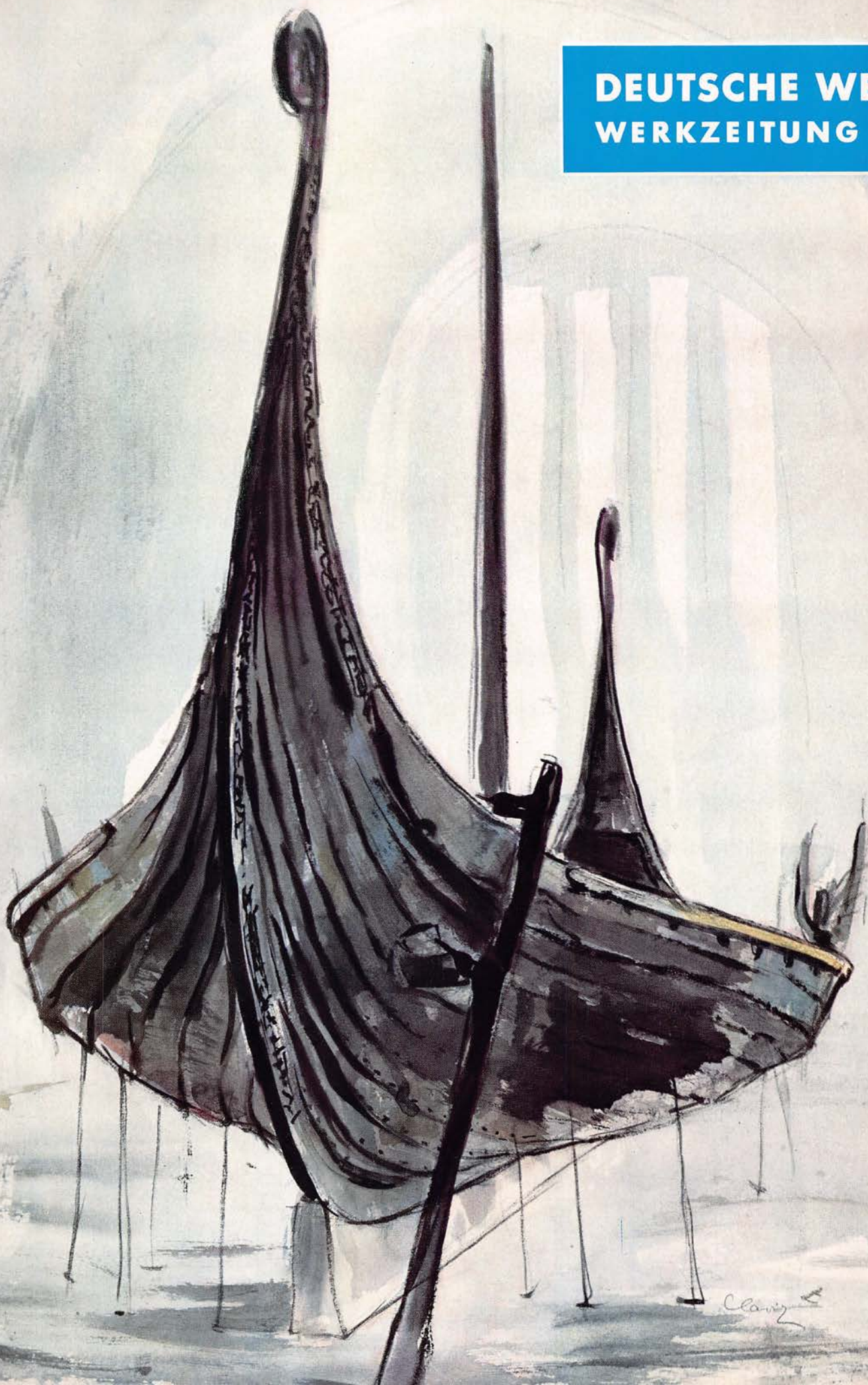


**DEUTSCHE WERFT
WERKZEITUNG 5/60**



Clawitz

Was die nächsten Wochen bringen sollen:

In der Mitte des Monats Juni wird die Ablieferungsprobefahrt des zweiten Tankers für die Vereinigte Arabische Republik, der 20 000 t großen „SAD EL FURAT“, vor sich gehen. Die „SAD EL FURAT“ ist ein Schwesterschiff der am 24. Mai abgelieferten „ALSAD ALAALY“, die in Anwesenheit des Botschafters der Vereinigten Arabischen Republik übergeben wurde.

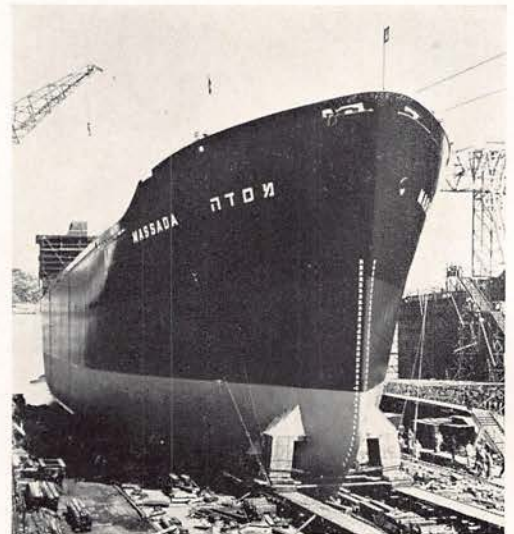
Am 30. Juni 1960 soll der Stapellauf Bau-Nr. 771, eines Motor Bulk Carriers (22 350 t), für die „ZIM ISRAEL NAVIGATION COMPANY LTD“, erfolgen. Bau-Nr. 771 ist ein Schwesterschiff des Neubaus „MASSADA“, der am 19. Mai vom Stapel gelaufen ist.

Stapellauf der „Massada“

Bei strahlendem Sonnenschein lief am 19. Mai 1960 der Motor-Bulk-Carrier „Massada“ für die ZIM Israel Navigation Company Ltd. vom Stapel. In seiner Ansprache brachte Dr. Scholz zum Ausdruck, daß das Schiff die erste Einheit eines neuen Typs sei, dem weitere folgen werden. Er wies darauf hin, daß für die Handelsflotte Israels von der Deutsche Werft bereits eine Reihe von Passagierschiffen, Tankern und Stückgutfrachtern gebaut worden sei. Der neue Typ wird die Leistungsfähigkeit der Flotte Israels weiter erhöhen.

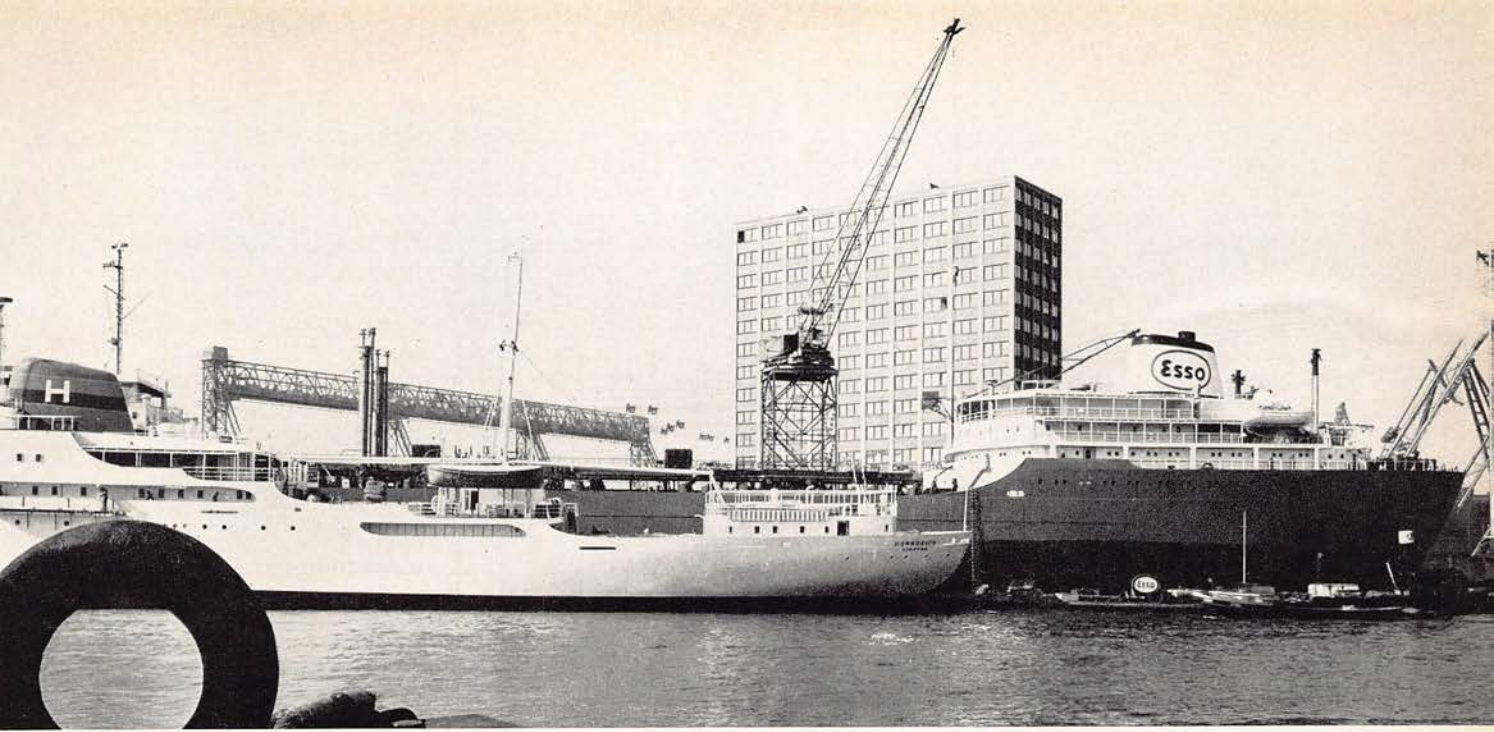
Mr. Palgi von der Israel-Mission in Köln dankte den Männern der Werft und an ihrer Spitze Dr. Scholz für die zehn Schiffe, die die ZIM von der Werft bereits erhalten hat und erklärte, daß er zuversichtlich sei, daß die weiteren Neubauten der Deutsche Werft für Israel ebenfalls wertvolle Schiffe sein werden. Die Taufe nahm Frau Lea Pinkas vor. Sie wünschte dem Schiff glückliche Fahrt.

Die technischen Daten: Länge 158,49 m — Breite 22,56 m — Seitenhöhe 14,72 m — Tiefgang 10,55 m — Tragfähigkeit 22 350 tons — Bruttovermessung ca. 15 000 BRT — MAN-Motor mit 9600 PSe — Geschwindigkeit 15 kn. Die Schiffe sind für Schüttladung jeglicher Art eingerichtet.



Titelbild: Das Osebergsschiff im Museum zu Bygdö, Oslo

Aquarellierte Zeichnung von Wolfram Claviez (zum Aufsatz Wikingerschiffe, S. 13)



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

20. Jahrgang · Nr. 5 · 25. Mai 1960

Neuzeitliche Fertigung im Schiffbau

Dipl.-Ing. Ludwig Raudenkolb

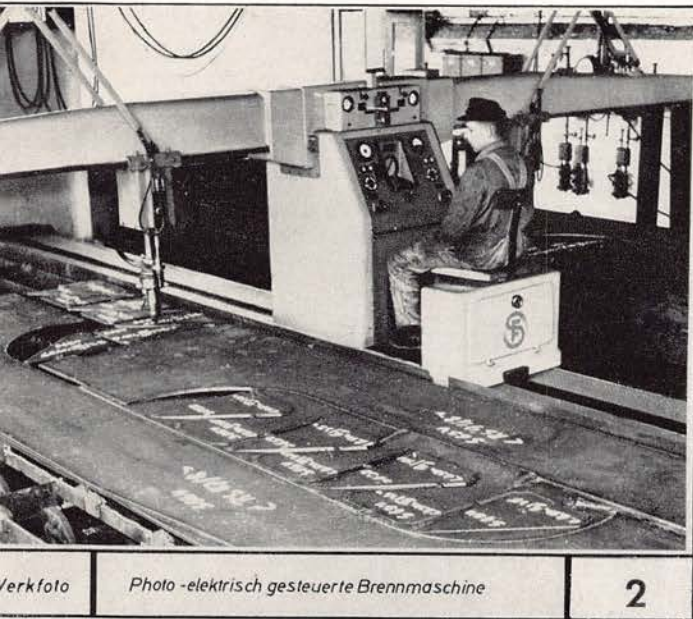
Der Deutsche Ingenieurtag, die alle zwei Jahre stattfindende Hauptversammlung des VDI, fand in der vergangenen Woche in Hamburg statt. Unsere Deutsche Werft war als eines der größten Industrieunternehmen der Stadt mehrfach in den Tagungsverlauf einbezogen. So besichtigte eine Gruppe von Tagungsteilnehmern unseren Betrieb Finkenwerder. Unser wichtigster Beitrag war der Vortrag, den Obering. Dipl.-Ing. R a u d e n k o l b in der Vortragsgruppe Fertigungstechnik über die neuzeitliche Fertigung im Schiffbau gehalten hat. In dem Vortrag, der für interessierte Mitarbeiter der Werft wiederholt werden soll, berichtet L. Raudenkolb über Fortschritte in der Fertigungstechnik, die auf unserer Werft erarbeitet und verwirklicht worden sind.

Die Werftindustrie der schiffbautreibenden Länder der Welt — ohne Sowjetunion — hat in den letzten Jahren durchschnittlich fast 9 Millionen Brutto-Register-Tonnen Handelsschiffsraum jährlich zur Ablieferung gebracht. Der augenblickliche Auftragsbestand beläuft sich auf mehr als 20 Millionen BRT. Seine Abarbeitung allein sichert den Werften noch eine Beschäftigung von gut zwei Jahren. Angesichts der gewaltigen Produktion an Schiffsraum liegt der Gedanke nahe, daß im Schiffbau eine weitgehende Serienfabrikation Eingang gefunden habe. Es darf in diesem Zusammenhang erwähnt werden, daß während der Kriege in den USA schon einmal ein Riesenbedarf an Schiffsraum zu einer großangelegten Massenfertigung geführt hatte und im letzten Krieg über 3000 Liberty-Schiffe in einer erstaunlich kurzen Zeit gebaut wurden.

Das gegenwärtige Bauprogramm der Werften umfaßt — abgesehen von kleineren Serienaufträgen, deren Einheiten in vielen Fällen nicht einmal zeitlich im Bauprogramm hintereinander folgen, und bei denen erfahrungsgemäß doch noch Änderungen zu berücksichtigen sind — im wesentlichen Einzelschiffe. Vielfach ziehen die Auftraggeber, es auch vor, bei der Vergabe einer Serie gleicher Schiffe aus kaufmännischen Gesichtspunkten mehrere Werften mit dem Bau der Schiffe zu beauftragen. Der Versuch einiger Werften, zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Betriebes Standard-Schiffstypen zu entwickeln, um preisgünstigere Schiffe anbieten zu können, hat

vor dem Kriege zum Teil beachtliche Erfolge gezeitigt. Nach dem Kriege sind diese Bestrebungen aber durch die Einstellung der Reeder, hartnäckig auf ihren ganz speziellen Forderungen hinsichtlich der Gestaltung von Schiffstypen zu bestehen, sowie durch die sprunghafte Entwicklung zu größeren und größten Schiffen, unmöglich geworden. Die Werften sind so nicht in der Lage, die bei einem derartigen Bauprogramm sich anbietenden großen Rationalisierungsmöglichkeiten für sich selbst und für die Auftraggeber nutzbar zu machen.

Auf die nachteiligen wirtschaftlichen Auswirkungen einer viele Arbeitskräfte bindenden Einzelfabrikation in einer Zeit großen Mangels an Arbeitskräften sei kurz hingewiesen. Erschwerend in dieser Richtung wirken sich noch die für gleiche Schiffe abweichenden Forderungen der Klassifikations-Gesellschaften und der oft von den Reedern zur Überwachung des Baues zusätzlich eingesetzten Ingenieurbüros hinsichtlich der Stahlkonstruktion sowie die abweichenden Forderungen der Institutionen für die Sicherheitsbestimmungen auf See aus. In diesem Zusammenhang muß weiter erwähnt werden, daß auch auf dem Material-Sektor der jeder Rationalisierung widerstrebende Umstand der besonderen Materialvorschriften jeder einzelnen Klassifikations-Gesellschaft für die Hüttenwerke und Werften von großem Nachteil ist. Nur das von der jeweiligen Klassifikations-Gesellschaft abgenommene Material darf zum Bau des Schiffes verwendet wer-



Werkfoto Photo -elektrisch gesteuerte Brennmachine 2

beiden Kanten des Bleches durch die doppelte Drei-Brenner-Anordnung hergestellt. Durch verbesserte Brenndüsen und durch das vorherige Entzundern der Bleche auf Stahlkiesstrahlanlagen konnte die Brenngeschwindigkeit beträchtlich erhöht werden.

