

Schiff Nr. 1000

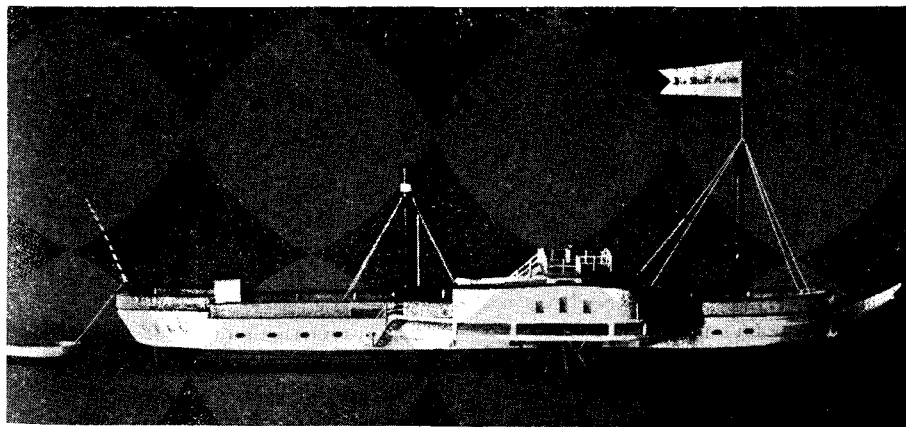
Die großartige Bilanz der Rheinwerft Walsum

Wahrhaft ein seltenes Jubiläum: Auf der Werft der Gutehoffnungshütte in Walsum lief der 1000. Schiffsneubau vom Stapel. Am 9. Mai 1963 wurde die Nummer „1000“ abgeliefert. Doch bis zu diesem Jubiläum war es ein langer Weg.

Versetzen wir uns zurück in jene Zeit, als Schiffe meist noch von Pferden gezogen wurden. Damals, man schrieb das Jahr 1829, entstand auf der „Insel“ in Ruhrort eine auf das modernste ausgerüstete Schiffs- und Reparaturwerft — errichtet von dem ältesten schwerindustriellen Unternehmen des Ruhrgebiets, der Gutehoffnungshütte in Oberhausen. Schon nach einem Jahr, am 7. Mai 1830, lief in Ruhrort die „Stadt Mainz“, der erste auf einer deutschen Binnenschiffswerft erbaute Rheindampfer, vom Stapel. Ein Vorstoß in technisches Neuland war gelungen.

Bis 1838 wurden 6 weitere Schiffe zu Wasser gelassen. Hierbei konnte die GHH-Werft durch technische Neuerungen — wie das Mitteldruck-Maschinensystem oder die Verbund-Expansionsmaschine — dem deutschen Schiffbau auch auf dem Gebiet der Entwicklung und Einführung besserer und leistungsfähiger Maschinen neue Möglichkeiten erschließen.

Allerdings wiesen diese Schiffe noch Mängel in ihrer Haltbarkeit auf; denn sie waren damals durchgehend aus Holz gebaut und bogen sich bei schwerer Ladung ziemlich stark durch. Deshalb ging die GHH dazu über, im Schiffbau nur noch Eisen zu verwenden. 1838 war es soweit: Mit der „Graf von Paris“, deren Stapellauf sich im Oktober 1963 zum 125. Male jährte, hatte die GHH als erste Binnenschiffswerft in Deutschland ein Schiff ge-



Schiff Nr. 1: Rheindampfer „Stadt Mainz“ (Modell im Rheinmuseum Koblenz)

baut, das ganz aus Eisen bestand. Damit war eine Etappe schiffsbautechnischer Entwicklung zu Ende. Der Siegeszug des eisernen Schiffes war nicht aufzuhalten; denn Verwendung von Eisen bedeutete nicht nur Leistungssteigerung, sondern auch Verbilligung der Schifffahrt.

