartigkeit der Typen aufzeigen. Die Bilder sind chronologisch geordnet und ergeben in ihrer Gesamtheit noch einmal einen flüchtigen Rückblick auf das Lebenswerk von William Scholz.

Doch ebensowenig, wie diese Auswahl die gesamte Bauleistung der Deutschen Werft demonstriert – denn wieviele ihrer Schiffe sind bei LR, NV, BV, ABS klassifiziert – so wenig wird sie dem Germanischen Lloyd gerecht, für den die Deutsche Werft nur ein Kunde von vielen ist. Es handelt sich also lediglich um die Berührungsfläche der Zusammenarbeit zwischen der Deutschen Werft und dem Germanischen Lloyd. Aber solch ein Querschnitt hat ein hohes Maß einer allgemeinen Gültigkeit und verkörpert ein Stück Schiffbaugeschichte.



Der Name Lloyd hat etwas gemeinsam mit einem Volt, einer Mansarde, einer Silhouette, einem Zppelin, Nikotin und etlichen anderen Begriffen: Man denkt nicht mehr daran, daß es Einzelpersonen waren, die ihnen den Namen gaben. Der Einzelne, längst vergessen, lebt fort in einem weltweiten Begriff.

Tatsächlich geht auch die Bezeichnung Lloyd, die wir in zahlreichen Kombinationen kennen – Germanischer Lloyd, Norddeutscher Lloyd, Lloyds Register of Shipping, Lloyd Triestino, Lloyd Brasileiro und zahlreiche andere –, auf den Namen eines Mannes zurück, auf Edward Lloyd, den Inhaber eines jener bekannten Londoner Kaffeehäuser, in denen sich um 1700 die shipping world zu treffen pflegte. Edward Lloyd war es, der es zum ersten Mal in der Geschichte unternahm, systematisch Seefahrtsnachrichten zu sammeln und weiter zu verbreiten. Lloyd gab die ersten Schiffsabfahrtslisten heraus, Lloyd wurde in der Schifffahrtswelt ein Begriff für Zuverlässigkeit und umfassendes Wissen, Lloyd ist unsterblich geworden – doch kaum, daß man sich seiner noch erinnert. Darum möge heute zuvörderst seiner gedacht werden, Edward Lloyd. Sein Geburtsjahr weiß man nicht, 1688 taucht sein Name erstmalig auf; er starb 1713.

Der eigentliche Anlaß zu diesen Zeilen ist indessen der, eine jener Gesellschaften zu würdigen, die ihren Namen von Lloyd ableiten – wobei man gewiß schon weniger an jenen Mann, als an Lloyds Register of Shipping gedacht hat, eine Institution, die in der Schifffahrtswelt bereits zu einer Autorität geworden war.

Wir meinen den **Germanischen Lloyd**, die deutsche Klassifikationsgesellschaft für Schiffe, die am 16. März ihren hundertsten Geburtstag feiert.

Was eine Klassifikationsgesellschaft zu tun hat, ist unseren Lesern hinreichend bekannt: Sie würdigt objektiv und unparteilich den Erhaltungszustand eines in Fahrt befindlichen Schiffes und stellt sicher, daß jedes neue Schiff gemäß den international anerkannten Regeln gebaut wird, die als verbindliche Grundlage für die Koordination so verschiedenartiger Interessen gelten, wie sie die Beteiligten nun mal vertreten.

Die Beteiligten, das sind Werften, Reeder, Verloader, Versicherer und etliche andere. Die Klassifikationsgesellschaft ist im weitesten Sinne Bindeglied von Staat, Technik und Wirtschaft, und die zu verbindenden Interessen sind, auf die einfachste Formel gebracht, die Forderungen nach Ökonomie auf der einen und nach Sicherheit auf der anderen Seite.

„Westerwald“ (1921)

„Ambria“ (1922)

„Julius Schindler“ (1923)

Als der Germanische Lloyd 1867 gegründet wurde, waren Bestrebungen, die Schiffe nach ihrem Wert zu klassifizieren, etwas über 100 Jahre alt. Vorher war es an der Tagesordnung, daß jeder Versicherer sich sein Schiff selbst ansah und nach eigenem Ermessen die Prämie aushandelte. 1760 wurde dann das erste uns bekannte Schiffsregister gedruckt, das eine Klasseneinteilung aufweist. Es war das sogenannte Green Book (Underwriter's Register), wir haben in unserer Werkzeitung schon einmal ausführlich darüber berichtet.¹⁾

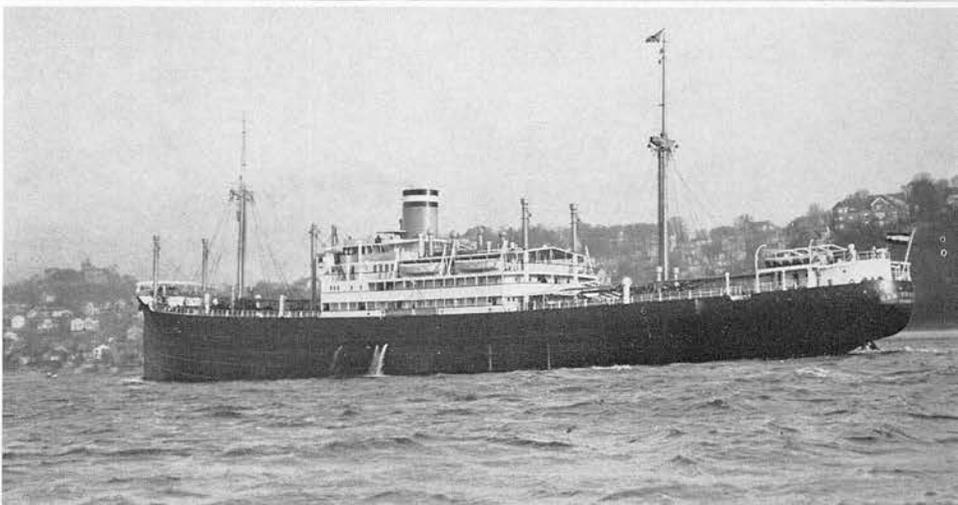
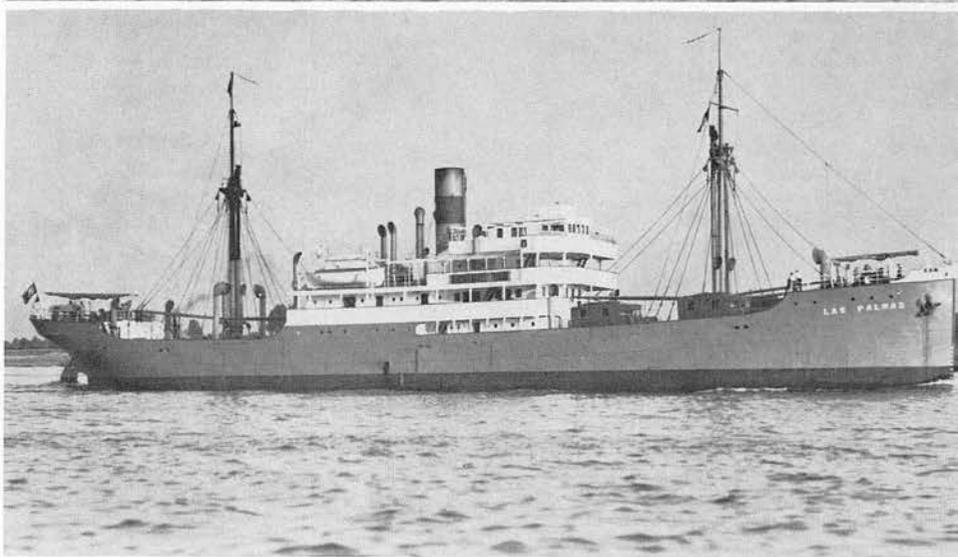
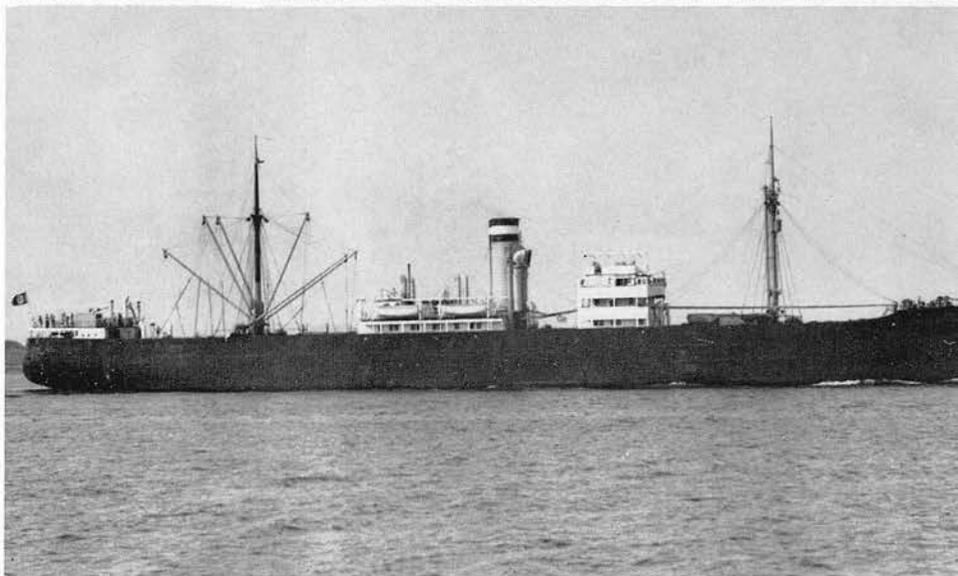
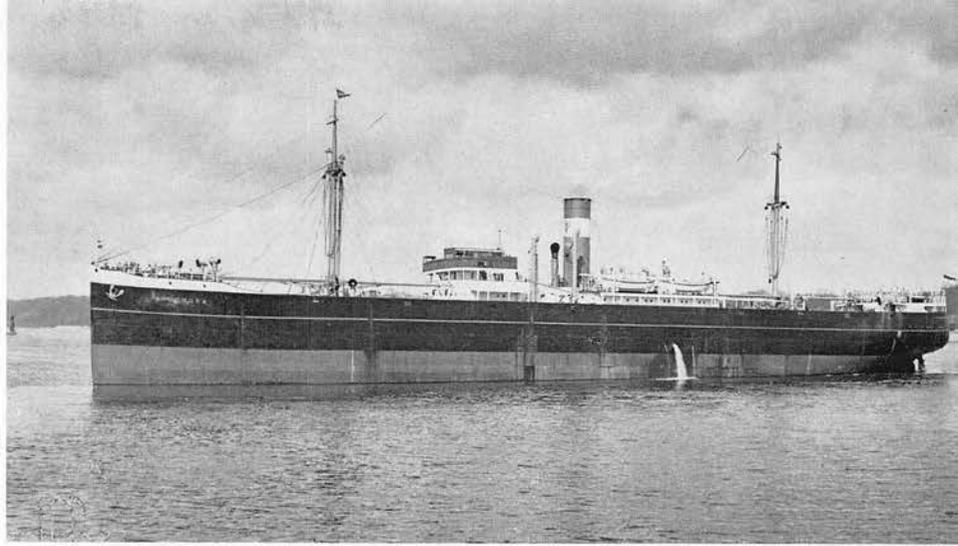
Nach welchen Gesichtspunkten eine Wertbestimmung damals erfolgte, läßt sich nicht mehr nachweisen, aber wir vermuten, daß es für die Assekuradeure außerordentlich wichtig war zu wissen, ob die durch sie versicherten Güter auf neuen oder alten Seglern verschifft wurden. Dampfschiffe gab es überhaupt noch nicht, Eisen als Baustoff war unbekannt. Hölzerne Segler waren es, die die Weltmeere befuhren, und wenn man an die langen Reisen denkt, die unglaublichen Beanspruchungen in Orkanen und tropischer Glut, ist es nur zu verständlich, daß man äußerst skeptisch war gegen alte Schiffe. Was die eigentliche Bauausführung betraf, machte man keine großen Unterschiede. Schiffbau war eine traditionsgebundene Kunst und man baute eben so, wie es sich bewährt hatte.

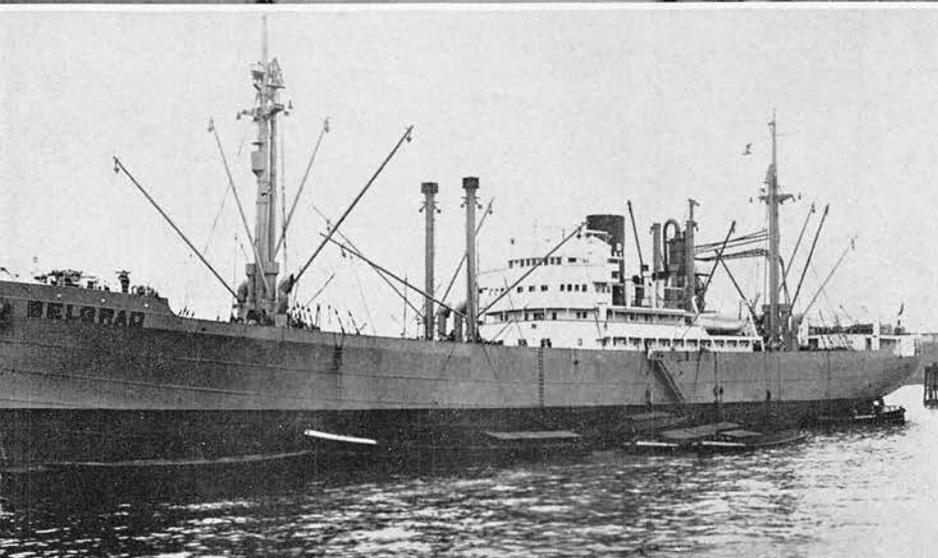
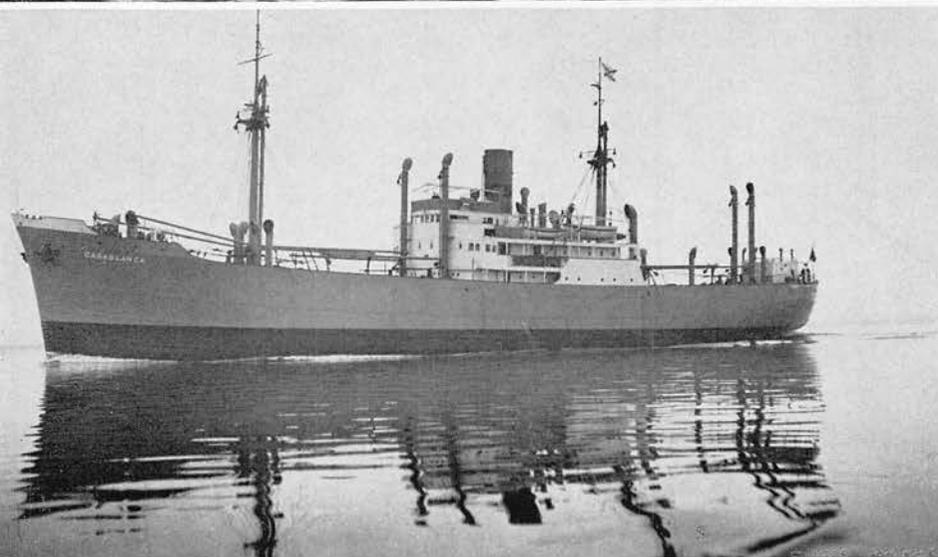
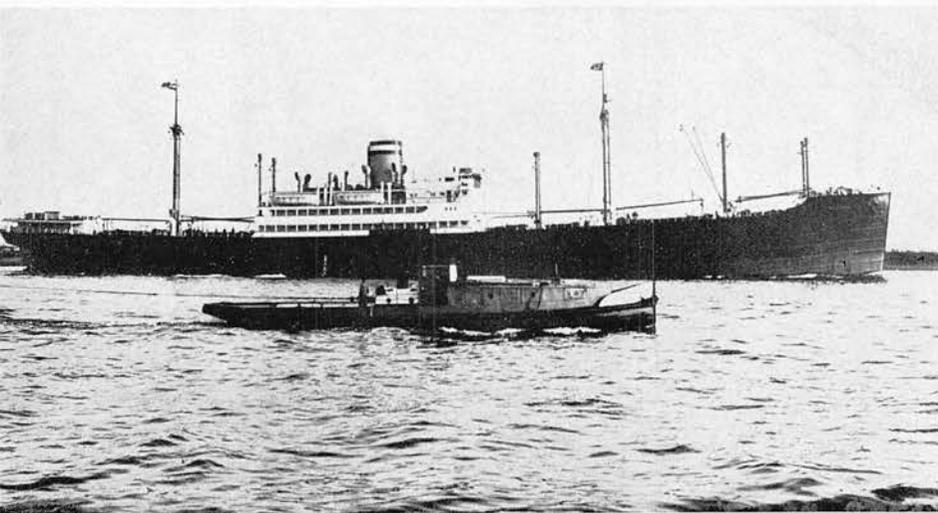
Doch das mußte früher oder später zu Komplikationen führen. Es begann damit, daß man in London den heimischen Schiffen den Vorzug gab und ihnen länger ihre Seetüchtigkeit bescheinigte als anderen. Sodann war es aber vor allem der Anbruch des technischen Zeitalters, welches neue Baustoffe und neue Baumethoden schuf, – sowie das Aufblühen des kommerziellen Denkens und wirtschaftlichen Wettbewerbs, das Sparen an Geld, Zeit und Material, wodurch neue Qualitätsbestimmungen nötig wurden. Die Schiffe wurden schlanker, damit sie schneller fuhren; sie wurden leichter, damit sich ihre Tragfähigkeit vergrößerte. Waren vordem Besichtigungen der Schiffe nötig, damit Verlader und Versicherer nicht Gefahr liefen, ihre Ladung und ihr Geld mit alten Seelenverkäufern aufs Spiel zu setzen, wurden jetzt Bauvorschriften erforderlich, die bei dem wachsenden Streben nach Fortschritt dafür sorgten, daß das Risiko in zulässigen Grenzen blieb. Es lag in der Zeit, daß Schifffahrt, Schiffbau und Versicherung unabhängiger, objektiver Gutachter bedurften, deren Urteil für alle Beteiligten verbindlich war.

Die Gründung des Bureau Veritas 1828 war ein bedeutender Schritt auf dem Wege zu einer von Monopolstellungen freien, auf technischer Sachkenntnis gegründeten Klassifikation. Danach grif-

¹⁾ Clavierz, Seeverversicherung und Schiffsklassifikation (Heft 2/58)

- „Aludra“ (1922)
- „Kellerwald“ (1923)
- „Las Palmas“ (1926)
- „San Francisco“ (1928)





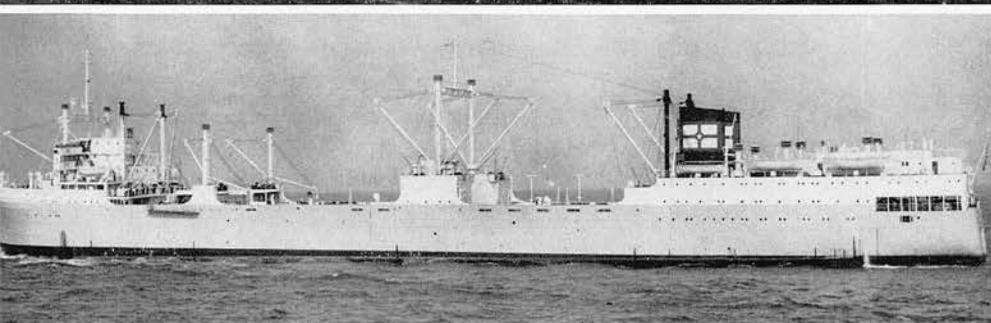
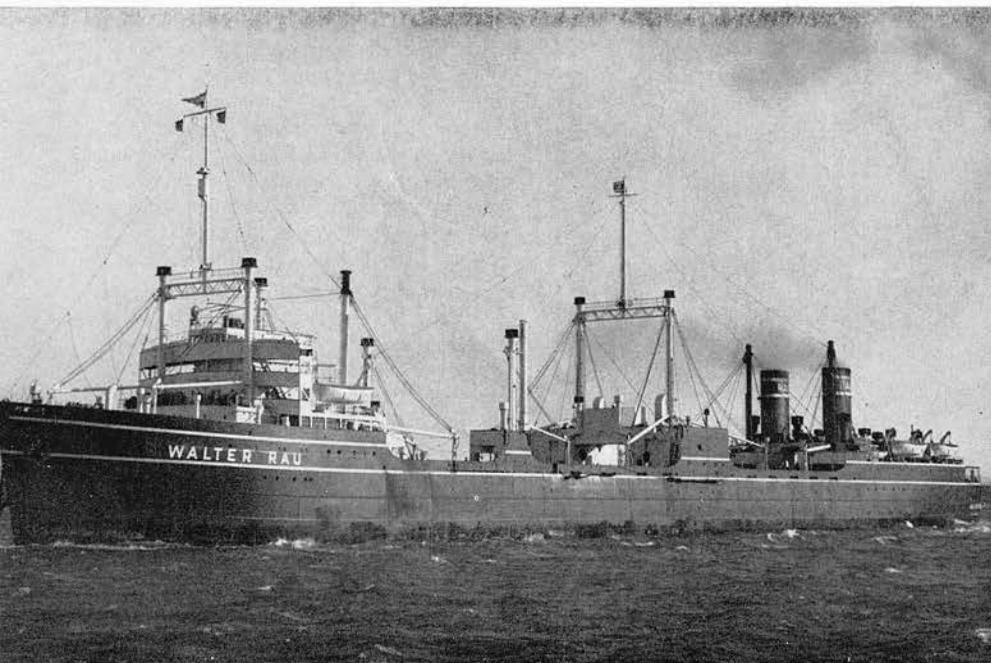
fen andere Schifffahrtsnationen den Gedanken auf und es entstanden 1855 in den Niederlanden, 1858 in Österreich-Ungarn, 1861 in Italien, 1864 in Norwegen und 1867 in Deutschland und Amerika nationale Klassifikationsgesellschaften.

Man mag sich fragen, ob eine solche Vielzahl von Gesellschaften mit gleichen Zielen unerlässlich war. Doch gerade an dem Verhältnis der deutschen Reederschaft zum Bureau Veritas wird deutlich, warum man auf Unabhängigkeit drängte. Der überwiegende Teil der deutschen Schiffe war bei Bureau Veritas klassifiziert. Was dafür sprach, war die internationale Anerkennung ihrer Klassifikationsatteste. Gerade Hamburgs Reeder hielten deshalb lange und mit Nachdruck an dieser Institution fest. Doch es läßt sich nicht leugnen, daß es eines Tages in weiten deutschen Reederei- und Wirtschaftskreisen Mißstimmungen gab, daß man über zu hohe Anforderungen zugunsten der Versicherungen klagte und daß man das Gefühl hatte, mit seinen Gebühren einen inzwischen viel zu groß gewordenen Verwaltungsapparat zu finanzieren. So kam es im Jahre 1867 zur Gründung einer auf genossenschaftlicher Grundlage beruhenden eigenen deutschen Klassifikationsgesellschaft, die den Namen Germanischer Lloyd erhielt.

Ihr erster Sitz war Hamburg; doch eigentlich nur deshalb, weil die Initiative von einem einzelnen Hamburger Reeder, August Behn, ausging. Als der Rostocker Reeder Paetow ein Jahr später an Behns Stelle trat, wurde der Sitz nach Rostock verlegt und blieb dort, bis die junge Gesellschaft nach der Reichsgründung 1871 für die folgenden 75 Jahre in die Reichshauptstadt Berlin übersiedelte.

Man darf nicht denken, daß mir der Gründung einer eigenen deutschen Klassifikationsgesellschaft alle deutschen Reeder dieselbe vorbehaltlos als maßgebliche Institution anerkannten. Gerade die Hamburger Reeder blieben vorerst überzeugte Anhänger des Bureau Veritas, was schon dadurch zum Ausdruck kam, daß der Germanische Lloyd der Hansestadt den Rücken kehrte. Die Hauptstütze der Gesellschaft bildeten die Bremer und die Ostsee-Reedereien. Verstärkt wurde die Spaltung der Interessen noch durch die Einrichtung einer Hamburger Abteilung des Bureau Veritas, die zur unmittelbaren Ausstellung von Klassifikationsattesten befugt war. Der Leiter dieser selbständigen Abteilung war der Schiffbauingenieur Schlick, und daß ein Mann wie Adolph Woermann in den Aufsichtsrat aufgenommen wurde, war ein sichtbares Zeichen dafür, daß den Hamburger Interessen mit dieser Lösung gedient war. Daß das altbewährte Bureau Veritas vorerst eine weit größere internationale Anerkennung erfuhr als der neu ins Leben gerufene deutsche

„Zmaj“ (1929)
„Tacoma“ (1930)
„Casablanca“ (1929)
„Belgrad“ (1937)

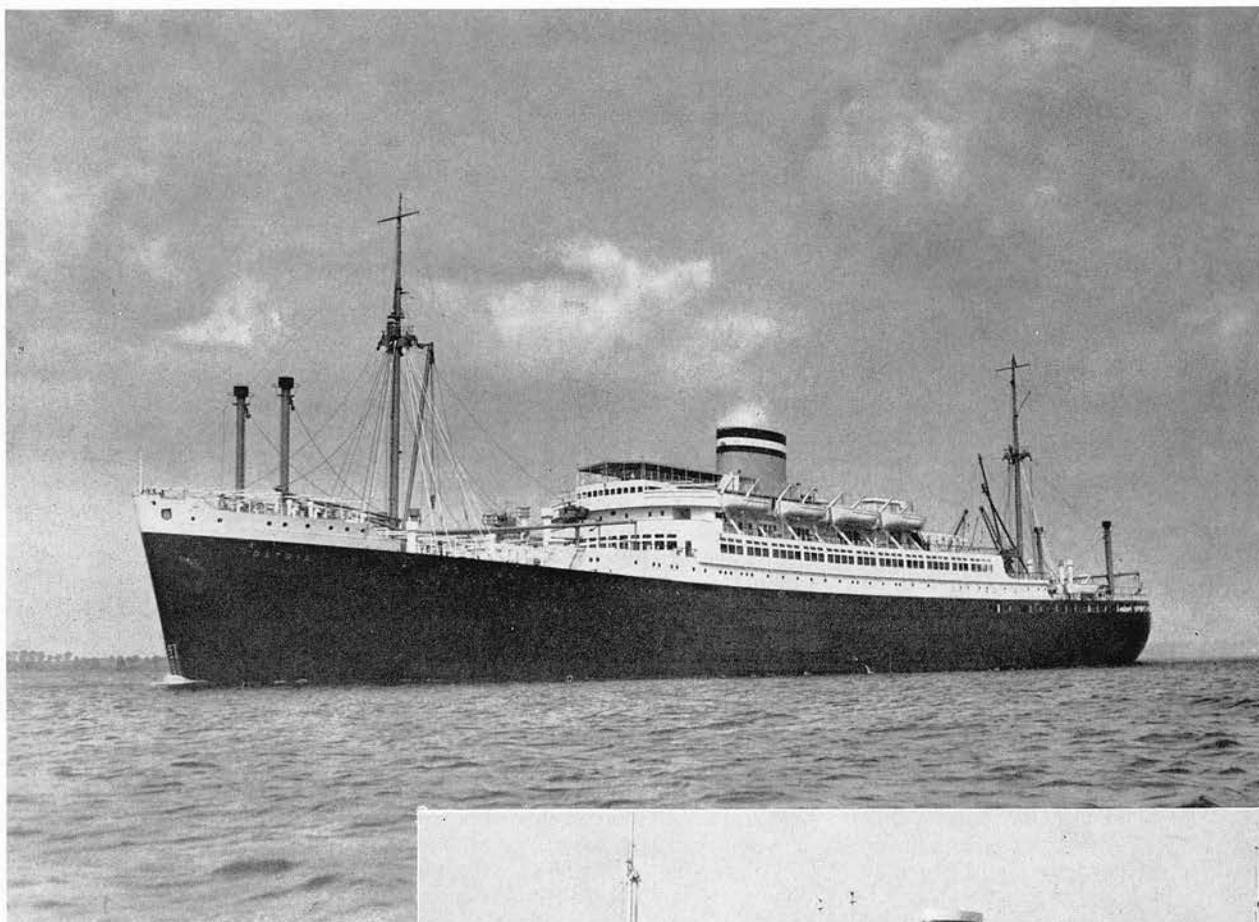


„Walter Rau“ 1937 — und als „Kosmos IV“ heute

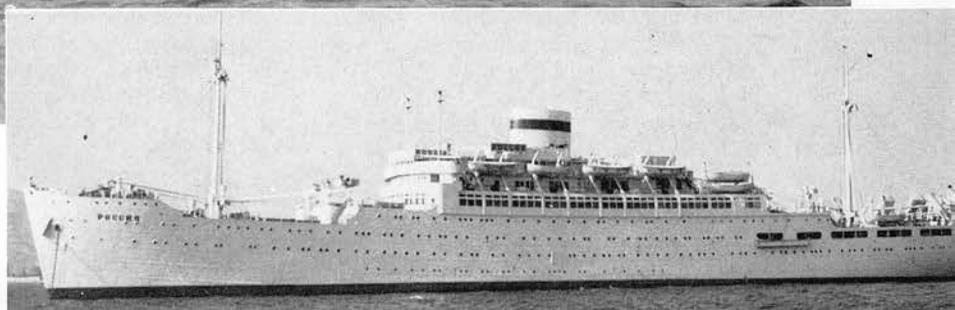
Germanische Lloyd, ist verständlich. Es brauchte eine Weile, bis das Gleichgewicht hergestellt war. Hatte man zuvor dem Bureau Veritas eine Bevorzugung der Assekuranz vorgeworfen, hieß es jetzt, der Germanische Lloyd hätte die Interessen der Reederei zu sehr im Auge. Erst nach Umwandlung der Gesellschaft in die Form einer Aktiengesellschaft, in dem neben dem technischen Direktor (Schüler) auch ein kaufmännischer Direktor (Ulrich) eingesetzt wurde, kam man dem Ziel einer Wahrung aller gleichberechtigten Interessen ein beträchtliches Stück näher.