Die autogene Bearbeitung hat noch eine weitere nützliche Anwendung im Entfernen der Wurzel handgeschweißter Stumpfnähte durch das autogene Fugenhobeln erfahren. Wie das Nieten und das Verstemmen der Nähte mußte diese Arbeit früher unter großer körperlicher Anstrengung mit einem Prebluftwerkzeug ausgeführt werden. Bei der allgemeinen Unwilligkeit der Arbeitskräfte, schwere und lärmstarke Arbeiten auszuführen, fand das neue Verfahren eine rasche Verbreitung. Für den gleichen Zweck findet auch das Kohle-Lichtbogen-Hobeln zunehmende Anwendung. Das autogene Brennen wie auch das autogene und elektrische Hobeln sind im Gegensatz zur mechanischen Bearbeitung gut geeignet, Material- und Schweißfehler rechtzeitig aufzudecken, so daß Leerlaufzeiten durch Beseitigung zu spät erkannter Mängel ausgeschaltet werden und gleichzeitig eine Erhöhung der Qualität durch die ständige Kontrolle des Materials und der Schweißung erzielt wird.

Die Schweißung bringt als Warmverfahren aber auch einige Nachteile mit sich, vor allem die Verwerfungen, die sich durch die Schrumpfung des Schweißgutes ergeben. Trotz aller schweißgerechten Maßnahmen ist ihre völlige Verhütung nicht immer möglich. Für die Beseitigung dieser Mängel wurde nach eingehenden Untersuchungen über das Verhalten des Materials beim Anwärmen auf Richttemperatur ein neues, wirksameres Verfahren für das Richten mit der Flamme entwickelt.

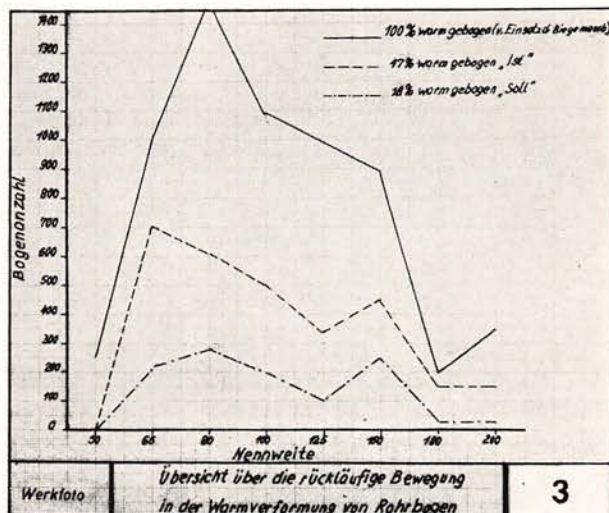
Auf dem Maschinenbau-Sektor wurden ebenfalls neue Herstellungsverfahren eingeführt, von denen besonders das maschinelle Kaltbiegen von Rohrbogen erwähnt werden muß. Bei der Verlegung des gesamten Rohrnetzes auf einem Schiff sind ca. 6000 Rohrbiegungen aller Abmessungen erforderlich, die früher durch umständliches Warmbiegen der mit Sand gefüllten Rohre hergestellt wurden (Bild 3).

Vor etwa 30 Jahren setzte die Entwicklung zur Sektionsbauweise im Schiffbau ein. Nach anfänglichen Schwierigkeiten in der Beherrschung der maß- und formgerechten Fertigung hat sie heute den größten Anteil an dem erziel-

ten Erfolg. Auch hier begünstigte die Schweißtechnik diese Entwicklung, da das wachsende Vertrauen zur Schweißung die Anordnung von geraden Stößen über die ganze Sektionslänge und -breite zuließ und damit die Montage der Sektionen wesentlich erleichterte. Sie ermöglichte es, einen großen Teil der unter ungünstigen Bedingungen an Bord zu leistenden Arbeiten besser und billiger in geschützten Montagehallen auszuführen. Die Größe der Sektionen hängt von den Transportmöglichkeiten einer Werft ab. Allgemein wächst die Wirtschaftlichkeit dieser Bauweise mit der Hubkraft der Kräne und damit mit der Größe der Sektionen. Jedoch ist bei diesen Überlegungen die Amortisation der Anlage zu berücksichtigen, die der Größe der Kräne eine wirtschaftliche Grenze setzt. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, haben sich im Schiffbau Kräne mit 40 bis 60 t Tragfähigkeit als wirtschaftlich erwiesen. Das äußere Bild einer modernen Werft wird heute durch wenige, aber gut ausgerüstete Hellinge in Verbindung mit einer gut entwickelten Vormontage geprägt. Die Einführung der Sektionsbauweise ermöglichte weiterhin die Anwendung wirtschaftlicher Arbeitsverfahren, von denen besonders die automatische Schweißung genannt werden muß. Es finden alle Verfahren, wie Unter-Pulver-, Netzmanteldrahtschweißung sowie CO₂-Schweißverfahren mit Falz- und Netzmanteldraht, Anwendung. Leider muß gesagt werden, daß die automatische Schweißung mit nur 7 bis 10% an den Gesamt-Schweißarbeiten beteiligt ist. Dies ist in erster Linie in den eingangs erwähnten Schwierigkeiten begründet. Es werden jetzt Versuche durchgeführt, automatische Kehlnahtschweißungen an senkrechter Wand und auch automatische Zwangslagenschweißungen anzuwenden. Versuche, mit Hilfe der Elektro-Schlacke und Elektro-CO₂-Schweißung Vertikal-Schweißungen auszuführen, gewinnen zunehmende Bedeutung.

Weitere Rationalisierungsmaßnahmen in der Fertigung der Sektionen wurden auf dem Gebiet des Arbeitseinsatzes getroffen. Bild 4 zeigt den Aufbau eines Tankers auf der Helling.

Die Konstruktionsteile sind naturgemäß durch die Schiffsförmigkeit, die nach hydro- und aerodynamischen Gesichtspunkten

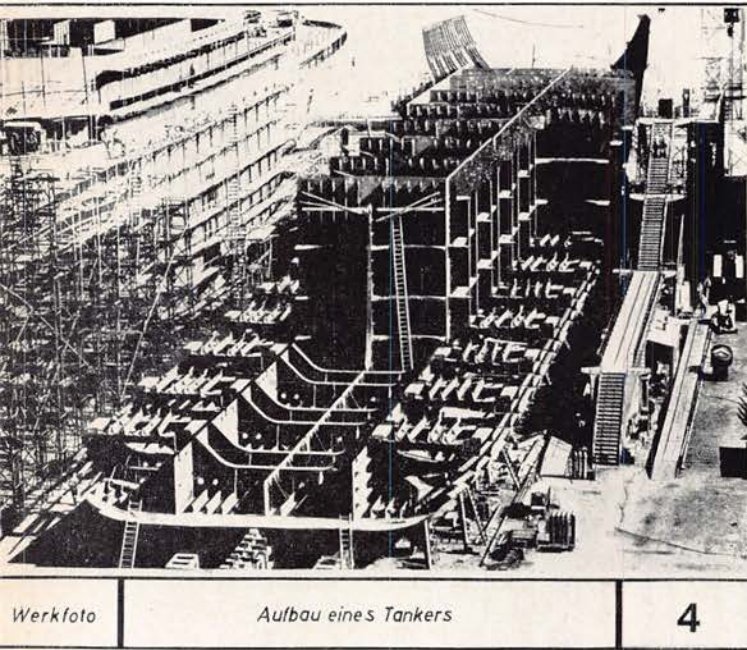


Werkfoto Übersicht über die rückläufige Bewegung in der Warmverformung von Rohrbogen 3

gestaltet werden muß, nicht einander gleich. Trotzdem lag aber der Gedanke nahe, zumindest die formähnlichen Bauteile, wie sie im parallelen Mittelschiff vorhanden sind, zu einem Arbeitsprogramm zusammenzufassen, z. B. Quer- und Längsschotte, Boden-, Außenhaut- und Decksektionen. Es sei bemerkt, daß gerade Tanker durch ihren gleichmäßigen Tankaufbau hierfür besonders

geeignet sind. Die Fertigung dieser Sektionen wird in detaillierten Arbeitsphasen vorgenommen (Bild 5).

Diese sind die Vorfertigung für die Erstellung von Aussteifungselementen, wie Rahmenspanen, Bodenwrangen,

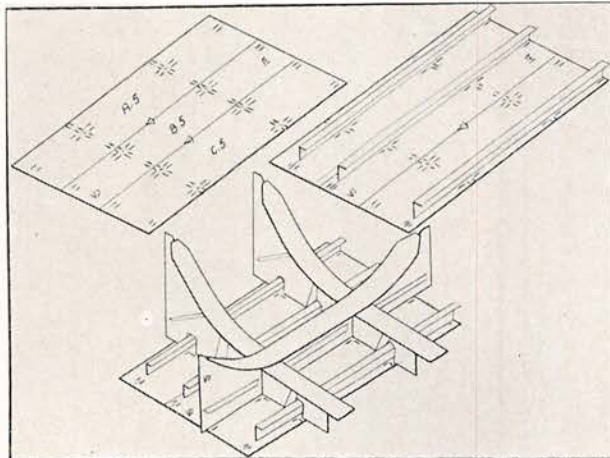


Werkfoto

Aufbau eines Tankers

4

Seitenträger usw., ferner die Fertigung von transportfähigen, automatisch geschweißten Plattenfeldern, die Fertigung der Profile und der Zusammenbau dieser Elemente zur ganzen Sektion. Für jede Arbeitsphase wird von der Arbeitsvorbereitung ein Zeitplan ausgearbeitet, nach welchem die Werkergruppen eine bestimmte Arbeit an einem bestimmten Bauteil in einer bestimmten Zeit ausführen müssen und nach Beendigung der Arbeit in der im Zeitplan vorgeschriebenen Weise die nächste Arbeit in Angriff nehmen. Bild 6 zeigt einen Ausschnitt aus einem Zwei-Schicht-Taktplan für die Fertigung von Quer- und



Werkfoto

Montagephasen einer Sektion

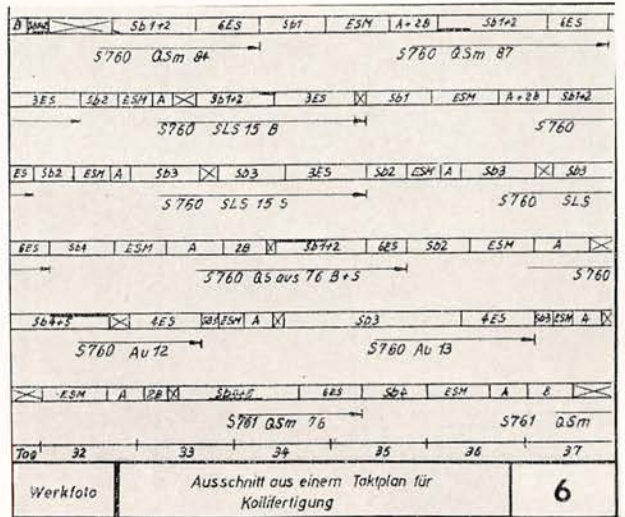
5

Seitenlängsschotten und Außenhautsektionen von zwei Neubauten, auf dem der zeitgebundene Einsatz der verschiedenen Gewerke-Kolonnen an den einzelnen Sektionen ersichtlich ist.

Ausschlaggebend für den „Takt“ sind die mit „Sb“ bezeichneten Zeitfelder, die jeweils eine erste und eine

zweite Schichtkolonne der Montage-Schiffbauer darstellen. Die übrigen Gewerke-Kolonnen, z. B. die Elektro-Schweißer, werden durch entsprechend starke Besetzung der Kolonnen in den Plan eingeordnet. Bild 7 zeigt die Vorfertigung von Seitenträgern und Bild 8 die Montage von drei Bodensektionen in verschiedenen Baustadien.

Für den reibungslosen Ablauf dieser Arbeitsphasen ist eine exakte Materialbereitstellung unbedingt erforderlich.

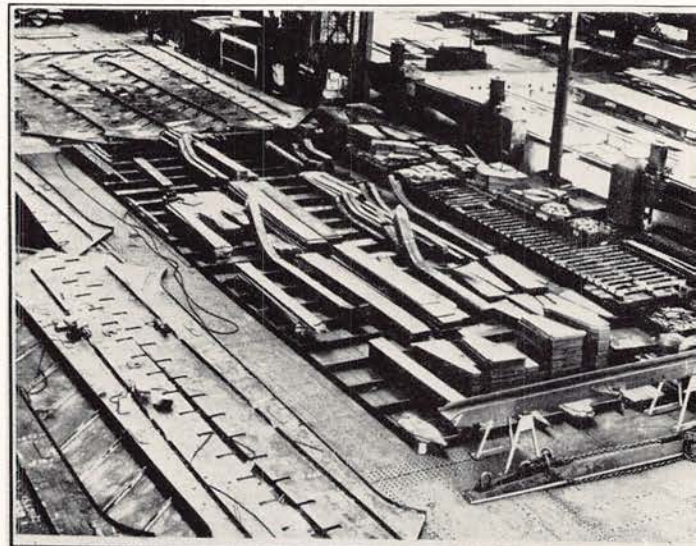


Werkfoto

Ausschnitt aus einem Taktplan für Kollidertigung

6

Die Einführung derartig gesteuerter Arbeitsabläufe ist aus arbeitspsychologischen Gründen, wonach Änderungen bestehender und gewohnter Gepflogenheiten zunächst auf eine allgemeine und starke Ablehnung stoßen, schwierig und kann nur durch große Beharrlichkeit zum Ziele führen. Durch diese Arbeitsmethode werden die Warte- und Nebenzeiten, die durch die Arbeitseinsatzdispositio-

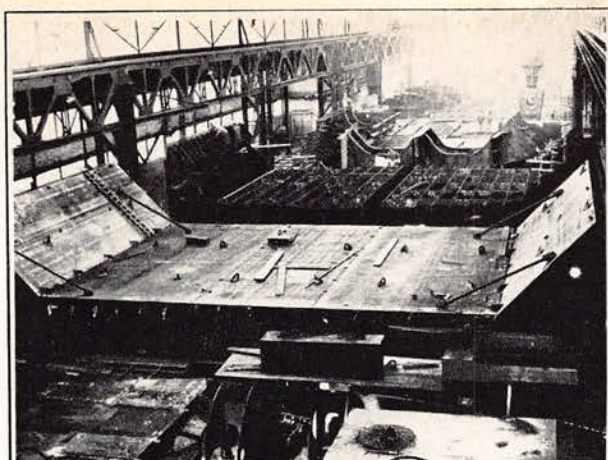


Werkfoto

Vorfertigung der Einzelteile

7

nen der Meister auftreten, ausgeschaltet. Ferner können die wenigen hochqualifizierten Fachkräfte für Schlüsselaufgaben in diesem Programm eingesetzt und die routinemäßigen Arbeiten durch angelernte Kräfte ausgeführt werden. Außerdem wird eine terminliche Selbstkontrolle der einzelnen Arbeitskolonnen erreicht.



Werkfoto

Montage von Bodensektionen

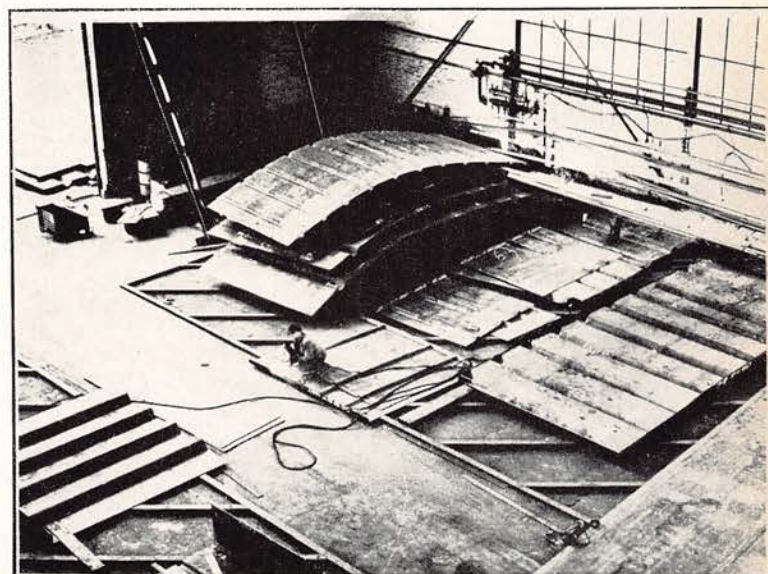
8

Die Montage der Sektionen erfordert eine 1- bis 1 $\frac{1}{2}$ fache Fläche des Helgenbauplatzes, die mit Montagerosten für den Aufbau der Sektionen und mit schweren Kränen für deren Zusammenbau und Transport ausgerüstet sein muß. Durch die angeführten Maßnahmen wird eine kurze Montagezeit der Sektionen und damit eine höhere spezifische Montageflächenleistung, die in Tonnen/qm und Zeiteinheit ausgedrückt wird, erreicht.