Die schönsten und schnellsten Dampfer

In den folgenden Jahren entstand auf der Ruhrorter Werft eine große Anzahl der schönsten und schnellsten Dampfer, die damals den Rhein befuhren. Zugleich aber trug die Werft auch weiterhin wesentlich zur Entwicklung der Rheinschifffahrt bei. Erwähnt seien hier nur

das zweimastige Segelschiff „Hoffnung“, das wegen seiner doppelten Bestimmung als Fluß- und als Seeschiff einen flachen Boden ohne festen Kiel erhielt;

der erste Remorqueur, „Die Ruhr“, die schon damals nicht weniger als 8 Schiffe im Schlepp nach sich zog;

die „Prinz von Preußen“, von der die „Ruhrorter Duisburger Zeitung“ 1851 schrieb: „Dieses Dampfboot ist ein Triumph der deutschen Industrie. Es übertrifft die Boote, welche in England und Holland angefertigt wurden, an Schnelligkeit.“

Immer stärker verlagerte sich das Schwergewicht nun auf die Herstellung von Schleppern und eisernen Kähnen. Daneben wurden aber auch weiterhin Güterdampfschiffe und Trajektschiffe, Schraubendampfer, Raddampfer und Spezialschiffe gebaut. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts hatte die Werft die stattliche Zahl von 202 Schiffen abgeliefert. 1899 brach diese Entwicklung ab. Im Konkurrenzkampf mit den Niederlanden, denen billigeres Eisen und geringere Löhne zugute kamen, konnte die Werft nicht mehr bestehen. Sie war gezwungen, ihre Werkstätten stillzulegen.

Der Gedanke an eine Werft war jedoch nicht aufgegeben worden. Schon 1916 faßte die GHH den Plan, den Schiffbau wieder aufzunehmen. 5 Jahre später entstand unmittelbar neben dem werkseigenen Hafen am Rhein in Walsum eine moderne Werftanlage, die die Nachfolge jener Schiffsverft antrat, die fast ein Jahrhundert zuvor in Ruhrort ihre Arbeit aufgenommen hatte. Auf 75 000 Quadratmeter hochwasserfreiem Gelände standen nach kurzer

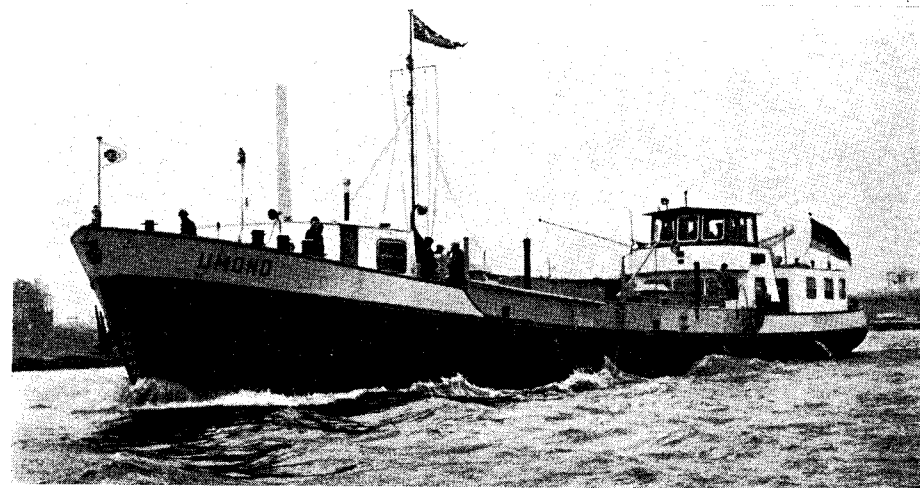
Zeit 15 Hellingen mit einer Gesamtlänge von 1,5 Kilometern, über die 2 Kranbahnen von je 270 Metern Länge quer hinwegführten. Eine nach modernsten Gesichtspunkten errichtete Längs- und Queraufschlepper, die eine Abfertigung ohne Aufenthalt selbst dann ermöglicht, wenn alle Hellingen gleichzeitig belegt sind, machten Walsum zur leistungsfähigsten Binnenschiffswerft auf dem europäischen Kontinent. Zunächst war die Rheinwerft Walsum fast ausschließlich für Reparationslieferungen eingesetzt. Doch beschränkte sich die Werft von vornherein nicht nur auf die für diese Lieferungen in Serienbau hergestellten Kanalkähne, sondern nahm auch den Einzelbau der verschiedensten Schiffstypen in ihr Programm auf.