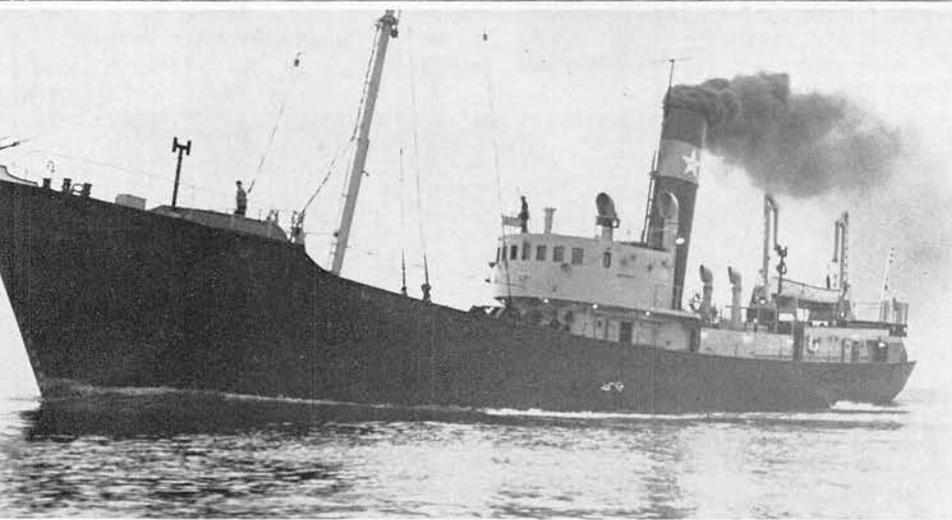
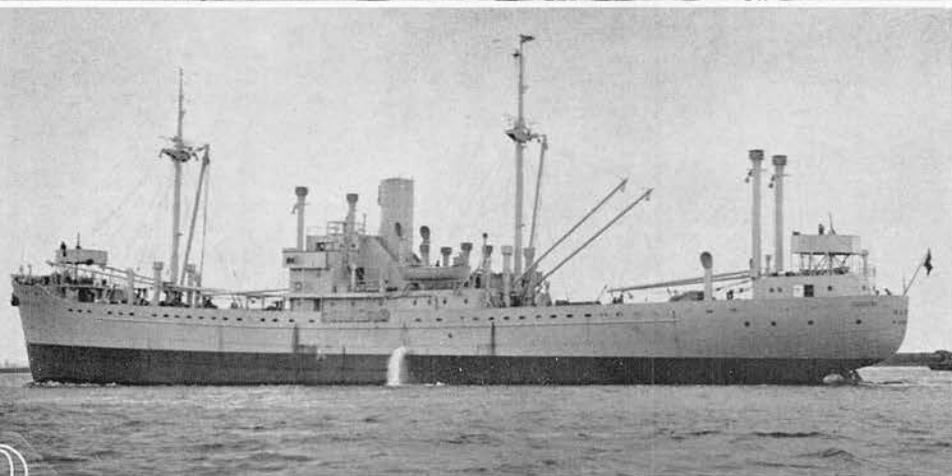
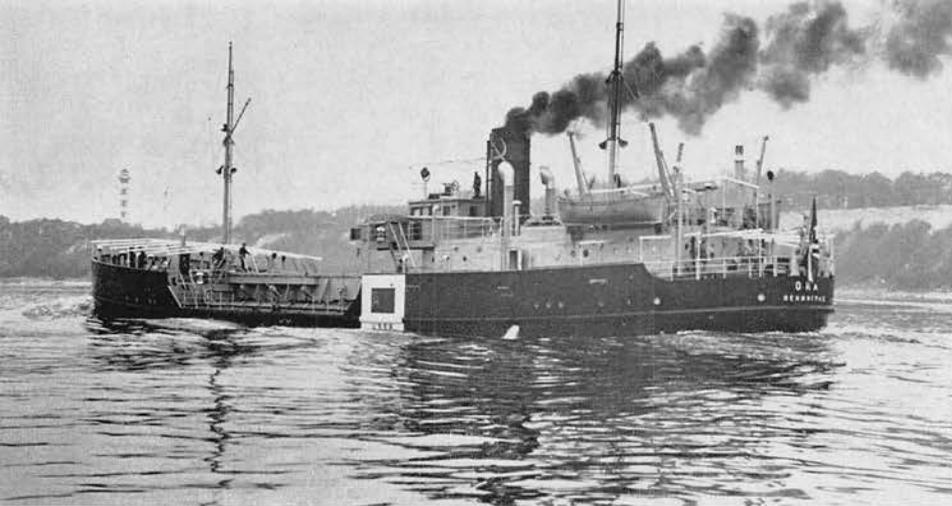
In der Geschichte der Schifffahrt haben mehrmals Katastrophen den Anlaß zu Neuordnungen gegeben. So war z. B. der Untergang des deutschen Schnelldampfers „Elbe“ 1895 ein Vorfall, der weite Kreise zog. Es stand zur Debatte, ob die Sicherheit des Seeschiffsverkehrs unter staatliche Kontrolle gestellt werden sollte. Daß darauf verzichtet werden konnte, war der guten Zusammenarbeit des Germanischen Lloyd mit der Seeberufsgenossenschaft zu danken, wobei der Germanische Lloyd sich verpflichtet hatte, durch seine Organe den Schiffbau zu überwachen. Erst seit dieser Zeit, und auch veranlaßt durch personelle Veränderungen im Aufsichtsrat des Bureau Veritas, schlossen sich die Hamburger Reedereien an das neue deutsche Klassifikationsinstitut an.

Es ist nicht unsere Aufgabe, den geschichtlichen Ablauf weiter zu verfol-



„Patria“ 1938 —
und als „Rossia“ heute





„Oka“ (1940) — „Hansa I“ (1943) — „Martin Mewes“ (1949)

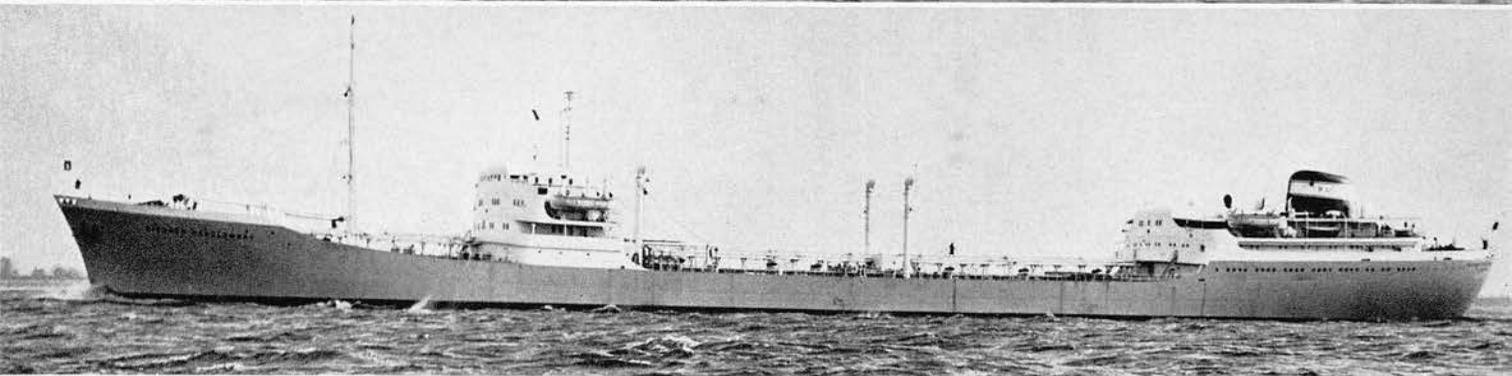
gen. Aber dieser kurze Rückblick auf die Anfänge ist notwendig um zu verstehen, weshalb der Germanische Lloyd ins Leben gerufen wurde und welche Anfangsschwierigkeiten es gerade hier in Hamburg zu überwinden galt. Längst gehört heute der GL zu den großen, international anerkannten Institutionen in der Klassifizierung der Seeschiffe, und daß der Sitz des GL seit 1946 in Hamburg ist, — in erster Linie das Werk von Professor Dr. Georg Schnadel — ist nicht mehr als recht und billig. Der Germanische Lloyd hat seit 1889 die Form einer „Aktiengesellschaft mit gemeinnützigem Charakter“ und übt gewissermaßen eine Doppelfunktion aus: einmal eine fast

behördliche Tätigkeit als schiffbaulicher Gutachter der Regierung, zum anderen steht der GL unparteiisch zwischen den oft divergierenden Bestrebungen von Werften und Reedern, Beladern und Versicherern. Als verbindlich von allen anerkannte Grundlage für die Qualität der Schiffe steht die Bauvorschrift. In ihr ist die gesamte schiffbautechnische Erfahrung der Zeit zusammengefaßt und sie bedeutet — wenngleich sich der phantasiebegabte konstruktive Geist zuweilen eingeengt fühlt — doch eine ungeheure Erleichterung für den Schiffbauer. Es ist klar, daß diese Vorschriften, die am Anfang mehr den Charakter einer großzügigen Richtlinie hatten, im Laufe der Zeit

immer präziser und detaillierter werden mußten. Alle paar Jahre wird vom GL ein neuer Band der immer wieder auf den neuesten Stand gebrachten Bauvorschriften herausgegeben und in jedem Jahr werden sie durch zusätzliche Einzelvorschriften ergänzt; dazu gehören Materialvorschriften, Richtlinien für das Schweißen, und so fort.

Als erfreuliches Zeichen einer dem technischen Fortschritt aufgeschlossenen Haltung darf gewertet werden, daß die Vorschriften der Klassifikationsgesellschaften heute, bei aller Genauigkeit, nicht den Charakter erstarrter Regeln haben, sondern, der technischen Entwicklung unserer Tage angepaßt, immer genügend Spielraum für andere Lösungen lassen, sofern diese nachgewiesenermaßen gleichwertig sind. Diesem Geiste einer fruchtbaren Zusammenarbeit zwischen Werften, Reederei und GL sowie der eigenen Forschungstätigkeit, die der Germanische Lloyd heute ausübt, entspricht auch das Verhältnis der großen internationalen Klassifikationsgesellschaften untereinander. In Arbeitsgruppen, an denen Vertreter aus Großbritannien, Frankreich, USA, Italien, Norwegen, Deutschland teilnehmen, bemüht man sich um Vereinheitlichung der Ergebnisse moderner technischer Forschung und Erfahrung.

Die internationale Bedeutung des Germanischen Lloyd ist nicht vom gleichen Ausmaß wie etwa von Lloyd's Register of Shipping, doch ist auch die Tätigkeit des GL heute eine weltweite. Es gibt keinen Hafen von Bedeutung in der ganzen Welt, in dem der Germanische Lloyd nicht Agenten und Besichtigter stationiert hätte; in Europa wie in Amerika, an den Küsten Asiens und Afrikas, sowie in Australien und Neuseeland. Auch der Osten ist mit eingeschlossen. In allen Häfen der UdSSR führen die Besichtigter des Register of the USSR Besichtigungen für den Germanischen Lloyd durch. Der Name Klassifikationsgesellschaft sagt schon, worin Hauptziel und Zweck der Gesellschaft liegen: die Schiffe nach ihrem Bauwert und Unterhaltungszustand zu „klassifizieren“, und ein entsprechendes Zertifikat auszustellen. Die oben erwähnten Bauvorschriften bilden die Grundlage für eine einwandfreie Konstruktion; bei der „Abnahme“ versichert sich dann die Gesellschaft darüber, ob alle Bedingungen erfüllt sind, und schließlich ergeben die in genau einzuhaltenen Zeitabschnitten durchzuführenden Besichtigungen, ob der Wert des Schiffes auch nach längerer Betriebsdauer noch den Vorschriften genügt. In ganz großen Zügen mögen auch für jene, die nicht ständig mit diesen Dingen zu tun haben, die wichtigsten Klassifikationsregeln zusammengefaßt werden: Die höchste vom Germanischen Lloyd zuerkannte Klasse ist ✱ 100 A 4. Das Kreuz bedeutet, daß das Schiff unter



„Anita“ (1951) — „Richard Kaselowsky“ (1953)

der Aufsicht des GL und aus Werkstoffen, die vom GL geprüft worden sind, gebaut wurde. Die 100 kennzeichnet sozusagen 100prozentige Güte, d. h., daß das Schiff in allen Teilen den Bauvorschriften entspricht. Ist nicht alles erfüllt was die Bauvorschrift für die Erteilung dieser Klasse fordert, kann ein Schiff auch die Klasse 90 A 3 erhalten. Die Ziffern 4 bzw. 3 geben an, wie lange die erteilte Klasse gültig ist. Vier Jahre ist also die längste Periode; nach Ablauf dieser Zeit muß die Klasse erneuert werden. Dazu sind die sogenannten Klassenerneuerungsbesichtigungen erforderlich. Es gibt auch Zwischenbesichtigungen, die für Schiffe besonderer Art vorgeschrieben sind (z. B. Fahrgastschiffe) und Klassenverlängerungsbesichtigungen für den Fall, daß der vorgeschriebene Zeitplan sich nicht genau einhalten läßt. Diese Bestimmungen sollen hier nicht im einzelnen aufgezählt werden; es sei lediglich angedeutet, auf welche Weise auch nach der Ablieferung eines Schiffneubaus dafür Sorge getragen wird, daß jedes Schiff seinen Wert behält, solange es im Dienst ist. Im Prinzip ist das ein Vorgang, wie ihn jeder auf privatem Sektor bei seinem Auto kennt. Die Klassenerneuerung ist auf allen Werften ein wesentlicher Bestandteil des Reparaturgeschäftes. Sie erfordert das Eindocken des Schiffes, so daß auch das ganze Unterwasserschiff,

Propeller, Ruder, Ruderschaft usw. inspiziert werden können. Auf den Unterhaltungszustand der Verbände des Schiffskörpers wird ebenso geachtet wie auf alle Sicherheitseinrichtungen, die gesamte Takelung, Ankergeschirr usw. Sodann wird auf Verlangen geprüft, ob die Außenhaut auch nicht durch Rost dezimiert ist, ob die Doppelbodentanks dicht und ob die Rohrleitungen alle in Ordnung sind und so fort. Besteht infolge höheren Alters der Schiffe oder unzureichender Unterhaltung Anlaß zu schärferen Prüfungen, können in den Klassenerneuerungen II und III erweiterte Besichtigungen verlangt werden. Wir werden an anderer Stelle ausführlich darauf zurückkommen. Wir dürfen nur erwähnen, daß noch nie ein Schiff anders als mit der Klasse \times 100 A 4 die Deutsche Werft verlassen hat. (Sonderzertifikate für Eisverstärkung, mit Freibord, für Kühlanlagen usw. je nach Bedarf.)

Abschließend sei noch etwas über die Stellung des Germanischen Lloyd zur See-Berufsgenossenschaft gesagt, worüber auch bei Fachleuten oft keine rechte Klarheit herrscht.

Der Germanische Lloyd ist, wie wir sahen, keine Behörde, sondern eine Aktiengesellschaft mit gemeinnützigem Charakter. Und doch ist er im weiteren Sinne ein staatliches Organ, nämlich durch sein Verhältnis zur See-Berufsgenossenschaft, einer von der deut-

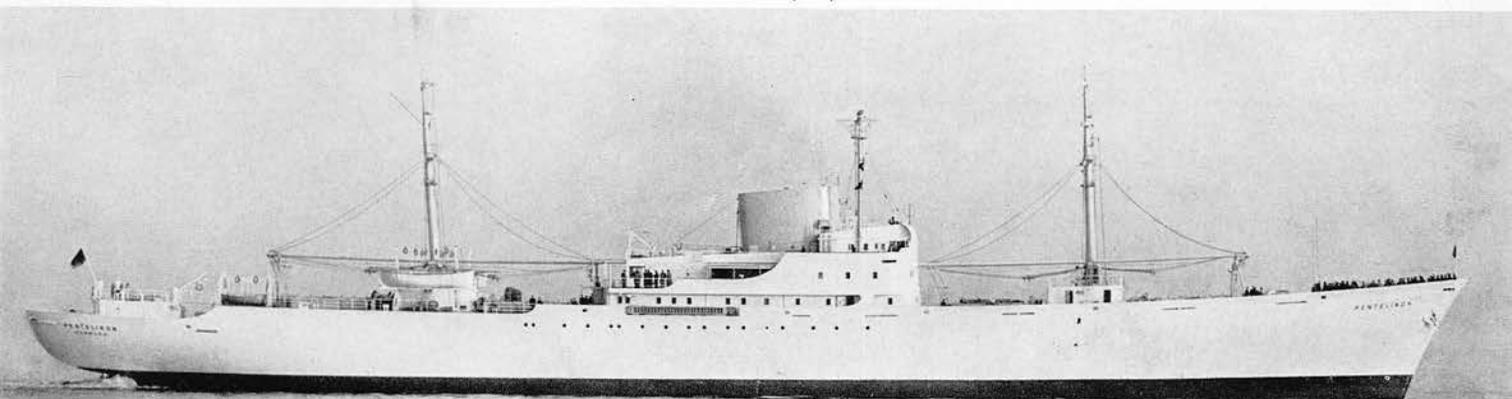
schen Bundesregierung zugelassenen Körperschaft, der das Wohl der deutschen Seeleute obliegt. In diesem Bereich untersteht die See-Berufsgenossenschaft dem Arbeitsminister. Doch über die den Seemannsberuf betreffenden Aufgaben hinaus ist die See-Berufsgenossenschaft mit der Vertretung der Belange der Bundesregierung in Schiffssicherheitsfragen betraut worden, und hierin untersteht sie dem Bundesminister für Verkehr.

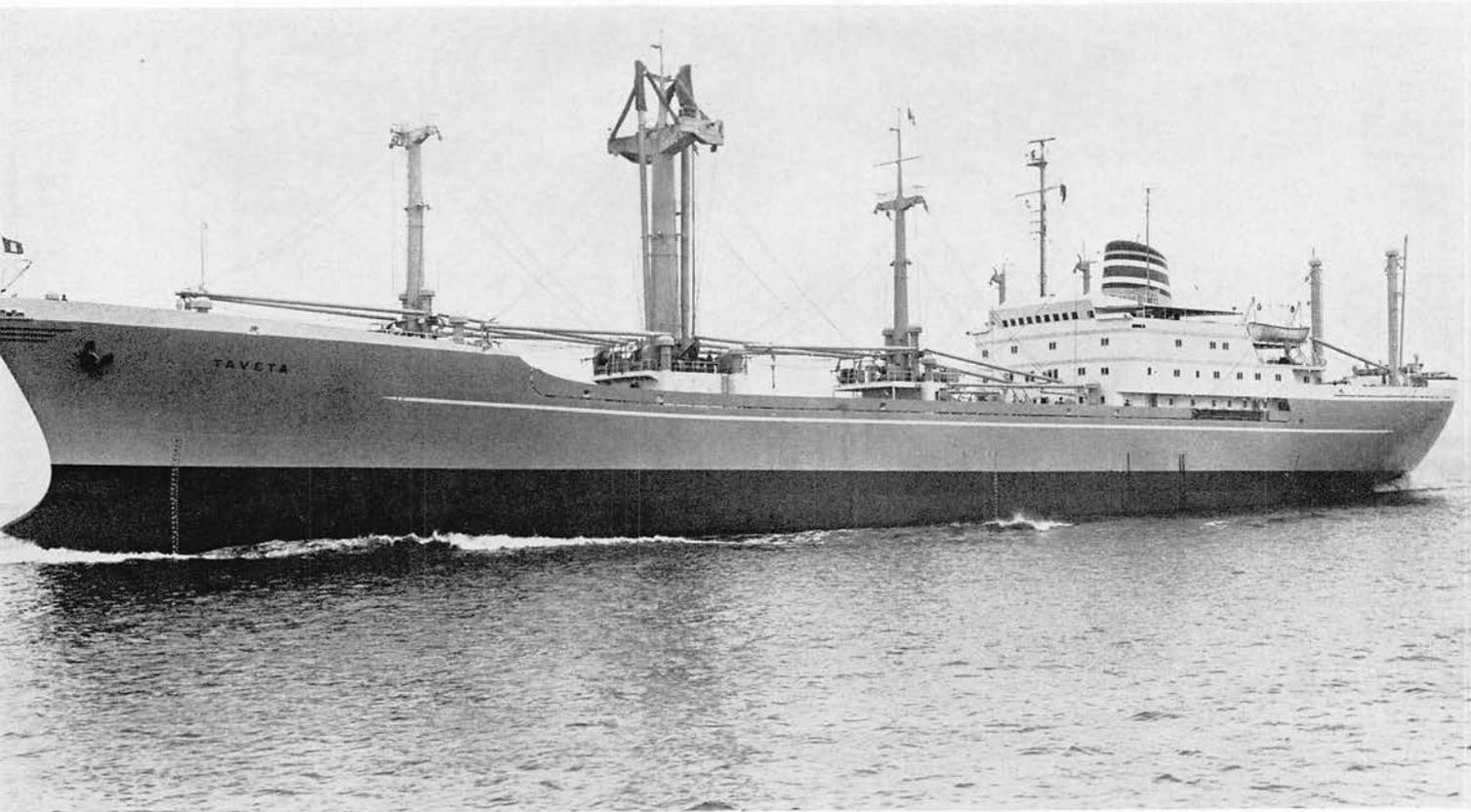
Zur Hilfeleistung bei der Durchführung aller technischen Arbeiten, die der Sicherheit dienen, ist nun der Germanische Lloyd verpflichtet, und zwar seit mehr als siebenzig Jahren. Daran hat sich bis heute nichts geändert; die Besichtigter des Germanischen Lloyd sind zugleich technische Aufsichtsbeamte der See-Berufsgenossenschaft.

Wir dürfen also getrost die oben zur Charakterisierung des GL geprägte Formulierung wiederholen: Bindeglied von Staat, Technik und Wirtschaft. Daß die Arbeit des GL in ständigem Kontakt mit der Praxis bleibt, daran hat nicht unwesentlichen Teil, daß die Männer des GL weitgehend aus der Werftpraxis hervorgegangen sind. So manchen alten DW-Kollegen trifft man im Neuen Wall Nr. 86 und unter den Besichtigern.

Wir wünschen dem Geburtstagskind Blühen und Gedeihen für die nächsten hundert Jahre. cl.

„Pentelikon“ (1960)





„TAVETA“ (Deutsche Afrika-Linien)

Die beiden jüngsten DW

Am 16. Januar wurde das Motorschiff „Taveta“, Bau Nr. 814, dem Eigner übergeben. Auftraggeber waren die Deutsche Afrika-Linien (siehe Bericht Heft 5/66). Die winterliche Probefahrt war ein voller Erfolg; das Schiff ging sofort auf seine erste große Reise. Wir geben hier noch einmal in kurzer Form die für den Schiffahrtsfreund unentbehrlichen technischen Daten:

Hauptabmessungen:

L. ü. A.	156,10 m
L. zw. d. Loten	144,51 m
Breite auf Spanten	20,50 m
Seitenhöhe I. Deck	12,10 m
Seitenhöhe II. Deck	8,90 m
Tiefgang auf Sommerfreibord	9,15 m

Tragfähigkeit	13 500 t
Vermessung	10 400 BRT
Geschwindigkeit	18,5 kn

Maschine: Direkter, einfachwirkender Zweitakt-Kreuzkopf-Dieselmotor mit Abgas-Turbo-Aufladung, Bauart Original MAN, Type K 6 Z 78/155 „D“ mit einer Leistung von 9600 PSe bei 118 Umdr. pro Minute.

Der Motor ist für Schwerölbetrieb eingerichtet.

Klasse: Germanischer Lloyd ✠ 100 A 4 E. Das Schiff wurde unter Aufsicht dieser Klassifikations-Gesellschaft gebaut.

Die Kühlanlage ist außerdem auch nach Lloyd's Register of Shipping ✠ RMC und nach Germanischer Lloyd ✠ KAZ klassifiziert worden.

Dr. Voltz

Herr Paproth



Dr. Stödter

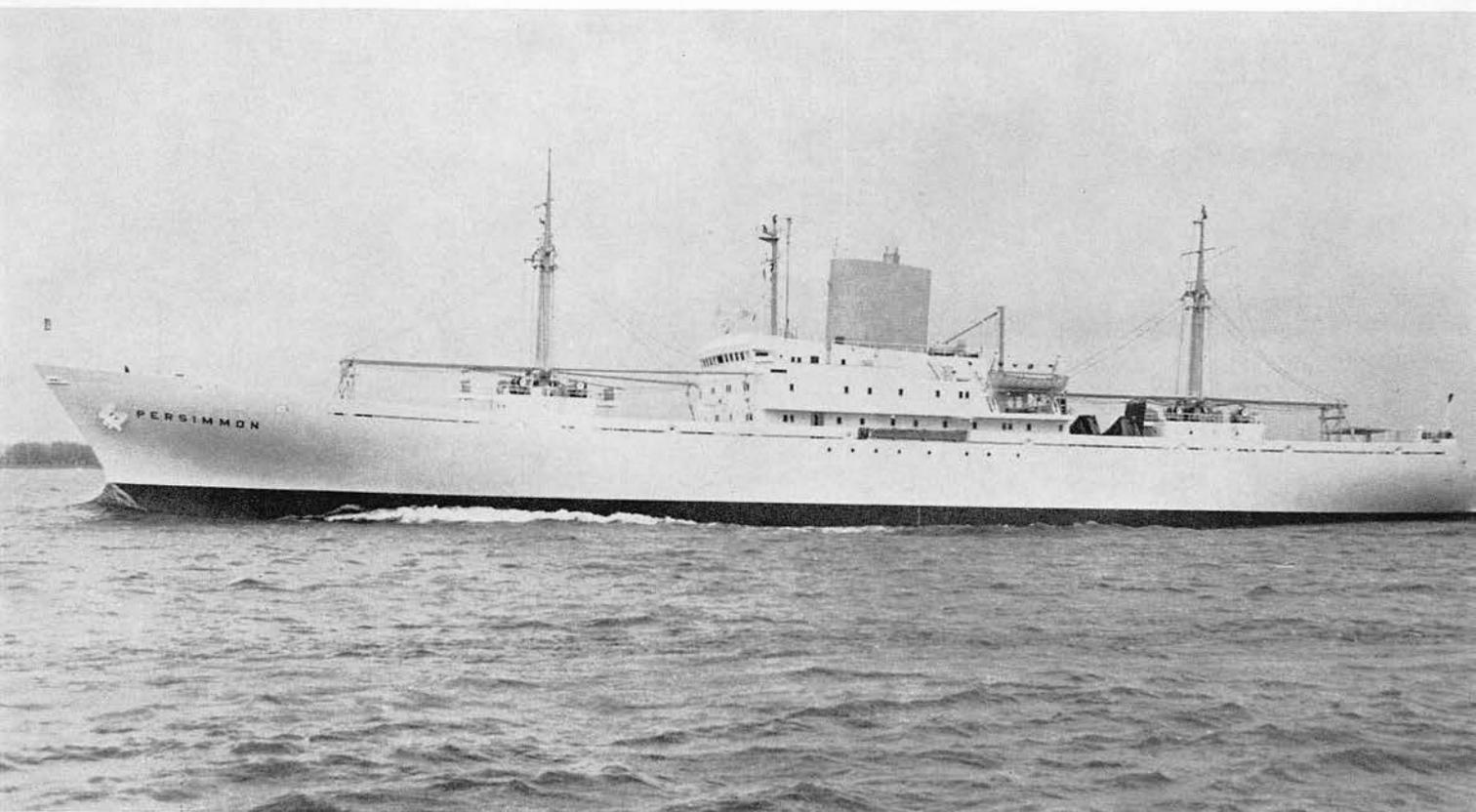
Dr. Knappertsbusch



Kapitän Schormair

Herr Raudenkolb
Kapitän Kustus





„PERSIMMON“ (F. Laeisz)

Schiffe (mit GL-Klasse!)