Neben dieser Fertigung werden Sektionen des Vor- und Hinterschiffes sowie auch räumliche Sektionen, von denen die Vor- und Hintersteven typische Beispiele darstellen, in Einzelfertigung hergestellt (Bild 9).

Sie erfordern ein besonders großes schiffbauliches Können hinsichtlich der Bearbeitung der stark verformten Bauteile, der Einhaltung der Maßhaltigkeit und des verwerfungsreifen Schweißens.

Die neuerdings wegen größerer Haltbarkeit geforderten, verhältnismäßig dünnen Kunststoffdecksbeläge für Aufbaudecks verlangen eine über das übliche Maß hinausgehende Ebenheit der Bauteile. Kostspielige Richtarbeiten waren deshalb nötig, um dieser Forderung gerecht zu werden. Durch geeignete konstruktive und fertigungstechnische Maßnahmen konnte eine erhebliche Verbesserung erzielt werden. Für die Innenwände der Aufbauten sowie für Quer- und Längsschotte in den Laderäumen der



Werkfoto

Fertigung von gesickten Wänden

10

Einen besonders starken Gewerke-Einsatz erfährt das Schiff nach dem Stapellauf bei der Einrichtung und Ausrüstung. Seine Steuerung muß nach einem genauen Plan erfolgen, damit keine gegenseitige Behinderung der Gewerke eintritt. In den Ausrüstungswerkstätten werden die zum größten Teil durchgeführten rationellen Fertigungen erweitert, z. B. zum Einbau fertige Kammerwände, Lüfterkanäle, Masten, Lukendeckel usw. Außerdem wird angestrebt, den schon erreichten Umfang der genormten Bauteile weiter zu erhöhen.

Wenn man bedenkt, daß auf einer Großwerft täglich etwa 300 Tonnen Material an Platten und Profilen transportiert, bearbeitet und an Bord eingebaut werden müssen, so wird klar, daß die Lagerhaltung, der Materialfluß und das Transportwesen einer Werft eine erhebliche Rolle spielen. Im Zuge der Vereinfachung der Lagerhaltung wurden für Vorratsdispositionen Bleche und Profile mit genormten Abmessungen eingeführt. Zum Teil läßt sich die Anwendung von Standardblechen und -profilen auch für den Neubau anwenden. Für die Hauptkonstruktionsteile ist aber eine Normung wegen der Forderung, der mit der Tanklänge abzustimmenden Plattenlänge, aus Gründen der rationellen Fertigung und der einfacheren Montage auf der Helling nicht durchzuführen, es sei denn, es wird ein erheblich größerer Materialverschnitt in Kauf genommen. Durch die Errichtung leistungsfähigerer Walzenstraßen ist das Walzprogramm der Walzwerke hinsicht-



Werkfoto

Ganz geschweißter Hinterstev

9

Frachtschiffe wurden mit dem gleichen Ziel, die Richtarbeiten herabzusetzen, profillose, also ungeschweißte Bauteile entwickelt, deren Aussteifung durch eingedrückte Sicken erreicht wird (Bild 10).

Die früher auch für Tanker angewandte Methode der Knickschotte mußte wegen der größeren Korrosionsanfälligkeit der verformten Stellen wieder aufgegeben werden.

lich der Platten- und Profilabmessungen erheblich erweitert worden. Dies führte auch im Schiffbau zur Verwendung von größeren Plattenbreiten und -längen und damit zu einer allgemeinen Verringerung der Transporte und der Verarbeitungskosten.

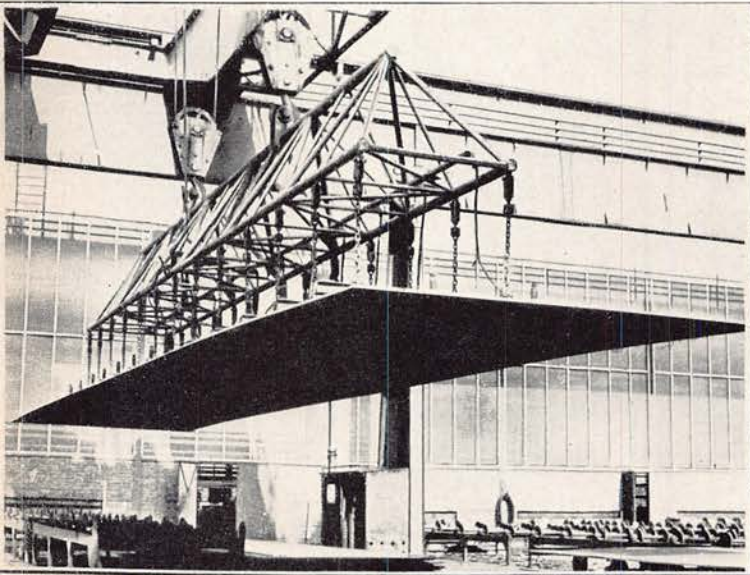
Das Entladen der Bleche, das Sortieren nach Schiffen und Bauteilen sowie die Zustellung zu den Bearbeitungsmaschinen wird in zunehmendem Maße von Magnetkränen bewerkstelligt (Bild 11).

Ihre Vorteile gegenüber der alten Anschlagmethode sind eindeutig und brauchen nicht besonders erläutert zu werden. Die wirtschaftliche Ausnutzung dieser Anlagen ist jedoch unvollkommen und die Steuerung des Arbeitsflusses mangelhaft, wenn die hierzu notwendigen schriftlichen Unterlagen nicht in aller Klarheit und Übersichtlichkeit vorhanden sind. Diese den Betrieb bisher stark belastenden Schreivarbeiten werden heute mit Hilfe der Lochkartentechnik ausgeführt. In enger Zusammenarbeit mit dem Konstruktionsbüro ist es gelungen, ausgehend von einer im technischen Büro ausgefertigten Stückliste, die alle Angaben jedes einzelnen Werkstückes bezüglich Schiffs- und Sektionszugehörigkeit, Liefer- und Einbau-

Die Jahre der Vollbeschäftigung und der hohe Auftragsbestand versetzte die Werften in die Lage, größere Investitionen in Form von Erweiterungen vorhandener Anlagen und Erstellung von neuen Anlagen vorzunehmen, um den Forderungen der Entwicklung zu großen und

Einbau-Merke	Bestell-Seite	Bestell-Merke	Bestell-Stück	Abmessung (mm)			MG	Gewicht kg je Stück drehst. Marke	Gewicht kg je Stück Einbau-Merke	Fertigungs-folge	
				Länge	Breite	Dicke					
0.5.1	0.1	2.0.1.6	1.7	1	5.4.0.0	2.0.0.0	0.10	1	9.8.5	9.0.5	1.1.4.4
*	0.2	2.0.1.6	1.7	1	5.6.0.0	2.0.0.0	0.10	1	9.8.5	9.2.2	1.1.4.4
*	0.3	2.0.1.6	1.8	1	7.1.0.0	2.1.0.0	0.10	1	9.5.4	0.0.0	1.1.4.5A
*	0.4	2.0.1.6	1.9	1	6.3.0.0	2.1.0.0	0.10	1	0.5.7	7.5.4	1.1.4.5

Werkfoto	Mit Lochkarten erstellte Fertigungslisten	12
----------	---	----

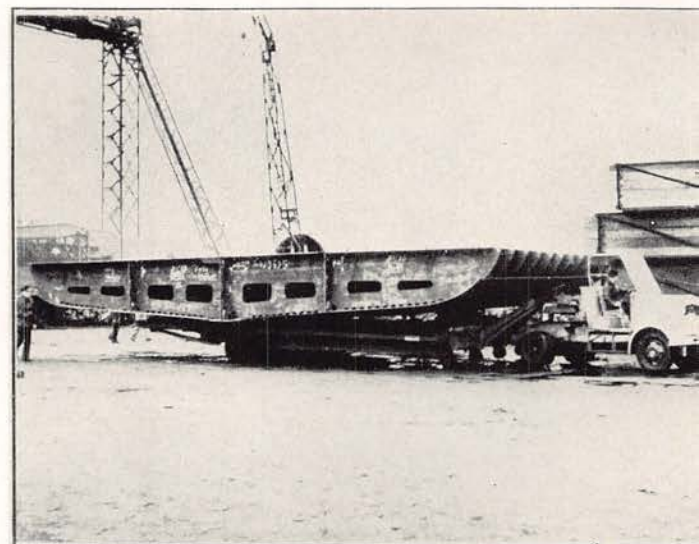


Werkfoto Transport von Blechen mittels Magnetkran 11

marken, Abmessungen und Gewichte usw. sowie Angaben des Fertigungsablaufes und des Bereitstellungsplatzes enthält, diese Technik in den Dienst der Fertigung zu stellen. Durch die lochkartenmäßige Verarbeitung dieser Stückliste werden dem Betrieb rechtzeitig alle Unterlagen, von der Materialanforderung beginnend bis zur vollständigen Sektionsliste, zugestellt (Bild 12).

Für den kontinuierlichen Arbeitsfluß in der Einzelteilfertigung haben sich in Rollbahnen eingeschaltete Bearbeitungsmaschinen sehr gut bewährt. Sie ermöglichen eine vom Kran unabhängige Materialzustellung und schließen eine Gefährdung der empfindlichen Maschinen durch Krantransporte aus. Die Werkstücke werden sofort nach ihrer Bearbeitung nach ihrer Sektionszugehörigkeit sortiert und zum Bereitstellungsplatz transportiert, von welchem aus ohne weitere Zwischentransporte die Weiterverarbeitung erfolgt. Für den Transport der großen Sektionen, die nicht unmittelbar im Bereich der schweren Hellingkräne zusammengebaut werden, wurden Spezialfahrzeuge entwickelt, mit deren Hilfe die Bauteile zu den Hellingkränen gebracht werden. Die Weglänge des Transportes spielt hierbei praktisch keine Bedeutung (Bild 13).

größten Schiffen Rechnung zu tragen und außerdem für Krisenzeiten die Möglichkeit zu schaffen, auf dem Weltmarkt konkurrenzfähig zu bleiben. Für den deutschen Schiffbau ist dies insofern von besonderer Wichtigkeit, als die Wirtschafts- und Lohnpolitik anderer Länder, darunter vor allem Japans, bereits heftige Erschütterungen der Weltmarkttonnagepreise bei neu in Auftrag gegebenen Schiffen ausgelöst hat. Durch die Erweiterung der Anlagen werden vor allem auch die Vorteile der Sektionsbauweise weiter ausgeschöpft. Sie wird erst dann ihre höchste Wirtschaftlichkeit erlangt haben, wenn die Sektionen mit allen erforderlichen Einbauten versehen zur Hellingmontage gelangen. Bild 14 zeigt das Aufsetzen eines 80 t schweren Mittelaufbaues eines Tankers.

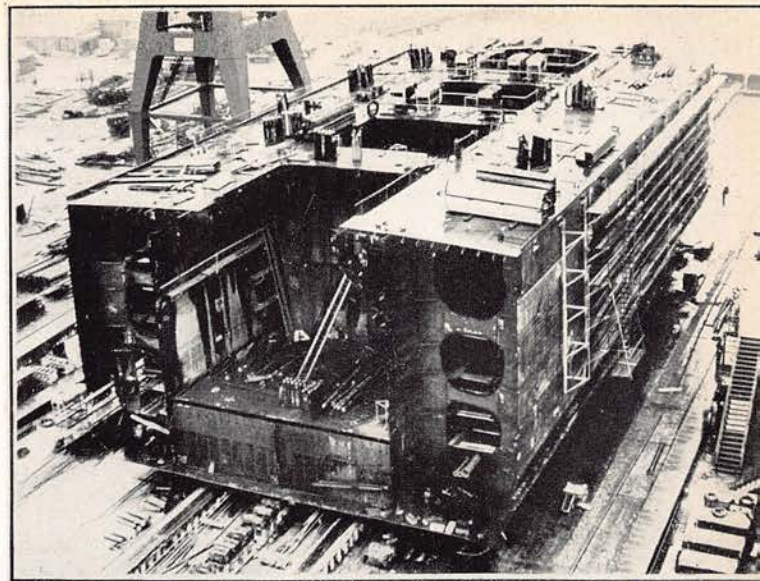


Werkfoto Schwerguttransport auf einem Tieflader 13

Über den normalen Rahmen der Sektionsbauweise hinaus sind einige Werften einen ganz neuen Weg zur weiteren Rationalisierung im Schiffbau gegangen. So hat z. B. die Deutsche Werft den Versuch unternommen, ein Schiff aus

nur 6 Scheiben, die durch Quer- und Längsverschiebungen zusammengesetzt wurden, zu bauen. Es hat sich gezeigt, daß diese Methode, die übrigens im Flußschiffbau durch das Vorhandensein größerer Serien Anwendung gefunden hat, durchaus auch Vorteile im Großschiffbau bei entsprechender Serienarbeit bieten würde. Zu einer üblichen Bauweise für Großtanker hat sich außerdem bei der Deutsche Werft die Zweiteil-Bauweise entwickelt, obwohl der neuerstellte Großhelgen in seiner jetzigen Größe den Bau von 80 000-t-Schiffen in voller Länge zulassen würde. Der Grund der Bauweise liegt in der besseren Ausnutzung der mit hohem Kostenaufwand erstellten Anlage, indem durch die Überlapptbauweise ein täglich gleichmäßiger Stundenanfall erreicht wird (Bild 15).

Diese Methode erfordert ein Abslippen des auf dem oberen Helgenteil gebauten Teilschiffes nach dem Stapellauf der im unteren Helgenteil gebauten Schiffshälfte. Nach eingehendem Studium der Kräfteverhältnisse beim Slippen schwerer Gewichte auf einer geneigten Ebene wurde



Werkfoto

Slippen eines 3000 t Schiffsteils

16

Die Zweiteilbauweise ermöglicht außerdem eine weitere Verkürzung der Bauzeit, indem bis zum Stapellauf des Vorschiffes das Hinterschiff, das für die Montage der Hauptmaschinenanlage und für die Ausrüstung und Einrichtung die längste Kai-Liegezeit benötigt, weitgehend fertiggestellt werden kann. Nach dem Stapellauf des Vorschiffes kann dann sofort nach einer von der Deutsche Werft entwickelten zuverlässigen Methode der Zusammenbau im Schwimmdock erfolgen (Bild 17).

Der Neubaubedarf der kommenden Jahre wird die durch die langanhaltende Hochkonjunktur stark ausgebaute Weltschiffbau-Kapazität bei weitem nicht auslasten. Als Folge hiervon wird sich ein starker Konkurrenzkampf entwickeln, der noch größere Anstrengungen zum Zwecke der Kostensenkung erfordern wird. Die noch nicht zum Stillstand gekommene ungünstige Lohn- und Preisentwicklung stellt in diesem Zusammenhang gerade für den deutschen Schiffbau ein ernsthaftes Problem dar.

Die Ausführungen mögen zeigen, daß der Schiffbau trotz vieler Schwierigkeiten bestrebt ist, die Erkenntnisse der modernen Fertigung sowie neue Gedanken zur Rationalisierung zu verwirklichen. In diesem Bemühen findet er — das kann mit Genugtuung gesagt werden — in dem Gemeinschaftsgeist des alten Werftstammes, der immer wieder zu neuer Begeisterung fähig ist, wenn es gilt, rechtzeitig ein Schiff zum Stapellauftermin oder zur Probefahrt bereitzustellen, eine große Unterstützung.

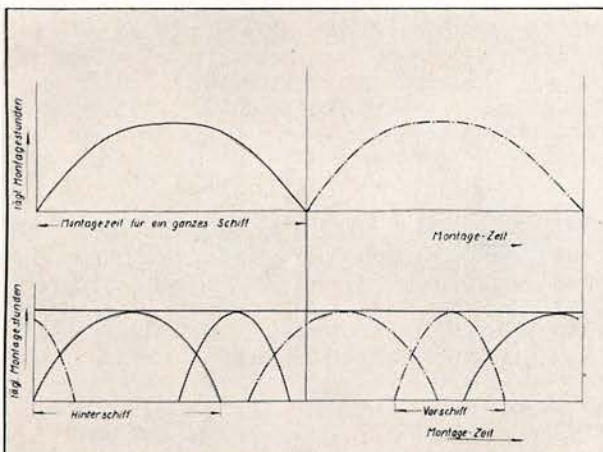


Werkfoto

Aufsetzen eines 80 t Aufbaues

14

der Helgen mit den entsprechenden Einrichtungen für die Längs- und Querverschiebungen von Schiffsteilen bis 3000 t Gewicht ausgerüstet. Bild 16 zeigt das Slippen eines 3000 t schweren Schiffsteiles eines 36 000-t-Erztankers. Da der etwa 150 m lange Verschiebeweg in etwa 90 Minuten zurückgelegt wird, spielt die Zeit des Arbeitsausfalles durch das Verschieben praktisch keine Rolle.



