

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

Article — Digitized Version

Mitteilungen aus Industrie und Wirtschaft: Der zweite Tanker der Howaldtswerft - Das Programm der Deutschen Werft - Exportschiffbau der Stülckenwerft - Das Steubenhöft in Cuxhaven - Erstmals JLO-Dieselmotor

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1954) : Mitteilungen aus Industrie und Wirtschaft: Der zweite Tanker der Howaldtswerft - Das Programm der Deutschen Werft - Exportschiffbau der Stülckenwerft - Das Steubenhöft in Cuxhaven - Erstmals JLO-Dieselmotor, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 34, Iss. 6, pp. 358-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131915>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Mitteilungen aus Industrie und Wirtschaft

Der zweite Supertanker der Howaldtswerft

Am Pfingstsonnabend lief auf der Howaldtswerft Hamburg der größte Tanker der Welt, das Schwesterschiff der „Tina Onassis“, der Tanker „AL MALIK SOUD AL AWAL“ vom Stapel. Die Abmessungen sind: Länge über alles 236,40 m, Länge zwischen den Loten 220,00 m, Breite auf den Spanten 29,00 m, Seitenhöhe 15,70 m, Tiefgang beladen 11,85 m, Tragfähigkeit hierbei ca. 46 500 t. Die in den großen Tankräumen transportierte Ölmenge entspricht etwa einem Drittel der monatlichen Fördermenge in der gesamten Bundesrepublik. Das Materialgewicht des Schiffes beim Stapellauf beträgt etwas mehr als 13 200 t. An Rohrleitungen sind bisher 40 km verlegt worden. Die Kiellegung erfolgte am 6. 8. 53; für die Restaurierung und Vervollständigung des Schiffes werden etwa weitere 2½ Monate notwendig sein. In dieser Zeit werden die Hauptmaschinen, eine 17 500 PS-Turbine mit den zugehörigen Kesseln sowie alle Hilfsmaschinen fertig eingebaut. Mit den großen Ladeölpumpen von je 1 000 cbm/h Fördermenge kann der Tanker während eines Tages gelöscht bzw. beladen werden. An Neuerungen und sonstigen Geräten für Navigation und Schiffsführung hat das Schiff erhalten: Radar, FT-Anlage, drahtlose Telefonie, Fahrtmeßanlage, Echolote und anderes mehr. Insgesamt besteht für 60 Mann Besatzung und 4 Passagiere bequeme und geräumige Unterkunft.

Das Programm der Deutschen Werft

Die Deutsche Werft hat beim Aufbau ihrer Betriebe in den Nachkriegsjahren besonderen Wert darauf gelegt, keine unnötige Erweiterung ihrer Anlagen vorzunehmen, sondern diese nur in ihrem vorhandenen Umfang der Entwicklung der Technik anzupassen und organisatorische Maßnahmen durchzuführen, die durch Kriegs- und Nachkriegsjahre Allgemeingut der Technik geworden waren. Für den Schiffbau bedeutete diese Überlegung den Übergang zum geschweißten Schiffskörper, besonders beim Bau großer Tanker, die weitere Entwicklung des Schiffstürbinenbaus und des Übergangs zum Einsatz von Hochdruck-Dampfanlagen sowie der Verwendung der in den eigenen Werkstätten entwickelten und erbauten Hochdruck-Wasserrohrkessel mit automatischen Feuerungsanlagen. Die in der großen Fahrt nach dem Fernen Osten eingesetzten Fracht- und Fahrgastschiffe der Hamburg-Amerika Linie und des Norddeutschen Lloyd legen Zeugnis ab für die hier entwickelten Bauarten. Daneben bleibt dem Tankerbau, wie bereits in der Vorkriegszeit, ein weites Betätigungsfeld vorbehalten. Von den beiden von der Deutschen Werft entwickelten Tankertypen von 16 500 t und 18 300 t Tragfähigkeit gelangten in den Jahren 1952 und

1953 15 Schiffe für in- und ausländische Reeder zur Ablieferung; eine größere Anzahl gleicher Neubauten wird in den kommenden Jahren folgen. Im Zuge der Entwicklung der Supertanker von 25 000 tdw und mehr liegen Aufträge für Esso Standard (Waried), The Texas Company, New York, und der Gulf Oil, USA., vor, von denen die ersten Tanker mit einer Tragfähigkeit von 32 000 t Mitte 1954 zur Ablieferung gelangen werden. Der Bau von Kühlschiffen ist von der Deutschen Werft immer mit besonderem Interesse behandelt worden. Außer den in den Jahren 1952/53 zur Ablieferung gebrachten schnellen Schiffen für die Afrikanische Frucht-Compagnie, „PROTEBUS“ und „PERSEUS“, wurde im letzten Jahr das Motorschiff „ALSTERTOR“ mit einer Geschwindigkeit von 17 Knoten in den Dienst Ekuador-Nordwesteuropa eingestellt; fünf weitere gleiche Neubauten für deutsche Reeder sind inzwischen in Auftrag genommen worden. Um die Schwimmdocks zu ersetzen, die durch Kriegereignisse und Beschlagnahmen verlorengegangen waren, hat die Deutsche Werft 1953 begonnen, ein 20 000 t-Dock zu bauen, das inzwischen fertiggestellt wurde und große Schiffe von 35 000 bis 40 000 t aufnehmen kann.