Auch über die Laeisz-Schiffe haben wir im letzten Heft ausführlich berichtet. Die Ablieferungsprobefahrt des Motorkühlschiffes „Persimmon“ fand am 28. Februar statt.

Es war zwar kein Orkan mehr, aber immer noch windig genug, daß die Gäste einen Vorgeschmack von Seefahrt bekamen. Die Fahrt ging bis Feuerschiff Elbe 2, es herrschte Windstärke 7. Soweit das bei dem ablandigen Wind zu beurteilen möglich war, verspricht das Schiff ganz vorzügliche See-Eigenschaften.

Hauptabmessungen:

L. ü. A.	ca. 139,00 m
L. zw. d. Loten	128,00 m
Breite auf Spanten	18,00 m
Seitenhöhe I. Deck	9,23 m
Seitenhöhe II. Deck	6,75 m
Tiefgang auf Sommerfreibord	ca. 7,59 m
Tragfähigkeit	4500/6500 t
Vermessung	6500 BRT
Geschwindigkeit	22 kn

Maschine: Direkter, umsteuerbarer, neunzylindriger einfachwirkender Zweitakt-Kreuzkopf-Dieselmotor mit Abgas-Turboaufladung, Bauart Original MAN, Typ K 9 Z 70/120 „D“ mit einer Leistung von 11 400 PSe bei 142 Umdr. pro Minute.

Klasse: Germanischer Lloyd ✠ 100 A 4 E für einen Tiefgang von 7,59 m sowie die Klasse ✠ KAZ.

Die Kühlanlage erhält darüber hinaus den Test ✠ RMC von Llyods Register of Shipping.



MS „STELLENBOSCH“

lief vom Stapel

Am 18. Januar lief das für die Cape Continent Shipping Company (Pty.) Ltd. Johannesburg gebaute Motorschiff Bau-Nr. 815 vom Stapel, das die Gattin des südafrikanischen Wirtschaftsministers Dr. Diederichs auf den Namen „Stellenbosch“ getauft hatte. Es handelt sich um ein Schwesterschiff der Schiffe von der „Taveta“-Klasse für die Deutschen Afrika-Linien, mit welchen die Cape Continent einen Gemeinschaftsdienst durchführt. Wirtschaftsminister Dr. N. Diederichs und seine Gattin machten eine dreiwöchige Europareise, deren Höhepunkt diese Schiffstaufe bildete. Es handele sich nicht nur darum, so betonte Dr. Voltz, mehr Schiffe für Südafrika zu bauen, sondern auch deutsche Erfahrungen für die Südafrikanische Schiffbauindustrie zur Verfügung zu stellen. Der Minister begrüßte diesen Vertrauensbeweis für die südafrikanische Industrie.



Dr. Diederichs

Frau Essberger

Dr. Stödter

Frau Diederichs

Dr. Diederichs

Dr. Voltz





Das Arbeitsprogramm der DW

In der Ausrüstung liegen:

S 817	MS „Tilly Russ“ (Ernst Russ)	Ablieferung:	19. 4. 1967
S 815	MS (Cape Continent Shipping Comp.)	Ablieferung:	2. 6. 1967
S 819	RS „Förde“ (BWB)	Ablieferung:	15. 6. 1967

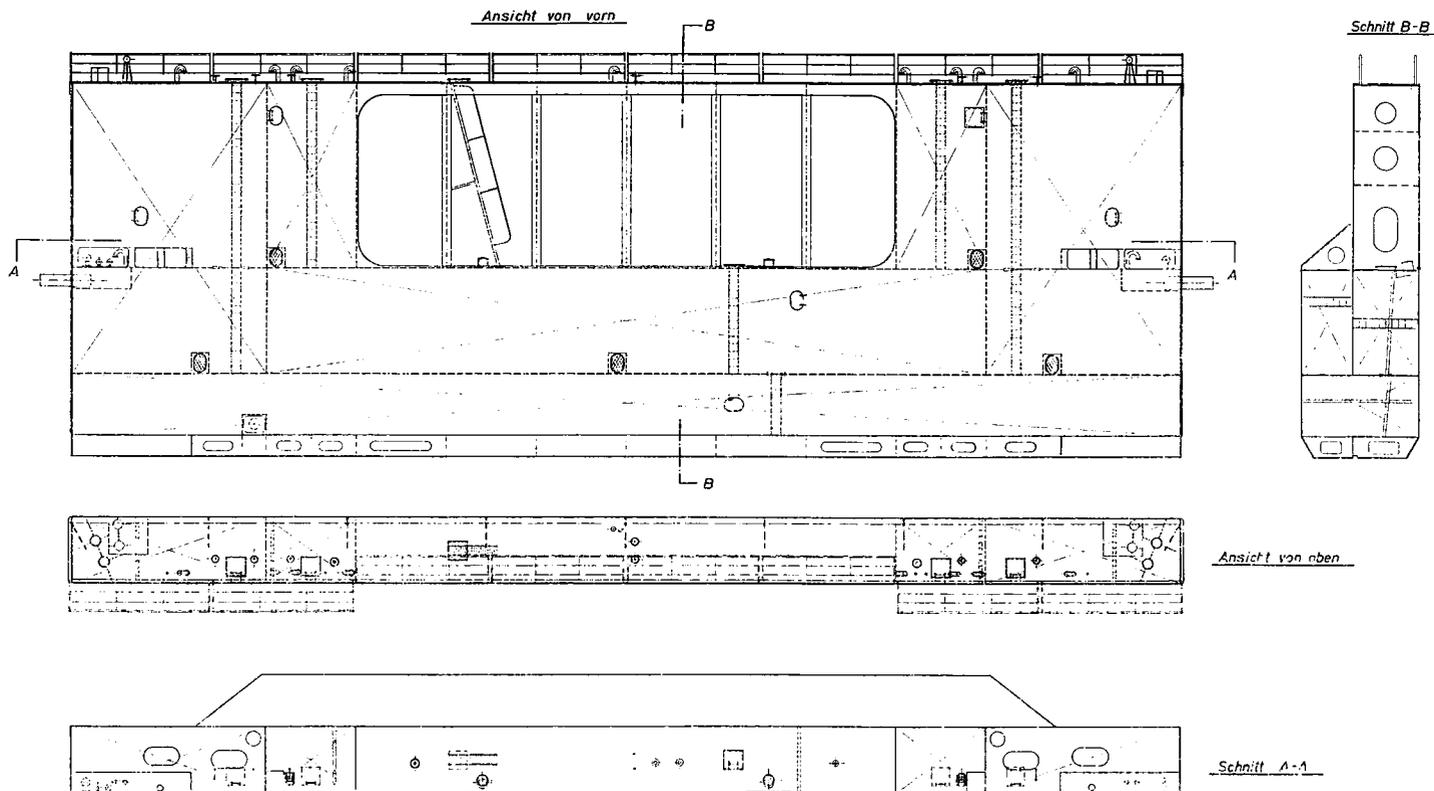
Auf den Helgen liegen:

II. S 823	MS (Deutsche Afrika-Linien)	Stapellauf:	22. 3. 1967
V. S 821	MS (Hamburg-Amerika Linie)	Stapellauf:	4. 4. 1967
V. S 824	MBC (Bamburi Tankers Holding)	Stapellauf:	16. 6. 1967

Mit Werkstattarbeiten begonnen:

S 822	MFS (HAL)	Kiellegung:	6. 4. 1967
S 820	RS (BWB)	Kiellegung:	18. 5. 1967

Der Stapellauf von S 819 fällt zusammen mit dem Erscheinen dieses Heftes. Über diesen Stapellauf und über die Erteilung des Auftrages zum Bau zweier Container-Schiffe werden wir in der nächsten Ausgabe ausführlich berichten.



Ein Schwimmtor für das Sperrwerk in der Billwerder Bucht

Wenn wir von weiteren Überschwemmungen verschont bleiben, wird Ende März auf dem Helgen 5 ein ungewöhnlicher Stapellauf stattfinden. Das Helgentor wird ausgeschwommen werden, um einem anderen Schwimmtor den Weg in das nasse Element frei zu geben. Es ist für das Sperrwerk in der Billwerder Bucht bestimmt.

Auftraggeber ist der Senator für Wirtschaft und Verkehr, Abt. Strom- und Hafenaufbau. Hauptabmessungen sind:

Breite	37,00 m
Höhe	12,30 m
Tiefe	3,9 m

Um seine Aufgaben zu umreißen, ist folgendes zur Vorgeschichte zu sagen. Im Rahmen des Hochwasserschutzes für Hamburg wurde ein Sperrwerk in der Billwerder Bucht geplant und inzwischen auch ausgeführt. Bei einer drohenden Hochflut werden 4 Klappen im Sperrwerk herabgelassen, um das Hochwasser vom hinterliegenden Land fernzuhalten. Um diese Aufgabe auch dann erfüllen zu können, wenn eine der Klappen sich in Reparatur befindet oder aus irgendeinem Grunde ausfällt, ist ein Notverschluß in Form eines Schwimmtores geplant worden, das nun von der DW geliefert wird. Dieses Schwimmtor wird normalerweise umgelegt in Führungsdalben neben dem Sperrwerk liegen, wobei alle Tanks leer sind. Um es in Gebrauchsstellung zu bringen, muß eine genau dafür ausgelegte Trimmzelle mittels eines Schiebers geflutet werden. Während der Übernahme dieser ca. 245 t Wasserballast richtet sich das Tor in seiner Führung auf, und nimmt seine Arbeitsstellung bei einem Tiefgang von ca. 5 m ein. Nachdem die Geländer aufgerichtet und die Schlepper befestigt sind, werden die großen Führungsbolzen mittels Handräder auf dem oberen Deck eingezogen. Das Tor kann nun vor die Einfahrt geschwommen werden.

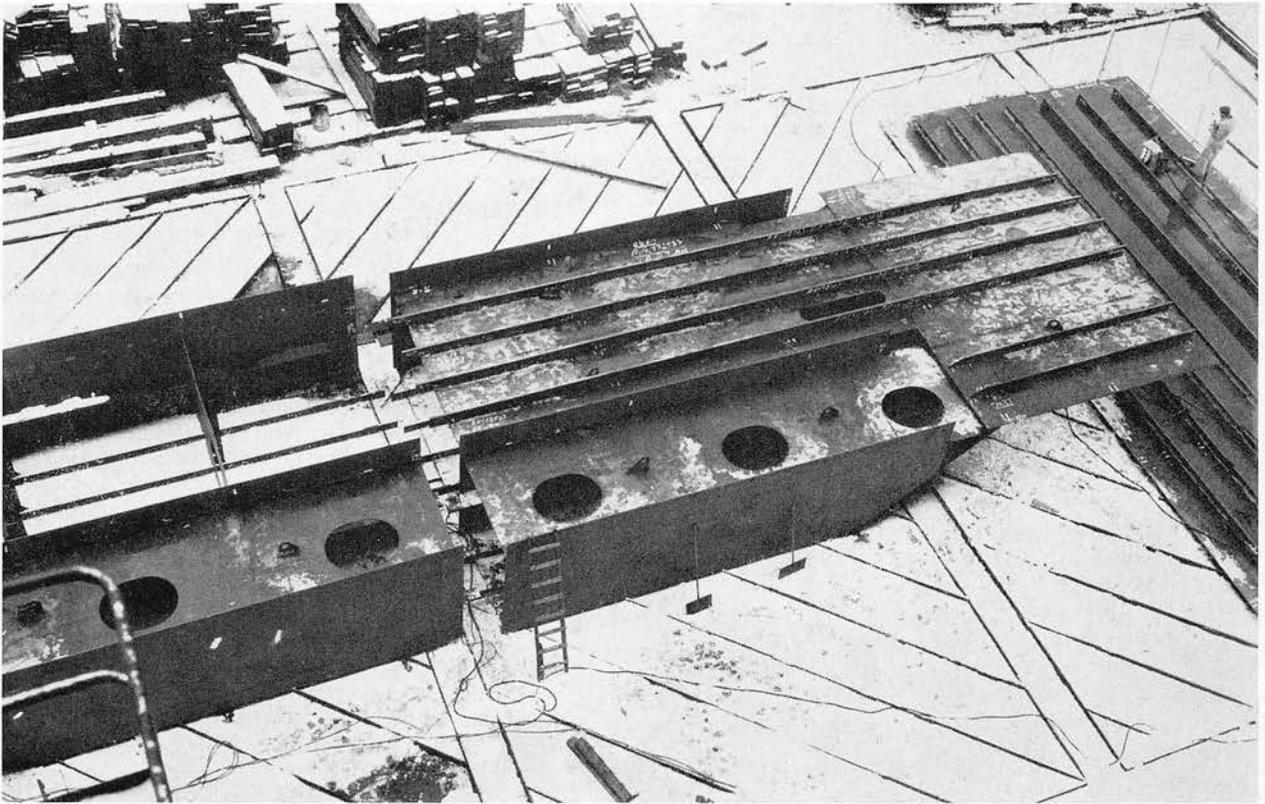
Es muß zwischen Pfeiler und den inzwischen von der DW auf der Einfahrtsohle montierten Widerlagern abgesenkt werden. Um diesen Vorgang zu erleichtern, ist der feste Ballast so angeordnet worden, daß das Schwimmtor in dieser Schwimmelage eine Vorneigung hat und mit seiner Unterseite zuerst den Pfeiler berührt.

Ist die endgültige Lage erreicht, werden weitere Zellen in vorgeschriebener Reihenfolge geflutet; das Tor senkt sich ab und lehnt sich mit seinen Gummidichtungen gegen die Pfeiler an. Sicherheitshalber wird es dann auf den oberen Pollern belegt. Das Hochwasser kann nun bis +7,2 m über NN steigen, ehe das Wasser über das obere Deck hinwegfließt.

Mit fallendem Wasserstand läßt man die 4 Tanks dann leerlaufen, der Rest wird in vorgeschriebener Reihenfolge ausgepumpt — bis auf die Trimmzelle. So schwimmt das Tor wieder auf und läßt sich in die Führungsdalben zurückschwimmen.

Nach Ausfahren der Führungszapfen kann das Umlegen beginnen. Es gibt zwei Möglichkeiten: Entweder hat man in einer zweiten Zelle Ballastwasser gelassen und pumpt die Trimmzelle leer, oder man legt das Tor mittels eines Seilzuges von Land während des Auspumpens der Trimmzelle unter gleichzeitiger Benutzung des Tidenhubes um. Die Ruhelage ist dann erreicht. Die Luftrohre werden geschlossen, die Flutschieber gesichert und die Geländer wieder umgeklappt.

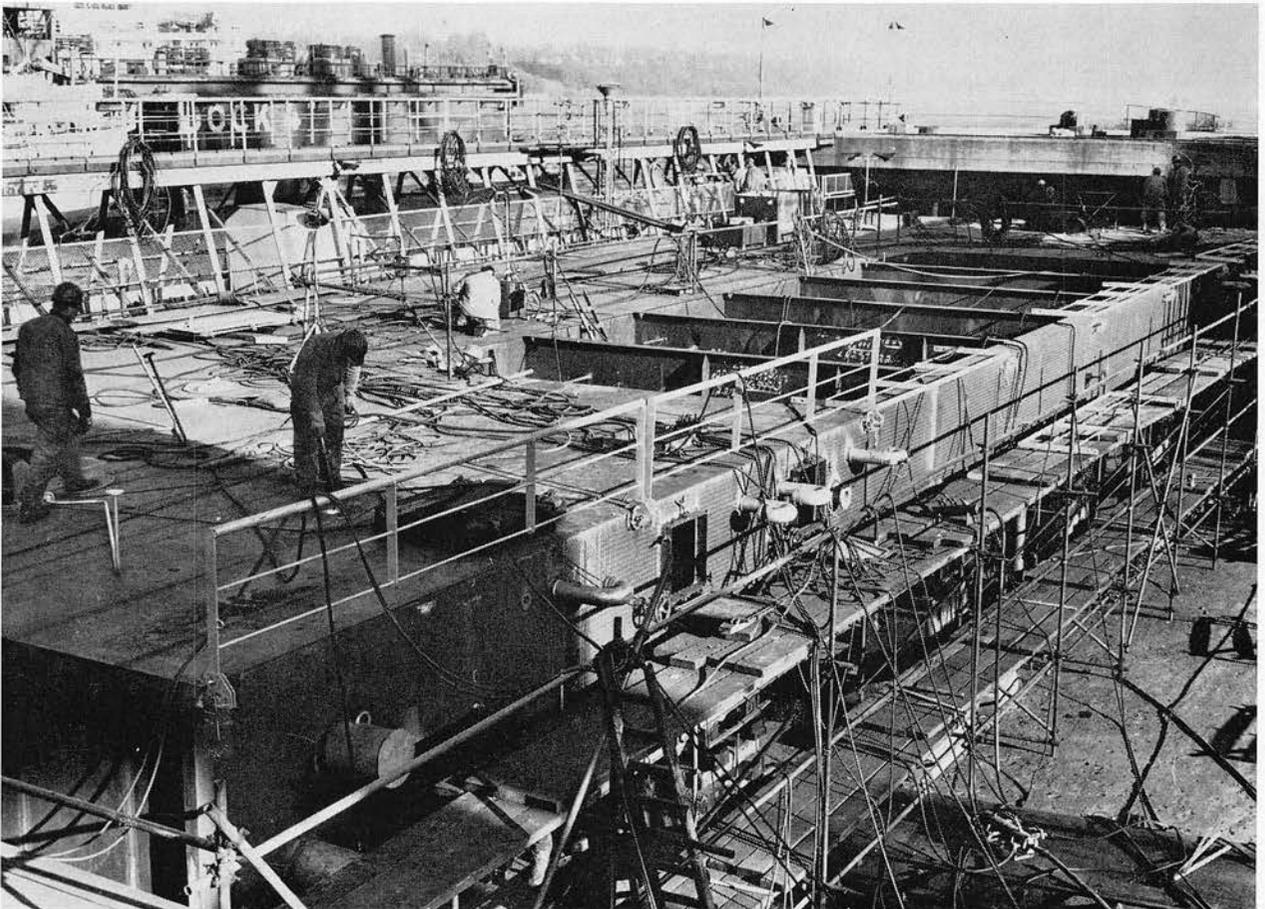
Sollte trotz des geplanten Epoxy-Teer-Anstrichs während der projektierten 80jährigen Lebensdauer ein neuer Anstrich notwendig werden, ist das Schwimmtor auch in eine dritte Schwimmelage zu bringen, so daß es ringsum gereinigt und gepönt werden kann, ohne in ein Dock zu müssen.

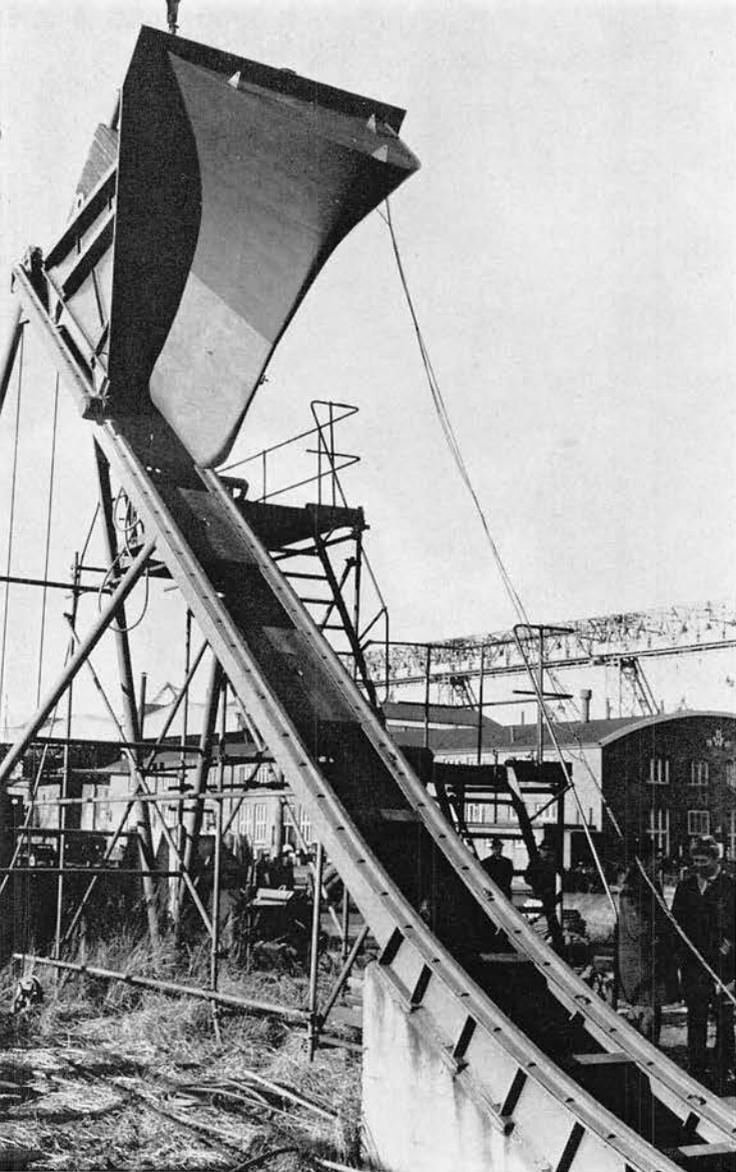


All diese Funktionen wird die DW dem Auftraggeber an Ort und Stelle vorführen, ehe die Abnahme erfolgt. Strom- und Hafengebäude wird dann in etwa jedem Halbjahr eine Wiederholung vornehmen, um eine dauernde Einsatz-

bereitschaft zu kontrollieren; und obwohl eine Funktionserprobung bei den angenommenen harten Wetterbedingungen einer Flutkatastrophe nicht uninteressant wäre, wollen wir hoffen, daß sie nicht nötig sein wird.

P. Wieseke





dem naturgroßen Schiff so festlegte, daß es theoretisch möglich war, die aus dem Modellversuch gewonnenen Ergebnisse auf die Wirklichkeit zu übertragen.

Zur Bestätigung dieses Modellgesetzes war diesem Versuch ein umfangreiches Versuchsprogramm vorausgegangen, in dessen Verlauf zunächst einfache I-Träger statisch und dynamisch geprüft wurden.

Ergänzt wurde dieses Vorprogramm durch die sogenannten qualitativen Zwischenversuche oder „Plattenversuche“, die auf Vorschlag von „Kernenergie“ in das Versuchsprogramm aufgenommen wurden.

Den vorläufigen Abschluß stellt nun der eigentliche Kollisionsversuch dar. Bei diesem Versuch wurde eine Kollision zwischen dem Fahrgastschiff „Bremen“ als rammendes und dem Kernenergie-Forschungsschiff „Otto Hahn“ als gerammtes Schiff modellmäßig nachgeahmt. Hierzu waren zwei entsprechende Teilmodelle im Maßstab 1:7,5 angefertigt worden. Beide Modelle waren aus St 42-Blechen in den Dicken 1,5 mm, 2 mm, 2,75 mm und 3,5 mm hergestellt und durchgehend nach dem MIG-Verfahren geschweißt. Dieser verhältnismäßig große Maßstab von 1:7,5 war gewählt worden, nachdem sich gezeigt hatte, daß die Modelle nicht in dem ursprünglich vorgesehenen Maßstab 1:15 mittels Hartlötung angefertigt werden konnten.

Das Seitenmodell der „Otto Hahn“ umfaßte in seiner Längenausdehnung im wesentlichen den Reaktorbereich und reichte in der Höhe vom Boden bis zum Oberdeck. In seiner Tiefenausdehnung umfaßte es den Teil von der Außenhaut bis 300 mm

2

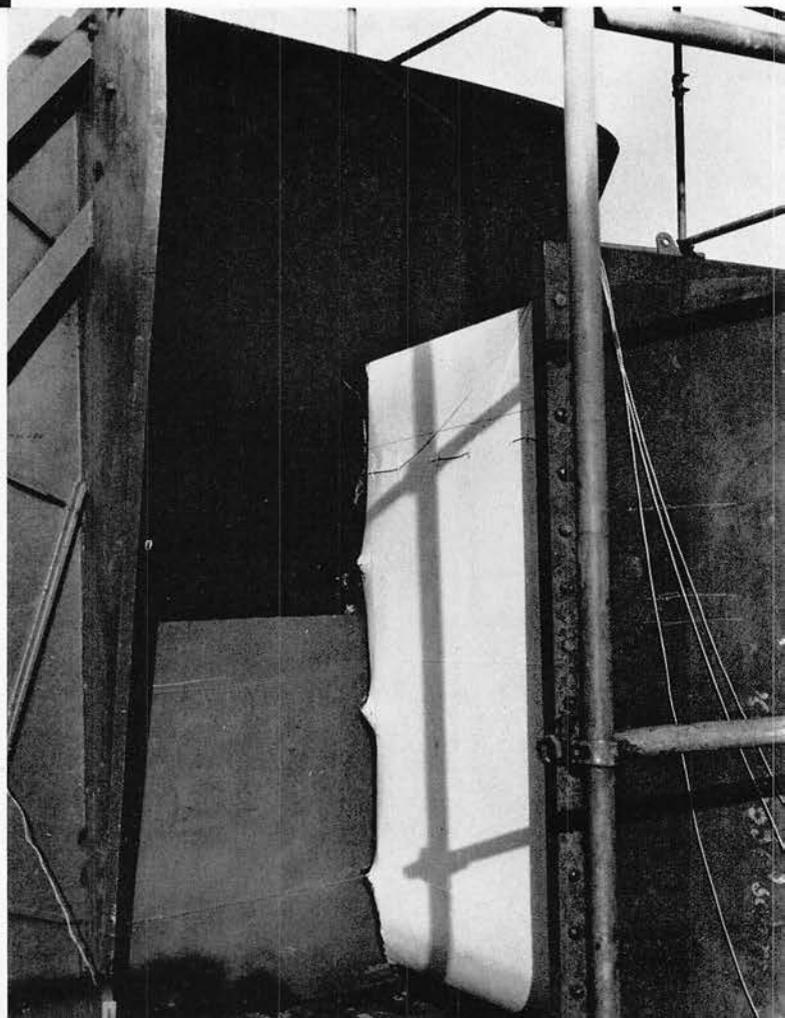
Rammversuch

Fahrgastschiff → Atomschiff

Viele Angehörige unseres Betriebes Finkenwerder werden sich schon gefragt haben, welchen Sinn die „komische Rutschbahn“ haben könnte, die seit drei Jahren in unserem Eisenlager steht. Nun, spätestens jetzt dürften sie es genau wissen: Es ist ein Versuchsstand für Kollisionsversuche, die wir aufgrund eines Vertrages mit der „Gesellschaft für Kernenergieverwertung in Schiffbau und Schifffahrt“ (kurz „Kernenergie“ genannt) und in enger Zusammenarbeit mit dieser Gesellschaft durchführen, die auch die Kosten für diese Versuche trägt.

Der Plan, Kollisionsversuche durchzuführen, entstand während der Arbeiten am Kollisionsschutz für unser Projekt eines 47 000-t-dw-Tankers mit Kernenergieantrieb. Diese Kollisionsversuche sollen die Wirksamkeit des für ein Atomschiff vorgeschriebenen Kollisionsschutzes nachweisen, da bis heute eine rechnerische Erfassung einer Kollision und ihrer möglichen Auswirkungen nicht möglich ist.

Am 9. 2. 67 wurde auf diesem Versuchsstand der erste Kollisionsversuch mit zwei Schiffsteilmodellen durchgeführt. Vorher war ein Modellgesetz aufgestellt, das die Beziehungen in den drei Grundmaßstäben des technischen Maßsystems, Länge, Zeit und Kraft zwischen der Modellausführung und



(in natura also 2,25 m) hinter das Seitenlängsschott. Die Gesamtlänge des Modells betrug 2.650 mm.

Für den Versuch war das Seitenmodell in einen von „Kernenergie“ vorgeschlagenen Biegeträger eingesetzt worden. Dieser Biegeträger war rückwärts gegen zwei im Abstand von 5,5 m mit dem Betonklotz des Versuchsstandes verschraubte Widerlager frei gelagert. Er hatte den Zweck, eine mögliche Durchbiegung des Schiffskörpers als Folge des Rammstoßes nachzuahmen. Ferner sollte er mit seiner 50 mm dicken Grundplatte die fehlende Schiffshälfte nachbilden.

Das Vorschiffsmodell der „Bremen“ umfaßte bei einer LWL von 1500 mm den Bereich bis zum Kollisionsschott, das als 12 mm dicke Stirnplatte ausgebildet war. Über diese Stirnplatte war das Vorschiffsmodell mit der 30 mm dicken Stirnplatte des Wagens verschraubt. (Bild 1)

Beide Modelle waren so gegeneinander ausgerichtet, daß ihre Wasserlinien in gleicher Höhe lagen und daß das Seitenmodell in einem freien Plattenfeld zwischen zwei Spanten und auf der Mitte zwischen zwei Rahmenspanten getroffen wurde.