Werkfoto

Überlappt-Zweiteil-Bauweise

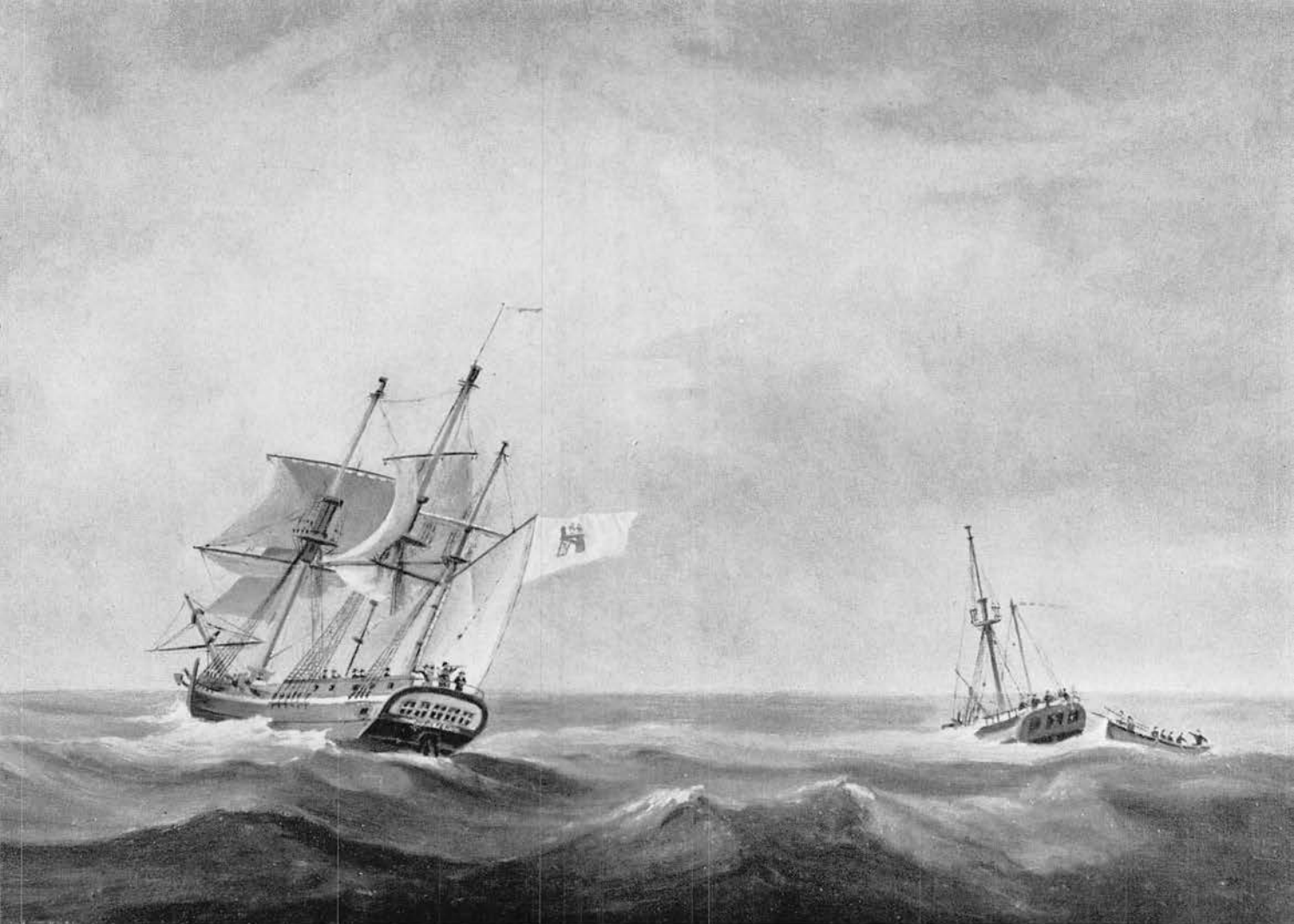
15



Werkfoto

Zusammenbau im Schwimmdock

17



Vollschiff „Jupiter“ 375 BRT, gebaut 1795 auf der Reiherstieg-Werft, rettet die Besatzung eines in Seenot geratenen Seglers

Reproduktion des Gemäldes mit frdl. Gen. von R. Siepmann

Aus der Vergangenheit der Reiherstiegwerft (3)

Bewegter Ausklang des 18. Jahrhunderts

Die 27 Jahre von 1776 bis 1803 sind für Hamburgs Seehandel aufregende Zeiten. 1776 beginnt in Nordamerika die Befreiung von der englischen Kolonialherrschaft. Das neutrale Hamburg dringt sehr bald in den Handelsverkehr nach Nordamerika und Westindien ein. Der Handel mit diesen bisher verschlossenen Gebieten wird nach 1783 sogar zur großen Konjunktur. Zwar treten Rückschläge ein, doch bald verfügt man über gesicherte Handelsverbindungen.

Nach dem Ausbruch der Französischen Revolution im Jahre 1789 fallen Hamburg weitere Aufgaben zu. Es werden französische Handelshäuser in die Elbestadt verlegt, bis 1802 kommen einige 10 000 französische Emigranten nach Hamburg und Altona. Einfuhr, Verarbeitung und Wiederausfuhr der französischen Kolonialwaren gehen scharf zurück, statt dessen werden nun amerikanische und englische Kolonialwaren über Hamburg nach Nordeuropa — und nach Frankreich — geliefert.

Von großer Bedeutung ist schließlich die zunehmende Industrialisierung Englands. Die Englandfahrt nimmt sprunghaft zu, englische Garne, Baumwollstoffe und Leinen werden zu Spottpreisen ins deutsche Binnenland ge-

liefert. Ab 1795 — Holland ist von den Franzosen inzwischen in eine revolutionäre „Batavische Republik“ umgewandelt — kommen holländische Kaufleute und Reeder mit ihren Schiffen nach Hamburg und hissen die Hamburger Flagge, Hamburgs Handel erhält dadurch Verbindungen zum Rheinland und zur Schweiz. 1797 gibt England das Monopol auf die Ostindienfahrt auf, 1799 segeln die ersten Hamburger Schiffe nach Indien. Die Chronisten sprechen von „goldenen Zeiten“.

★

Die Nachfrage nach Schiffen steigt sprunghaft an. Die Reeder sind bereit, hohe Preise zu zahlen, denn die Baukosten machen sich bereits mit der zweiten Reise bezahlt. Der Hamburger Schiffbau blüht mächtig auf. Hamburgs Flotte wächst von 159 Schiffen im Jahre 1788 auf 223 Schiffe im Jahre 1797 und auf 280 im Jahre 1799. Dieser Zuwachs stammt in nennenswertem Umfang von den Hamburger Werften. Allein die Reiherstiegwerft baut in 13 Jahren 20 Schiffe. Zwei Schiffe sind für Berend Roosens Bruder Salomon und für dessen Sohn Berend (III) bestimmt, die übrigen 18 Schiffe kommen zur Flotte von „Berend Roosen Erben“, denen auch die Werft gehört.

Baujahr	Schiffstyp	Name	Größe	Bemerkungen
1792		Georg der 3te	300 BRT	1799 Charleston
1795		Amphitrite	150 BRT	1798 Bordeaux
1795	Vollschiff	Jupiter	375 BRT	für Salomon
1797		Atlas		Roosen
1797		De witte Voss	225 BRT	1798 Archangel
1797		De jonge Berend	240 BRT	1797 Charleston
1798		Reyherstieg	270 BRT	1797 Charleston
1798		Argo	150 BRT	1798 St. Thomas
1798		De vergülde Roos	270 BRT	acht Kanonen
1798		Castor & Pollux	270 BRT	1798 Baltimore
1799		Wilhelmsburg	300 BRT	1798 Baltimore
1799	Vollschiff	Ocean	225 BRT	
1800	Vollschiff	Galathea	280 BRT	f. Berend R., Salomons Sohn
vor 1802		Concordia	288 BRT	1832 Rio, 1833 N.Orl.
vor 1802		Louisa		
vor 1802		Gabriel		
vor 1802		Irene		
vor 1802		Spes		
vor 1805		Gertrud		
vor 1805		Et Zeepard		

Im Walfang setzen Berend Roosen Erben nur noch drei Schiffe ein. Sie nutzen die Konjunktur der Zeit, ihre Schiffe gehen nun auch nach den nordamerikanischen Atlantikhäfen und nach Westindien. Die Frankreich- und Archangelfahrt wird weiterbetrieben.

Die gewinnbringende Zeit geht jedoch bald vorüber. Es kommt während des zweiten Koalitionskrieges zum französischen Embargo der Waren aus Ländern, gegen die Frankreich Krieg führt. Zwar werden 1796—1799 und 1802 die hamburgischen Schiffe vom Embargo ausgenommen. 1803 beginnen die Schwierigkeiten jedoch von neuem. Wieder ist Kriegszustand zwischen England und Frankreich; Napoleon besetzt das Kurfürstentum Hannover, das Erbland des englischen Königs Georg III., sowie das hamburgische Amt Ritzebüttel an der Elbmündung. Die Engländer beginnen ihrerseits mit der Blockade der Elbe. Hamburgs Seehandel und Schiffbau kommen schnell zum Erliegen. Ein Teil der Hamburger Schiffe fährt noch auf

den Meeren, ohne nach Hamburg zu kommen. Roosens Erben aber bleiben im Lande.

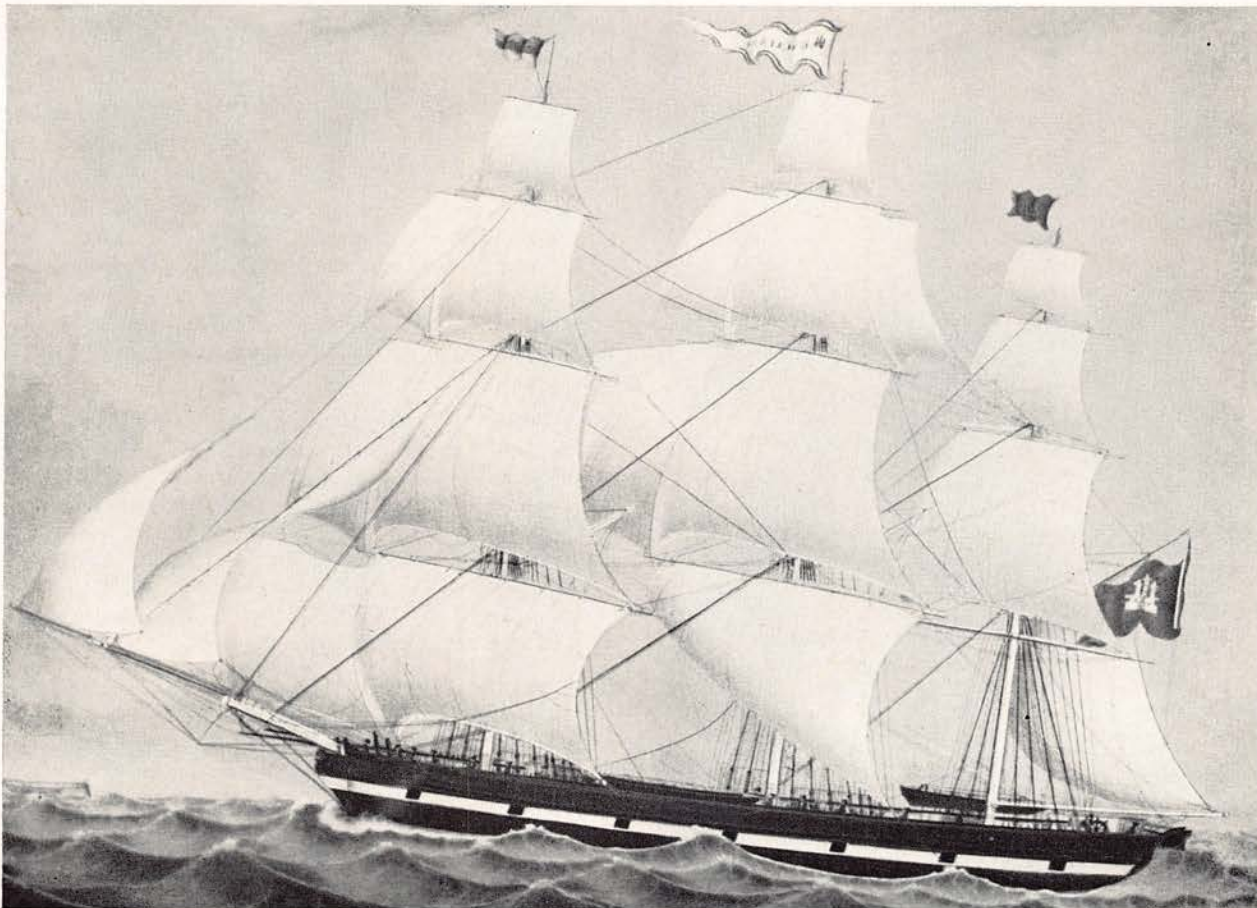
*

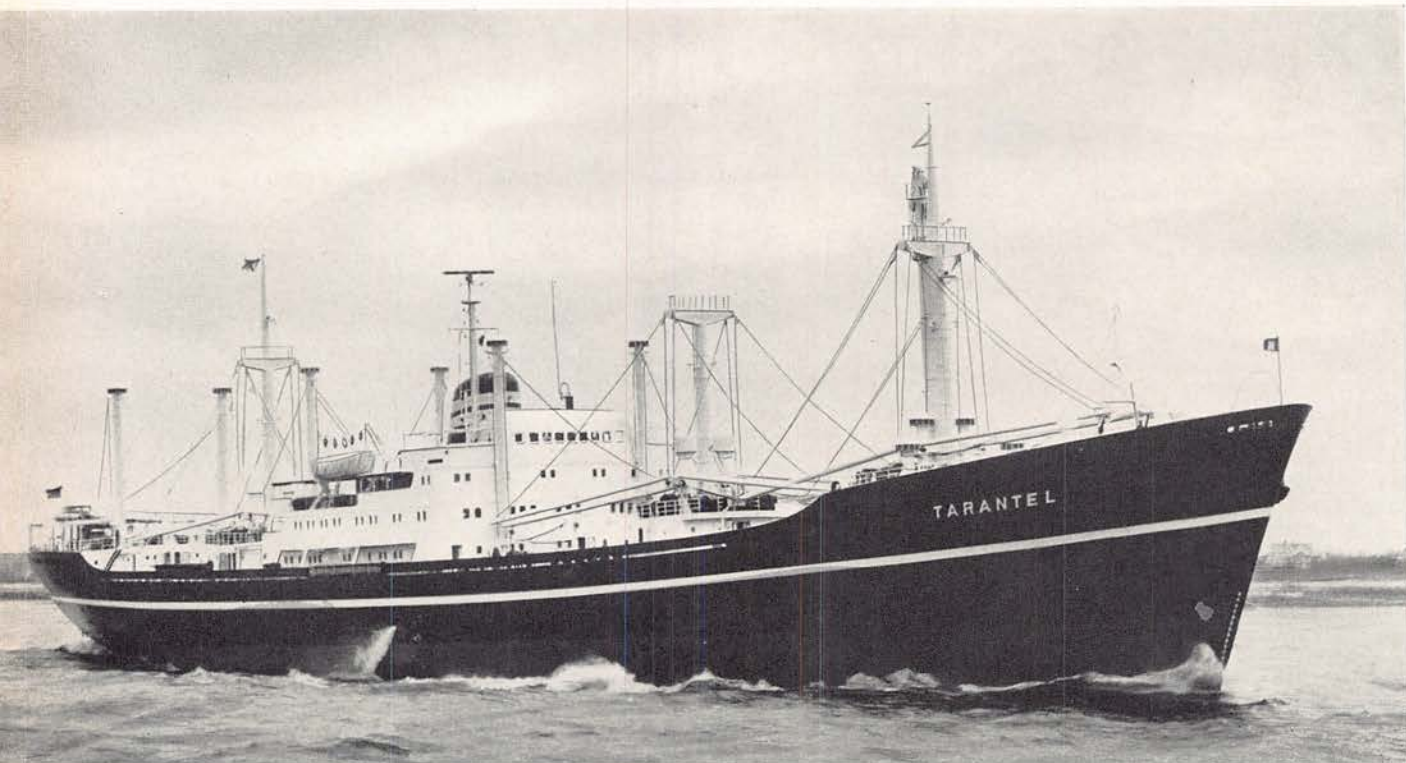
Einer der Erben, Berend Roosen (II), ein Neffe des alten Berend Roosen, kauft 1809 den Landsitz „Die Bost“ in Dockenhuden. Dort führt die Familie ein idyllisches Dasein. Ein Angehöriger berichtet: „Auf dem Stuhlwagen machten wir nun wohl zuweilen kleine Ausflüge, um Besuche abzustatten, oder auch um eine Koppel in Iserbrook gelegen, mitten in der Heide, zu beschauen und den Gras- und Kleewuchs zu untersuchen. So fuhren wir denn hinaus und erfreuten uns am Gesange der aufsteigenden Lerche, am Wallen des Kornes, am Fliegen der Schwalben oder am Nicken der vom Winde bewegten weißflockigen Heidegräser!“

In dieser Zeit wird die Reiherstiegwerft von den Franzosen niedergebrannt. Auch hierüber berichtet der Familienangehörige: „Als in der Zeit der Franzosen die letzteren die Schiffswerfte am Reiherstieg in Brand gesteckt hatten, war tags darauf der alte Wechselmakler Fränckel zu Berend Roosen (II) gegangen, hatte sein Bedauern über den Verlust ausgesprochen und hinzugefügt: ‚Der Herr Roosen müßte wohl vor Schreck und Kummer außer sich gewesen sein, als er die Feuerbrunst gesehen.‘ Roosen hatte aber ganz ruhig ihn angeguckt und gesagt: ‚Wat Fränckel, du geist doch in dien Schaul und kennst so wenig Gottvertruen? — Als ick hüt Nacht vör't Finsterstun un dat Fier anseeg, da hev ick dacht — uns Herrgott het di dat geven, un nu nimmt he't di wedder, he weet aber ümmer, wat für di dat Beste is' —.“

Gewiß hat auch der alte Berend Roosen (I) bei Schicksalsschlägen sein Gottvertrauen bewahrt, ebenso gewiß aber hätte er alles daran gesetzt, das Unternehmen wieder in die Höhe zu bringen. Berend Roosen (II) aber überläßt diese Aufgabe 1805 seinem Sohn Herman Roosen (V) und einem entfernten Verwandten, Berend Roosen (IV). kr

Vollschiff „Galathea“, 288 BRT, gebaut im Jahre 1800 auf der Reiherstieg-Werft





Schnelle Frachtschiffe für norwegische Reeder:

„Tarantel“ und „Concordia Taleb“

In den letzten Wochen übergab die Deutsche Werft an norwegische Auftraggeber zwei Einheiten eines Schiffstyps, der im immer schärfer gewordenen Wettbewerb

der Handelsflotten den Reedern die Aussicht bietet, erfolgreicher als die Konkurrenz zu sein. An Wilh. Wilhelmsen, Tönsberg, wurde am 22. April 1960 das schnelle Frachtmotorschiff „Tarantel“ übergeben und an Christian Haaland, Haugesund, am 10. Mai das Motorschiff „Concordia Taleb“.

