

125 Jahre BLOHM + VOSS

Am 5. April vor 125 Jahren wurde auf der morastigen Elbinsel Steinwerder (damals noch mit ä) von zwei ebenso enthusiastischen wie zielstrebigem Ingenieuren die „Blohm & Voss Schiffswerft und Maschinenfabrik“ gegründet. Kaufmännischer Leiter war Hermann Blohm, die technische Leitung hatte Ernst Voss. Ziel war es, eiserne Dampfschiffe zu bauen. Nach anfänglichen Schwierigkeiten mit dem sehr zurückhaltenden Senat, der den „Ortsfremden“ das Gelände nur widerwillig überließ, verschlang die Herrichtung des Areals mehr Geld als vorhanden, die notwendigen Maschinen ließen sich zum Teil nur in England beschaffen, und Fachkräfte gab es kaum. Auch die Reeder waren sehr skeptisch, denn eiserne Dampfschiffe bestellte man damals in England. Diesen „Neulingen“ einen Auftrag geben? So musste das erste Schiff, die 995 BRT große Bark NATIONAL, auf eigene Rechnung gebaut werden. Doch in den nächsten beiden Jahrzehnten setzte eine Unternehmensentwicklung sondergleichen ein, die Firma wurde zu einer Großwerft mit dem größten geschlossenen Werftareal und der größten Dockkapazität weltweit. Profitiert hat die Werft dabei von dem günstigen wirtschaftlichen Umfeld: Die Industrialisierung des Deutschen Reiches vollzog sich in Riesenschritten, der Export in alle Welt zog mit, die Reedereien brauchten Fracht- und Passagierschiffe in großer Zahl. Ebenso die Kaiserliche Marine, als sich Deutschland zu einer europäischen Groß- und Seemacht entwickelte. Auch im Maschinenbau engagierte sich die Werft. In der Fertigung von Motoren und Turbinen wurden große Leistungen vollbracht, später kam der Flugzeugbau dazu.

Im Laufe der 20-Jahre übernahmen die Brüder Rudolf und Walther Blohm die Spitze und führten die Werft durch eine schwere Zeit, als Streiks, politische Unruhen, Inflation und Weltwirtschaftskrise das Unternehmen bedrohten. In den 30er Jahren entstanden neben Kriegsschiffen technisch anspruchsvolle Passagierschiffe wie CAP ARCONA, ALBERT BALLIN, WINDHUK und PRETORIA. Ende der 30er Jahre wurde im Auftrag der Marine das große Trockendock ELBE 17 gebaut. Am 14. Februar 1939 lief das legendäre Schlachtschiff BISMARCK vom Stapel, wurde am 24. Mai 1940 an die Marine abgeliefert und bereits am 27. Mai 1941 nach geballten Angriffen der Engländer selbst versenkt. Von 2221 Mann Besatzung überlebten nur 115.

Der Krieg und seine Folgen machten schließlich alles zunichte, und die britische Besatzungsmacht verhängte sogar ein Produktionsverbot, gefolgt von rücksichtsloser Demontage. Was sich nicht demontieren ließ, wurde gesprengt, verschrottet oder auf andere Art und Weise zerstört. Das Unternehmen sollte als Konkurrent der britischen Schiffbauindustrie für immer ausgeschaltet werden. Die erzwungene Baupause endete erst 1954, als andere Werften schon längst wieder arbeiteten. Dann jedoch setzte ein fulminanter Aufbau ein, der die Kräfte der Familie Blohm bald überforderte. Mit dem Hause Thyssen fand sich ein Partner, der sich immer stärker engagierte, bald die Mehrheit des Kapitals hielt und es schließlich übernahm.

Vor allem in den letzten zwei Jahrzehnten machte sich die Werft bei vielen Marinen in aller Welt einen guten Namen mit dem Bau von MEKO-Korvetten. (Wenn mich nicht alles täuscht, hatte unser Ehrenmitglied Karl-Otto Sadler einen erheblichen Anteil an dem Erfolg.) – Während früher Marineschiffe häufig monatelang zur Überholung und Umrüstung an der Werft lagen, hat die Einführung der Containerisierung die Werftliegezeiten drastisch verkürzt und den Einsatz der Schiffe wesentlich ökonomischer gemacht. Das Schiff stellt dabei im Grunde nur noch eine schwimmende Hülle mit genormten Anschlüssen dar, in die vorgefertigte Container mit der erforderlichen Bewaffnung (Flak, Radar, Raketen, Kanonen) eingesetzt werden: Anlegen, Container raus, Container rein, ablegen!