Durch Aufbringen zusätzlicher Platten war das Gesamtgewicht von Wagen + Modell auf 14 t gebracht worden.

Der Wagen wurde sodann mit Hilfe von zwei 10-t-Preßluftzügen auf eine Fallhöhe von 5,7 m gebracht. Nach dem Auslösen der Sperre rollte der Wagen mit gleichmäßiger Beschleunigung die schräge Bahn abwärts, und das Vorschiff der „Bremen“ traf mit einer Geschwindigkeit von rd. 10,5 m/s auf das Seitenmodell der „Otto Hahn“.

Umgerechnet auf das theoretisch erforderliche Wagen-

gewicht von rd. 71 t und unter der Voraussetzung, daß das gerammte Schiff frei im Wasser schwimmt, fand jedoch die Modell-Kollision zwischen „Bremen“ und „Otto Hahn“ mit einer Geschwindigkeit von rd. 12,7 kn statt. Die Zulässigkeit dieser Umrechnung wurde durch die Vorversuche nachgewiesen. Bild 2 zeigt die ineinandergefahrenen Modelle.

Nachdem die beiden Modelle mit erheblichem Kraftaufwand voneinander getrennt worden waren, zeigten sich Schadensbilder, wie sie auch bei Kollisionen zwischen naturgroßen Schiffen auftreten. Bild 4 zeigt die in ganzer Höhe aufgerissene Außenhaut des Seitenmodells. Bei genauem Betrachten erkennt man weiterhin, daß mit Ausnahme des sehr kräftigen Oberdecks alle Kollisionsschutzdecks und der Innenboden mehr oder weniger stark zerstört worden sind, während das Seitenlängsschott als seitliche Begrenzung des Reaktorraumes völlig unbeschädigt blieb.

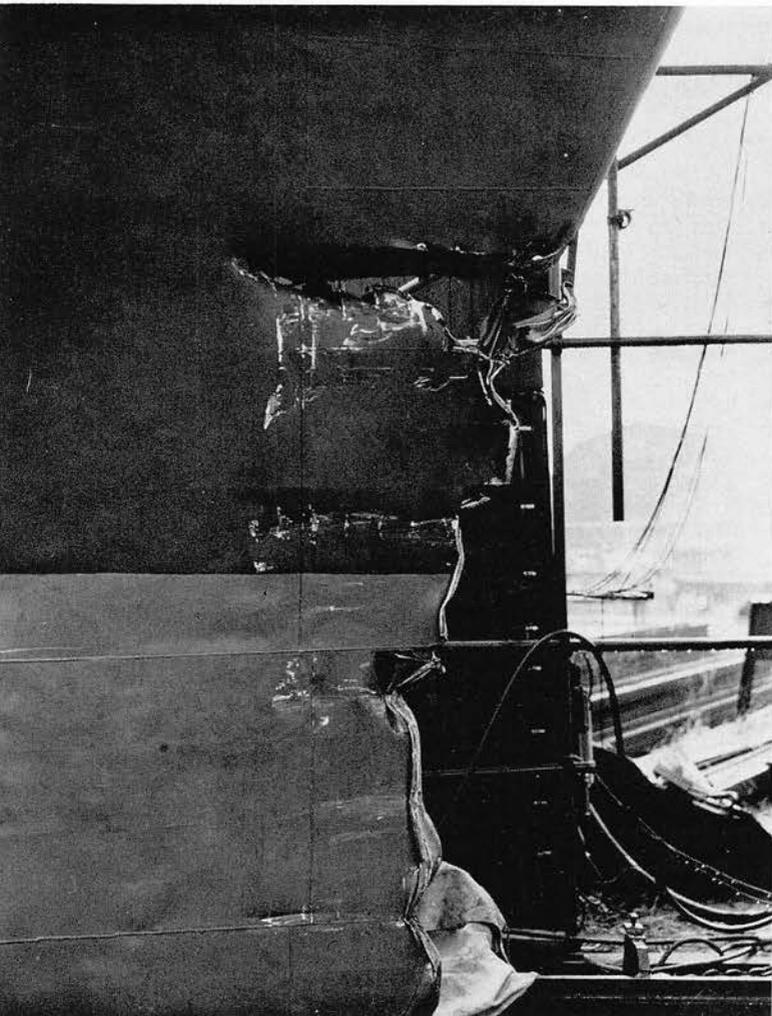
Bild 3 zeigt die Zerstörungen am Vorschiffsmodell der „Bremen“. Man erkennt deutlich den durch das Oberdeck der „Otto Hahn“ hervorgerufenen tiefen Einschnitt in der Außenhaut. Darunter erkennt man deutlich die Eindrückungen des Vorstevens, die durch die breiten Kollisionsschutzdecks und den Innenboden hervorgerufen wurden.

Im übrigen wurde der Vorstevan über die gesamte Höhe des Seitenmodells etwas zusammengefaltet.

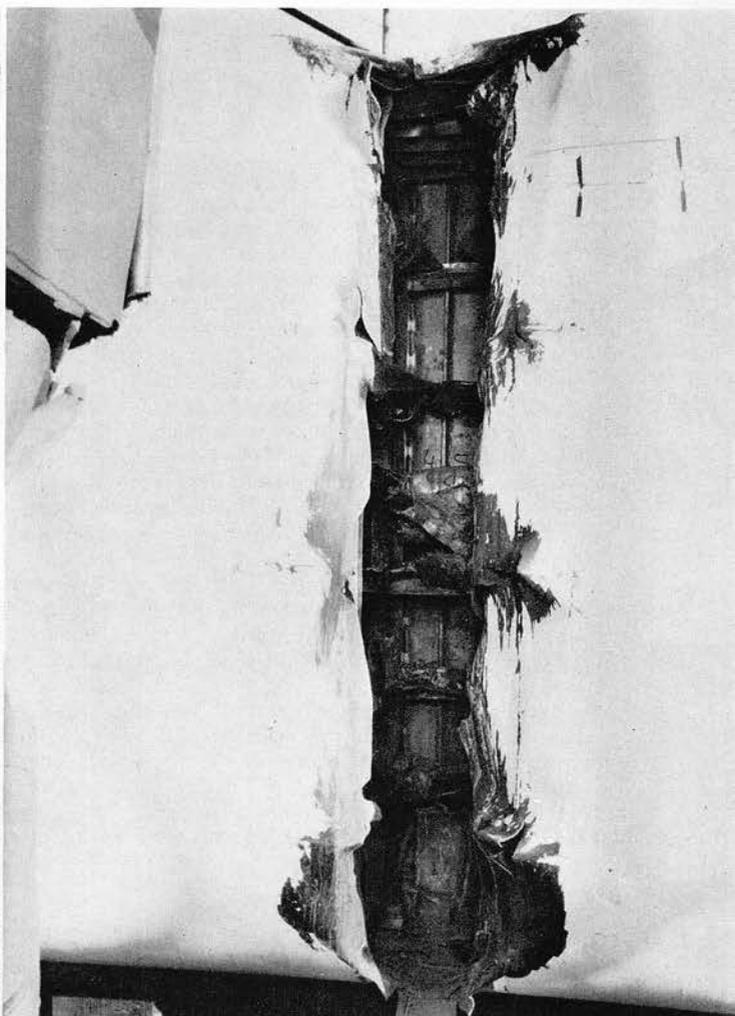
In diesem Falle hat also der Kollisionsschutz seine Aufgabe voll erfüllt, indem er die Energie des Rammstoßes durch Formänderungsarbeit aufgezehrt hatte, bevor der Steven des rammenden Schiffes das Seitenlängsschott erreichte.

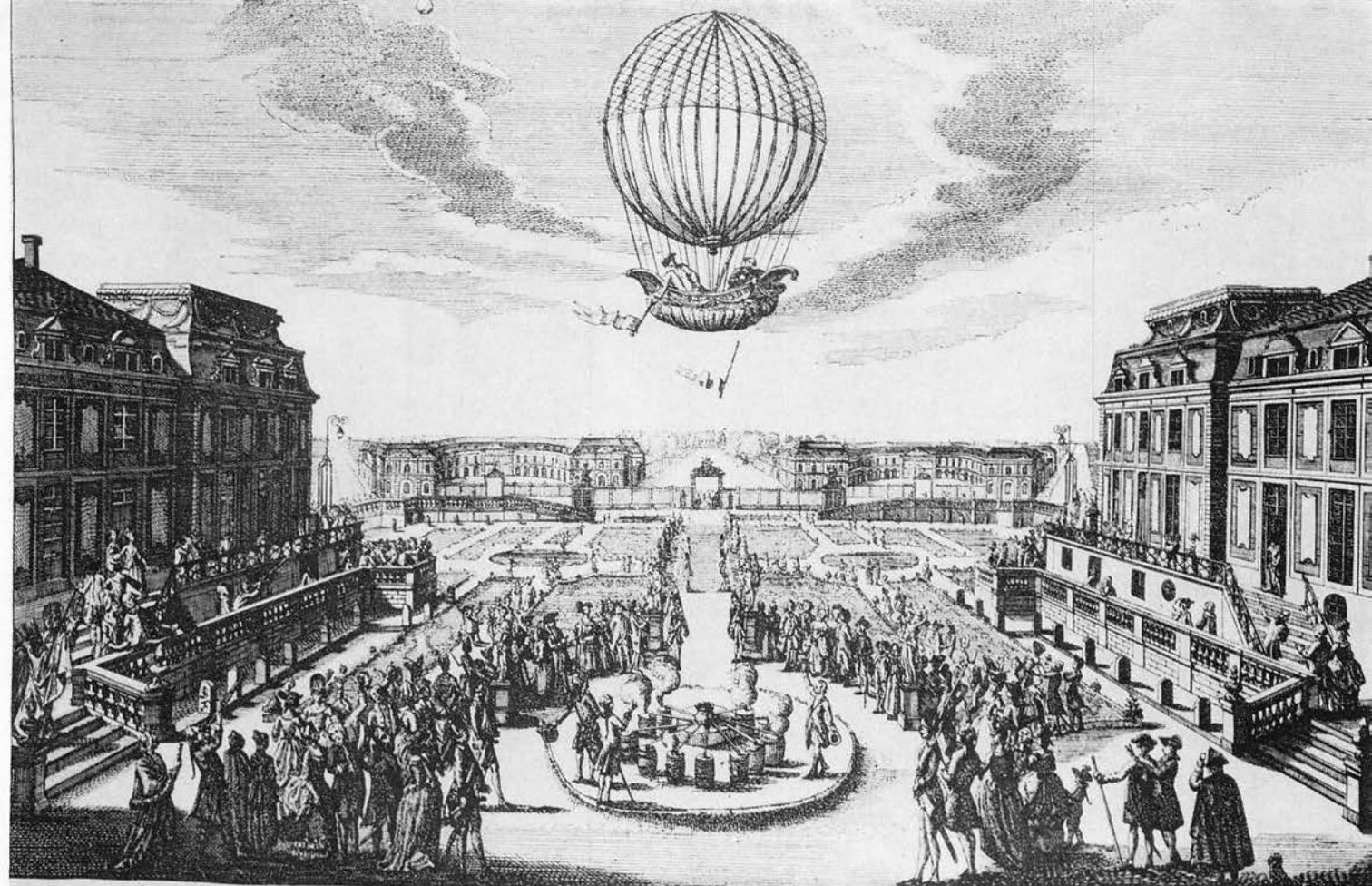
F. K. Kayser

3



4





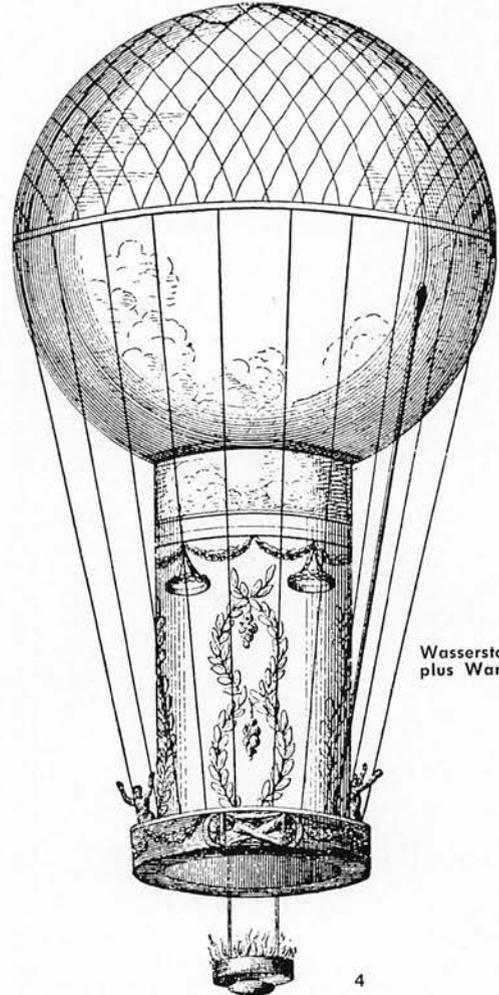
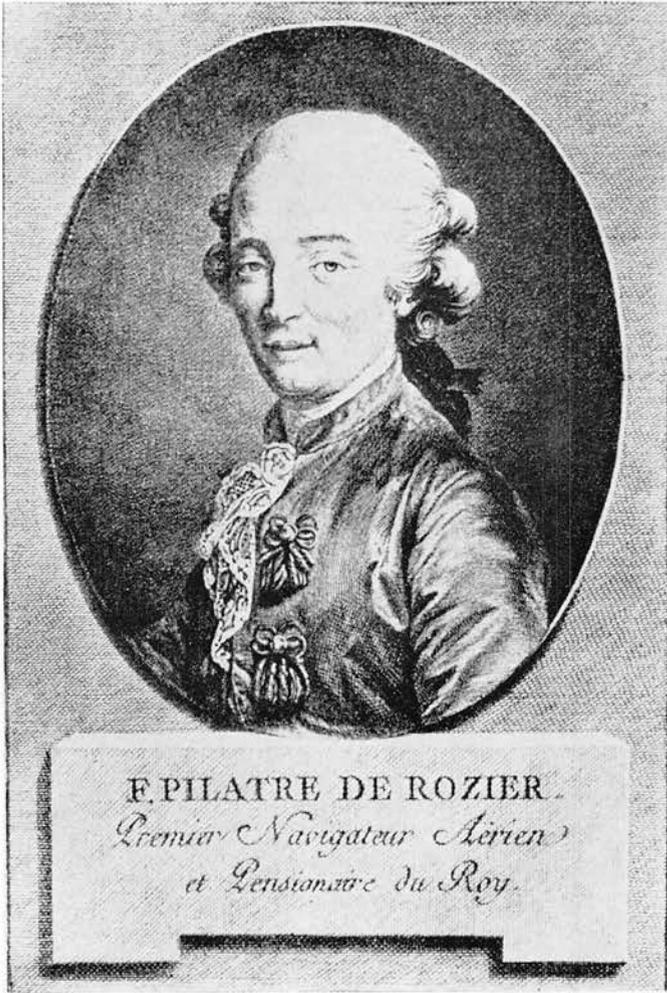
Seconde Volée & Ascension ou Expérience de M. M. Charles et Robert

Öffentliche Luftreise oder Versuch der Herren Charles und Robert

2 Bemannte Charlière (Gasballon)

Frage sachlich erörtern zu können, muß ein kurzer Abriss seines Werdeganges uns mit den Problemen desselben vertraut machen. Zwischen der ersten uns bekannten Äußerung, die eine richtige Vorstellung von den physikalischen Zusammenhängen beim statischen Auftrieb in der Luft verriet, und der ersten Nutzenanwendung desselben liegt eine – an den technischen Fortschritten unserer Tage gemessen – außerordentlich lange Zeit. Roger Bacon, der von 1219–94 lebte, sah, auf den Spuren des Archimedes tastend, die Luft als eine Art Flüssigkeit an, auf der ein mit „ätherischer Luft“ oder „flüssigem Feuer“ gefüllter Hohlkörper wie ein Schiff auf dem Wasser schwimmen müßte. Daß warme Luft nach oben strebt, hatte man zu beobachten genug Gelegenheit und wer weiß, welcher Art die ersten Versuchsobjekte waren, die man steigen ließ. Bekannt sind aus alten Handschriften die sogenannten Warmluftdrachen aus Papiersäcken, die einen Feuerbrand im Maul mit empornahmen und sich so eine kurze Zeit selbst mit warmer Luft füllten. Es gibt Miniaturen, wo solche Drachen als Feldzeichen dargestellt sind, von Rittern an einer langen Schnur geführt. Den Rang von Spieltrieb und Bastelei überschritt die Sache erst, als sich Torricelli 1608–47 als einer der ersten des anbrechenden Naturwissenschaftlichen Zeitalters ernsthafter mit der Physik der Atmosphäre auseinandersetzte. Der nächste Markstein auf dem Wege war die Entdeckung des Wasserstoffgases 1766 durch Cavendish. Der alte Traum von „ätherischer Luft“, die einen Hohlkörper in der Luft zum Schwimmen bringt, begann Wirklichkeit zu werden. Das Ausmaß seiner Entdeckung war Cavendish zunächst gar nicht bekannt. Er meinte mit seinen Versuchen (Einwirkung von Salz und Schwefelsäure auf Zink und Eisenspäne) ein Gas gefunden zu haben, das sieben mal leichter sei als Luft. Tatsächlich wog es nur ein vierzehntel. Deutet man Roger Bacons Bezeichnungen

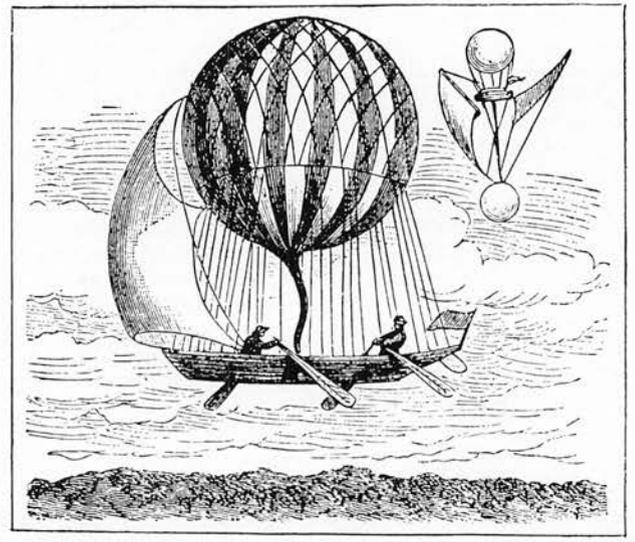
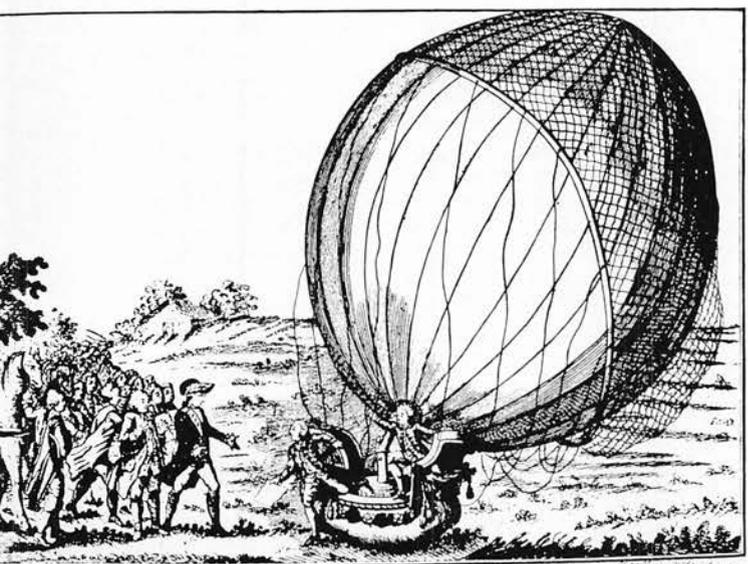
„flüssiges Feuer“ und „ätherische Luft“ mit Warmluft und Gas, dann muß man staunen, wie er die Ereignisse des Jahres 1783 in Gedanken um fünfhundert Jahre vorweggenommen hat. Fast zur gleichen Zeit wurden die ersten Ballonaufstiege nach diesen beiden Prinzipien wirklich ausgeführt. In jener spannungsgeladenen politischen Atmosphäre, die den Boden für den Ausbruch der französischen Revolution bereitete, stiegen die ersten Ballons in die Höhe. Die Brüder Montgolfier erfanden den nach ihnen benannten Warmluftballon, dem folgte Charles mit einem Wasserstoffgasballon. Seitdem spricht man von „Montgolfière“ und „Charlière“. Alle bemannten Aufstiege fanden erstmalig 1783 statt, nachdem die Montgolfiers 1782 zunächst unbemannte Ballons in die Höhe gelassen hatten. Aber dann gab es kein Zögern mehr; die Eroberung der Lüfte griff um sich wie ein Fieber. In Massen stiegen die Ballons empor. Abenteurer, Sportler, Wissenschaftler, Erfinder – und man muß sagen, daß Frankreich das Land war, in dem die Luftfahrt ihre Geburtsstunde erlebte. Die ersten Ballons waren lediglich papiergefüllte Leinwandsäcke. An einem über den ganzen Ballon gebreiteten Netz hing unter dem Ballon eine Gondel aus Weiden geflecht, in der die ersten Luftschiffe als wichtigste Ausrüstung Sandballast, Leinen, Anker und – bei Warmluftballons – Brennmaterial mitführten. Es ist überaus reizvoll, Berichte über die Technik der frühen Ballonflüge zu lesen. Wir müssen uns jedoch nähere Einzelheiten versagen und wollen uns auf das beschränken, was für unser Thema von Wichtigkeit ist. Etwa 25 Jahre dauerte die Entwicklungsperiode des Ballons. In diesen Jahren geschah viel. Man probierte Warmluft-, Wasserstoff- und Leuchtgasballons, man stieg sogar in einem kombinierten Wasserstoffgas- Warmluftballon



Wasserstoffgas plus Warmluft!!!

auf, was die Piloten, wie zu erwarten, mit dem Leben bezahlten: Pilatre de Rozière, der erste Ballonfahrer der Menschheit, wurde bei einem Versuch mit einem kombinierten Gas-Warmluft-Ballon auch das erste Opfer der Ballonfahrt, zusammen mit seinem Begleiter Romain, mit dem er 1784 von Boulogne aus den Kanal überqueren wollte. Der Ballon explodierte. 1785 flogen Jeffries und Blanchard von Dover nach Calais. Schon um 1800 stiegen Ballons bis in mehrere tausend Meter Höhe auf, z. B. erreichten die Physiker Gay-Lussac und Biot 1804 eine Höhe von 7300 m! Luftschifferschulen und Luftschifferkompagnien wurden eingerichtet, denn es ist ja klar, daß sich das Militär sofort auf diese vielversprechende Sache stürzte. Am bemerkenswertesten aber

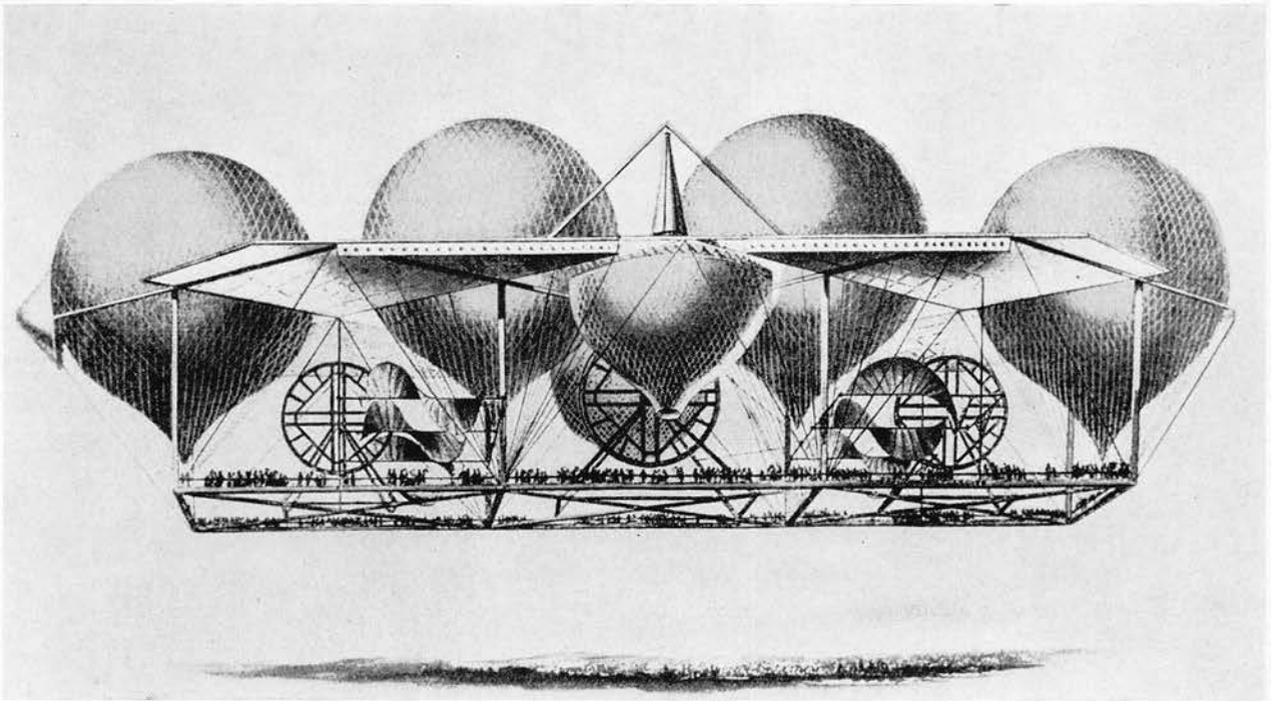
erscheint mir, daß noch im Jahre 1783, im Jahre des ersten Aufstiegs, ein genialer Techniker, Meunier, der Pariser Akademie der Wissenschaften eine Denkschrift über das Projekt eines lenkbaren Luftschiffes vorlegte: „Über das Gleichgewicht der aerostatischen Maschine mit brennbarer Luft . . . etc.“ Dieser Lenkballon sollte Ballonets, Luftschrauben, eine lange Gondel, Gebläse zur Prallhaltung bei Gasverlusten usw. enthalten, kurz – alle wesentlichen Elemente der späteren Luftschiffe. Die Idee war erstaunlich; aber selbst wenn die Sache nicht an der Kostenfrage gescheitert wäre, dürfte sie wegen der damals noch ungelösten Antriebsfrage nicht zu realisieren gewesen sein. Der Antrieb blieb das Kernproblem für die nächsten hundert Jahre. Wir wollen Schildbürgerstreiche, wie Segel- und Ruder-



6

Aussichtslos!

Verstellung der aerostatischen Maschine von Charles und Robert, wie sie sich nach ihrer Erfindung im Dezember 1783 wieder zuerst auf die Erde hängte in England, im August 1784 in Frankreich.

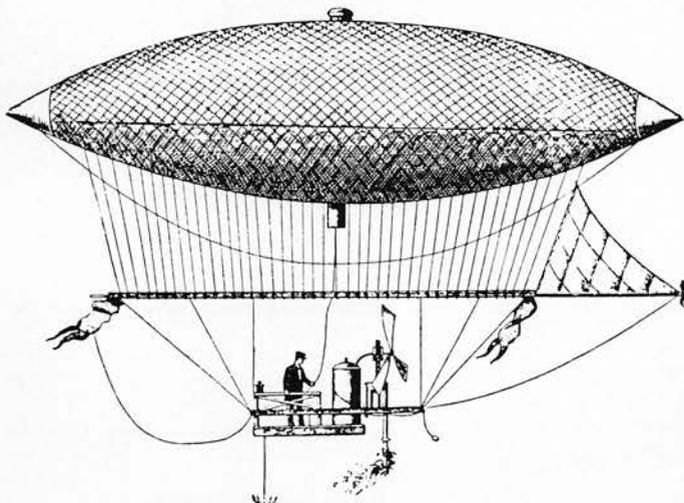


7 Projekt einer Riesenballon-Maschine von Petin.

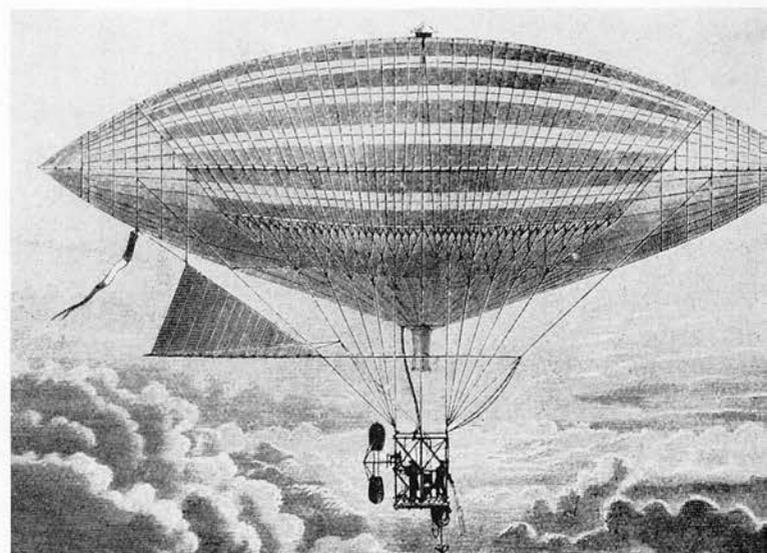
antrieb übergehen. Der erste ernst zu nehmende Versuch war 1851 der von Giffard, mit einer Dampfmaschine! Das Leistungsgewicht der Dampfmaschine ist natürlich denkbar ungünstig; aber sie war der erste funktionierende mechanische Antrieb. Die Geschwindigkeit von 10 km/h reichte knapp, um selbst bei nur schwachem Gegenwind auf der Stelle zu treten; aber es war ein Anfang. Giffard verunglückte auf seinem zweiten Flug 1855. Den nächsten wichtigen Schritt tat der deutsche Ingenieur Paul Haenlein, der 1872 als erster einen Verbrennungsmotor an Bord hatte. Es handelte sich um eine Lenoir-Gasmaschine, die ihren Gasbedarf dem Balloninneren entnahm. Man kam auf die merkwürdigsten Ideen und man muß staunen, mit welchem Mut die Erfinder ihr gesamtes Vermögen und ihr Leben aufs Spiel setzten.