Die „Tarantel“ ist ein Schwesterschiff der „Tai-Ping“, „Tagaytay“ und „Traviata“, die von uns 1958 und 1959 für Wilh. Wilhelmsen gebaut worden sind. Die „Tarantel“ (Bau-Nr. 749) hat die folgenden technischen Daten: Länge 146,30 m — Breite 19,96 m — Seitenhöhe 11,89 m — Tiefgang 7,78 m — Tragfähigkeit 9086 t — Bruttovermessung 6200 BRT — Maschinenleistung 11 350 PSe.

Die „Concordia Taleb“ ist ein Schwesterschiff der „Concordia Tadj“ und der „Concordia Tarek“, die von der Deutsche Werft im Jahre 1958 für Christian Haaland gebaut worden sind. Die technischen Daten der „Concordia Taleb“ (Bau-Nr. 756): Länge 137,16 m — Breite 20,73 m — Seitenhöhe 12,35 m — Tiefgang 8,80 m — Tragfähigkeit 11 137 t — Bruttovermessung 9350 BRT — Maschinenleistung 8200 BHP. Beide Frachtmotorschiffe werden im Liniendienst eingesetzt.

Eine besondere Freude ist es für uns, daß diese Schiffe so kurz vor dem 17. Mai, dem Nationalfeiertag Norwegens, in den Besitz der norwegischen Auftraggeber gelangen. Wir haben nun schon seit Jahrzehnten nützliche Wirtschaftsbeziehungen zu ihnen. Wir haben zahlreiche Schiffe für sie gebaut, die nun die norwegische Flagge über die sieben Meere tragen. Wir zweifeln nicht, daß das ein gutes Vorzeichen auch für die künftige Zusammenarbeit ist.



Wikingerschiffe

Von

Wolfram Claviez

Columbus gilt gemeinhin als der Entdecker Amerikas, wenngleich wir mit Sicherheit wissen, daß er nicht der erste abendländische Mensch war, der an den Gestaden der Neuen Welt landete. Nur insofern verdient er den ehrenvollen Namen für immer mit Recht, als seit ihm erst die Verbindung der Kontinente Europa–Amerika geschichtliches Ereignis wurde.

Wieviel vor ihm nach drüben gelangten, bleibt in Dunkelheit gehüllt, in die der Lichtstrahl der Geschichtsforschung niemals ganz eindringen kann. Immerhin gibt es genug Spuren in Gestalt von sprachlichen Übereinstimmungen, Mythen, rassistischen Merkmalen und Funden, die, ob schon sie der Wissenschaft noch viele Rätsel aufgeben, doch die Möglichkeit selbst vorchristlicher Berührungen mit dem fernen Lande im Westen immer wieder zu untersuchen auffordern. Es gibt zu denken, daß nicht nur vereinzelte Nachrichten auf sehr frühe Verbindungen mit der Neuen Welt schließen lassen, sondern daß es sich „um ein dichtes Gewebe von allen möglichen Einzelzügen handelt. Gerade die Vielartigkeit dieser Meldungen, die ja völlig unabhängig voneinander sind und die zahlreiche, verschiedenste Gebiete menschlicher Lebensäußerungen und Betätigungen betreffen, macht es so wahrscheinlich, daß ihnen doch wahre und tatsächliche Geschehnisse zugrunde liegen.“*)

Nachweisbar sind jedoch die Amerikafahrten der Wikinger um das Jahr 1000 n. Chr.; seemännische Leistungen, die den Reisen des Columbus durchaus nicht nachstanden und ein halbes Jahrtausend weiter zurückliegen. Aber von geschichtlicher Tragweite waren sie nicht. Die kühnen Fahrten, die die Nordmänner aus eigenem Antrieb unternahmen und sie fremde Lande finden ließen, hatten noch nicht die zündende Kraft wie später die Expansion einer abendländischen Großmacht bei dem Stoß auf alte mittelamerikanische Kulturen. Erst jetzt entstand der Funke, der eine neue Epoche der Weltgeschichte einleitete.

Überstrahlt von der nachhaltigen Wirkung der Entdeckungsreisen um die Wende vom fünfzehnten zum

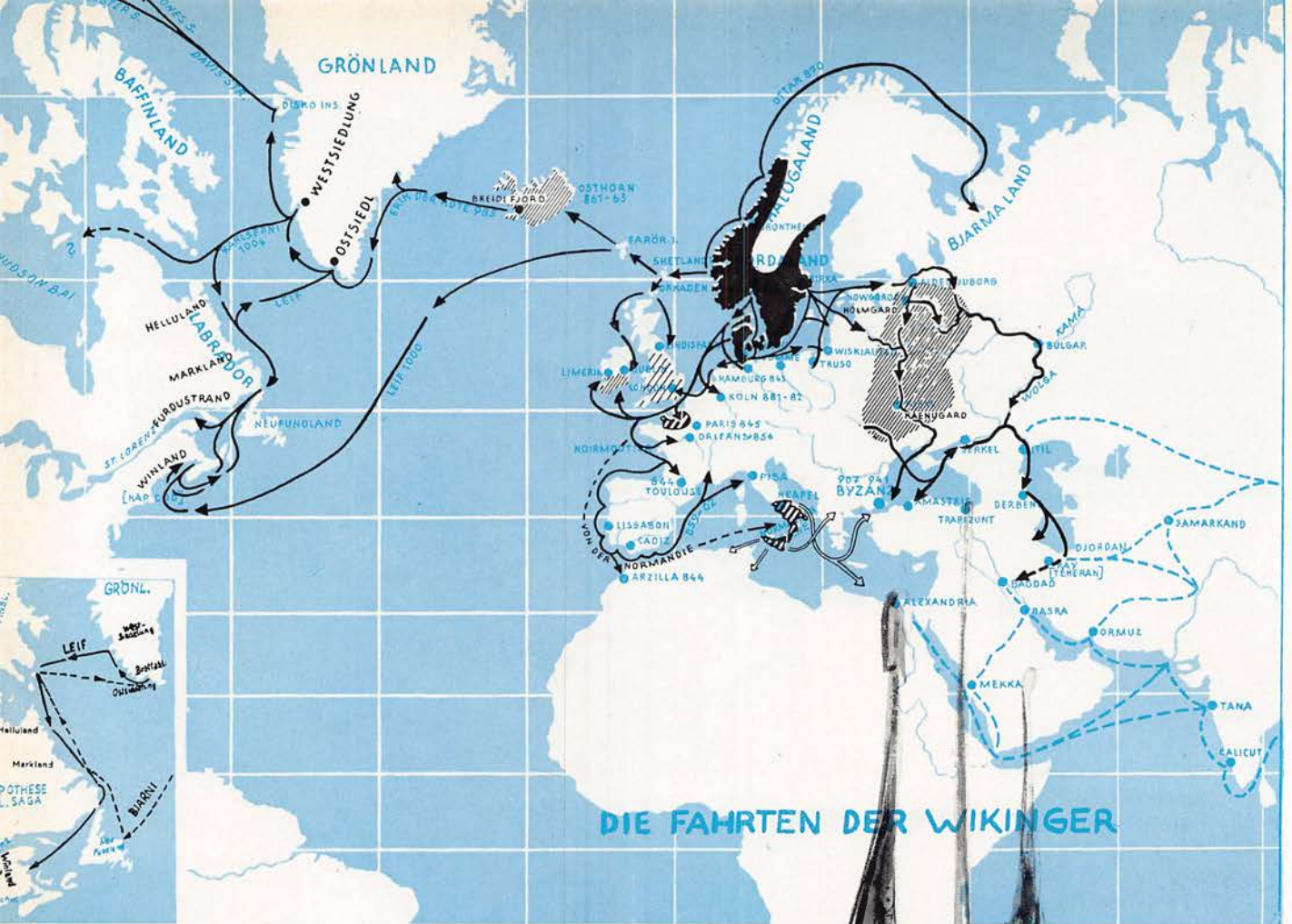


Das Gokstadschiff im Museum zu Bygdö, Oslo (Skizze des Verfassers)

sechzehnten Jahrhundert geraten jedoch die Taten der frühen Ozeanbezwinger unverdientermaßen leicht in Vergessenheit. Auch ich nahm sie aus Büchern lediglich zur Kenntnis, bis ich in Oslo die ausgegrabenen Wikingerschiffe sah und mich plötzlich brennend dafür interessierte. Die Fragen überstürzten sich: Wer waren eigentlich die Wikinger im historisch präzisierten Sinne? Wie weit sind sie wirklich gekommen und waren es solche Schiffe wie dort im Osloer Museum, mit denen sie sich in die Ungewißheit grenzenlos erscheinender Meere hinauswagten? Schiffe mit knapp einem Meter Tiefgang und noch weniger Freibord?

Der Versuch einer näheren Charakterisierung soll unsere Reihe von Schiffsporträts verschiedener Länder und Zeiten fortsetzen. Wir haben in der WZ 11/56 über das Nydamboot gesprochen, jenes germanische Ruderboot des 4. Jh. n. Chr., das man unweit Flensburg in einem Torfmoor gefunden hat und das heute als einer der kostbarsten Funde unserer Frühgeschichte in Schleswig aufbewahrt wird. Wir betonten damals, daß es sich noch nicht um ein eigentliches Wikingerschiff handele, wenngleich man Nydam – Gokstad – Oseberg zuweilen in einem Atemzug genannt hört. Die Schiffsfunde von Gokstad und Oseberg dagegen sind echte Zeugen der Wikingerzeit, worunter wir eine verhältnismäßig kurze, fest umrissene Zeitspanne zu verstehen haben, etwa zweihundert Jahre vom Ausgang des achten Jahrhunderts an gerechnet.

*) Paul Hermann, Sieben vorbei und acht verweht, S. 257.



Karte aus Zechlin, Maritime Weltgeschichte

Rechts: Das Osebergsschiff in Oslo (Skizze des Verfassers)

Die Herkunft des Namens Wikinger ist nicht eindeutig geklärt. Wir leiten die Bedeutung des Namens aus der Literatur jener Länder her, die von diesen Nordmännern (isl. vikingr) aufgesucht oder überfallen wurden und wodurch die Bezeichnung Wiking von jeher im wesentlichen eine Bedeutung feindlichen Charakters hat. So ist in vielen Sprachen der Name Wiking gleichbedeutend mit Krieger oder im engeren Sinne mit Pirat geworden. Diese Bedeutung hat der Name offenbar schon seit den frühesten skandinavischen Einfällen in England und Westeuropa angenommen. In dem Namen selbst ist sie jedoch noch nicht enthalten. Während Viking früher von dem lateinischen Wort vicus (Dorf, Flecken) abgeleitet wurde, wird heute eher angenommen, daß der Name auf das germanische Wort vik (Bucht) zurückzuführen sei. Man verstand unter Wikingern wohl zunächst die Leute, die in den Buchten*) wohnten und Handel trieben oder dort mit ihren Schiffen lagen in nicht eben friedlicher Absicht, sondern tatsächlich als Piraten.**)

Ich halte es für wahrscheinlich, daß aus dem Namen „vikingr“ für die Leute, die in den Wiken der nordischen Küsten ihre Wohnstätten oder auch Schlupfwinkel hatten und von dort aus ihre gefährdeten Züge unternahmen, eine Bezeich-

nung im Sinne von „Seeräuber“ ganz allgemein wurde, den die kühnen Seefahrer der eigentlichen Wikingerzeit sich dann zum Ehrennamen machten, wie es solche Vorgänge in der Geschichte ja häufiger gibt. So waren z. B. im 16. Jahrhundert aus einem „tas de gueux“, einem „Haufen Bettler“, womit man zunächst verächtlich die Aufständischen gegen die spanische Herrschaft bezeichnete, die „Geusen“ geworden, wie sich stolz alle nannten, die sich im niederländischen Freiheitskrieg gegen die fremde Gewalt erhoben.

*) Die Heimskringla beginnt mit den Worten: „Der Weltkreis, den das Menschenvolk bewohnt, ist durch Meeresbuchten gegliedert.“

**) Vgl. Egmont Zechlin, Maritime Weltgeschichte, S. 458.

Die Fahrten der Wikinger waren in der Tat Kriegs- und Eroberungszüge. Seit dem Ende des achten Jahrhunderts griffen sie das Christliche Abendland an und drangen mit ihren leichten und schnellen Schiffen in die Buchten ein und weit die Flüsse hinauf ins Land hinein, wo sie mit ungestümem Zuschlagen Angst und Schrecken verbreiteten. Indessen darf man sie nicht nur als reine Kraftmenschen und Zerstörer denken; es war ein Volk mit eigener Kultur, obwohl es nicht die Kultur des christlichen Westens war. Schon lange vor der Wikingerzeit blühte im nordischen Seeraum ein reger Handelsverkehr, der sich bis zum Beginn jener Epoche vom Nordkap bis zum Mittelmeer ausgedehnt hatte. Die eigentlichen Triebkräfte für das „Hinausstürmen der nordgermanischen Krieger in die Welt“ ging aber über alle handelspolitische Nützlichkeit hinaus. Landnot mag mitgespielt haben, aber auch sie war wohl nur von untergeordneter Bedeutung gemessen an dem Tatendurst des jungen Nordens, der Aussicht auf Kriegeruhm und Beute. Mit dem Überfall auf das Kloster Lindisfarne an der schottischen Ostküste im Jahre 793 war das Signal für den Aufbruch gegeben. In Friesland fielen sie ein, 845 wurde Paris überfallen, im gleichen Jahre Hamburg gebrandschatzt, Toulouse und Pisa geplündert. Doch dies sind nur einige herausgegriffene Plätze. Es gab tatsächlich keine europäische Küste, die vor Überfällen sicher war. Die Zahl der Männer und Schiffe muß demnach immens gewesen sein; sonst wäre es nicht zu verstehen, daß man sich der Eindringlinge nicht erwehren konnte. Allerdings dürfen wir nicht die europäische Bevölkerungsdichte von heute für die damalige Zeit zugrunde legen. Der Garonne-Zug im Jahre 844, so wird berichtet, erfolgte mit 1000 Wimpeln. Bei einer Belagerung von Paris 886 waren 700 Schiffe mit 40 000 Wikingern beteiligt.

So kraftvoll diese Anstürme auch waren, es blieben zu meist Raubzüge ohne historische Folgen. Hinter ihnen stand nicht eine lenkende staatliche Kraft, sondern sie erfolgten aus der privaten Initiative einzelner. Nur in den Normannenreichen gelangen den Wikingern Staatsgründungen und es darf hervorgehoben werden, daß sich die Normandie bis zum 11. Jahrhundert zum bestregierten Lande Frankreichs entwickelte. Von staatsbildendem Einfluß waren auch die Warägerzüge, die als letztes Ergebnis der „zentrifugalen Tendenz der Wikingerbewegung“*) sich bis ins Innerste Südosteuropas verloren.