Stets an der weiteren Entwicklung im Schiffbau beizutragen — diese Tradition, die in Ruhrort ihren Ursprung hatte, wurde von Walsum fortgeführt. Wie einst von Ruhrort entscheidende Kräfte zur Einführung der Dampfenergie in der Binnenschifffahrt ausgingen, so kann Walsum vor allem auf besondere Leistungen in der Einführung des Dieselmotorenantriebs in der Schifffahrt zurückblicken. Schon während des Baus von Kanalkähnen im Rahmen der Reparationslieferungen hatte Walsum mit der MAN — einem Konzernwerk der GHH — Pläne für einen Dieselmotorschlepper ausgearbeitet.

Der erste Dieselmotorschlepper

Im Jahre 1922 wurde auf der Werft der erste Dieselmotorschlepper Deutschlands, die „Franz Haniel XXVIII“, zu Wasser gelassen. In einem zeitgenössischen Bericht heißt es über diese epochenmachende Neuerung: „Vorteilhaft sticht seine Rauchlosigkeit gegenüber der Rauchentwicklung schwer arbeitender Dampfschlepper ab... Die mannigfachen Vorzüge sind damit auch in der Schlepperschifffahrt dargetan, und ein beachtenswerter Konkurrent ist der Dampfmaschine entstanden.“

Die kommenden Jahre brachten technische Verbesserungen auf jedem Gebiet, als Aufträge aus Belgien, Frankreich und der Schweiz, aus Rußland, Mexiko und Kolumbien hereinkamen. Die Rheinwerft war inzwischen in der Lage, jedem Wunsch auch nach Spezialschiffen gerecht zu werden, gleichgültig, ob es sich um Personen- und Motortankschiffe, Fähren, Kranpon-



Der 1000. Neubau, der von der GHH-Werft fertiggestellt wurde, das Spezialzementtransportschiff „MS Ijmond.“ Die Länge beträgt 46,6 m. Voll beladen — der Fachmann sagt abgeladen — hat dieses Schiff eine Tragfähigkeit von 332 t.

tons oder Zollboote handelte. Einen weiteren Erfolg in der Geschichte des deutschen Schiffbaus konnte die GHH-Werft 1936 mit ihren ersten Rhein-See-Motorschiffen verbuchen. Eines dieser Schiffe fährt — dem Vernehmen nach — noch heute auf dem Schwarzen Meer. Im 2. Weltkrieg entstanden auf der Werft hauptsächlich Versorgungsfahrzeuge und Flugzeugprahme. Es war in diesen Jahren, als sich eine weitere Neuerung im Schiffbau durchzusetzen begann: Während bis zum Ende der dreißiger Jahre alle Schiffe genietet waren, wurde nun die Schweißtechnik angewendet; denn geschweißte Schiffe haben ein geringeres Eigengewicht und sind dadurch besonders wirtschaftlich.

Nach dem Krieg war die Rheinwerft, die durch Bombenangriffe und Artilleriebeschuß schwer beschädigt worden war, zunächst nur mit Instandsetzungsarbeiten beschäftigt; denn die Siegermächte hatten nach dem Zusammenbruch alle Schiffsneubauten auf deutschen Werften untersagt. Als dann die einschränkenden Vorschriften nach und nach aufgehoben wurden, konnte die GHH-Werft jedoch allmählich wieder ihre frühere Bedeutung erringen. Das Schwergewicht lag in den folgenden Jahren wie in der Vorkriegszeit wieder überwiegend auf dem Bau von Spezialschiffen. Dazu gehörten unter anderem das für Venezuela bestimmte seegehende Frachtmotorschiff „Vencemos I“: mit sei-

nen 3300 Tonnen Tragfähigkeit das größte je auf einer deutschen Binnenschiffswerft gebaute Seeschiff für den Transport von losem Zement.

Weiber an Bord — Totschlag und Mord

Weitere seegehende Frachtmotorschiffe dieser Größenordnung folgten. Sie wurden vorwiegend zwischen Afrika, Spanien und Hamburg für den Transport von Südfrüchten eingesetzt. Vier Schiffe aus dieser Serie — die „Duisburg“, „Homburg“, „Oberhausen“ und „Ruhrort“ — führten in ihren Namen die Tradition von Schiffen fort, die ebenfalls in Walsum entstanden, im Krieg aber verlorengegangen waren. Es war vor der Probefahrt eines dieser Schiffe, daß der Eigner eine Frau an Bord entdeckte. Mit allem Nachdruck bestand er darauf, daß sie das Schiff wieder verließ. Erst dann ging er an Bord — und die Probefahrt konnte beginnen. Alter Seemannsaberglaube, der noch heute lebendig ist: Weiber an Bord — Totschlag und Mord!