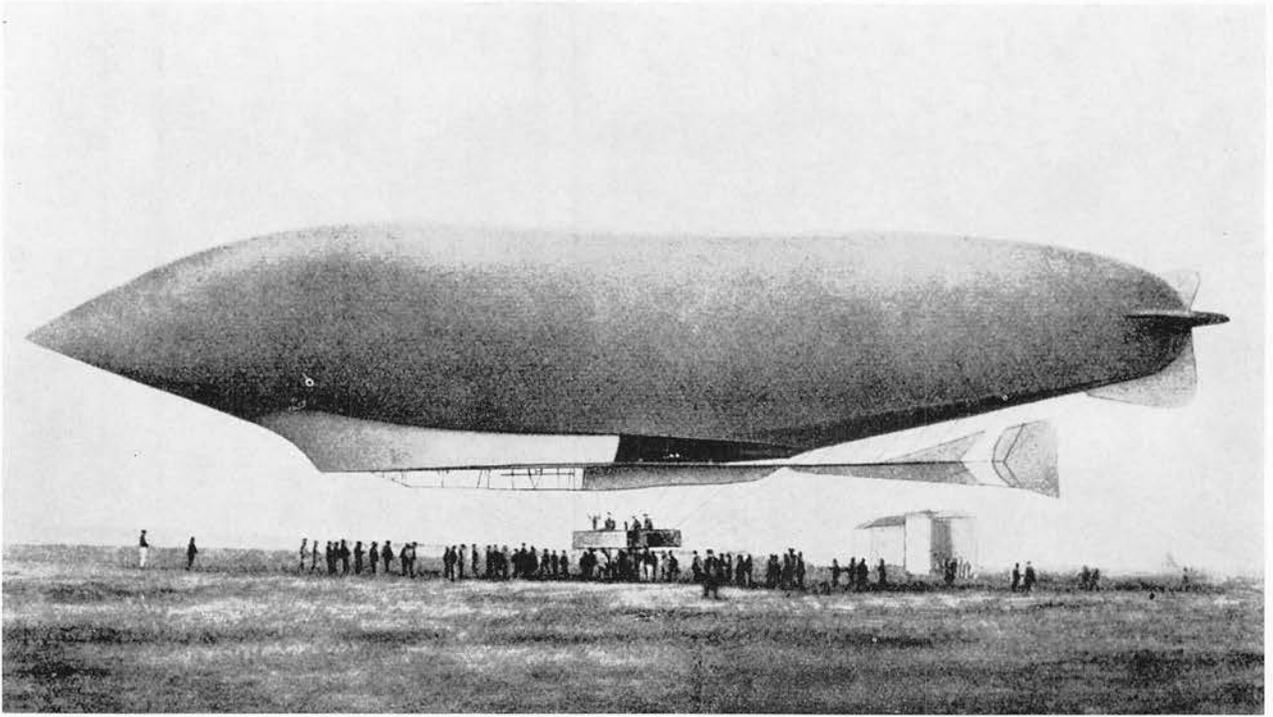
Wasserstoff hatte sich als das brauchbarste Gas für die Füllung der Ballons erwiesen. Es war mit Abstand das leichteste – aber es war auch das gefährlichste. Keiner der damaligen Aufstiege hätte auch nur im entferntesten späteren Unfallverhütungsvorschriften genügt. Wölferts Aufstieg 1897 mit einem funkspeienden Daimlerschen Benzinmotor in einer Gondel, die nur wenige Meter unter den Gasballons hing, endete mit einer Explosion. Etliche Namen, die damals in aller Munde waren, sind heute

längst vergessen. Erinnerung sei etwa an den genialen Brasilianer-Franzosen Santos Dumont, der mit der Leichtigkeit seines südländischen Temperaments die Luftschifferei zu einer heiteren Kunst machte und, nachdem er als erster in einer vorgeschriebenen Zeit einen Zielflug um den Eiffelturm ausführte, schließlich mit seiner „Luft-Balladeuse“ einem winzigen, mit einem Petroleum-Motor getriebenen Luftschiff, durch die Straßen von Paris fuhr und vor seiner Wohnung landete. Frankreich war wirklich die Wiege der Luftschiffahrt; doch diejenigen, die ihr dann andere Dimensionen gaben, waren Deutsche. Graf Zeppelin ist der bedeutendste deutsche Luftschiffer gewesen; seine Konstruktionen unterschieden sich wesentlich von allen vorangegangenen. Es waren „starre“ Luftschiffe im Gegensatz zu den bisherigen „prallen“, die ihre Form nur durch einen inneren Überdruck behielten. Bei Gasverlust mußten Luftgebläse für Druckausgleich sorgen. Die starren Luftschiffe hingegen waren völlig unabhängig vom Füllungsgrad der Ballonets, soweit das die Erhaltung der äußeren Form betraf. Es gab auch Kompromißlösungen, sogenannte halbstarre Luftschiffe, das waren gewissermaßen Prall-Luftschiffe mit einem Längskiell. Erst das starre Luftschiff hat sich nach mancherlei Fehlschlägen im praktischen Gebrauch durchgesetzt.



▲ 8 Giffards Lenkballon mit Dampfmaschine. ► 9 Tissandiers Lenkballon mit Elektromotor.





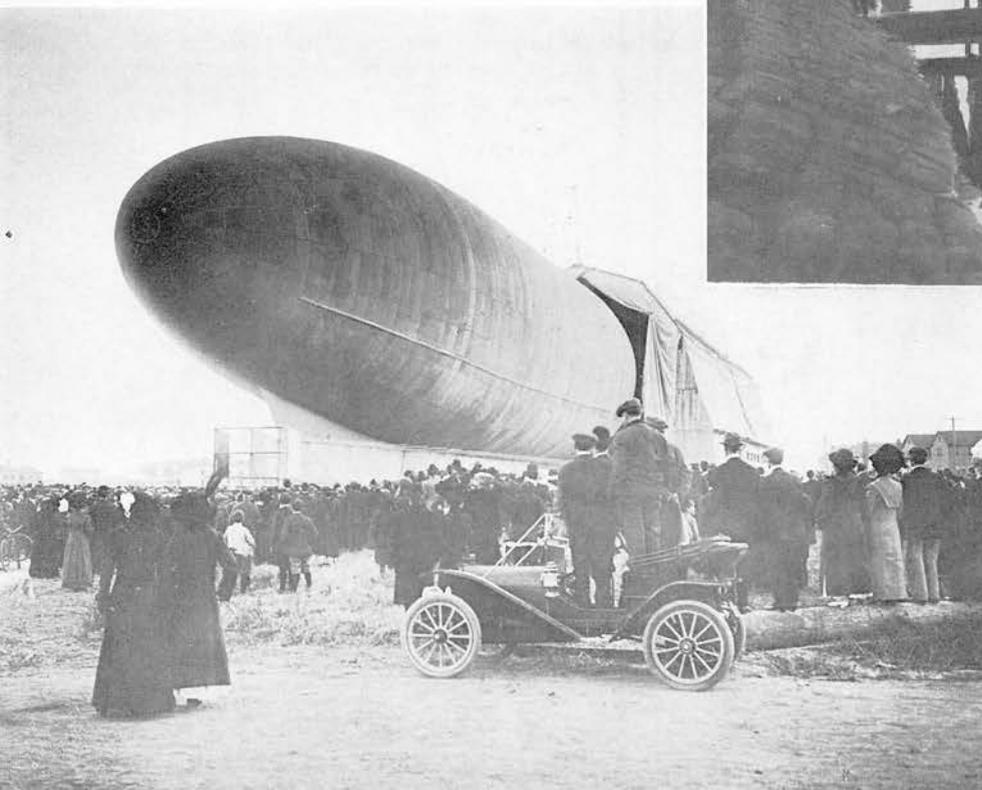
10

Schon der erste „Zeppelin“ war wesentlich größer als irgendein Luftschiff zuvor. Das war erst durch die starre Bauweise möglich – es war aber auch nötig, denn das Gerippe, das ihm seine Form gab, hatte ein nicht unbedeutendes Gewicht. Bei 11,6 m Durchmesser war der 1900 fertiggestellte Zeppelin 128 m lang und hatte eine Gasfüllung von 11 300 m³. Die ersten Aufstiege hatten die Fachwelt nicht überzeugt, weil sich der ständige Gasverlust als größer herausgestellt hatte als es bei einem Schiff mit so hohem Eigengewicht zu verantworten war. Zeppelin I wurde wieder abgewrackt. Graf Zeppelin, bereits 63jährig, ließ sich jedoch weder durch diese noch durch viele folgende Enttäuschungen von seinem Ziel abbringen, bis er sich endlich mit seinem „Zeppelin“ durchsetzte.

Erfolg und Strandung, Wiederaufbau und Brand, Geldnot und Stiftungen lösten einander ab und nach jeder Katastrophe folgte eine neue Reise, die weiter ging als alle



12



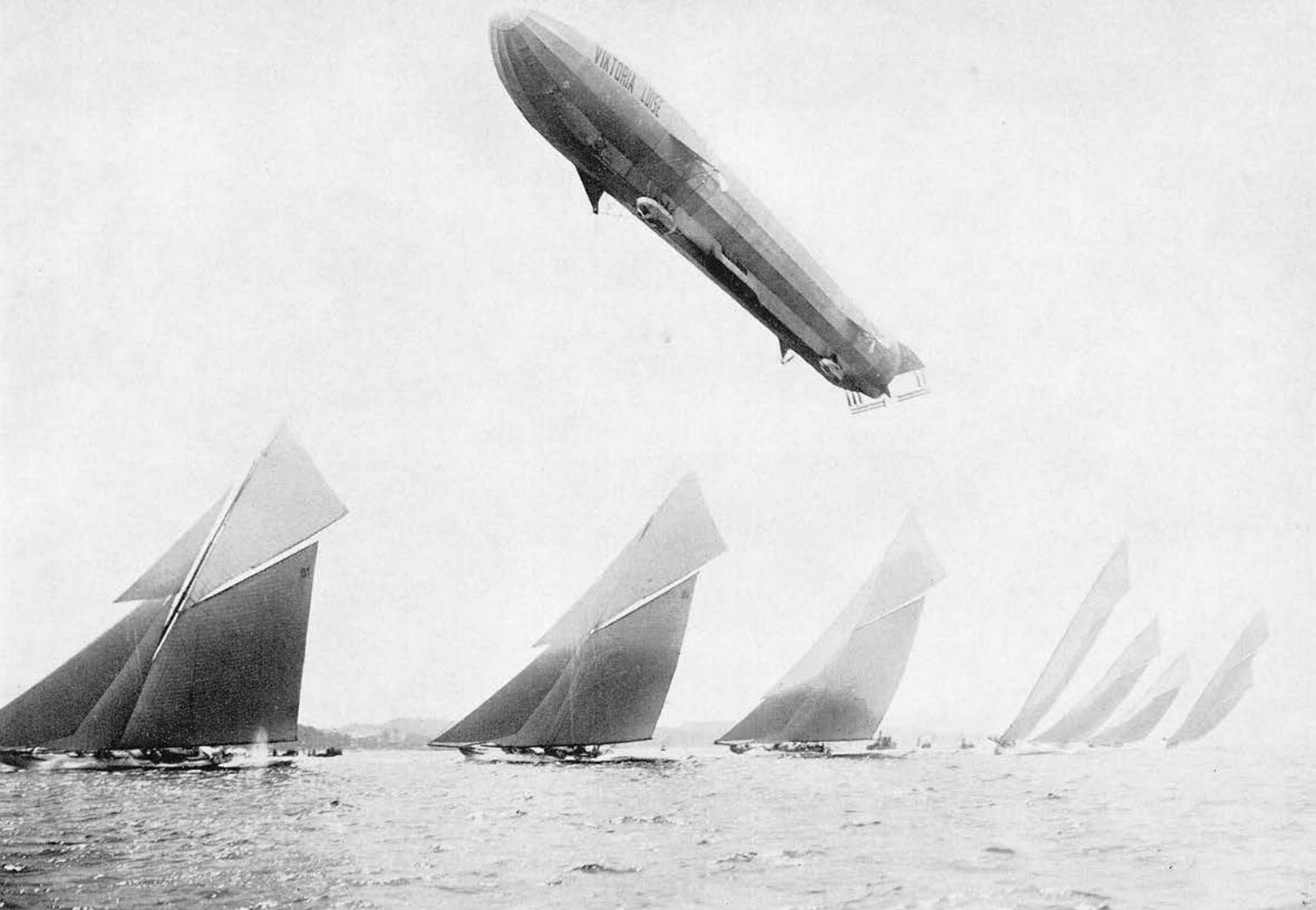
10 „La République“. Berühmter französischer Militärballon.

11 Halbstarres Luftschiff beim Verlassen des Schuppens.

12 Britisches Marine-Luftschiff.

13 Ein imposantes Bild aus der deutschen Kaiserzeit.

14 Der Segen der „Schottenteilung“.



13

vorherigen. Erinnert sei nur an das Jahr 1908, den Triumph der ersten großen Fernfahrt mit „Zeppelin V“ vom Bodensee den Rhein entlang bis Mainz und weiter nach Stuttgart, wo dann eine Gewitterboe in Sekundenschnelle dieser Fahrt ein Ende setzte. Bei Stuttgart-Echterdingen verbrannte das Schiff. Aber die Idee, der Wille des Volkes Luftschiffahrt zu treiben, hatten schon gesiegt und dafür gab es keinen kräftigeren Beweis als die spontane Spende von über sechs Millionen Goldmark für einen neuen Zeppelin.

Die einem seegehenden Schiff analoge Bauform der Unterteilung in einzelne Abteilungen zur Erhaltung des Auftriebes bei Kollisionen rettete im nächsten Jahr ein Luftschiff nach der Kollision mit einem Birnenbaum. Die Rückreise erfolgte ohne Bug (Abb. 14).

In den nächsten Jahren nahm die Zahl der Luftschiffe, der ausgeführten Fahrten, der Erfahrungen, der technischen Verbesserungen ständig zu und entscheidende Fortschritte brachten die Anstrengungen nach 1914 hervor, den Zeppelin zu einem brauchbaren Instrument für die Kriegsführung zu machen. Das ist ein Kapitel für sich und soll hier nicht behandelt werden.

Der alte Graf Zeppelin starb 1917. Wer hier in Deutschland den Luftschiffbau im wesentlichen weiter vorangetrieben hat, war ein Schiffbauer, unser alter Danziger Professor Jan Schütte. Er tat sich mit dem Mannheimer Industriellen Karl Lanz zusammen und entwickelte die Schütte-Lanz Luftschiffe, deren erstes bereits 1911 fertig geworden war. —

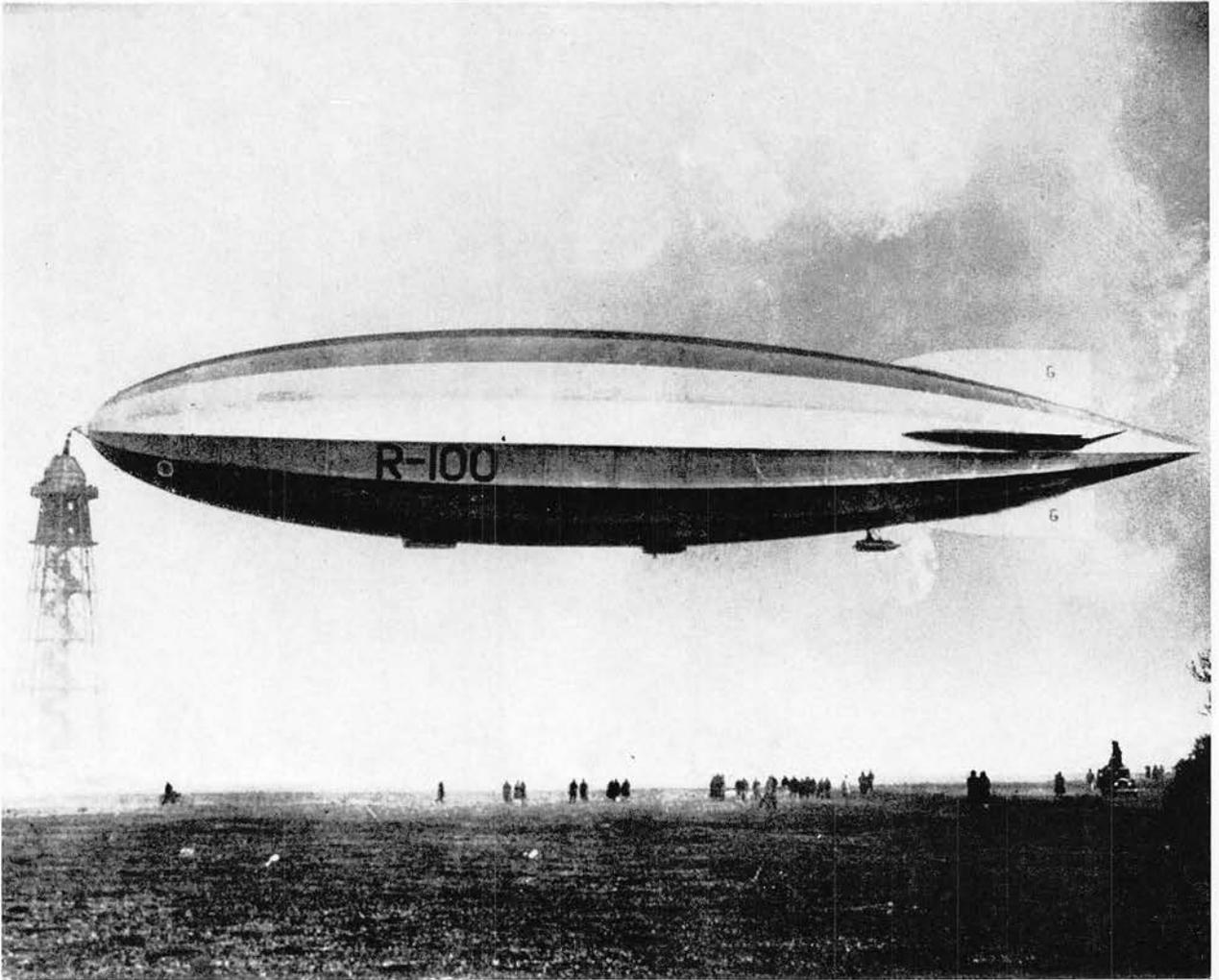
Inzwischen hatten die Flugzeuge mächtig aufgeholt.

Es wurde die Gleichberechtigung diskutiert, indem man Vor- und Nachteile beider Systeme gegeneinander abwog. Fragen der Sicherheit, der Schnelligkeit, der Tragkraft, der Wirtschaftlichkeit konnte die Koexistenz der beiden nicht

stören, weil genügend Punkte für das eine wie für das andere Prinzip sprachen. Wollte das Luftschiff indessen seinen wichtigsten Vorteil, die Tragkraft, behaupten, mußte es größer und größer werden, während die Geschwindigkeitskurve asymptotisch an einen Grenzwert von wenig über 100 km/h zu gehen schien. In unserer Bildserie haben wir uns bemüht, die wichtigsten Bauwerke der zwanziger und dreißiger Jahre zu zeigen; Bilder imponierender Majestät und des Schreckens.

14





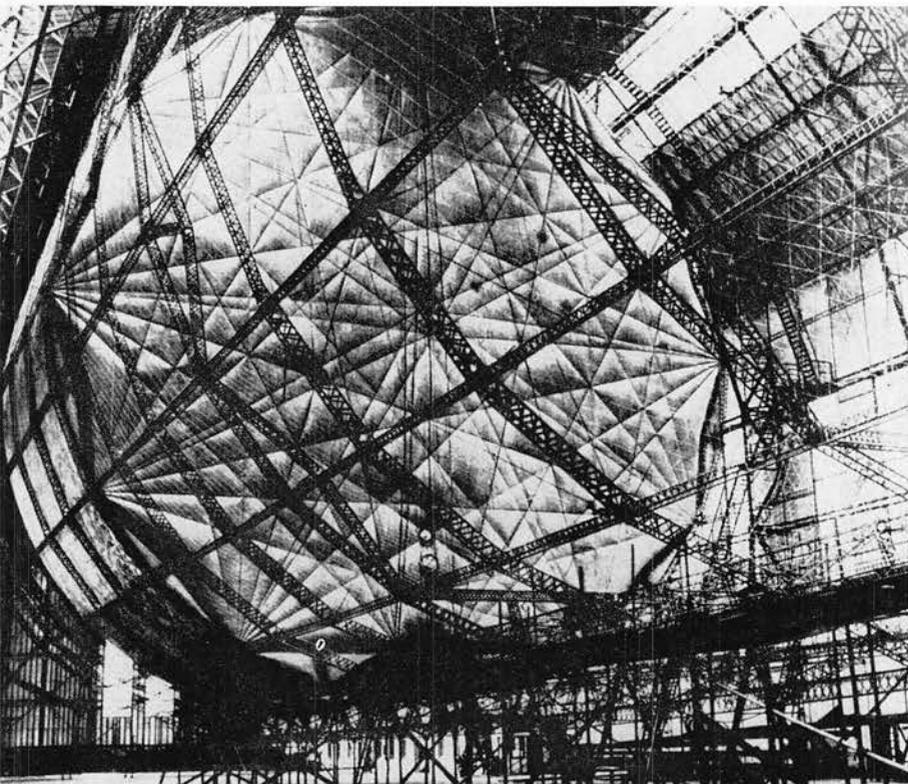
15

Es wird heute in den Zeitungen des öfteren behauptet, die zivile Luftschiffahrt hätte kaum Opfer zu beklagen gehabt. Das stimmt keineswegs, wenngleich eingeräumt werden darf, daß viele Zeppelinkatastrophen nicht während der Reisen, sondern schon vor dem Start oder nach der Landung oder bei Versuchsfahrten und dergleichen eingetreten sind.

Als die Böe den Zeppelin V in Echterdingen erfaßte, waren die Fahrgäste nicht mehr an Bord; das Luftschiff hatte eine

Zwischenlandung für eine Motorenreparatur gemacht. Andere Schiffe sind bereits beim Herausbugisieren aus der Halle zum Wrack geworden (Seitenwind!), was zu schwimmenden, drehbaren und Rundhallenbauten geführt hat. Es hat Notlandungen gegeben, die zwar nicht die Luftschiffe, aber doch die an Bord befindlichen Menschen überlebt haben, wie etwa die Baumwipfelflandung der „Deutschland“ 1910; wohingegen ja die Fehllandung eines modernen Düsenklippers fast immer für alle Beteiligten tödlich ist.

16



Trotzdem, die Bilder (Abb. 18–23) sind erschütternde Dokumente und zeigen, daß das Ausmaß des Schadens bei Unfällen im gleichen Verhältnis wächst wie Wert und Leistung des Objekts. Luftfahrtsunglücke bedeuten Totalverluste, gestern wie heute. Einige der wichtigsten Katastrophen seien kurz genannt – wichtig, weil sie mit dem Ende der Luftschiffahrt in direktem Zusammenhang stehen. Wo sonst haben wohl Blüte und Ende so nahe beieinandergestanden?

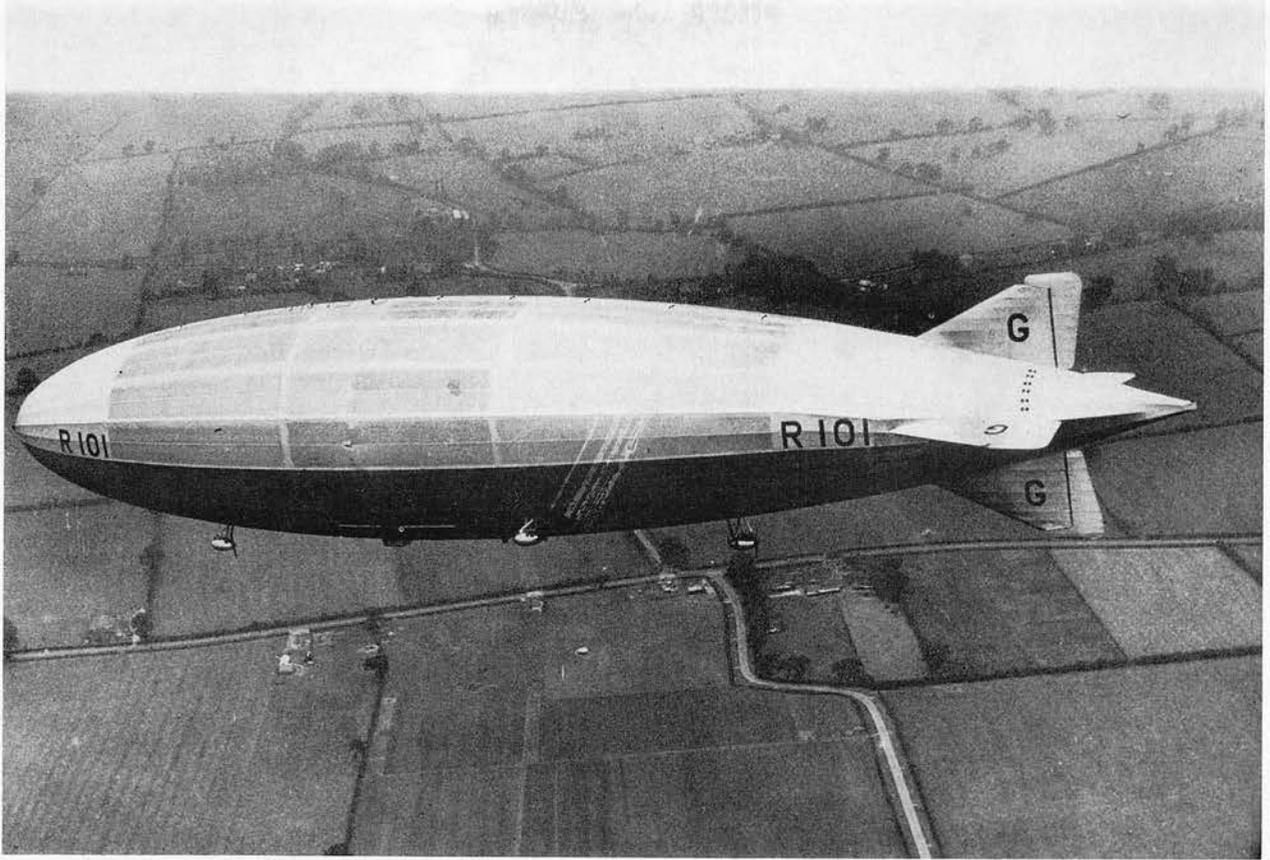
Die Bilder Nr. 17–19 zeigen das englische Luftschiff R 101, das auf einem Versuchsfahrt nach Indien am 5. 10. 1930 in Frankreich verbrannt ist. 48 Personen kamen ums Leben, danach wurde in England die Aktivität in der Luftschiffahrt eingestellt.

15 Das britische Luftschiff R 100 am Ankermast (1929).

16 ZR III — Das Gerippe mit prallgefülltem Ballonet.

17 R 101 auf der Jungfernfahrt 1929 . . .

18 . . . und nach dem Absturz 1930.