Aber wir wollen uns mit den Wikingerzügen nur insoweit beschäftigen, als es sich um Hochseeunternehmungen handelt. Die eingangs erwähnten Fahrten bilden Höhepunkte, die ohne eine lange Erfahrung im Bootsbau und eine Seeverbundenheit ohnegleichen nicht denkbar sind. Die Grönlandsaga ist eine der ergiebigsten und zuverlässigsten Quellen aus jener Zeit, namentlich dort, wo sie sich mit

der ganz unabhängig davon überlieferten Island- oder Eiriksaga deckt. Diesen Quellen verdanken wir in erster Linie Einzelheiten über die Wickersiedlungen auf Island und Grönland, den ständigen Seeverkehr dorthin und die ersten Fahrten, die über Grönland hinausgingen. Es scheint kein Zweifel mehr darüber zu bestehen, daß Bjarni Herjulfsson, 985 auf der Reise nach Grönland vom Kurse abgekommen, der erste Wikinger war, der die Ostküste Nordamerikas sah. Er ging jedoch nicht an Land bis er nach Grönland gelangte und die Siedlung seines Vaters fand. Leif Erikson, der Sohn Eriks des Roten, untersuchte dann fünfzehn Jahre später jenes Land im Westen, von dem Bjarni berichtet hatte und das nicht untersucht zu haben er schwere Vorwürfe einstecken mußte. Erik fand das Land und nannte es Winland, da es ihn sehr überraschte, daß es dort Weinreben gab. Über die genaue geographische Lage von Winland hegt man heute ebenfalls kaum noch einen Zweifel.

Die Reise des Thorfin Karlsefni um 1004 ging an Entdeckungserfolgen und praktischem Nutzen für die grönländische Kolonie noch über die Fahrten seiner Vorgänger hinaus, denn von nun an scheint die Verbindung mit dem neuentdeckten Land, vor allem mit dem nach seinem Holzreichtum benannten „Markland“ – Labrador – lange Zeit nicht abgerissen zu sein. Es gibt aufsehenerregende Funde aus der Spätwikingerzeit, die der Nachforschung nach dem Schicksal der ersten europäischen Auswanderer immer neue Nahrung geben.

Wie haben die Schiffe ausgesehen, mit denen man vor tausend Jahren den Atlantik überquerte? Wir besitzen nur wenige Zeugen aus jener Zeit und daß es überhaupt welche gibt, verdanken wir einer Verkettung glücklicher Zufälle. Ist es schon ein Wunder, daß man überhaupt Stätten fand, wo Schiffe im Boden steckten, und zwar unversehrte Schiffe, die als Grabstätten von Herrschern unverbrannt an Land vergraben waren, so ist es ein noch größeres, daß sie in einem Boden lagen, der das Holz einigermaßen konservierte und nicht völlig verrotten ließ. Auf diese Weise sind die Schiffe von Gokstad und Oseberg erhalten geblieben, die Norwegen mit Recht als seine archäologischen Heiligtümer hütet und pflegt. Beschränken wir uns auf eine kurze Darstellung dieser beiden Schiffe, die, obwohl sie gewiß keine Durchschnittsschiffe waren, doch sehr gut Aufschluß über die Bauweise der übrigen Fahrzeuge jener Zeit geben. Sie nehmen deshalb eine Sonderstellung ein, weil es Königsschiffe waren. Namentlich das Osebergschiff verrät durch seine Abmessungen und elegante Linienführung, daß mehr Wert auf hohe Geschwindigkeit und Manövrierfähigkeit gelegt wurde als auf lange Seetransporte. Es gehörte der Königin Asa (Aasa), der Tochter des Königs Harald von Agdir. Ihr Enkel Harald Schönhaar wurde eine der bekanntesten Gestalten der norwegischen Geschichte. Er unterwarf sich im ersten Drittel des zehnten Jahrhunderts ganz Norwegen*). Nach Asa heißt jenes Oseberg am Westufer des Oslofjordes, wo das Schiff gefunden wurde.

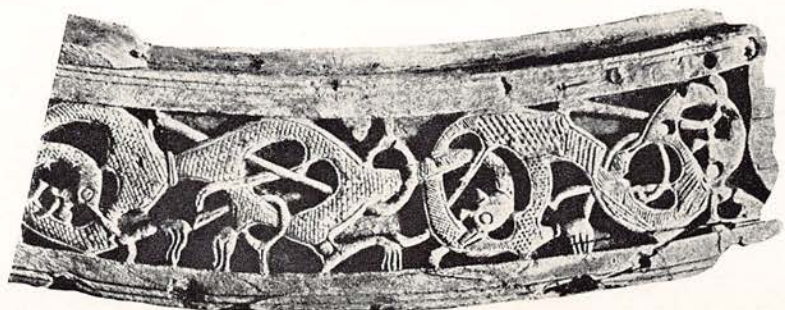
*) Die Zusammenhänge und Schicksale werden in der Heimskringla, der großen norwegischen Königsgeschichte des isländischen Geschichtsschreibers Snorri Sturluson, genau berichtet.

*) Zechlin, a. a. O. S. 251.



Pfosten mit
Drachenkopf aus
dem Osebergfund

Ein Stück des
Stevensmuckes
vom Osebergschiff



Das in der Nähe ausgegrabene Gokstadschiff gehörte dem König Olaf Geirstadaalf, einem Sohne Asas, dem Onkel Haralds. Die Überlieferungen sind durch Funde belegt worden. Die beiden Schiffe unterscheiden sich in Bauart und Kostbarkeit der Ausführung nicht allzusehr. Die einmalig schönen Holzschnitzereien am Osebergsschiff heben dieses über alle anderen Funde hinaus; aber daß das Gokstadschiff keine gehabt hat, ist nicht anzunehmen. Sie sind nicht erhalten geblieben.

Vom Standpunkt des Schiffbauers aus gesehen liegt der Unterschied vor allem darin, daß das Gokstadschiff das bessere Seeschiff gewesen ist. Man hat seine Seetüchtigkeit nachgewiesen, indem man mit einem exakten Nachbau 1893 nach Chicago segelte, um der damals noch wenig vertrauten Hypothese der frühen Ozeanfahrten Nachdruck zu verleihen.

Die „Serienschiffe“ jener Zeit, wenn diese Bezeichnung erlaubt ist, gliedern sich in zwei Hauptgruppen: das Kriegsschiff (storskip oder langskip) und das Handelsschiff (kaupskip oder knor, altn. knerrir), das hochbordiger war und den damals schon bekannten ersten Koggen ähnlich gewesen sein mag. Rekonstruktionen dieses Typs sind m. W. bisher nicht gelungen. Das Langskip entspricht jedoch mit Sicherheit den beschriebenen Funden und wir wissen, daß sie z. T. sogar erheblich größer waren, nach der Zahl der Ruderer, die die Überlieferungen uns mitteilen. Die Schiffe waren alle zum Segeln und Rudern eingerichtet. Daß die Wikinger gute Segler waren, bedarf keines Beweises. Sie verstanden zu kreuzen und konnten so hoch an den Wind gehen, wie ein Raasegel dies zuläßt.

Es ist hier nicht der Ort, in technische Details zu gehen. Wer sich dafür interessiert, findet in der Literatur genug darüber geschrieben*). Wichtiger ist vielleicht ein Überblick, der das rein Schiffskundliche nur als einen Teil sieht.

Die Bedeutung dieser Schiffsfunde geht über die Fragen des technischen und seemännischen Könnens der Menschen jener Zeit weit hinaus. Ihre Vollkommenheit ist nicht allein das Ergebnis handwerklicher und schiffbautechnischer Begabung, sondern man muß sie als Niederschlag der gestaltenden Kräfte eines ganz der See zugewandten Volkes verstehen. Denn ebensoviel wie die erhaltenen Planken der Schiffe von der seemännischen Tüchtigkeit jener Männer Zeugnis ablegen, sagen die Schnitzereien an den Steven und die Funde in den Schiffen über ihre künstlerische Gestaltungskraft aus, verraten Mythologie und Dichtung über das Verhältnis der Männer zu ihren Schiffen, denen ihre Liebe gehörte, wie kaum ein anderes, von Menschenhand geschaffenes Gebilde es für sich in Anspruch nehmen darf.

Lenken wir zunächst unser Augenmerk auf die Schnitzereien am Osebergsschiff. Die germanische Kunst hat namentlich im 6. bis 8. Jahrhundert mit ihren abstrahierten, bis zur Unentwirrbarkeit ineinander verschlungenen und verwobenen Tierdarstellungen einen ornamentalen Kunststil geschaffen, der in seiner Art einmalig ist. Zweifellos kamen die ersten Impulse aus der Berührung mit der Antike, aber was daraus entstand, findet in keinem anderen Kulturkreis eine Parallele. Es ist eine ganz eigenschöpferische Leistung der Germanen. Fibeln, Schmuck, Schwerter und anderes Gerät geben uns eine Fülle von Beispielen,

die von beneidenswerter Phantasie und Erfindungskraft zeugen.

Der Höhepunkt dieser Periode war mit dem 8. Jahrhundert eigentlich schon vorbei; dennoch gab es auch danach noch glänzende Leistungen und der Osebergfund ist wohl eines der kostbarsten Beispiele einer fast expressionistisch zu nennenden Nachblüte. So führte diese Kunst im Norden noch ein Eigenleben zu einer Zeit, da Mitteleuropa mit der karolingischen und romanischen Baukunst die Folge der großen Kunstperiode der Neuzeit eröffnete.

Eine eigentümliche Verbundenheit des Mannes mit seinem Schiff, dem er sich anvertraut und das für ihn das wichtigste Instrument seines tatenfrohen Lebens ist, spricht aus allen nordischen Sagen und Mythen. Er liebt es wie ein lebendiges Wesen und beseelt es, er hat zu ihm ein inneres Verhältnis wie etwa ein Reiter zu seinem Pferd, das den Willen seines Herrn von selbst versteht. Das schönste Beispiel einer derartigen Beseelung finden wir in dem Drachenschiff Ellide der Frithjofsaga. Der Vergleich eines Schiffes mit einem edlen Roß ist in der nordischen Dichtung recht häufig. Wir finden Namen wie seglugg (Segelroß), sundhengest (Sundhengst), byrjar sóti (Rappen des Fahrwindes) und viele andere.*)

In der Mythologie wird das Schiff zum übernatürlichen Wesen erhoben und wir vernehmen von allerlei Wunderschiffen, Wolkenschiffen und Riesenschiffen von unvorstellbarer Größe. So nimmt es uns nicht wunder, daß sogar Eide bei des Schiffes Bord geschworen wurden.**)

Von herber Schönheit ist die Seelyrik in der germanischen Dichtung. Es ist nicht unsere Aufgabe zu untersuchen, welches Volk unseres Kulturkreises hier das Schönste geleistet hat; vielleicht waren es die Angelsachsen. Wir wollen zum Abschluß ein paar Verse wiedergeben, die das, was unsere nordischen Vorfahren aufs Meer hinaustrieb schöner zum Ausdruck bringt als irgend eine rationale, historische Betrachtung es vermöchte. Es heißt in einem alten Gedicht:

... *Nimmer versteht's*

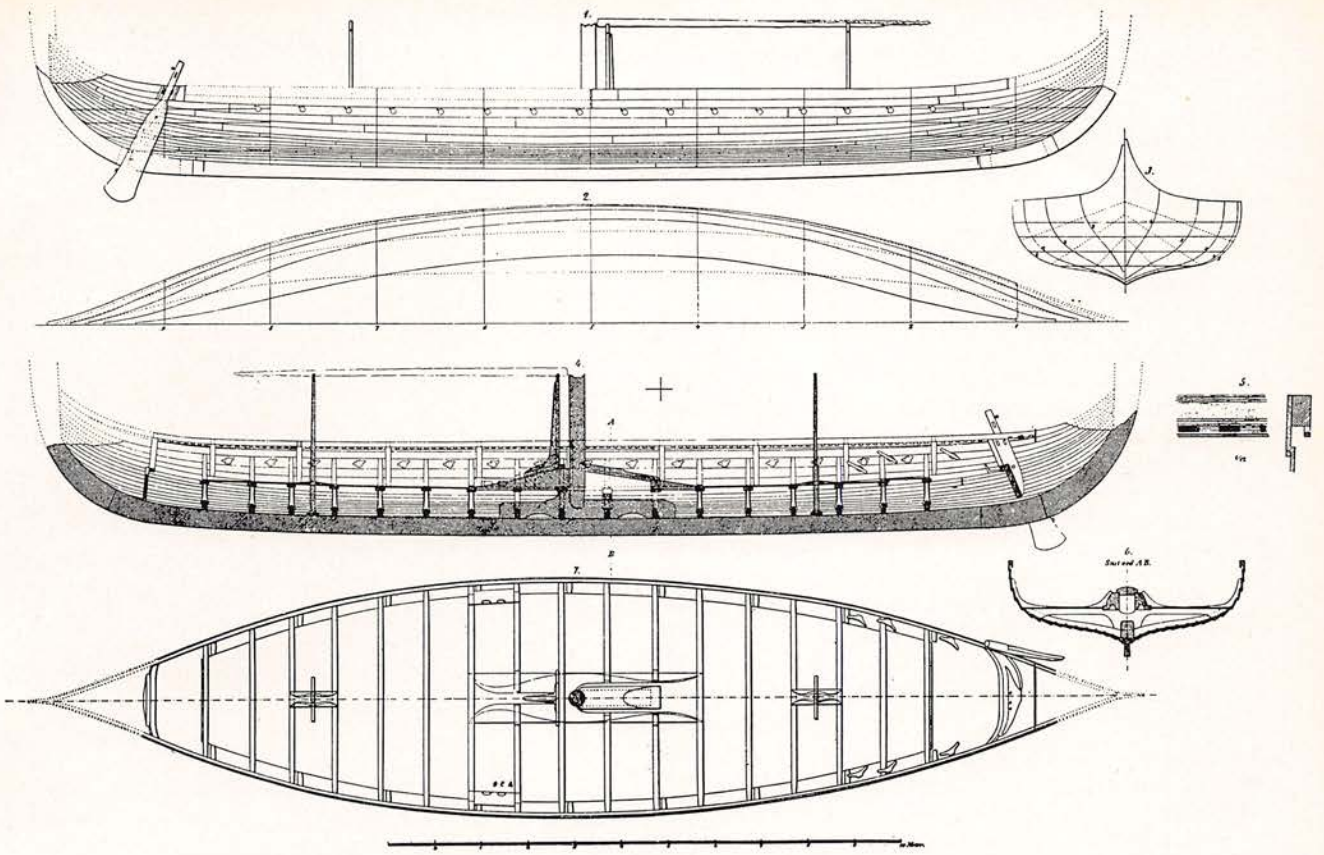
*Wer am Lande lebt nach der Lust des Herzens,
Wie elend ich auf eiskalter See,
Den Winter verbracht auf Wanderzügen,
Meinen Freunden fern, der Freuden bar,
Von Eiszapfen schwer, durchschauert vom Hagel.
Da hört ich nichts als heulende Wogen,
Die eis'ge See, den Gesang der Schwäne.
Die einz'ge Wonne des Wasserhuhns Stimme,
Statt scherzender Zwiesprach der Schrei des Seehunds,
Statt frohen Mettrunks der Möwen Krächzen ...*

... *Ich kann nicht anders:*

*Mein Herz es heischet, die hohen Ströme
Wieder zu schauen, und den Salzschwall der Wogen.
Alle Stunden streb' ich hinaus,
Die Flut zu durchfurchen, und fern von hinnen
Fremdsprachiger Völker Gefilde zu sehen ...
Hinauszusteuern zur Straße des Meeres,
Ob ihn warne der Wächter des Sommers,
Der klagende Kuckuck, Känder des Unglücks
Und banger Sorge. Verborgен bleibt
Dem Gemächlichen, was mancher aussteht,
Der weithin wallet auf Wogen des Elends ...*

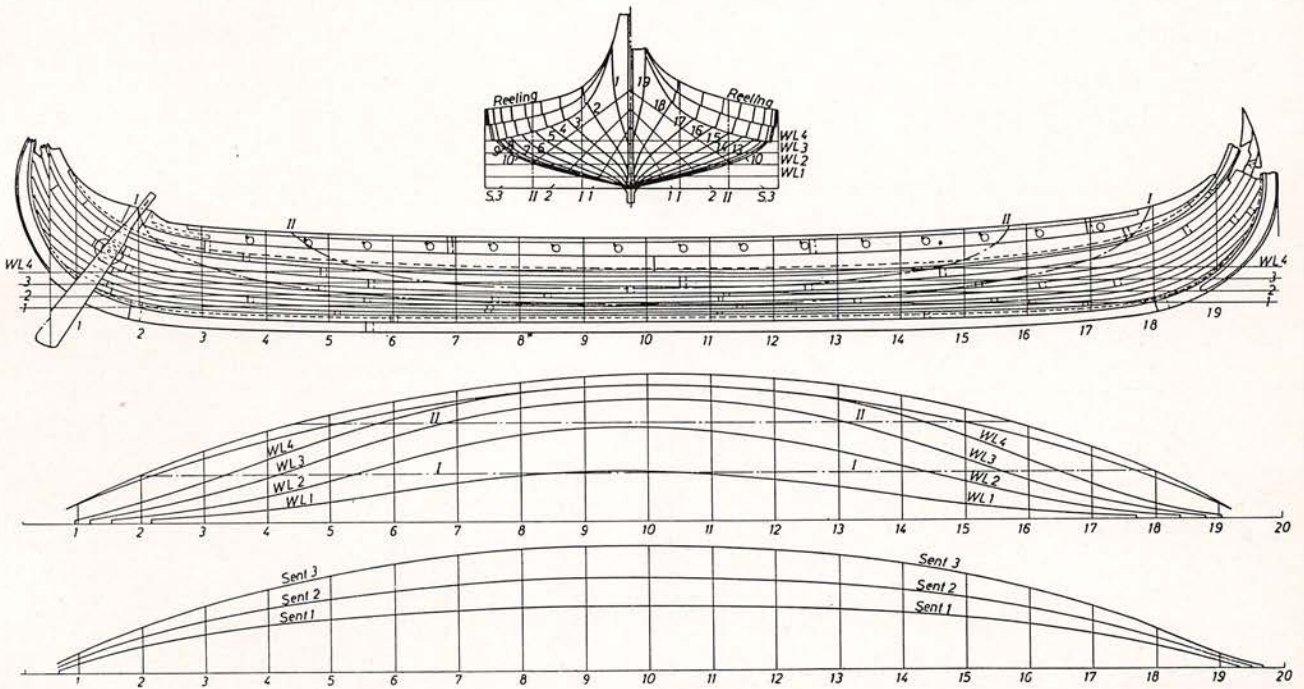
*) Felix Genzmer: Germanische Seefahrt und Seegelung.
Busch-Docter: Germanische Seefahrt.
Gerhard Timmermann: Vom Einbaum zum Wikingerschiff
(Schiff u. Hafen 1956)

*) Vgl. Conrad Müller, Altgermanische Meeresherrschaft S. 117 ff.
**) z. B. im Wölundlied:
„Erst sollst Du mir alle Eide schwören
bei des Schiffes Bord und des Schildes Rand ...“ usw.