Bis 1952 hatten mehr als 900 Schiffsneubauten die Hellingen der Werft verlassen. Ob Motorgüterschiffe oder seegehende Frachtschiffe, ob Schlepper oder Schleppkähne, ob Personenboote oder Eisenbahn-, Auto- und Personenfähren, ob Tankschiffe

oder Spezialfahrzeuge — die Rheinwerft kann jeden Schiffstyp liefern. Die Vielseitigkeit des Bauprogramms zeigt sich vor allem in Lieferungen an das Ausland. Da war die „Stadt Biel“, ein Passagierschiff, das zwar in Walsum gebaut, anschließend aber in seine Einzelteile zerlegt und auf Spezialtransportern zur Schweiz gebracht wurde. In Biel bauten Schiffbauer aus Walsum in rund 2 Monaten die Sektionen wieder zu einem schmucken Passagierschiff für 400 Personen zusammen.

Da waren Säuretanker, Erzfrachter und Zementschiffe. Und da waren drei Erztransporter, die auf Überseeschiffe verladen, nach Goa gebracht wurden.

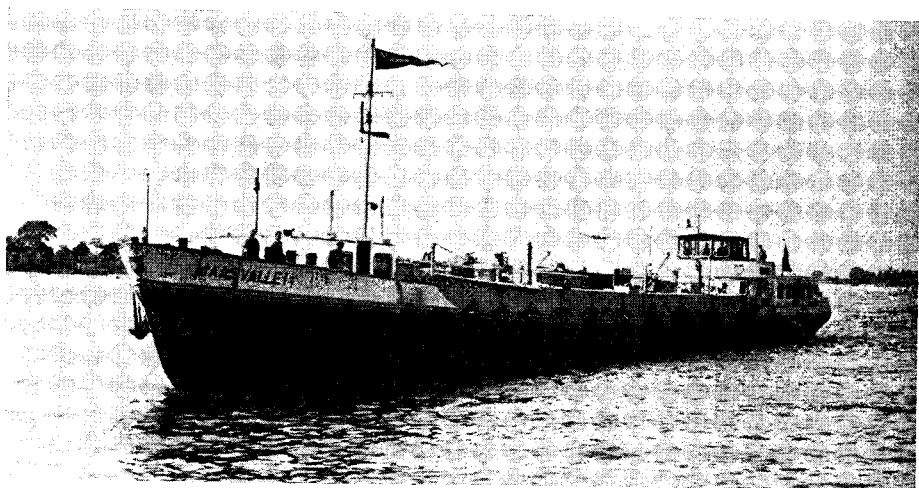
In Walsum entstand ein Eimerbagger — mit rund 900 Tonnen Wasserverdrängung einer der größten Bagger seiner Art —, der auch, während die Kähne verholt werden, ohne Unterbrechung weiterfördern kann. Hier wurden mehrere Dampfbagger zu Dieselbaggern umgebaut und damit ihre Wirtschaftlichkeit grundlegend ver-

bessert. Hier entstanden die beiden Rhein-fähren für Emmerich.

Den wohl bedeutendsten Teil im Bauprogramm nimmt gegenwärtig der Bau von Tankschiffen für die Flußschiffahrt ein. Allein von 1948 bis heute verließen 31 Tankschiffe die Hellingen.

Mit dem Stapellauf der beiden Motortankschiffe, die die Baunummern 998 und 999 trugen, rückte die Übergabe des 1000. Schiffes immer näher. Am 9. Mai 1963 war es nun soweit. Zum 1000. Male wurde ein auf der GHH-Werft neu entstandenes Schiff seinem Eigner übergeben, begleitet von den Worten des Werftdirektors: „Auch dieses Schiff wird immer ein Kind der Werft bleiben, und alle guten Wünsche werden es auf allen Wegen begleiten. Dieses Schiff soll seinem Erbauer Ehre machen. Seine Besatzung soll auf ihm ihre Heimstätte finden. Es soll fahren mit dem alten Spruch der Rheinschiffahrt:

„In Gottes Namen!“



Schiff Nr. 1001: Der kombinierte Zement-Öl-Transporter „Maasvallei“