Solch zäher Aufbau- und Überlebenswille sowie die technische Spitzenklasse im internationalen Schiffbau war Grund genug, zum Jubiläum einen Tag der offenen Tür zu veranstalten. Am 15. Juni lud die Werftleitung die Hamburger dazu ein, und das Echo war überwältigend. Mit 60 000 Besuchern hatte man gerechnet, mehr als 100 000 kamen! Als ich mittags an den Landungsbrücken ankam, stand der Ponton für die Fähre schwarz voll Menschen. Ich machte mich also zu Fuß auf den Weg durch den Elbtunnel, und auch da herrschte hektisches Gedrängel. Auf dem riesigen Gelände verlief es sich dann etwas, und man konnte wieder Luft holen. Zunächst besuchte ich den Blickfang der Werft, den Erzfrachter PEENE ORE (370 000 t Verdrängung), der im Dock ELBE 17 lag. Von dem an sich schon riesigen Dock war praktisch kaum etwas zu sehen, es wurde nahezu vollständig von dem gewaltigen Schiffskörper ausgefüllt: 322 m lang, 30 m Seitenhöhe, 23 m Tiefgang und 58 m breit (das Dock ist 59,2 m breit), das größte Schiff, das je bei Blohm & Voss eingedockt worden ist, um hier Stahlschäden auszubessern, den Unterboden zu reinigen und zu konservieren und allgemeine Reparaturarbeiten auszuführen. Der Koloss war sehenswert!



Vorbei an dem Schraubenlager, wo viele mehr oder weniger große Schiffsschrauben mit mehr oder weniger Flügeln lagerten, wurde in einer Halle modernes Nahtschweißen unter Pulver vorgeführt. Ja, das ist etwas anderes als die krakelige Naht, die wir mal in unserer Lehrzeit produziert haben! Im Schwimmdock 10 (dem mit dem großen Hamburg-Gemälde auf der Elbseite) wurde moderne Schiffsreinigung gezeigt. Ein fahrbares Aggregat mit einem Teleskop-Ausleger erzeugt einen Wasserdruck von 2300 bar (fast 25 mal mehr als käufliche Hochdruckreiniger) und richtet diesen Wasserstrahl aus rotierenden Düsen auf die Schiffswand. Als der Reinigerkopf kurzzeitig mal in den Himmel gerichtet wurde, gab es ein dermaßen schrilles Pfeifen und Gedröhn, dass es über das ganze Gelände zu hören war. Da bleibt kein Auge trocken, da hält keine Farbe mehr auf dem Stahl - die Fläche wird einfach blankgespritzt. Das herablaufende Wasser enthält keinerlei Lösungsmittel, wird aufgefangen, gefiltert und wieder verwendet – ein Beitrag zur Umweltschonung. Auf der gegen-

überliegenden Seite des Docks arbeitete ein weiteres Aggregat, das auf ähnliche Weise die saubere Schiffswand nun wieder beschichtete. Zwar nicht mit so hohem Druck, aber auch mit rotierenden Düsen, wurde Farbe aufgesprüht. Der unweigerlich entstehende Farbnebel wurde sofort abgesaugt und gefiltert, und die fertige Fläche sah wunderbar glatt und schier aus.

Nächster Höhepunkt meiner Besichtigung war das Dock 5, ein überdachtes Baudock, in dem wettergeschützt eine der vorhin erwähnten Fregatten nahezu fertiggestellt war. Gleich dahinter lag eine gleichartige Korvette MEKO A 200 für die südafrikanische Marine am Ausrüstungskai. Daneben, im Dock 12, waren viele Ausrüstungsteile und Baugruppen für weitere Neubauten zu sehen, und unsere Freunde vom SMBG BELUGA präsentierten hier auf einem ansehnlichen Wasserbecken ihre Modelle. (Warum war der SMC Hamburg hier nicht vertreten?)

Weiter führte mich mein Weg durch verschiedene Hallen, in denen teils alte, teils aber auch modernste Maschinen zu sehen waren. Mit vielen zig Tonnen Druck wurden dicke Flacheisen über die „hohe Kante“ gebogen und daraus Spanten hergestellt. Ein etwas angejahrter, aber bereits computergesteuerter Autogen-Brennautomat schnitt aus dickem Schiffbauerblech Formen aus. Die Kanten waren wie beim Brennschweißen üblich recht rau und von der Temperatur bläulich angelaufen. Dagegen war etwas weiter eine computergesteuerte Feinstrahl-Plasmaanlage zu sehen, die bis zu 20 mm dicke Stahlplatten schnitt, der Schnitt war glatt wie mit der Maschine gesägt und die Kanten nicht angelaufen. Der Bereich war aus Sicherheitsgründen vollständig abgeschirmt, denn der Strahl schneidet alles, ob Stahl oder menschliches Gewebe. Auf einer Stanzmaschine, ebenfalls computergesteuert, wurden große Aluminiumplatten mit vielen kleinen, unterschiedlichen Löchern versehen und dann in kleine Blechstreifen zerschnitten. Die Blechstreifen wanderten zu einer hydraulischen Biegepresse. Dort wurden die Blechstreifen so verformt, dass daraus Stifte- und Zettelhalter für den Schreibtisch entstanden. Die Maschinen arbeiteten so schnell, dass jeder in dem ständig vorbeiziehenden Besucherstrom ein solches „Pärchen“ mitnehmen konnte.

Es gab so viel zu bewundern und zu bestaunen, über alles kann ich nicht berichten. Ich hoffe, dass ich jedoch ein klein wenig von den Eindrücken wiedergegeben habe. Es war ein großer Tag, und ich würde ihn gerne bei Gelegenheit wiederholen.

Rainer Graf