Oben: Das Gokstadschiff (Aus Nicolaisen, Langskibet fra Gokstad ved Sandefjord)

Unten: Das Osebergsschiff (Nach H. Shetelig, Osebergfundet)



Gokstadschiff

Länge über alles	23,40 m
Länge in der CWL	20,50 m
Größte Breite	5,00 m
Breite in der CWL	4,18 m
Konstruktionstiefgang (0,92 m)	1,00 m
Tiefgang, leer	(0,72 m)
Freibord	0,70 m
Seitenhöhe	1,70 m
Wasserverdrängung	28,40 cbm

Osebergsschiff

Länge über Alles	21,44 m
Länge in der CWL	19,80 m
Größte Breite	5,10 m
Breite in der CWL	3,60 m
Konstruktionstiefgang	0,50 m
Freibord	0,80 m
Seitenhöhe	1,30 m
Wasserverdrängung	10,05 cbm

Schiffsreparaturen, über die die Zeitungen berichteten:

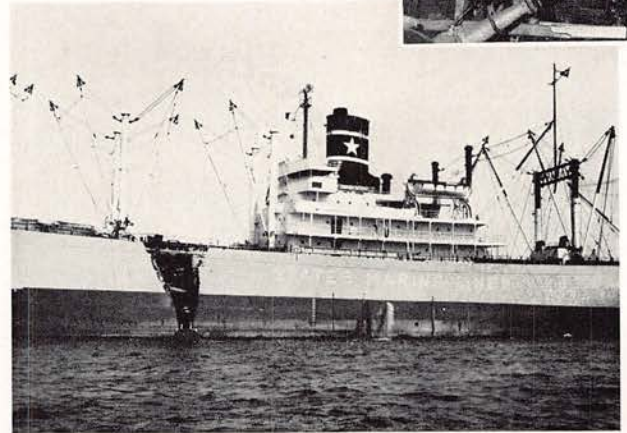
„Gopher State“, „Homerich“ und „Dornbusch“

In unseren Docks herrscht seit Wochen Hochbetrieb. Ständig kommen und gehen Schiffe, bleiben einen halben, einen oder auch mehrere Tage, erhalten einen neuen Bodenanstrich, es werden Routinearbeiten ausgeführt, die Klassifikationsgesellschaften führen Besichtigungen durch. Es gibt viel zu tun.

Unter unseren Gästen der letzten Zeit waren drei Schiffe, die allgemein interessierten. Die „Gopher State“ war bei Brunsbüttelkoog von dem liberianischen Frachter „Noutsi“ gerammt worden, blieb allerdings schwimmfähig. Sie wurde nach Hamburg geschleppt, entladen, nach Finkenwerder verholt und ins Dock 5 genommen. Die schweren Schäden aus der Kollision wurden in kürzester Frist behoben. Schon nach 8 Tagen konnte die „Gopher State“ wieder in See gehen. Die States Marine Lines hatten die Gelegenheit wahrgenommen, gleich ein paar sonstige Reparaturen am Schiff durchführen zu lassen. Trotzdem konnten die Arbeiten 1½ Tage vor dem zugesagten Termin abgeschlossen werden.

Die „Homerich“, 25 500 BRT, Flaggschiff der Home-Lines, ein Passagierdampfer in klassischer Form und strahlendem Weiß, besuchte uns vor der Aufnahme der sommerlichen Linienfahrt auf dem Nordatlantik. Für die Spaziergänger am Elbwanderweg war es ein prächtiger Anblick.

Im Dock 6 liegt der Gehrckensfrachter „Dornbusch“. Am 22. April war im Sandtorhafen bei der Übernahme feuergefährlicher Chemikalien (Natrium-Peroxyd) an Bord Feuer ausgebrochen, eine anschließende Explosion hatte das Schiff schwerstens in Mitleidenschaft gezogen. Nach der Schadensbesichtigung wurde der Reparaturauftrag



Das Leck der „Gopher State“

unserer Werft erteilt, weil wir zusagen konnten, die Reparatur in nur 35 Arbeitstagen auszuführen. Bereits am 13. Mai wurde die neue Bodensektion im Gewicht von 38 t mit Hilfe eines 100-t-Schwimmkranes innerhalb 1¼ Stunden eingesetzt. Unsere Männer des Reparaturbetriebs haben den Ehrgeiz, den festgelegten Ablieferungstermin noch zu unterschreiten.

Diese Reparaturen fordern von unseren Ingenieuren, Meistern und Werftarbeitern zwar das Äußerste an Können und Einsatzfreudigkeit. Die rasche und zuverlässige Ausführung dieser Aufträge lohnt sich aber auch: sie bestätigt das Vertrauen der Reeder zur Deutsche Werft und gewährleistet, daß wir auch weiterhin genügend zu tun haben werden.



Gehrckensfrachter „Dornbusch“:
Die Explosionsschäden sind so schwer,
daß ein neues Mittelschiff gebaut
werden muß.

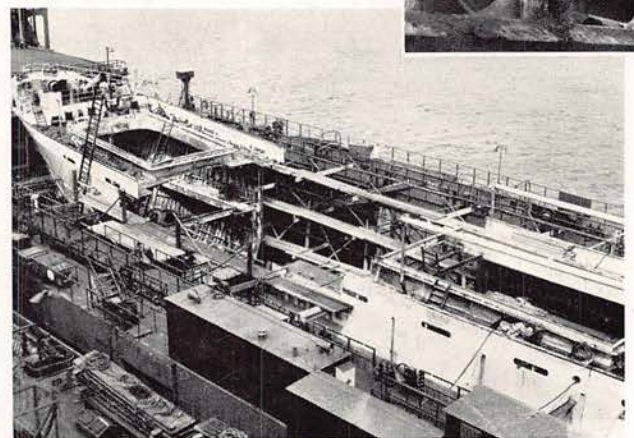
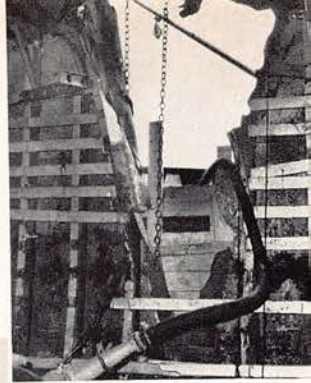


Bild links: Die „Homerich“ im Dock der Deutsche Werft
in Hamburg-Finkenwerder



Dir. Gräber begrüßt 92 Lehrafänger

Der Beginn der Lehrzeit ist ein wichtiges Datum im Leben des jungen Menschen. Für 89 junge Männer und drei junge Mädchen begann im April die Lehrzeit auf unserer Werft. In einer kurzen Zusammenkunft am 21. April begrüßte unser Direktor Gräber diese 92 Lehrafänger.

Dir. Gräber fand sehr warmherzige Worte für die jungen Menschen. Er beglückwünschte sie zu dem Entschluß, sich für einen technischen Beruf entschieden zu haben, denn das Arbeiten in der technischen Welt sei in unserer Zeit der ständigen technischen Weiterentwicklung zu einer entscheidenden Tätigkeit geworden.

Beruf bedeutet nun allerdings, daß man sich zu der erwählten Tätigkeit berufen fühlen sollte und müsse. Gerade diejenigen, die Freude an der einmal begonnenen Arbeit finden und sich auf sie bis zum äußersten konzentrieren könnten, würden gut vorankommen. Er empfahl den jungen Menschen, genau hinzuschauen, wie es denn diejenigen Meister und Ingenieure machten, die sich in eine gestellte Aufgabe vertiefen und nicht eher locker lassen, bis sie gelöst ist. Oft beobachtete man bei Kindern, daß sie sich ins Spiel vertiefen und sich durch nichts, auch nicht durch elterliche Ermahnungen, ablenken lassen. Diese Begeisterung und Leidenschaft muß der junge Mensch nun auch für seine Berufsarbeit aufbringen.

In früheren Zeiten begannen die Lehrlinge in den Metallberufen mit dem Feilen eines Würfels. Diese mühselige und beinahe unlösbare Aufgabe würde heute nicht mehr gestellt. Vielmehr komme es darauf an, neben gründlicher Arbeit auch die Vielseitigkeit des Schaffens auf der Werft zu erkennen und an ihr Freude zu gewinnen.

Dir. Gräber schilderte den jungen Menschen die schwierigen Zeiten nach 1945, in der die Begeisterung für den Schiffbau die alten Ingenieure, Meister und Facharbeiter befähigt habe, mit den Kriegstrümmern, den Baubeschränkungen und der allgemeinen Not schließlich doch fertig zu werden und die Arbeit so in Gang zu bringen, daß die Deutsche Werft 1953 im Weltschiffbau bereits wieder an der Spitze stand. In einem solchen bedeutenden Unternehmen den Schiffbau zu erlernen, sei eine besonders günstige Voraussetzung, zu gutem fachlichen Können zu gelangen.

Besonders appellierte Dir. Gräber an die jungen Mädchen, es ihren Vorgängerinnen gleich zu tun, die in ihrem Verhalten, in ihrem Fleiß und in ihren Leistungen das Vorbild für alle Lehrlinge ihres Jahrgangs gewesen seien.

Im Anschluß an die Begrüßungsansprache stellte Dir. Gräber seine Oberingenieure, die Herren Heeckt, Raudenkolb und Möller den Lehrlingen vor.

Der für die Lehrlingsausbildung verantwortliche Betriebsingenieur Sass schloß darauf die kurze Feierstunde.

Unser Deutschlandbild

Das Palais des Prinzen Heinrich, Unter den Linden, von Johann Boumann 1748—66 erbaut, wurde 1810 zur ersten Universität der preußischen Hauptstadt, der Friedrich-Wilhelm-, der heutigen Humboldt-Universität. Im Vordergrund das Denkmal des Schöpfers der Universität, Wilhelm von Humboldt, das Paul Otto schuf. Schon



um die Jahrhundertwende machte sich ein fühlbarer Raummangel bemerkbar, und seit 1905 bestanden auch feste Pläne zur Übersiedlung der gesamten Universität nach Dahlem, wo ein deutsches Oxford entstehen sollte. Doch zwei Weltkriege und Geldmangel machten dieses Projekt vorläufig zunichte. Als nach der Teilung Berlins 1948 in Dahlem die Freie Universität entstand, gingen damit erzwungenermaßen die seit 43 Jahren bestehenden Wünsche der Wissenschaftler, Dozenten und Studenten Berlins in Erfüllung.

Der Unfallschutz:

Unser Fahrrad

Nicht nur in der Verkehrssicherheitswoche, sondern auch sonst sollte man wissen, was man mit seinem Fahrrad anstellen darf und was nicht. Ein Fahrrad ist und bleibt ein zuverlässiges Verkehrsmittel, wenn es sich in ordnungsmäßigem Zustand befindet und wenn es nur für die Zwecke benutzt wird, für die es vorgesehen ist.

Benutze Dein Fahrrad nie ...

... als Familienkutsche. Ein Kind unter 7 Jahren darf mitgenommen werden, wenn eine geeignete Sitzgelegenheit vorhanden ist. Der Gepäckträger gilt nicht als solche. Dabei muß Vorsorge getroffen werden, daß die Füße des Kindes nicht in die Speichen geraten können, es müssen Fußstützen vorhanden sein. Schwiegermütter, Bräute und Kollegen dürfen weder auf dem Lenker, noch auf dem Gepäckträger mitgenommen werden.

Adressenänderungen

müssen dem Lohnbüro mitgeteilt werden, damit Deine Angehörigen in jedem Fall schnellstens erreicht werden können.

... als Lastfuhrwerk. Gegenstände dürfen nur mitgenommen werden, wenn sie die Bewegungsfreiheit des Radfahrers nicht beeinträchtigen und Personen oder Sachen nicht gefährden. Der Radfahrer muß immer eine Hand frei haben, um Fahrtrichtungsänderungen anzuzeigen zu können. Auch das Mitführen eines zweiten Fahrrades ist verboten.

... als Lastroller oder Möbelwagen, indem Du es mit schweren und sperrigen Gegenständen so vollpackst, daß Du Mühe hast, das Fahrrad im Gleichgewicht zu halten und nicht einmal ausweichen kannst.

... als Zugmaschine zum Ziehen eines Handwagens; denn erstens ist das nicht gestattet und zweitens ist es eine sinnlose Kraftvergeudung.

... als Kunstfahrgerät. Beim Fahren darf die Lenkstange nicht losgelassen werden, die Füße müssen auf den Pedalen bleiben. Das verlängerte Rückgrat gehört auf den Sattel und nicht auf den Gepäckträger.

... als Anhänger. Das ständige Fahren neben einem anderen Fahrrad oder einem anderen Fahrzeug, besonders neben einer Straßenbahn und das Anhängen an Fahrzeuge ist gefährlich und daher streng verboten. Sei vorsichtig im Straßenverkehr!

Berndt

Buddelschiffe

Die Herstellung von Buddelschiffen ist wohl das bekannteste Steckenpferd des Seemanns und wahrscheinlich auch das für ihn typischste, wenn man von Tauerarbeiten absieht. Ihren Höhepunkt erreichten die Buddelschiffe zur Zeit der Tiefwassersegler. Während der Freiwachen auf den langen Segelschiffsreisen sind zahlreiche Flaschenschiffe entstanden. Die Besatzungen der Barken und Vollschiffe waren international zusammengewürfelt. Also lernte der eine vom anderen, der Däne vom Finnen, der Engländer von Normann die Kunst, Schiffe in Flaschen hineinzuverpacken. In allen Hafenstädten sah man diese Buddelschiffe und sieht sie auch heute noch. Der Binnenländer ist ganz stolz, wenn er ein solches von Seemannshand gefertigtes Kunstwerk sein eigen nennt. Zumeist waren es Segler, die diese Flaschen zierten, denn der Fahrensmann der damaligen Zeit hatte für die „Smeukewer“ nicht viel übrig und war daher auch nicht daran interessiert, einen Dampfer in die Flasche zu bringen. Auch heute findet man meistens Segler als Flaschenschiffe. Das hängt einmal mit

der „Romantik“ zusammen, zum andern aber auch wohl damit, daß das Hineinverpacken von Dampfern mit ihren hohen Aufbauten und Schornsteinen besondere Probleme in sich birgt, das Resultat aber andererseits nicht so viel hermacht wie ein hochgetakeltes Schiff.

Ja, werden denn heute überhaupt noch Buddelschiffe gebaut? Mitunter liest man „niemand baut mehr Flaschenschiffe!“ Das stimmt jedoch nicht. Es ist wohl richtig, daß die Seeleute in der heutigen modernisierten Seefahrt zu viel andere Ablenkungen haben, um sich auf solch ein Hobby zu konzentrieren, doch gibt es immer noch einige außer in den Seefahrer-Altersheimen, die Buddelschiffe bauen. Die alten Fahrenleute sind es auch zumeist, die die Andenkenläden beliefern.