Exportschiffbau der Stülckenwerft

Am 31. Mai lieferte die Stülckenwerft Hamburg den ersten von zwei Neubauten an die Union Shipping Board in Rangun ab. Diese beiden Einheiten sind eine bemerkenswerte Exportleistung. Die Hauptabmessungen dieser Schiffe sind: Länge über alles etwa 127 m, Länge zwischen den Loten 118 m, Breite auf den Spanten 17 m, Seitenhöhe 8,96 m, Freibordtieftgang 7,06 m, Tragfähigkeit auf diesem Tiefgang 8 050 t, Geschwindigkeit beladen etwa 11,5 Knoten, Vermessung: 5 661 BRT, 2 845 NRT. Die Schiffe sind vorwiegend für den Transport von Kohle und Reis bestimmt und wurden daher als Eindeckschiffe gebaut. Entsprechend den technischen Voraussetzungen in dem künftigen Einsatzgebiet wurde für den Antrieb die Kolbendampfmaschine gewählt. Die Hauptmaschinen und auch die 3 Zylinderkessel je Schiff wurden von der Bauwerft erstellt. Das Ladegeschirr umfaßt acht Ladebäume mit je 5 t Tragfähigkeit. Zum Löschen der Schüttladungen steht für jede der vier Ladeluken ein Greifer zur Verfügung. Die Salinge an den Ladeposten wurden so bemessen, daß die Ladebäume ohne Geeren mit einem doppelten Hanger auch gekuppelt fahren können. Diese neuartige Anordnung ist eine bewährte Sonderkonstruktion der Stülckenwerft und konnte im Vorjahr bereits auf zwei anderen Neubauten vorgesehen werden. In den letzten Wochen konnte die Stülckenwerft ihre Neubauliste um vier weitere Aufträge für den Export erweitern. Vier Schiffe von etwa 5 000 t Tragfähigkeit sollen für Kolumbien erbaut werden. Weiter

liegen bei der Werft für den Export zwei weitere Aufträge für Burma, zwei für Israel und einer für Pakistan vor.

Das Steubenhöft in Cuxhaven

Die erste Passagierlandeanlage, die in Form eines Überseebahnhofes ein Umsteigen vom Schiff auf die Eisenbahn ermöglicht, wurde in Cuxhaven in den Jahren 1892—96 erbaut und 1912—14 durch Zusammenfassung zweier Hafenköpfe modernisiert. Die Anlage trägt seitdem den Namen Steubenhöft. Da die auf Holzpfehlern erbaute Anlage im Laufe der letzten 40 Jahre erhebliche Schäden erlitten hatte, wurde von 1952—54 unter Verwendung zweier massiver Hafenanlagenwerke das neue Steubenhöft erbaut, das auf einem 400 m langen Pier eine 120 m lange dreistöckige Landebühne trägt. Zwei 32 m hohe Kräne dienen zur Ausladung von Gepäck und Kraftfahrzeugen sowie zum Anlegen der Gangway zwischen Schiff und Landebühne. Mit Hilfe der umgebauten, teilweise bereits früher vorhandenen Betriebsanlagen, u. a. der 135 m langen Zollanlage, findet die Abfertigung der Passagiere gewissermaßen am Fließband statt, womit sowohl Schnelligkeit wie Bequemlichkeit erreicht werden. Zoll- und Postamt, Reisebüro, Restaurant und Blumengeschäft sind auf dem Wege vom Schiff zum Zuge untergebracht und müssen zwangsläufig passiert werden. Das neue Steubenhöft wurde am 17. Mai eröffnet.

Erstmalig JLO-Dieselmotor

Der neue JLO-Dieselmotor ist ein luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor mit einem Hubvolumen von 660 ccm, der dank seiner robusten Bauweise als Antriebsmaschine für alle Verwendungszwecke geeignet ist, wie für ein- und zweiachsige Schlepper, Pumpen, Baumaschinen, Stromerzeuger, Winden, Förderbänder, Bootsantriebe usw. Der vielseitigen Verwendung dieses Motors wurde durch Schaffung verschiedener Anschlußmöglichkeiten Rechnung getragen. In der Leistung der Klasse von 10 PS ist der JLO-Diesel DL 660 der erste luftgekühlte Zweitaktmotor, dessen besonderes Merkmal niedriges Gewicht und hohes Drehmoment über den gesamten Leistungsbereich bis zu den kleinsten Drehzahlen ist. Es wurde besonders Wert darauf gelegt, diesen Motor in seinen Anschlußmaßen den bereits auf dem Markt befindlichen Kleinmotoren anzugleichen. Eine Besonderheit stellt der während des Betriebs an- und abstellbare Nebenantrieb dar. Die elektrische Lichtmaschine kann nachträglich angebaut werden. Durch weitgehende Verwendung von Leichtmetall konnte das Gewicht für den kompletten Motor bei ca. 90 kg gehalten werden. Dieses niedrige Gewicht macht die Maschine somit zu einem der leichtesten Motoren, die sich auf dem Weltmarkt befinden.