17

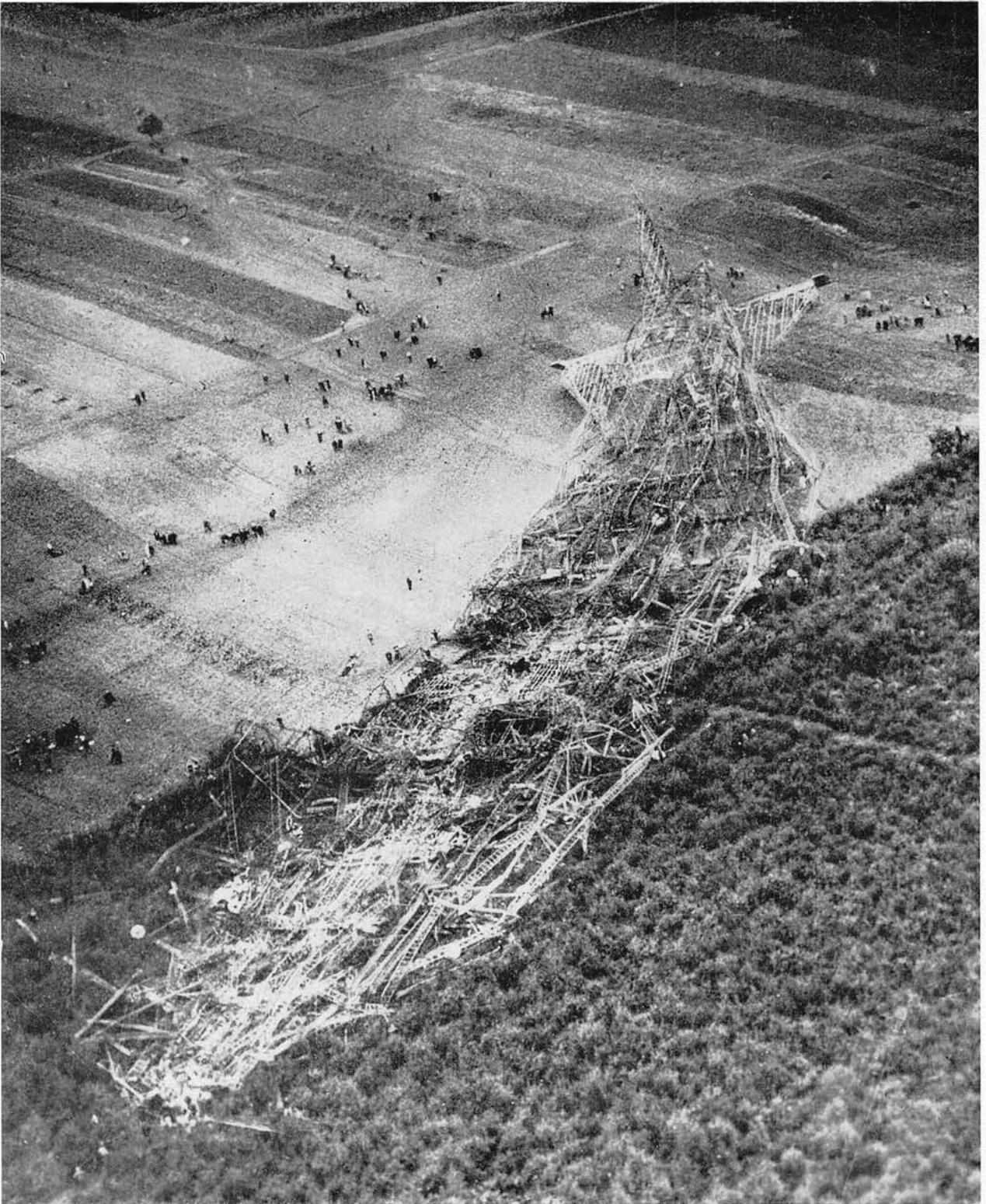
Auch in Frankreich hatte – bereits 1923 – der Absturz der „Dixmude“ über dem Mittelmeer das Ende der Luftschiffahrt bedeutet. Niemand überlebte.

In den USA forderte der Absturz der „Akron“ (ZRS-4) am 4. 4. 1933 in einem Sturm, nach insgesamt 1700 Flugstunden,

74 Tote. Auch das Schwesterschiff „Macon“ (ZRS-5) verunglückte, nach fast 2000 Flugstunden. Ein neues amerikanisches Projekt wurde nicht mehr verwirklicht. Und in Deutschland? Nach den erfolgreichen Fahrten des „Graf Zeppelin“ explodierte die „Hindenburg“ bei ihrer ersten Landung in den Vereinigten Staaten.



18



Gehen wir den Ursachen der Unglücke nach, so finden wir verschiedene; vor allem sind es folgende: die gefährliche Wasserstoffgasfüllung, Defekte an Motoren und Steuerung sowie die ungenügende Beherrschung der Luftriesen in Sturmböen. War die „Macon“ nicht zu retten, weil man wegen scheinbar geringfügiger Defekte an Rudern und Motoren keine Kontrolle mehr über das Schiff hatte und es langsam auf See aufsetzte und versank, stand die lodernde Fackel des LZ „Hindenburg“ wie ein Fanal am Ende einer Epoche. Sein Nachfolger LZ 130 kam über Testflüge nicht mehr hinaus und LZ 131 wurde bereits kurz nach Baubeginn wieder abgewrackt. Man brauchte das Baumaterial für andere Zwecke, denn größere Katastrophen fegten das Problem Luftschiff endgültig beiseite.

Verweilen wir ein wenig bei dem LZ 129, „Hindenburg“, das sicher das Meisterwerk der der Vergangenheit angehörenden Luftschiffepoche gewesen ist. Es hatte gigantische Abmessungen:

Größte Länge	245,00 m
Größter Durchmesser	41,20 m
Nenn-Gasinhalt	190 000 m ³
Gesamtdauerleistung	3200/3600 PS
Geschwindigkeit	125 km/h

Die sich als erstes aufdringende Frage ist natürlich die nach der Gasfüllung. War man sich nicht über die Gefahren klar? Natürlich war man das. Aber wir haben ja gesehen, daß es von Anbeginn üblich war, Wasserstoffgas

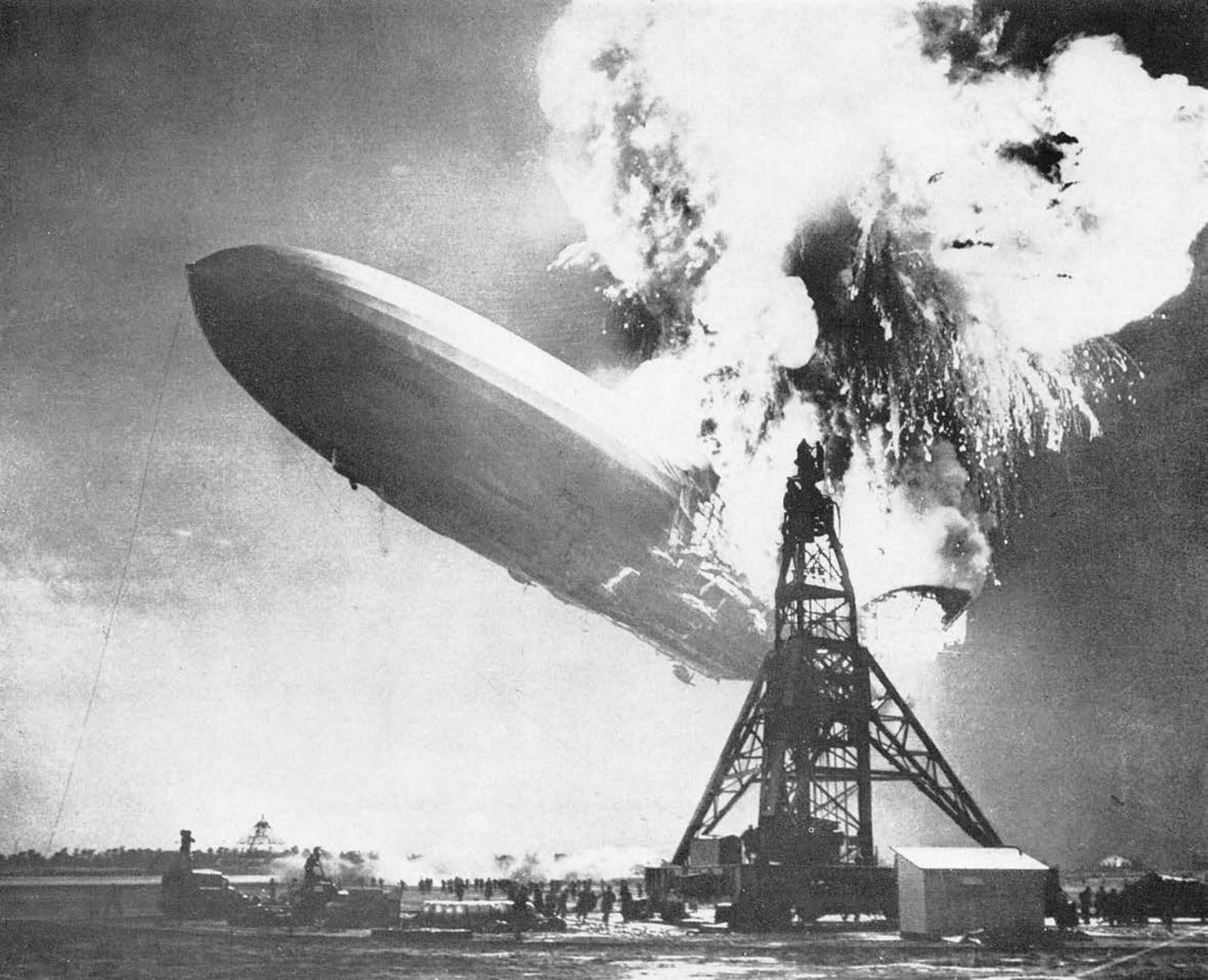


21

zu verwenden. Das nicht brennbare Helium fand man erst viel später, und zwar nur in Amerika. Es ist etwas schwerer als Wasserstoff, hat also schlechtere Auftriebswerte. Zweifellos hätte man das in Kauf genommen zugunsten der Sicherheit, – wenn unsere glorreiche Politik in den dreißiger Jahren nicht die Chance verspielt hätte, es aus Amerika zu importieren.

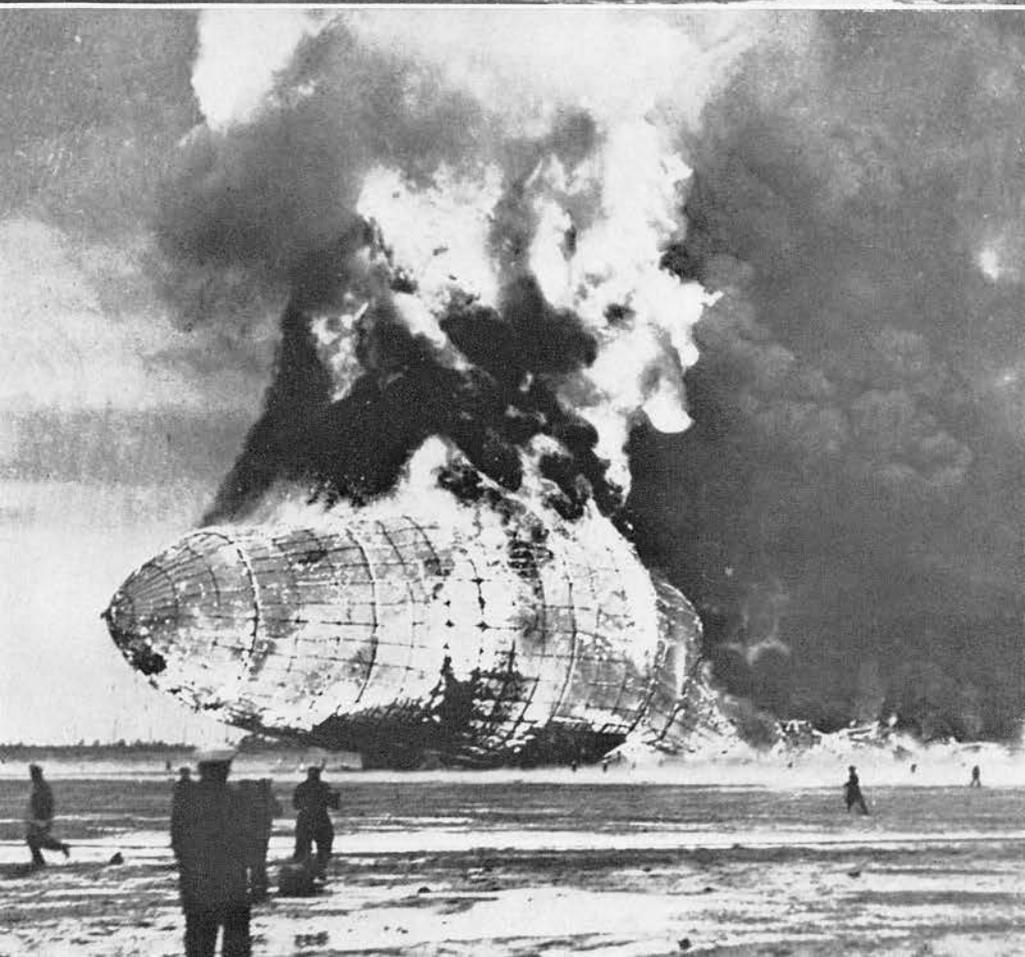
Das Gewicht von Helium beträgt rund 14%, Wasserstoff nur 7% des Luftgewichtes. Das heißt, daß ein mit Helium gefülltes Luftschiff ca. 93% der Hubkraft eines mit Wasserstoff gefüllten hat.

Das Luftschiff „Hindenburg“ war das erste (und letzte) große deutsche Luftschiff für einen transatlantischen Liniendienst. Sein Vorgänger „Graf Zeppelin“ (LZ 127) war als Studienschiff für überseeische Reisen geplant gewesen und hat sich als solches bestätigt. Dabei machte der lange Weg nach Südamerika weniger Schwierigkeiten, als der nach den USA. Die klimatischen Bedingungen des Nordatlantik sind doch erheblich härter. Wie sich das Schiff im Wechsel der Jahreszeiten bewährt hätte, ist nun nicht mehr zu sagen; das Unglück passierte auf der ersten Reise nach den USA.

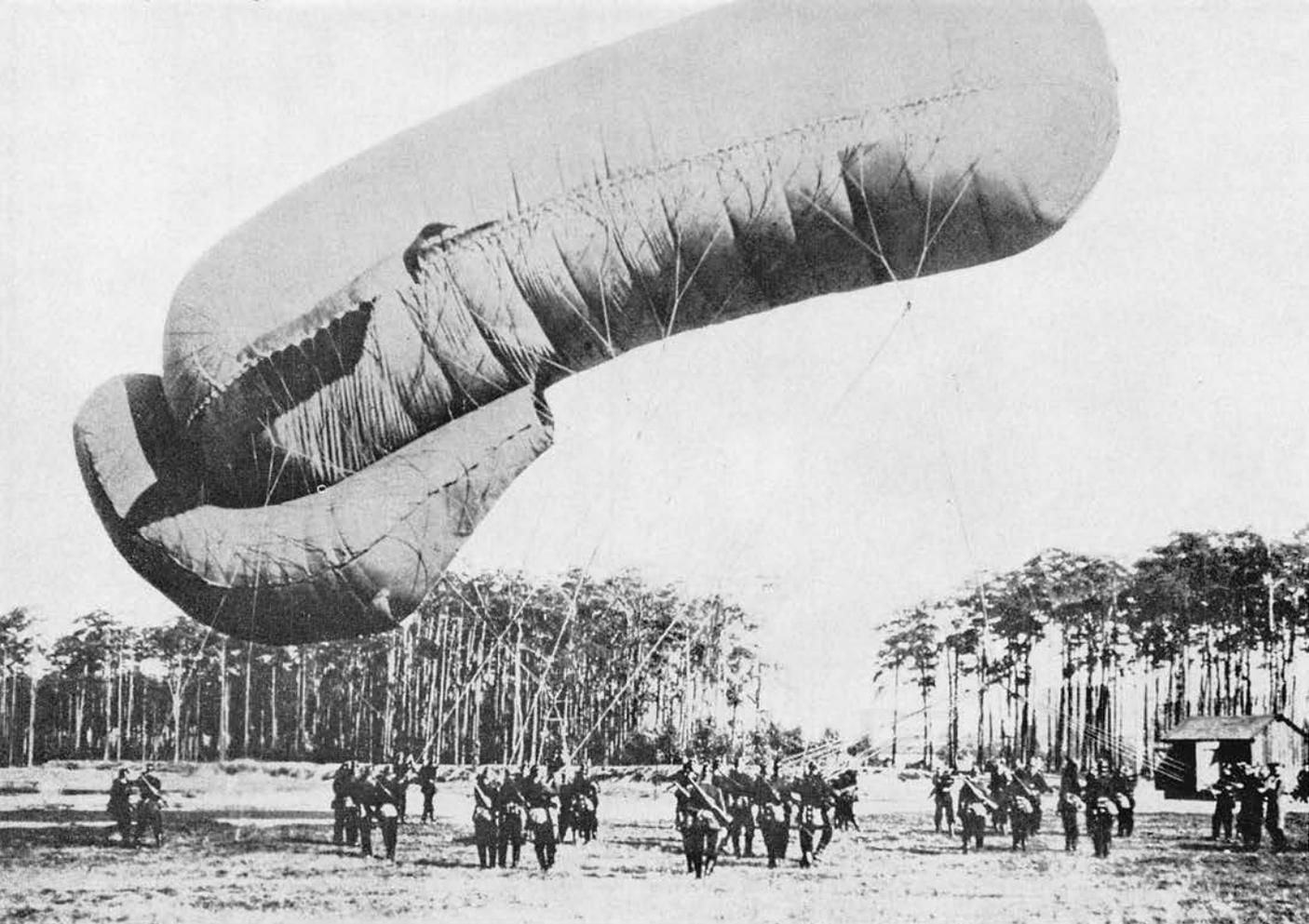


22

23

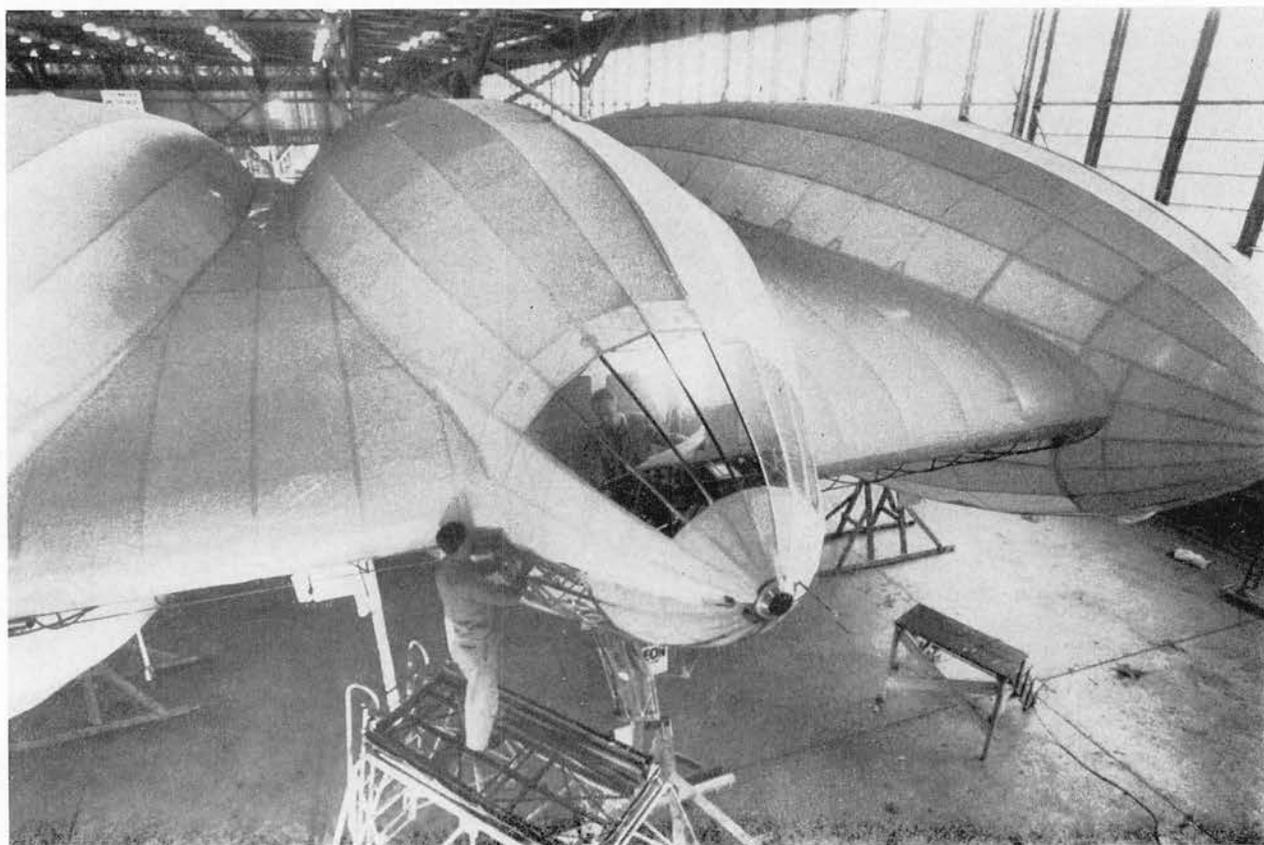


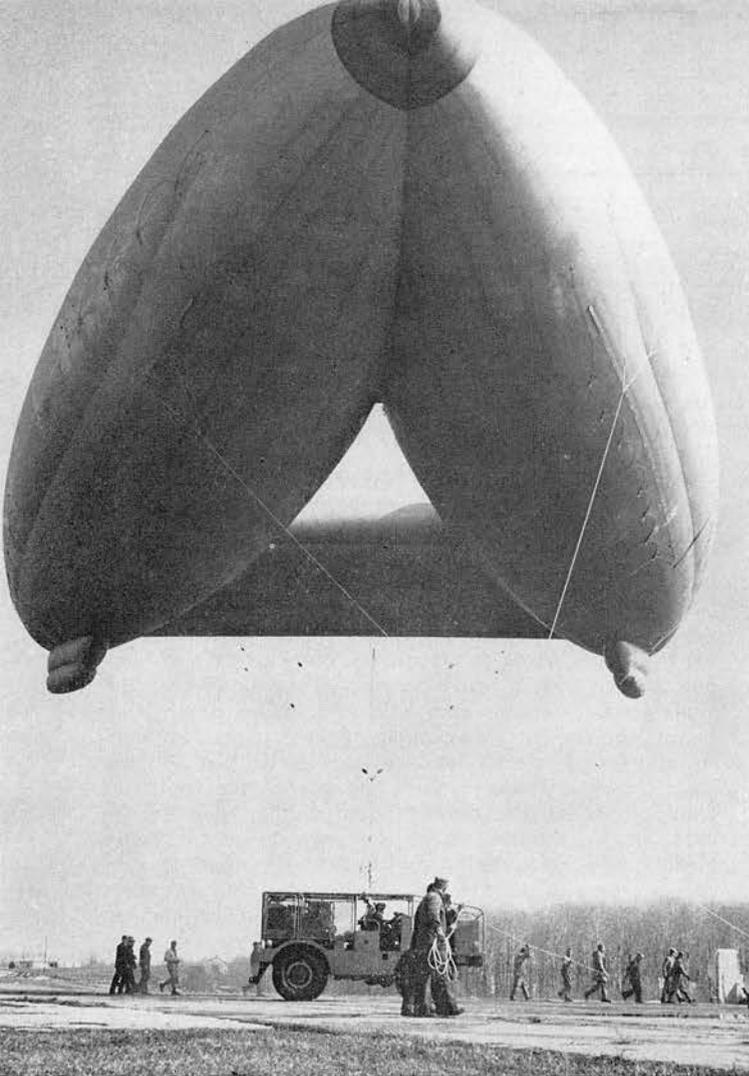
21—23 Glanz und Untergang folgten unmittelbar aufeinander. Zwischen diesen Aufnahmen liegen nur wenige Stunden. Bilddokumente von gleichnishafter Eindringlichkeit, wenn man sie auf das Reich überträgt, dessen Hoheitszeichen so demonstrativ an die Leitflossen gemalt waren.



24 Der Fesselballon Parseval-Sigsfeld, für militärische Zwecke (Zeit des ersten Weltkriegs). Der Steuersack am Heck bewirkte eine stabile Richtungslage.

25 „Aeron III“. Ein amerikanischer Versuch, das Prinzip „leichter als die Luft“ im zivilen Luftverkehr wieder aufleben zu lassen (1962).





26 „Sky Hook“ heißt ein moderner amerikanischer Fesselballon (fest am Boden verankerter Ballon) für wissenschaftliche Zwecke. Seine Richtungsstabilität erhält er nicht wie bei Parseval-Sigsfeld durch einen Steuersack, sondern durch seine V-Form.

27 Neues amerikanisches Prallluftschiff (blimp) für militärische Zwecke. Derartige Luftschiffe mit 30 Mann Besatzung und jeweils 6tägigem ununterbrochenem Aufenthalt in der Luft gehören zum heutigen Radar-Warnsystem.

denen man vor 30 Jahren nicht zu träumen wagte. Aber es versteht sich von selbst, daß man auch bei den neuen Baustoffen wieder an Gewicht sparen würde, soweit es nur irgend zulässig ist. Jedenfalls wäre Punkt eins, der für ein neues Luftschiff spricht: Man könnte leichter, größer und trotzdem fester bauen als früher und käme dadurch zu viel interessanteren Transportleistungen. Als Combischiff könnten 400 Passagiere befördert werden bei einem Luxuskomfort, wie ihn bisher nur die Schnelldampfer kennen. Als Frachtluftschiff gebaut, könnte leichte Fracht zu wesentlich günstigeren Raten verschifft werden als per Flugzeug und viel schneller als per Schiff. Es gibt zweifellos Frachtgüter, für die eine solche Möglichkeit optimal wäre. Man spricht davon, daß etwa 150 Autos für 1500 DM pro Wagen in 100 Stunden um die halbe Welt befördert werden könnten. Der Preis für eine Fahrkarte entspräche etwa dem für eine Seereise auf einem Luxussschiff in der 1. Klasse. – Ein weiterer unschätzbare Fortschritt der heutigen Bau- und Kunststoffe ist die praktisch vollkommene Undurchlässigkeit der Gasbehälter (Hüllen aus Polyäthylen oder aus Polysulfiden) gegenüber den durch Metallaufgaben mühsam abgedichteten Geweben von gestern.

Die Motoren waren früher stets ein wunder Punkt. Auch dieses Problem dürfte als überwunden angesehen werden – wenn man ihrer noch bedürfte! Und dies ist Punkt zwei, der für eine Wiedergeburt des Luftschiffs spricht: Man würde Atomtrieb wählen.