Heute hat sich auch schon die Modellbauliteratur des Flaschenschiffes angenommen. Es gibt deutsche und englische Bücher, die sich nebenbei oder ausschließlich mit diesem Thema befassen. Man kann alle nötigen Handgriffe daraus lernen. Jeder handwerklich einigermaßen Geschickte kann es, ob Seemann oder nicht. Nur wird das Resultat beim Seemann vielleicht etwas mehr nach einem Schiff aussehen.

Gewiß ist die Konstruktion in der Flasche mit einiger Mühe verbunden: man muß bei einem Segelschiff die Masten umlegbar einrichten, man muß die Rahen schwenken können, weil sie mit ihrer doppelten Schiffsbreite nicht durch den Flaschenhals gehen, und man muß die Fäden, mit denen man nachher in der Flasche alles aufrichtet, möglichst unsichtbar machen. Wenn man sich schon all dieser Mühe unterzieht, dann sollte man auch ein übriges tun und das Schiff, das man in die Flasche setzen will, möglichst genau bauen. Man hat nachher am fertigen Werk unvergleichlich mehr Freude, wenn man weiß, es stimmt alles, und man kann es unter Umständen vielleicht auch teuer verkaufen. Risse, Zeichnungen oder Fotos der Schiffe, die man zu modellieren beabsichtigt, dürfen wohl fast immer aufzutreiben sein.

Wolfgang Sell

De Goarn:

Mischkulturen

Dat erste Frischgemüs hebb wi nu all ut'n Gemüsegoarn. Spinot und Salat is good wassen. Spinot het nu de Eegenort, sick mit Bohnen besonnern good tu verdreegen. Dat eene helpt dat annere bi' wassen. 14 Doog bit dree Wochen, nodem de Spinot utsait ist, plant man twischen de Spinotreihen Buschbohnen. Am besten een freue Oart, Saxa oder sowat eenliches. Sünd de Bohnen twischen den Spinot oplopen, ward eenmal vörsichtig dörchhackt. Noher brukt nich mehr hacht weern, wiel de Pflanzen wegen dat snelle Wassen keen Unkraut mehr dörchkommen lot. Doar de Spinot un ock de Bohnen veel Kalk bruukt, mutt man dat bi düsse Plantoart besonnern berücksichtigen. De Pflanzen brukt op den Quadratmeter ca. 100 bit 150 g Kalk. Ook sonst dorf de Boden nich moger sin. Wenn nu de Spinot afeernt is, ward dat Beet nochmal dörchhackt und dorbi n'lüt beeten Kunstdünger mit inhackt. In korte Tid hebt de Bohnen sick op dat ganze Beet utbreet un bringt denn een gode Ernte.

Bit Mitte Juni mut ok de Grünkohl utsait warn, sonst ward de Pflanzen nich mehr groot genoog bit to'n Utplanten. Düssen Sommer brukt we keen Bang to hebben, dat de Erdbeern wegen veelen Regen fuul woard. In'n Gegendehl, de scharpe Ostwind dröögt de Eer so ut, dat wohl noch manche Erdbeerplant verdröögt.

No Johanni (21. Juni) is't sowit mit Heckensniden. Bloss wo noch Vogelnester mit Jungvogels in sind, töft man, bit se utflogen sünd.

Rosen und Dahlien kreegt nochmol'n beten Kunstdünger. Am besten is 100 g Blaukorn op tein Liter Woter.

Veel Vergnögen in Goarn

Jan Suppengreun

Aus dem Betriebssport:

Verbandssportfest 1960

Auf dem Allianzsportplatz in Lokstedt fand am Sonnabend, dem 14. Mai 1960, das Eröffnungssportfest des Betriebssportverbandes statt. Die Leistungen waren, wie immer zu Beginn einer neuen Saison, noch etwas schwach. Als Laufdisziplin war zum ersten Male die 200 m Hürdenstrecke dabei, in der leider keine DWer starten konnten, da wir nicht die Möglichkeit haben, dies zu trainieren. Auch um unsere Einzelerfolge sah es schlecht aus. Wir gewannen zwar mit vielen 2. und 3. Plätzen die meisten Urkunden, aber wir stellen auch mit weitem Abstand die meisten Teilnehmer und in den Jugenddisziplinen waren es fast ausschließlich DWer, die starteten. Bei den Männern sind in diesem Jahr unsere ganz großen Asse nicht mehr dabei. Sie haben jetzt ausgelernt und sind z. T. nicht mehr auf der Werft. Auch bei den Frauen haben wir in dem guten Feld der Sportlerinnen der Allianz nicht mehr viel zu bestellen. Mit allem haben wir gerechnet, aber daß auch die Staffeln ungünstig ausfallen würden, war doch eine schwere Enttäuschung. Die 4 x 100-m-Staffel der männlichen Jugend, die wir klar gewonnen hatten, wurde disqualifiziert, die Männerstaffel verloren wir trotz der klaren Führung auf den letzten 100 m. Der Wanderpreis ging an die Allianz, die auch die Frauenstaffel für sich entscheiden konnten.

Im stillen hatten wir gehofft, den Wanderpreis für die Frauenstaffel mit nach Hause bringen zu können. Wir mußten uns aber mit dem 3. Platz zufrieden geben. In der Familienstaffel, in der wir klare Favoriten waren, konnten wir nicht starten, da unser Familienoberhaupt, der Senior, fehlte.

Trotz der etwas niederschmetternden Ergebnisse hat es allen Teilnehmern sehr gefallen. Ein Sportfest auf einer so gepflegten Anlage, wie der der Allianz, entschädigt uns immer für das Training auf unserem Grandacker in Finkenwerder.

Angelika Rinow



Training unserer Leichtathleten

Wir weisen nochmals darauf hin, daß das Training unserer Leichtathleten montags und mittwochs in der Zeit von 17.00 Uhr bis 20.00 Uhr auf dem Sportplatz Finkenweg in Finkenwerder stattfindet. An diesen Tagen werden auch die Abnahmen für Sport- und Mehrkampfabzeichen abgenommen. Alle Interessenten können sich in dieser Zeit dort einfinden.





Hans Schneede



Wilhelm Schmidt



Heinrich Hartig



Willy Ockelmann

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Ehrung der Jubilare am 5. 5. 1960

40 Jahre:

Heinrich Hartig, Brandmeister

Wilhelm Schmidt, kaufm. Angestellter

Hans Schneede, kaufm. Angestellter

Willy Ockelmann, Matrose

25 Jahre:

Heinrich Hodde, kaufm. Angestellter

Hermann Ney, techn. Angestellter

Kurt Pichlmeier, Kalkulator

Adolf Rehders, kaufm. Angestellter

KR

KR

283

Fib.

FTB.

FA

Sz

Johannes Andreasson, Nieter

Martin Arfmann, Ausgeber

Ernst Beise, Vorarbeiter

Hinrich Bott, Schiffer

Ferdinand Brandt, Nieten-Vorhalter

Hermann Brosowsky, Klempner

Otto Kock, Brenner

Richard Koopmann, Nieten-Vorhalter

August Patzwald, Schmied

Wilhelm Wendt, Vorarbeiter

202

300

255

287

202

655

625

602

238

204



FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

- Helfer Hans-Joachim Weikusat mit Fr. Ursula Grönwoldt
am 11. 3. 1960
- Maschinenschlosser Heinz Samme mit Fr. Gesa Bauer
am 8. 4. 1960
- Rohrschlosser Hans-Ulrich Karrasch mit Fr. Christa Hoffmann
am 14. 4. 1960
- Maschinenschlosser Walter Feigenspan mit Fr. Katharina Jakei
am 14. 4. 1960
- Helfer Waldemar Kernchen mit Fr. Ruth Krüger am 14. 4. 1960
- E'Schweißer Karl-Heinz Stelling mit Frau Irmgard Rückstein
am 16. 4. 1960
- Helfer Günter Graubach mit Fr. Erna Süringer am 22. 4. 1960
- Maler Karl Leiniger mit Fr. Elke Heinrich am 22. 4. 1960
- Verkäuferin Käte Brodersen, geb. Wähling, mit Herrn Johann
Brodersen am 22. 4. 1960
- Helfer Günther Vogt mit Fr. Erna Märschel am 22. 4. 1960
- Angel. Rohrschlosser Kurt Gnielke mit Fr. Gerda Bruns
am 22. 4. 1960

Geburten:

S o h n :

- Elektriker Karl-Heinz Meyer am 31. 3. 1960
- E'Schweißer Günther Fuchs am 6. 4. 1960
- Mtge.-S'bauer Helmuth Wolter am 8. 4. 1960
- Vorarbeiter Hermann Köhlmann am 7. 4. 1960
- Helfer Wolfgang Poznanski am 16. 4. 1960
- Helfer Heinrich Adler am 18. 4. 1960
- Brenner Horst Oehlke am 20. 4. 1960

T o c h t e r :

- Schiffszimmerer Bernhard Luther am 4. 4. 1960 (Zwillinge)
- Ausgeber Fritz Zimmermann am 8. 4. 1960
- S-bauer Joachim Prechel am 11. 4. 1960
- E'Schweißer Egon Benthien am 11. 4. 1960
- Matrose Fritz Schiemann am 11. 4. 1960
- Helfer Johann Fey am 11. 4. 1960
- Helfer Gerd Riedmann am 12. 4. 1960
- Helfer Hans Rüffer am 16. 4. 1960
- Schlosser Peter Grünwald am 17. 4. 1960

Für die mir anlässlich meines 40jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich allen Beteiligten herzlichen Dank.
Otto Bohnsack

Für die mir anlässlich meines 40jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichen Dank.
Hermann Schulz

Für die mir anlässlich meines 40jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen meinen Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank.
Ernst Babz

Über die mir zu meinem 40jährigen Dienstjubiläum in überaus reichlichem Maße zugegangenen Glückwünsche und die mir zuteil gewordenen Aufmerksamkeiten habe ich mich aufrichtig gefreut. Ihnen allen spreche ich hiermit meinen besonderen Dank aus.
Ernst Flügge

Für die zahlreichen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 40jährigen Dienstjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
Willy Ockelmann

Für erwiesene Ehrung und Aufmerksamkeiten anlässlich meines 40jährigen Arbeitsjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung und meinen Arbeitskollegen der Feuerwehr und des Betriebes meinen herzlichen Dank.
Rudolf Rathge

Für die große Ehrung, die vielen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten anlässlich meines 40jährigen Jubiläums danke ich der Direktion, den Kolleginnen und Kollegen herzlich.
Hans Schneede

Für die zahlreichen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
Hinrich Bott

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.
Martin Arfmann

Für die erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums spreche ich hiermit der Betriebsleitung und allen daran beteiligten Kollegen meinen herzlichsten Dank aus.
Richard Koopmann

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung sowie allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
Ernst Beise

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank.
Johannes Andreasson

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen hiermit meinen herzlichen Dank.
Paul Müller

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung und meinen Arbeitskollegen herzlichen Dank.
Erich Gebler

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
Günter Demant

Herzlichen Dank für die freundlichst erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums der Betriebsleitung und allen Arbeitskolleginnen und Arbeitskollegen.
Martin Wulf

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
Heinrich Hesse

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich allen Arbeitskollegen auf diesem Wege meinen herzlichsten Dank.
Hermann Neumann

Für die herzliche Teilnahme und Blumenspende seitens der Direktion und Betriebsangehörigen beim Heimgange unseres lieben Entschlafenen, Erich Reinke, sagen ihren herzlichsten Dank
Ilse Reinke, Gerda Minnemann

Für die herzliche Teilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes und unseres lieben Vaters, Dipl.-Ing. Alfred Giese, sagen wir unseren innigen Dank.
Gretchen Giese und Kinder

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme.
Frau Emma Schreiter

Für die Beweise liebevoller Teilnahme anlässlich unseres schweren Verlustes sagen wir unseren herzlichsten Dank.
Frau Erna Wiedner und Kinder

Für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgange meines lieben Vaters, Albert Arndt, sage ich der Direktion, der Betriebsleitung und dem Betriebsrat der DW meinen herzlichsten Dank.
Willi Arndt

Für die vielen Beweise herzlicher Anteilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes sage ich hiermit meinen herzlichsten Dank. Im Namen aller Angehörigen
Lucie Winkler

Für die meinem lieben Mann, unserem herzenguten Vater auf seinem letzten Wege erwiesene Treue und Verehrung und für die uns bezeugte aufrichtige Anteilnahme sagen wir unseren herzlichsten Dank.
Alwine Schmüser, geb. Ludt
Uwe Schmüser, Heidi Schmüser

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.
Lina Thomsen

Wir gedenken unserer Toten

Albert Arndt
Rentner
gest. am 11. 4. 1960

Franz Werner
Rentner
gest. am 12. 4. 1960

Erich Reinke
Rentner
gest. am 17. 4. 1960

Max Schreiter
Rentner
gest. am 31. 4. 1960



Nikolaus Timm
Rentner
gest. am 19. 4. 1960

Karl Thomsen
Rentner
gest. am 23. 4. 1960

Hermann Müller
Vorarbeiter
gest. am 25. 4. 1960

Harry Schmüser
Schlosser
gest. am 1. 5. 1960

Kurt Jentsch
Rentner
gest. am 2. 5. 1960



Es sind unruhige Zeiten, in die wir hineingeboren sind. Die Hoffnungen, die ein großer Teil der Menschheit an einen Erfolg der Gipfelkonferenz geknüpft hatte, waren bereits am Abend des ersten Konferenztages in Nichts aufgelöst. Wir haben uns ja schon einmal hier über die Möglichkeiten der Koexistenz unterhalten und sind dabei zu dem Schluß gekommen, daß es damit eine äußerst komplizierte Sache ist, weil das endgültige Ziel des östlichen Strebens nun einmal die Weltrevolution ist, die je nach Gegebenheiten mit den verschiedensten Mitteln zum Ziel führen soll. Mal wird leise getreten und in den Herzen der Menschen der Glaube an eine friedliche Zukunft erweckt. Mal wird energisch aufgetreten. Immer handelt es sich darum, die nichtkommunistische Welt in Atem zu halten. Unter normalen Umständen hätte die Menschheit sicherlich mit Begeisterung davon Kenntnis genommen, daß das erste Weltraumschiff unseren Planeten umkreist und daß demnächst die Dominik'schen Zukunftsideen bis zu einem gewissen Grade Wirklichkeit werden können. Unter den gegebenen Umständen jedoch muß man sich fragen, welche Bedeutung diesem Ereignis wieder zuzumessen ist im Hinblick auf die Aussicht auf Frieden.

Alle großen Sorgen dürfen uns aber nicht davon abhalten, unsere täglichen Pflichten zu erfüllen und im Rahmen unseres engeren Lebenskreises fleißig zu arbeiten. Das Jahr 1960 wird der Deutsche Werft, wenn die Planung erfüllt wird, ein höheres Neubauergebnis bringen als das Jahr 1959. Auch das Jahr 1961 wird uns noch hinreichend mit Aufträgen versorgt sehen. Für die Zukunft sind erfolversprechende Verhandlungen angebahnt. Es darf in diesem Zusammenhang erwähnt werden, daß wir dabei sind, die erste Option in einen endgültigen Bauvertrag umzuwandeln. Hierbei handelt es sich um einen norwegischen Auftraggeber.

Auch für die persönlichen Wünsche unserer Belegschaft wird einiges getan. Ihr habt ja sicher in der Hamburger Tagespresse gelesen, daß die Unterhaltungen über die Schaffung eines ausreichenden Parkplatzes dazu



geführt haben, nunmehr zu einem hoffentlich glücklichen Ende zu kommen. Wir haben mit der Finanzbehörde einen Kaufvertrag über die sogenannte alte Elbschloß-Brauerei an der Baron-Voght-Straße abgeschlossen. Im Augenblick der Herausgabe dieser Zeitung dürfte der Vertrag bereits unterschrieben sein. Es wird dann nur noch die Zustimmung der hamburgischen Bürgerschaft fehlen, mit der wir glauben rechnen zu dürfen. Im Endergebnis wird in Teufelsbrück eine Parkanlage entstehen, die mindestens für 300 Pkw's ausreichen wird. Wie wir darüber hinaus hören, geht aber die Planung der Behörden noch viel weiter, um dem in den kommenden Jahren zu erwartenden weiteren Anstieg der Zahl der Kraftfahrzeuge Rechnung zu tragen.

Im Mai ist zusammen mit der Ehrung der Jubilare nun auch unser Ernst Christoph durch die Nordwestliche Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft geehrt worden. Er ist der erste Träger der Verdienstnadel der Berufsgenossenschaft. Wir alle wollen hoffen, daß noch recht viele unserer Be-

triebsangehörigen dieser Ehrung zuteil werden. Je mehr sich der Tatsache bewußt werden, daß jeder auch für den anderen mitverantwortlich ist, desto besser sind die Aussichten, die Unfallzahl auch in unseren Betrieben immer mehr herunterzudrücken. Das kommt allen zugute, und schließlich ist ja jeder auch noch seiner Familie verantwortlich. Das sollte niemand vergessen.

Das wäre es für dieses Mal wieder.

Es grüßt Euch herzlich
Euer Klabaubermann