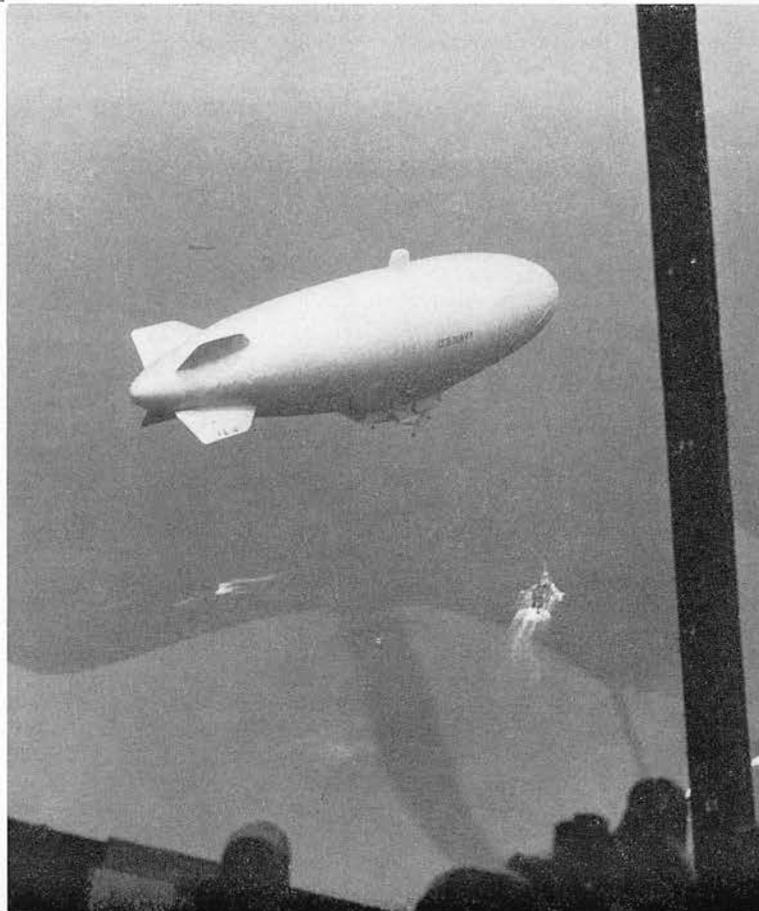
27

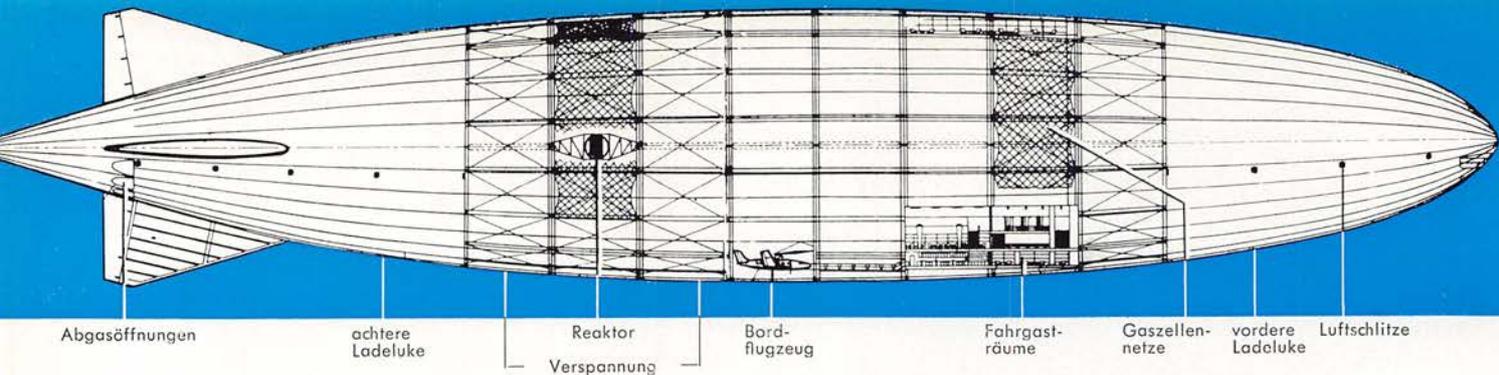
26

Die Frage stellt sich nun, wodurch wohl ein Wiedererwachen der Luftschiffahrt bewirkt werden könnte, wenn es tatsächlich dazu käme. Niemand greift eine gescheiterte Sache wieder auf ohne völlig neue Impulse. Ich möchte nun in den im folgenden aufgezeigten Perspektiven nicht meine private Meinung zugrunde legen, noch weniger die einiger traditionseller Mitglieder des deutschen Vereins für Luftschiffahrt, sondern ganz sachliche Erwägungen, wie sie beispielsweise eine Konstruktionsstudie der Universität Boston ergab, deren Ergebnisse von Professor Morse im vergangenen Jahr in der in London erscheinenden Zeitschrift New Scientist mitgeteilt wurden.

In jener Studie wird versucht nachzuweisen, daß die Hauptschwierigkeiten bei der Verwirklichung eines neuen Luftschiffprojekts nicht in Fragen der Konstruktion, der Sicherheit, der Wirtschaftlichkeit liegen, sondern in der Überwindung von Vorurteilen, die auf den Unglücken der Vergangenheit beruhen. Ich möchte behaupten, daß diese Annahme mit Sicherheit falsch ist. Im Gegenteil: Allzu leicht vergißt man die Fehlschläge der Vergangenheit. Läßt sich etwa heute irgend jemand von einem Flug abhalten, obwohl ein Düsenklipper nach dem anderen zerschellt? Wenn sonst alles an der Rechnung stimmt, dann wird es keinen Zweifel geben, ob es wieder Luftschiffe geben wird. Vor allem, wenn die Rechnung mit dem Gelde stimmt, diesem konkurrenzlosen Wertmesser unserer Zeit.

Was die Sicherheit betrifft, kann man tatsächlich beruhigter sein denn je. Kein Luftschiff würde je wieder mit Wasserstoffgas fahren. Allen stünde Helium zur Verfügung. Und die Fragen der Festigkeit wären eine Lapalie, wenn man sich mit den relativen Baugewichten von früher zufrieden gäbe; denn wir kennen heute Legierungen für die Gerippe (Magnesium-, Titan-Aluminium-, Berylliumlegierungen) und Kunststoffe für Ballonets und Hüllen, von





28 Studienprojekt eines Atomluftschiffs der Universität Boston, Massachusetts.

Es scheint paradox zu sein, heute von kernenergiegetriebenen Luftschiffen zu sprechen, wo das bisher einzige Seeschiff dieser Art auf Eis gelegt werden soll. Aber wir sprechen ja von „übermorgen“, und bis dahin dürften wohl diesbezügliche Probleme, die uns heute noch Kopfschmerzen bereiten, gelöst sein. Setzen wir uns einmal über die Sorgen, die man zur Zeit noch mit dem Atomtrieb hat, hinweg; dann gibt es einen ganz wesentlichen Vorteil, den ein solcher Antrieb hätte und der bei Gebilden, die einen aerostatischen Schwebezustand erhalten müssen, stärker ins Gewicht fiele als irgendwo sonst: das konstante Gewicht der Anlage. Es gäbe keine Probleme der Gewichtsveränderung durch Brennstoffverbrauch. Man wird ermesen was das bedeutet, wenn man bedenkt, daß früher bei den Ballonaufstiegen schon eine Handvoll Sand genügte, um die Auftriebskräfte zu korrigieren.

Nun darf man natürlich nicht dem Irrtum erliegen, als sei der Verbrauch von Treibstoff usw. das einzige, was das Gleichgewicht eines konstanten Schwebezustandes stört. Es gibt genug andere Faktoren, die das tun. Regen, Schnee und die Gastemperatur verändern den statischen Auftrieb beständig. Um so wichtiger, daß das Treibstoffproblem fortfällt. Von dem ungeheuren Vorteil der unbegrenzten Reichweite ganz zu schweigen. Eine Kernenergieanlage wiegt viel, vor allem wegen der Abschirmung. Sie wiegt aber insgesamt weniger als die herkömmlichen Motoren einschließlich ihres Treibstoffs! Ein paar Zahlen mögen verdeutlichen, wie sich ein Atomzeppelin in seinen Abmessungen und Leistungen zum Luftschiff „Hindenburg“ verhalten würde und welche Stellung es heute zwischen Seeschiff und Flugzeug inne hätte.

	Atom-Luftschiff	LZ 129 „Hindenburg“
Größte Länge	300 m	245 m
Größter Durchmesser	52,5 m	41,2 m
Schlankheitsgrad L:D	5,7	5,95
maximales Gasvolumen	354 000 m ³	204 000 m ³
Auftrieb (bei 95%iger Gasfüllung)	344 t	206 t
Hubkraft	136 t	104 t
Nutzlast	82 t	18 t

Die drei letzten Angaben bedürfen einer kurzen Erläuterung. Wir begnügen uns im Schiffbau hinsichtlich der Lade-fähigkeit mit den Größen Displacement und Deadweight. Die Differenz ist das Eigengewicht des Schiffes.

Beim Luftschiff ist die Sache etwas komplizierter. Nach dem Archimedischen Prinzip ist der statische Auftrieb definiert als das Gewicht des verdrängten Mediums; beim Schiff also des verdrängten Wassers, in der Luft dementsprechend das Gewicht der von den Gasbehältern verdrängten Luft. Da dieselben jedoch nicht leer, sondern mit Gas gefüllt sind, ist das Eigengewicht des Traggases vom Auftrieb abzuziehen. So entsteht die Hubkraft. Sie ist dann die Summe aus Eigengewicht des Luftschiffes und Nutzlast.

Beim Vergleich der oben wiedergegebenen Zahlen fällt auf, daß trotz gar nicht so sehr unterschiedlicher Hubkraft der beiden Vergleichsobjekte die tatsächliche Nutzlast beim Atomschiff viereinhalb mal so groß ist. Das ist der große Vorteil des fortfallenden Brennstoffs für den Antrieb.

Eine konstruktive Besonderheit soll nicht unerwähnt bleiben: Es gibt keine Motorengondeln mehr, die Luftschrauben sitzen dort, wo sie, wenn man das früher schon technisch gekonnt hätte, von jeher jeder unbefangene Konstrukteur hingesetzt hätte, am Heck des Schiffes.

Dabei sollen natürlich die Schwierigkeiten nicht übersehen werden, die der – bzw. die zwei gegenläufigen Propeller am Heck hinsichtlich der Manövrierfähigkeit mit sich bringen würden. Ein Luftschiff mit seitlichen Gondeln ist von einer ganz anderen Wendigkeit. Aber sicher könnte man beim Zeppelin mit Heckpropellern durch eine dem Bugstrahlruder auf Seeschiffen analoge Einrichtung Abhilfe schaffen. Man würde ja auch, wie das bereits von deutschen Ingenieuren vorgeschlagen wurde, die Landemanöver nicht ausschließlich auf aerostatischem Wege ausführen, was stets mit Gasablassen verbunden ist, sondern würde sich die Errungenschaften des Hubschraubers zunutze machen. Doch wir wollen uns heute in Einzelfragen der Konstruktion gar nicht erst einlassen.

Daß Luftschiffe keine Start- und Landebahnen brauchen, ist ein nicht zu unterschätzender Vorteil dem Flugzeug gegenüber, wie auch, daß man im dicken Nebel auf der Stelle treten kann und nicht dazu verdammt ist, mit 700 Stundenkilometern im Ungewissen herumzurasen, in manchen Situationen durchaus zu begrüßen wäre. Wie sich allerdings so ein Luftriese in solchem Wetter aufführen wird wie wir es jüngst erlebten, wage ich mir kaum aus-zudenken. „Ausweichen“ ist gut gesagt, wenn der Sturm über halb Europa hinwegbraust... Keinesfalls wäre das Luftschiff der Zukunft als Konkurrenz zum Flugzeug zu verstehen; doch könnte man sich denken, daß es in vieler Hinsicht ein wertvolles Instrument wäre, das Gesamtverkehrsnetz der Welt zu erweitern oder zu ergänzen.

Bemühungen in verschiedenen Ländern zeigen, daß die heutigen technischen Möglichkeiten imstande sind, das Luftschiff auch ohne Atomtrieb wieder attraktiv zu machen. In Berlin beschäftigt man sich mit den Plänen zu einem Mammut-Luftschiff von 510 m Länge für 850 Passagiere und 130 t Fracht. In Sowjetrußland ist das Luftschiff als Transportmittel aktuell geworden, nachdem im Uralgebiet Heliumquellen entdeckt worden sind. Ein ganz konkretes Aufgabengebiet könnte z. B. für Transportluftschiffe entstehen, wenn man den Forderungen der Olstechniker nach Luftschiffen in Westsibirien entspräche, wo größte Ölvorkommen entdeckt worden sind, die es zu erschließen gilt und wo, wegen der Unwegsamkeit, das Luftschiff wie kein anderes Verkehrsmittel geeignet wäre, den Transport des schweren Gerätes zu übernehmen.

Ob das Luftschiff unter so vielen neuen Gesichtspunkten wiedererwachen wird? Warten wir ab; oder – vielleicht sollten wir auch nicht abwarten, sondern versuchen, mit neuen Ideen der deutschen Wirtschaft eine kleine Spritze zu geben.

Der alte Graf Zeppelin starb am 8. März vor 50 Jahren. Gedenken wir seiner, – nicht in dem Sinne, Überlebtes wieder aufleben zu lassen, sondern Neues zu schaffen, voller Bewunderung für den Wagemut und das Werk eines einzelnen, unerschrockenen Mannes, in dessen Geist weiter zu arbeiten für uns heute noch wichtiger wäre als für die Sache.

kleine chronik der weltseeschifffahrt...

Hier ein paar Zahlen zur Gesamtsituation der Weltschifffahrt in ihrem gegenwärtigen Stadium und zur Stellung der deutschen Schifffahrt innerhalb derselben. Nie ist die Welthandelsflotte größer gewesen als sie heute ist. Mit rund 175 Millionen BRT übertrifft sie den Stand von 1951 um das Doppelte, den des letzten Vorkriegsjahres um das Dreifache. Die jährlichen Zuwachsraten steigerten sich in den letzten Jahren und erreichten 1966 mit 10,7 Mill. BRT den bisher höchsten Stand. Man möchte sagen, daß das nicht mehr als recht und billig ist, wenn man an die heutigen Schiffsriesen denkt, die dieses Ergebnis in erster Linie bestimmen, die Tanker. Ein Zehntel der Tonnage eines heutigen Mammuttankers galt 1951 noch als ein großes Schiff!

Die Länder mit den größten Handelsflotten (Norwegen, Liberia und Japan) lassen in deren Zusammensetzung deutlich diesen Einfluß erkennen. Bei allen dreien beträgt der Tankeranteil am Gesamtauftragsbestand über die Hälfte. Rund 43% entfallen auf Massengutfrachter, der Anteil der Linienfrachter ist verschwindend klein.

Während die erwähnten Länder in wenigen Jahren ihre Tonnage verdoppelt haben (Liberia hat heute 20,6 Mill. BRT, Japan 14 Mill. BRT) ist die deutsche Handelsflotte von einer bemerkenswerten Konstanz. Sie beträgt heute 5,5 Mill. BRT; in der gleichen Größenordnung lag sie vor dem Kriege auch schon. Ihre innere Struktur ist die folgende: Je 37,5% sind in der Linienfahrt sowie in der Tramp- und Massengutfahrt eingesetzt, 21% sind Tanker, 4% Kühlschiffe. Die zuletzt erwähnte Tonnagegruppe ist im Vergleich zu anderen Schifffahrtsländern die relativ stärkste. In der Rangliste der Welthandelsflotten stehen wir an neunter Stelle.

*

Fünf Jahre nach der großen Flut von 1962 bedrohte Hamburg Ende Februar wieder eine Sturmflut und es wäre abermals zu einer Katastrophe gekommen, wenn man in Hamburg nicht aus der vorigen gelernt hätte. Die vielen Millionen, die Hamburg inzwischen für neue Deiche ausgegeben hat, haben sich bereits bezahlt gemacht. Noch

einige schwache Stellen wurden sichtbar, aber dabei blieb es Gott sei Dank. Man wird den Fingerzeig nutzen. Der Warn- und Hilfsdienst funktionierte ausgezeichnet. Doch Orkan bleibt Orkan, und er fordert von der Schifffahrt seine Opfer. Mehrere Küstenschiffe gerieten in Seenot, 25 Seeleute fanden den Tod.

Ein Rätsel und doch wiederum verständlich, eine Tragödie – und doch gehalten was man von ihm verlangte, (nämlich Unsinkbarkeit), das ist das Schicksal des Seenotrettungskreuzers „Adolph Bermppohl“, der am 24. 2. bei Helgoland gesichtet und dann von den beiden Rettungsschiffen „Arwed Emminghaus“ und „Rickmers Bock“ nach Cuxhaven geschleppt wurde. Es war niemand mehr an Bord; man kann vermuten, daß die Mannschaft bei dem Versuch, das Tochterboot wieder einzuziehen, das holländische Seeleute gerettet hatte, über Bord gespült sind. Die „Adolph Bermppohl“ schwamm auf ebenem Kiel; doch die Brücke zeigte Spuren einer verheerenden Gewalt.

Was aus den drei ruhmestüchtigen Dilettanten geworden wäre, die die geradezu geniale Idee hatten mit einem Witz von Fahrzeug und Freßkorb im Schlepp (!) im Februar gen Amerika zu kreuzen, – wenn man sie nicht rechtzeitig wieder an die Leine genommen hätte, – bedarf keiner Erörterung.

*

Der Orkan war nicht die einzige Ursache von Schiffsverlusten in der letzten Zeit. Der niederländische Bulk-Carrier „Jacob Verolme“ (26 797 tdw) sank Ende Januar nach einer Explosion im Maschinenraum westlich der Kanarischen Inseln. Das 1953 auf der Norderwerft Köser und Meyer gebaute Motorschiff „Caldas“ (2560 tdw) der Reederei August Bolten geriet Ende Februar vor der amerikanischen Küste in Brand und mußte aufgegeben werden. Etwa zur gleichen Zeit sank im Skagerrak das sowjetische Fischfabrikschiff „Tukan“ (1962 gebaut, 2435 BRT). Dieses Unglück muß als das schwerste bezeichnet werden; von der 80köpfigen Besatzung fand über die Hälfte den Seemannsod.





Der Finkenwerder Ness, Rudl Kinaus Jugendparadies, etwa um 1900. Heute stehen dort die Hallen der Hamburger Flugzeugbau AG.



Die „Nesshuuk“ Finkenwerders. Ganz rechts das Elternhaus von Rudl Kinau und Gorch Fock.

Rudolf Kinau

Dem niederdeutschen Dichtersmann aus Finkenwerder zum 80. Geburtstag am 23. März 1967

Wenn man bedenkt, daß Rudolf Kinau seine Kindheit mehr am Wasser und auf Fahrzeugen zwischen Tampen und Segeln als an Land verbracht hat, dann kann man verstehen, daß der Dichter heute gerne mit seinem Segler Fahrten nach Cuxhaven, Trieschen, den Halligen oder den dänischen Inseln unternimmt. Auch daß er dann unterwegs für seine Mahlzeit Fische fängt, hängt mit seinen Jugendjahren zusammen; denn mit dem Elbfischer Jan Fock vom Finkenwerder Neß, bei dem er nach seiner Konfirmation in die Lehre kam, setzte er die ersten Butt- und Sturengarne. Einige Jahre später fischt er auf seines Vaters Ewer hinter Helgoland und auf der Doggerbank nach Schollen, Zungen und Steinbutt. Dann wird er Mariner auf dem Kreuzer „Prinz Adalbert“.

Das Leben an Bord gefällt ihm sehr gut; in einem Brief vom 19. September 1908, den er aus Kiel an seine Eltern schreibt, heißt es ausführlich: „Wie Ihr schon wißt, werde ich als Signalgast ausgebildet. Ich muß den ganzen Tag mit dem Kieker unter dem Arm auf der Brücke hin und her gehen und aufpassen, wenn einer mit uns signalisieren will, was sehr oft vorkommt, und wenn Boote an unser Schiff anlegen wollen, muß ich es durchs Sprachrohr dem Wachoffizier melden. Ich füge mich in alles und laß den Humor nicht fliegen. Wenn ich auch wenig frei habe, ich lerne doch sehr viel auf der Brücke, was ich später vielleicht noch gebrauchen kann. Und dann bin ich immer zwischen Kapitän und Offizieren in der frischen Luft und kann mir die Gegend von oben herab ansehen (22 m über Wasser!). Der 1. Offizier sagte mir, ich wäre auf die Brücke gekommen, weil ich das beste Führungszeugnis hätte.“

Den ersten Weltkrieg erlebt Rudolf Kinau zuerst als Mariner bei der Küstenabwehr in Wilhelmshaven, wo er noch 14 Tage vor der Seeschlacht im Skagerrak im Jahr 1916 mit seinem Bruder Gorch Fock, der eigentlich Johann Kinau hieß, zusammentrifft. Dann wird er „Seesoldat“ und in der Hölle vor Verdun verwundet. Dort erwacht der Dichter in ihm. Der Schmerz um den Verlust seines großen Bruders, der auf der untergehenden „Wiesbaden“ in der Skagerrakschlacht sein Leben lassen muß, drückt ihm die Feder in die Hand. Die Skizze „Achtern Diek“ ist ein erschütterndes Zwiegespräch mit seinem verschollenen Bruder und weist Rudolf Kinau gleich als einen tief verinnerlichten Menschen aus.

Bald darauf folgen andere Lebensbilder aus dem damaligen großen Geschehen; neben ernsten, nachdenklichen

Geschichten kommen auch heitere und lustige zum Vorschein. Aus dem köstlichen „Besorgen“ spricht uns schon der echte Kinau'sche Humor an, der sich in all seinen späteren Arbeiten wiederfindet und uns so sehr erbaute.

Nur wenige Schiffe hat Deutschland nach dem ersten Weltkrieg nachbehalten. Viele Seeleute müssen an Land bleiben. Das geht auch Rudolf Kinau so. Doch er hat Glück, er findet wenigstens in der Nähe des Wassers ein für ihn interessantes Betätigungsfeld in den großen Fischauktionshallen von Hamburg-St. Pauli. Er kommt auch hier häufiger wieder an Bord und fährt den Fischdampfern entgegen, um vor allem mit ausländischen Käppens zu verhandeln. Aus dieser Zeit stammt sein unverwüthliches „Engelsch Spoken“, ein humoriges Erlebnis mit einem deutschen Lotsen auf einem englischen Trawler. Dieses Kabinettstück ist seit einigen Jahren mit den bekannten Skizzen „Brutseuken“ und „Mien Weg un mien Weeg“ auch auf einer Schallplatte, von Rudolf Kinau selbst gesprochen, zu hören.

Nach einigen Jahren liegt eine größere Arbeit von ihm vor: „Thees Bott, dat Woterküken“. Hier schildert uns der Dichter das fröhliche, aber auch gefährvolle Leben eines Finkenwerder Fischerjungen; seine eigene Jugendzeit. Nun entstehen in schneller Folge Kurzgeschichten wie „Poesie“, „Elefanteneier“, „Scheeben Wind“, „Dat Piepenlock“, „Lütt Hinnik“, „Mit nokte Bost“ und „Dree Dog Mittel“, diese beiden prachtvollen Skizzen aus seiner Marinerzeit, um nur die bekanntesten und beliebtesten zu nennen. Nach diesen Erfolgen gibt er kurz entschlossen seinen Prokuristenposten in der Hamburger Fischhalle auf, um sich nur der Dichtkunst und der Schriftstellerei zu widmen, und um zu segeln. Er wird wieder ganz Fahrersmann. Die gern gelesenen und viel besprochenen Seeromane „Laterne“ und „Dörte Jessen“ entstehen in dieser Zeit. Zwischendurch unternimmt er immer häufiger Vortragsreisen.

Rudolf Kinau führt uns in all seinen Werken an die deutsche Wasserkante, seine Menschen sind mit dem Leben auf Schiffen, am Strom und auf dem Meer schicksalhaft verbunden. Es dauert nur einige Jahre, und er ist in Niederdeutschland ein bekannter und begehrter Schriftsteller und Rezitator. Was Wunder, daß ihn Dr. Hans Böttcher, der Leiter der Abteilung „Volkstum und Heimat“ der damaligen „Norag“, der Vorgängerin des heutigen NDR, für seine Sendungen verpflichtet. Somit gehört Rudolf Kinau

zu den ersten Hörspieldichtern überhaupt und ist es mit wachsendem Erfolg bis heute geblieben. Auch an den späteren so beliebten Fünfminutensendungen „Sünnschien op'n Weg“ und „Hör mol'n beeten to“ ist er von Anfang an wesentlich beteiligt. Wohl an die gut 200mal im Jahr steht er in letzter Zeit auf dem Podium, vor jungen Menschen, in Schulen, auf Betriebsfeiern, bei Jubiläen und Stapelläufen; überall wollen sie ihn sehen und hören. Rudolf Kinau erzählt seine Geschichten mit großer Innigkeit und feinem Humor; einfach und schlicht ohne Effekthascherei. Das hat ihm in den fast 50 Jahren seines Wirkens eine große, treue Anhängerschaft eingebracht. In manches junge Menschenherz hat er die Liebe zur Seefahrt gepflanzt! Und dafür wollen wir ihm herzlich danken und ihm noch manches rüstige Jahr wünschen.

Hein Kalhorn



Rudl Kinau

Min nee' Patent

Vanmorgen will ick hier mol wat an de lütte Klock hangen, wat eegentlich noch keeneen wieder weten schull. —

Wat dat is? — Jä, hört man mol to! — Ick hebb mi vannacht mol wedder so allerhand dör 'n Kupp gohn loten, — un hebb nu wat „in de Mok“, wat dat an's noch goar ne geben bett.

Ick will mol wedder wat „erfinden“. Hebb ick freuber al mihmols wullt, — allerhand son lütten Krom för de Seefoahrt. Ober — bit nu käm dat jümmer so: Wenn ick dat meist un meist kloar harr, — doar fehl mitünner blooß noch een son lütte Schruuw — oder een'n son lütten Hoken, — — denn harr een anner Grübelmatten dat al ganz kloar, — un käm denn — noch eben jüst — een'n Dag vör mi — doar mit vörtüg, — — un kreeg doar denn glik sien eegen „Patent“ up, — un harr mitmol 'n grooten Nom, un verdeen ook bald 'n barg Gild.

So güng mi dat vör lange Joahrn al — mit den „Kreiselkompaß“, — — so güng mi dat mit dat „Echolot“, — un so güng mi dat noheer — mit dat „Radar“, — ick käm jümmer — eben to lot. Ick harr dat so — as de Hos' bi dat Wettloopen mit den Swienegel: Jeedesmol, wenn ick meist ran wü, reep een anner: „Ick bün al doar!“

Ober düttmol ward dat beter, — düttmol kummt mi doar keen Swienegel twüschen, — düttmol ward ick de ierste, — un krieg denn ook glik mien Patent, — un kann mi fein up de fule Siet leggen — un kann mien Gild leben. —

Wat dat nu woll is, wat?

Jä, denn hört man mol to! Hebbt Ji doar ook al mol öber nodacht: Wuvel Minschen Dag för Dag buten up See — — seekrank ward? Un feublt sick flau un spaddellohm, — un könt goar ne recht wat beschicken? — Wuvel groote un lütte Schep ward Joahr üm Joahr — buten vör de Küst — in de Brandung kott un kleen haut — un goht verlorn?

Un jümmer wedder stoht uns' Seelüd — an all de Ecken un Kanten tohoop, un frogt man den annern: — „lett sick doar denn goarnix gegen moken?“

Jä, kiek, — — un dat hebb ick ook dacht, — un hebb mi doar so lang' — un so dull ringrübelt, bit ick Liefweehdog kregen hebb, ganz dulle Liefweehdog. — Un dor dä ick mien Froo so leed, dat se mi 'n groote Kumm vull Fleadertee kokt bett. —

Un as ick de Kumm so vör mi up 'n Disch stohn harr, — Fleadertee schall jo jümmer ganz heet druncken warrn, — ober düsse wü nu doch so heet, dat ick ierst mol eben pusten müß.

Un as ick doar so schräg van boben rin pusten doo, do kummt doar up den Tee doch richtig son lütten schieren Seegang togangen. — Un as ick noch duller pusten doo, do ward de Seegang jümmer heuger. — Un do dink ick: „Ssüh! So is dat ook up See! Doar kummt dat van! De Bries hett de Schuld!“

Un denn fot ick mien groot Kumm — so mit beid Handen an, un hool ehr 'n ganz Deel heuger, meist bit an mien Näs ran, — — un pust noch mol.

Kummt keen Seegang mihr. De Bries geht liekut un weiht so glatt — öber de Kumm weg. Mien Fleadertee blift spiegelblank. — Un nu geht mi dat mitmol as 'n Slag dör 'n Kupp: „Kiek, dat is 't! — Doar sitt de Knutt! Ook — för buten up See! — Dat Woter ligt to deep! Un de Wind kummt to hooch ut de Wulken, un kummt to dull van boben hindol. — — Dat mütt anners warden! Dat geht so ne wieder! Entweder — dat Woter mütt heuger legt warden! Oder de Wind mütt sieder dol — bit achter de Kimm, — dat he blooß liek up de See langs loopen kann!

Jä, kiek, — un dat is nu mien groote „Erfindung“. Dat hebb ick mi vannacht utdacht, un dat will ick nu ook glik as Patent anmeldn, — dat mi doar ne ierst een anner — mit — vör 'n Boog scheert.

Wu de Technikers un de Maschinenmokers un de Handwerkers doar noheer mit kloar kommt, doar kümmer ick mi wieder ne üm, — dat möt se sübben weten. Ick hebb nu ierstmol blooß de groote „Idee!“ (seggt de Hoochdütschen doar jo woll to, —) un de is van mi, — — een för allemol — van mi!

Rudl Kinau

Jubilarfeier auf der Deutschen Werft

Ende Dezember veranstaltete die Deutsche Werft eine Feier, zu der nicht nur wie alljährlich unsere Rentner, sondern auch alle Jubilare des Jahres 1966 eingeladen wurden. Das ist nun schon fast ein Vierteljahr her; doch was Dr. Voltz in seiner Ansprache sagte, ist über den Anlaß hinaus gültig und wichtig, und so bringen wir auf vielfachen Wunsch den Hauptteil seiner Rede noch einmal im Wortlaut.

In diesem Jahre haben wir zum ersten Male die schon seit langem übliche vorweihnachtliche Rentnerfeier zu einer Feststunde für die Jubilare dieses Jahres erweitert und umgestaltet. Wir wollen also heute eine hoffentlich lange Reihe gleichartiger, jährlich einmal stattfindender festlicher Stunden beginnen. Unsere Rentner kommen hierbei in keiner Weise zu kurz, denn auch sie sollen den bisherigen Sinn und Inhalt der Rentnerfeiern ungeschmälert wiederfinden. Sie sollen wiederum einen Überblick erhalten über das, was sich in der Werft und in der Schiffbauindustrie ereignet hat, und sie sollen wie bisher durch das Zusammensein mit ihren Altersgenossen und einen regen Austausch von Gedanken und Erinnerungen diese Stunden genießen.

In der nun bald 50jährigen Geschichte der DW hat es insgesamt 1786 Jubilare gegeben. Soweit sie schon in von uns übernommenen Betrieben, wie z. B. im Reiherstieg, gearbeitet hatten, konnten acht Jubilare ihr 50jähriges Jubiläum begehen. Weitere 149 haben ihr 40jähriges und naturgemäß die größte Anzahl mit 1629 das 25jährige Jubiläum gefeiert. Im Jahre 1966 haben wir einen Jubilar mit 50, siebzehn mit 40 und vierzig mit 25 Jahren, von denen der größte Teil heute hier anwesend ist. Sie alle begrüße ich sehr herzlich.

Ihnen, meine lieben Jubilare, möchte ich heute noch einmal den Dank und die Anerkennung zum Ausdruck bringen, die Sie sich in Ihrer langjährigen Tätigkeit und in der Erfüllung Ihrer Verpflichtungen am Arbeitsplatz verdient haben. Auch die heute erschienenen und durch ihre tägliche Zusammenarbeit mit Ihnen verbundenen Abteilungsleiter und Meister möchten durch ihr Erscheinen den hohen Wert unterstreichen, den wir unseren Jubilaren für die innere Kraft und den Fortbestand des Unternehmens zuerkennen.

Ich weiß, daß alle hier versammelten Gäste mit mir einer Meinung sind, wenn ich sage: Ihre treue und eifrige Mitarbeit hat uns nach dem Tiefstand der Nachkriegszeit geholfen, wieder dahin zu kommen, wo wir heute stehen. Wir dürfen auch die Gewißheit mit in die Zukunft nehmen, daß wir uns weiterhin auf Sie verlassen können. Das eigene Erleben bitterer Zeiten, wie der Krieg und der nachfolgende Zusammenbruch sie gebracht haben, schafft die Voraussetzung für das Überstehen wirtschaftlicher Krisen, die gerade auf die Werftindustrie im Laufe langer Jahre immer wieder zukommen. Ihnen allen ist es auch nicht erspart geblieben, dieses Auf und Ab im Rhythmus der Verhältnisse mit durchzustehen. In guten und schlechten Zeiten haben Sie dem Werk Ihre Arbeitskraft zur Verfügung gestellt. Sie haben den Wandel der sozialen Anschauungen, die Veränderung der Lebensverhältnisse und die verbesserte Stellung des Einzelnen in der Gemeinschaft erlebt, die sich im Laufe Ihrer langen Tätigkeit für jeden sichtbar vollzogen haben. Wir haben heute wesentlich mehr vom Leben als unsere Großväter. Wenn wir diese Entwicklung aber nicht mit wachen Augen verfolgen, übersehen wir leicht die Gefahren, die sie mit sich bringt. Wir wissen leider zu genau, daß alle Fortschritte von Wissenschaft und Technik nicht automatisch bessere Menschen und eine glücklichere Gesellschaft hervorbringen. Die Er-

rungschaften unseres Jahrhunderts sind dem Guten und dem Bösen in gleichem Maße zugänglich. Den elektrischen Wellen unserer Radiosender ist es gleich, ob sie Richtiges oder Falsches übermitteln, und die in einem Stück Plutonium ruhenden Atome wissen nicht, ob sie ihre Spaltungsenergie zum Aufbau oder zur Vernichtung hergeben sollen. Nur der Mensch kann Gut und Böse voneinander unterscheiden, und wir wissen leider, wie weit die Meinungen hierüber auseinandergehen.

In diesem Ringen der großen Gegensätze und Machtgruppen ist es für den Einzelnen nicht mehr leicht, sich zurecht zu finden. Wir sehen daher mit Besorgnis, wie die Stellung der Persönlichkeit in der Gemeinschaft immer schwächer wird, weil durch die Organisation der modernen Gesellschaft vorwiegend die passiven Seiten im Charakter des Menschen angesprochen werden.

Wir dürfen darüber nicht vergessen, daß es Grenzen gibt, über die hinaus der Einzelne die Sorge für sein persönliches Wohl nicht mehr der Gemeinschaft auferlegen kann. Die Verantwortung, diese Grenzen zu erkennen, müssen wir gemeinsam tragen.

Im Betrieb ist die Lösung dieser Aufgabe weitgehend eine Frage des rechten Verhältnisses von Mensch zu Mensch. Bei der DW brauchen wir keine Sorge zu haben, daß wir diese Lösung auch in Zukunft gemeinsam finden, wie wir sie in den vergangenen Jahren gefunden haben.

Lassen Sie mich noch ein paar Worte dazu sagen, was ich unter Treue zum Unternehmen verstehe, in dem wir arbeiten; einem Wort, das in der heutigen Zeit nicht mehr hoch im Kurs steht, das aber seinen Sinn, so wie ich ihn verstehe, nach wie vor besitzt. Treu sein heißt nicht, blind gehorchen. Wir wissen aus der Vergangenheit, wie tief das ins Elend führen kann. Treu sein heißt mehr als zuverlässig, denn auch eine Maschine ist zuverlässig, ohne treu sein zu können. Treu sein heißt trauen und vertrauen. Vertrauen nicht nur in die technische Leistungsfähigkeit des Unternehmens oder den gesicherten Arbeitsplatz; Vertrauen auch darin, daß sich die Unternehmensleitung stets der großen Aufgabe und Verantwortung bewußt ist, in vorausschauendem Denken und Planen über alle Tages Sorgen hinweg die Grundlagen für das Wohl der Werks-gemeinschaft zu erhalten und immer wieder erneut sicherzustellen. So wächst die schönste Treue aus der Bereitschaft und dem ehrlichen Willen, den Weg gemeinsam zu gehen.

Dieser gemeinsame Weg fordert von uns allen eine bewußte und aktive Mitarbeit. In schwierigen Zeiten, wie wir sie gerade jetzt durchzustehen haben, gilt dies in besonderem Maße. Die demokratische Ordnung, in der wir leben, sorgt dafür, daß niemandem zuviel zugemutet wird. Ihnen, meine lieben Jubilare, noch einmal unsere besten Wünsche für Ihre weitere Tätigkeit und Ihr persönliches Wohlergehen, sowie das Ihrer Angehörigen.

*

Anschließend gab Dr. Voltz den Anwesenden einen Überblick über wirtschaftspolitische Fragen des Weltschiffbaus und die Auftragslage der Deutschen Werft. Über diese Fragen haben wir an anderer Stelle ausführlich berichtet.



(40) Paul Jensen
Kolonnenführer, 1330



WIR
BEGLÜCKWÜNSCHEN
UNSERE JUBILARE

40 JAHRE UND 25 JAHRE



(40) Otto Krug
Heilgehilfe, UA



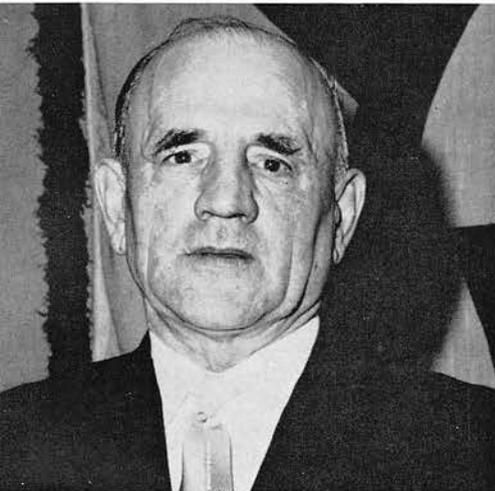
(40) Johannes Meier
Monopolzeichner, Mon.



(40) Rudolf Reese
Vorarbeiter, 2050



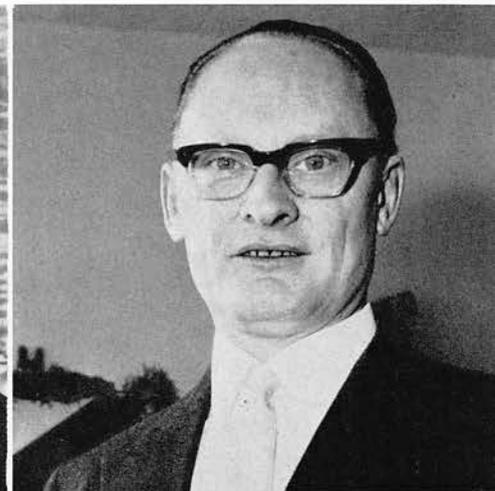
(40) Christian Siggelkow
Maler, 1260



(25) Albert Ahlefelder
Anbringer, 2150



(25) Rudolf Gaubitz
Kalkulator, AK



(25) Georg Mamero
Schiffbau-Techn., SK



(25) Heinrich Nürge
Anstreicher, 1260



(25) Hans Rieger
Kranfahrer, 1140



(25) Walter Simon
Fotograf, BS 1

SPORT

Leichtathletik

Dieser Bericht soll einen Jahresrückblick auf eine insgesamt sehr zufriedenstellende Saison unserer Leichtathletik-Abteilung sein. Wir hatten 1966 Erfolge zu verzeichnen, die zu Beginn des Jahres wohl selbst die kühnsten Optimisten nicht zu glauben wagten. Eher im Gegenteil, die Pessimisten, die von einer Auflösung der Abteilung sprachen, waren in der Überzahl. Um so höher ist das von den Aktiven Erreichte zu bewerten.

Die Saisonbilanz kurz in Zahlen ausgedrückt sieht folgendermaßen aus: Die Gesamtmitgliederzahl betrug 23, davon 17 Männer, von denen allerdings nur 6 an den recht zahlreichen Wettkämpfen regelmäßig teilnehmen konnten, und 6 Frauen und weibliche Jugend, von denen 4 regelmäßig bei den Veranstaltungen dabei waren. Das ergibt also eine Anzahl von 10 aktiven Wettkämpfern; diese 10 Aktiven gewannen im letzten Jahr 64 Urkunden, und zwar 28 erste Plätze, 20 zweite und 16 dritte Plätze. Und als Krönung des Erreichten können wir noch vier Hamburger Meistertitel melden, und zwar zwei Männer-, einen Senioren- und einen weiblichen Jugendtitel.

Das also über das vergangene Jahr. Über 1967, also die nächste Saison, wäre zu berichten, daß wir eine Reduzierung der Mitgliederzahl vornehmen mußten. Durch Abgänge zur Bundeswehr und auch aus anderen Gründen ließ sich das leider nicht vermeiden. Wir hoffen aber, dieses Jahr die Jugendabteilung erweitern zu können, und durch eine Vergrößerung und Aufrechterhaltung wird das Fortbestehen der Leichtathletikabteilung auch für die Zukunft gesichert sein.

Nachdem wir nun endlich nach langem Warten auch eine Halle zum Wintertraining zur Verfügung haben, läuft das Training wieder auf vollen Touren. Das Sommertraining wird ab Ende April wieder wie im letzten Jahr jeden Donnerstag in Dockenhuden abgehalten. Alle an der Leicht-

athletik interessierten DW-Angehörige sind uns als Gäste und auch als Mitglieder herzlich willkommen. Anmeldungen oder auch Rückfragen im Sportzimmer im Hochhaus, I. Stock. J. M.

Handball

Der Anfang der Hallenserie im Oktober 1966 begann für uns positiv, trotz bis dahin nicht genutzter Trainingsmöglichkeiten. Wir konnten das erste Spiel gegen Zoll gewinnen, mußten uns jedoch im zweiten Spiel gegen LZB mit 10:8 geschlagen geben. Der Verlust dieser beiden Punkte erinnerte uns jedoch an die gesteckten Ziele vor Beginn der Hallenserie.

Die nächsten drei Spiele konnten wir auf unsere positive Kontoseite schreiben. Wir gewannen sie mit deutlichem Torunterschied, wenn man an die kurze Spielzeit von zweimal 10 Minuten denkt. Trotz guter Spielerleistung verloren wir das letzte Spiel der ersten Hälfte der Hallenserie. Wir mußten mit dem Ergebnis von 3:5 Toren gegen die Mannschaft von LVA das Spielfeld verlassen. Dank unseres besseren Torverhältnisses von 24:20 Toren bei 8:4 Punkten liegen wir an erster Stelle vor Haspa in der 3. Division und hoffen, damit ein gutes Fundament für die Rückrunde der Hallenserie 1966/67 zu haben, um dann in die 2. Division aufsteigen zu können.

Durch das vorzeitige Ausscheiden einer Mannschaft aus der 4. Division wurde es uns möglich, eine zweite Mannschaft zu bilden. Diese plötzliche Veränderung hatte zur Folge, daß die ersten beiden Spiele nicht erfolgreich abgeschlossen werden konnten. Wir hoffen aber, daß diese neu gebildete Mannschaft bald mit Erfolgen aufwarten kann.

Für Interessenten des Handballspiels: Hier die veränderten Trainingszeiten: Die Trainingshalle befindet sich in der Schule Hohenzollernring/Eingang Bülowweg. Vom 24. 2. 1967 an, gerechnet alle 14 Tage, von 19.00 bis 21.30 Uhr.

WERFTKOMÖDIANTEN

Liebe Theaterfreunde!

Das Spöökhuus ist abgespielt und war wieder mal ein großer Erfolg. Auch in Schierhorn, wo wir einer Einladung Folge leisteten, wurde unser Stück gut aufgenommen. Wir dürfen wiederkommen. Das ist die beste Kritik.

*

Is. Finkenwerder. Heute wird es an allen Ecken und Enden auf der Bühne der Gorch-Fock-Halle in Finkenwerder spuken: Uhren schlagen alle fünf Minuten die nächste Stunde, aus Erbsensuppe wird Schokoladensuppe, und Kanarienvögel verschwinden spurlos im „Spöökhuus“. Die Finkenwerder Werftkomödianten führen das Lustspiel von Konrad Hansen heute und morgen abend um 20 Uhr auf. Dafür, daß sich die Zuschauer bei allem Spuk nicht gruseln, sorgt ein gehöriger Schuß plattdeutschen Humors, wie ihn die Finkenwerder von den Aufführungen der „Werftkomödianten“ gewohnt sind. Die Regie führt Irmgard Laddey, das Bühnenbild stammt von Werner Dittes. Wer beim Zusehen Lust bekommt, auch einmal auf der Bühne zu stehen, ist bei den 27 Werftkomödianten, die seit zehn Jahren alt und jung mit ihren Spielen erfreuen, gern gesehen. Und wer sich als Schauspieler nicht eignet, kann trotzdem mitmachen: Es wird noch eine Souffleuse gesucht.

*

Finkenwerder. Die drei Monarchen stellen das alte Haus auf den Kopf, der Obersekretär bekommt es mit der

Angst, und die Zuschauer lachen sich ins Fäustchen: Das war „Dat Spöökhuus“, von Konrad Hansen, das die Finkenwerder Werftkomödianten gestern und vorgestern in der Gorch-Fock-Halle aufführten. Die Laienspieler von der Deutschen Werft hatten wieder einmal den Nagel auf den Kopf getroffen, sie bewiesen, daß Spukgeschichten nicht nur Kindern Spaß machen. Eine Menge Tricks, gute schauspielerische Leistungen: Das Publikum genoß den Abend sichtlich. Man sah vertraute Gesichter. Werner Dittes als Obersekretär, der schließlich ums Heiraten nicht herumkommt, die drei Monarchen (Horst Leupelt, Helmut Dreesen, gebürtiger Rheinländer, der sich zum ersten Male im Hamburger Platt versuchte, und Bruno Strübing), Waltraud von Holt als Gretchen Bruns, Regisseurin Irmgard Laddey als Lieschen und Günter Sempf. Sein Debut bei den Werftkomödianten gab Paul Dreier — ohne eine Spur Lampenfieber, wie er vor Beginn der Aufführung versicherte. Am kommenden Donnerstag und Freitag spielen die Werftkomödianten im Haus der Jugend, Altona. Und sicher wird's auch dort wieder Gelächter und Begeisterung geben. (Is)

*

Als nächstes Stück spielen wir am 20. und 21. Mai in Finkenwerder und 25. und 26. Mai in Altona „7 Gläser Champertin“, Kriminalkomödie in drei Akten von Otto Mielke. Dieses Stück ist in hochdeutscher Fassung. Wir bitten um regen Besuch. Bruno Strübing

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Schmied Wolfgang Mehlmann mit Fr. Karin Peper am 2. 12. 1966
 Kranfahrer Kurt Maier mit Frau Ingrid Ehlers am 12. 12. 1966
 E'Schweißer Helmuth Martens mit Fr. Margret Breuer am 16. 12. 1966
 Maschinenschlosser Uwe Rasner mit Fr. Helma Habbeck am 23. 12. 1966
 angl. R'Schlosser Ernst Schmidt mit Frau Ilse Hoffmeister
 am 30. 12. 1966
 Mechaniker Tomislav Sibul mit Fr. Gizela Horvat am 28. 12. 1966
 Helfer Rolf-Dieter Haus mit Fr. Christa Lersch am 13. 1. 1967
 Helfer Heinrich Radant mit Fr. Gisela Warncke am 13. 1. 1967
 Kranfahrer Hans-Jürgen Landahl mit Fr. Eva Mohr am 27. 1. 1967

Geburten:

S o h n

Maschinenschlosser Klaus Ahrens am 17. 11. 1966
 Maschinenschlosser Gustav Wolter am 17. 11. 1966
 E'Schweißer Johannes Hansske am 18. 12. 1966
 Helfer Günther Bellin am 19. 12. 1966
 Dreher Werner Mohrmann am 21. 12. 1966
 Barkassenführer Dieter Röser am 10. 12. 1966
 techn. Angestellter Horst Folgmann am 14. 12. 1966
 Schiffbauer Peter Platt am 3. 1. 1967
 E'Schweißer Eugen Ring am 8. 1. 1967
 Ausrichter Heinrich Grasse am 14. 1. 1967
 Anstreicher Gerhard Riedel am 16. 1. 1967
 Dreher Karl-Heinz Gebers am 30. 1. 1967

T o c h t e r

Kranfahrer Jakob Ehret am 15. 12. 1966
 Bohrer Günter Bernitz am 20. 12. 1966
 Maschinenarbeiter Gerd Lütkemeyer am 21. 12. 1966
 Maschinenschlosser Helmuth Kücks am 17. 1. 1967
 Tischler Uwe Marxen am 21. 1. 1967
 Kupferschmied Gerhard Wetterm am 28. 1. 1967

Für die mir erwiesenen vielen Aufmerksamkeiten anlässlich meines Ausscheidens aus den Diensten der Deutschen Werft sage ich meinen herzlichsten Dank. Karl Kröger

Für die vielen Aufmerksamkeiten anlässlich meines Ausscheidens herzlichen Dank. Hans Sylvester

Für die Glückwünsche und Geschenke anlässlich meines 80jährigen Geburtstages sage ich hiermit der Betriebsleitung meinen herzlichsten Dank. John Reese

Herr John Reese dankt der Werft sehr herzlich für die zu seinem 80. Geburtstag gebrachten Aufmerksamkeiten und grüßt alle seine alten Arbeitskollegen im Schiffbau.

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums übersandten Glückwünsche und Aufmerksamkeiten sage ich allen Kolleginnen und Kollegen meinen herzlichen Dank. Georg Mamero

Herzlichen Dank für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten zu meinem 40jährigen Arbeitsjubiläum. Christian Siggelkow

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich hiermit der Betriebsleitung und den Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank. Rudolf Gaubitz

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten sage ich meinen herzlichsten Dank. Hans Rieger

Für die mir anlässlich meines Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten möchte ich hiermit der Direktion, dem Betriebsrat, der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank aussprechen. Paul Jensen

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche zu meinem 40jährigen Arbeitsjubiläum sage ich der Direktion und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank. Otto Krug

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme beim Heimgang meines Vaters Hans Vick. Käthe Friemann geb. Vick

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme. Th. Keller und Schwester

Für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes Johannes Lange sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen ehemaligen Kollegen meinen herzlichsten Dank. Frau Anna Lange

Wir danken Ihnen herzlich für die uns erwiesene Teilnahme. Frau Berta Pourrier und Angehörige

Für die vielen Beweise herzlicher Teilnahme beim Heimgange unseres lieben Entschlafenen danken wir recht herzlich. Marie Cohrs und Kinder

Für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes Johann Wiechmann sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Kollegen des Schiffbau-Außenbetriebs meinen herzlichsten Dank. Anni Wiechmann

Für die liebevollen Beweise der Anteilnahme an dem schmerzlichen Verlust, der uns betroffen hat, sagen wir hierdurch unseren herzlichsten Dank. Im Namen aller Hinterbliebenen: Marie Behrmann

Für die stille, wohlthuende Anteilnahme beim Heimgang meines Mannes Eduard Hilk sage ich allen meinen herzlichsten Dank. Wilma Hilk

Für die unerwartet große Anteilnahme am Heimgang meines lieben Mannes, unseres guten Vaters möchten wir hiermit unseren tiefempfundenen Dank aussprechen. Anni Wichmann, Jonni und Inge

Für die beim Heimgange meines lieben Mannes Johann Schmidt erwiesene letzte Ehre und gezeigte Anteilnahme sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank. Frau Gertrud Schmidt und Sohn

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme beim Heimgange meines Bruders Walter Mahn. Frau Frieda Jost

Für die liebevollen Beweise der Anteilnahme an dem schmerzlichen Verlust, der uns betroffen hat, möchte ich Ihnen sowie allen Kollegen und Kolleginnen meines Mannes meinen herzlichsten Dank aussprechen. Margot Sack und Bruno-Wolfgang

Autogenschweißer
Zoran Stanojevic
 verst. am 3. 12. 1966

Kraftfahrer
Heinrich Cohrs
 verst. am 10. 12. 1966

Vorarbeiter
Johann Wichmann
 verst. am 12. 12. 1966

Rentner
 (früher Werkmeister
 in der Zimmererei)
Hans Vick
 verst. am 21. 12. 1966

Werkzeugausgeberin
Margot Baszanowsky
 verst. am 21. 12. 1966

Rentner (früher
 Schiffszimmermann)
Eduard Hilk
 verst. am 5. 1. 1967

Rentner (früher
 Werkzeugmacher)
Albert Schwarz
 verst. am 6. 1. 1967

Anstreicher
Hermann Hamann
 verst. am 8. 1. 1967

Rentner (früher
 Unfallstation Reitherst.)
Rudolf Rathge
 verst. am 10. 1. 1967

Rentner
 (früher Elektriker)
Fritz Borchardt
 verst. am 23. 1. 1967

Rentner
 (früher Tischler)
Johannes Schmidt
 verst. am 24. 1. 1967

techn. Angestellter
Walter Behrmann
 verst. am 26. 1. 1967

Rentner
 (früher Güterverteilung)
Johannes Lange
 verst. am 26. 1. 1967

E'Schweißer
Armin Dobstetter
 verst. am 31. 1. 1967

Pensionär
 (früher Leiter BBT)
Bruno Sack
 verst. am 31. 1. 1967

Rentner
 (früher Hobler)
Karl Keller
 verst. am 4. 2. 1967

Rentner
 (früher Schiffszimmerer)
Hans Rickertsen
 verst. am 7. 2. 1967

Schlosser
Waldemar Schmidt
 verst. am 10. 2. 1967

Rentner
 (früher Schlosser)
Hubert Pourrier
 verst. am 14. 2. 1967

Rentner
 (früher kaufm. Angest.)
Heinrich Wilcke
 verst. am 12. 2. 1967

Rentner
 (früher Vorarbeiter)
Richard Nimtz
 verst. am 17. 2. 1967

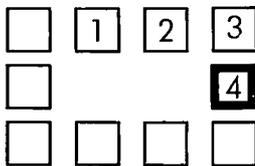
Rentner
 (früher kaufm. Angest.)
Bruno Weigel
 verst. am 18. 2. 1967

Rentner
 (früher Maschinenbauer)
Johannes Stave
 verst. am 22. 2. 1967

Wir gedenken  unserer Toten

Eine halbe Stunde Denksport

Heute bringen wir die Lösung zum letzten Kartenkunststück. Wie schon richtig vermutet, war auch bei dieser Aufgabe ein kleiner Trick dabei, den wir nun verraten wollen.



Links zur Gedächtnisstütze noch einmal die Kartenanordnung.

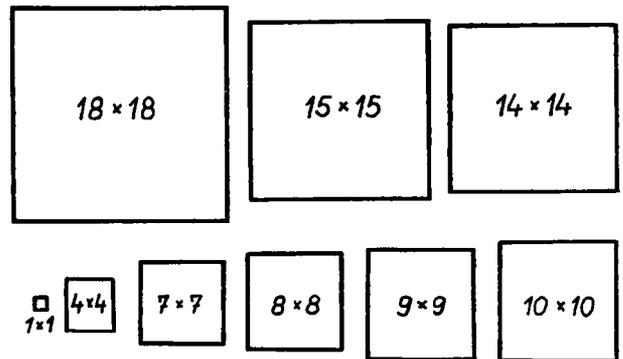
Man fängt bei einer beliebigen Karte an zu zählen, die vierte Karte wird

umgedreht. Der Trick bei der Sache ist, daß man sich die Karte, bei der angefangen worden ist zu zählen, gut gemerkt hat, denn diese muß als nächste aufgedeckt werden, wenn die Sache gutgehen soll. Das erreicht der vorführende Zauberkünstler nur, wenn er in Gedanken vor der ersten Zählkarte 4 zurückgeht und dann laut wieder vorwärts zählt. Vierte Karte aufdecken! Dieses wiederholt sich, bis nur noch eine Karte übrigbleibt. Nach einigen Proben wird bei der Vorführung bestimmt nicht mit Beifall gespart.

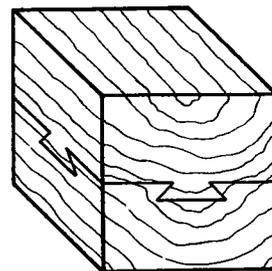


3 neue Aufgaben

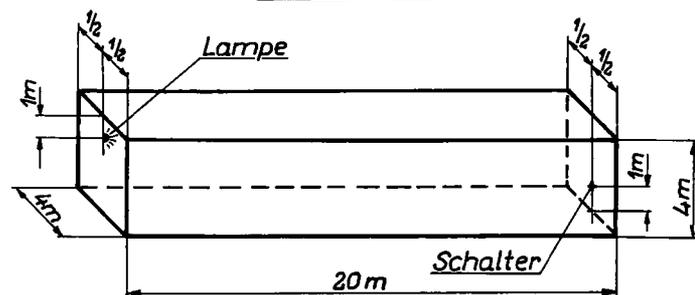
- Ein Puzzlespiel für den Sonntagnachmittag. Alle Familienmitglieder können sich beteiligen. Mit einer Schere schneiden wir uns 9 Quadrate aus, zusammengelegt sollen sie ein Rechteck ergeben. Die 9 Quadrate sollen verschieden groß sein, und zwar von den Kantenlängen 18, 15, 14, 10, 9, 8, 7, 4 und 1. Am besten nimmt man Karopapier und setzt ein Karo als Einheit. Nicht aufgeben, mit Geduld und Spucke wird es schon klappen.



- Wer ist praktisch veranlagt. Hier ein kleiner Test. Zwei Klötze sind schwalbenschwanzförmig ineinander verzahnt. Wie müssen diese beiden Klötze innen aussehen, damit man sie auseinandernehmen kann. Alle 4 Ansichten sehen gleich aus!



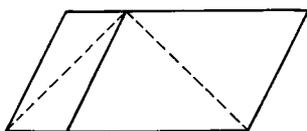
- Elektriker bitte wegsehen, denn diese Aufgabe ist nichts für Sie! Wenn Sie das in die Praxis umsetzen, was wir in dieser Aufgabe verlangen, dann gute Nacht. 1 Lampe und 1 Schalter sind nach Skizze anzuordnen. Wie lang ist nun die kürzeste Leitung, wohlgeachtet nicht quer durch den Raum, sondern schön an der Wand, Flur oder Decke entlang?



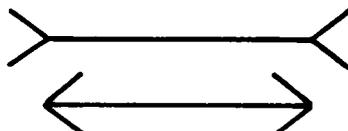
Optische Täuschungen

Heute zur Abwechslung ein neues Kapitel aus dem reichen Schatz der Unterhaltungsaufgaben. Betrachten Sie die untenstehenden Figuren. a) Welche der gestrichelten Diagonalen ist die längere? b) Um wieviel ist die obere Linie länger als die untere? c) Um wieviel gehen die beiden Linien auseinander? Das nächste Mal werden wir unsere Leser mit unerwarteten Zahlenbeispielen in Erstaunen versetzen.

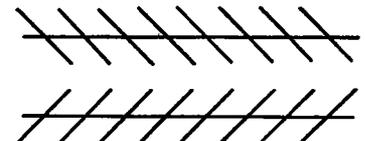
Faruk Ibrahim



a)



b)



c)