

Blohm und Voss AG/Stülcken-Werft: Auch seeseitig schnell gelöscht

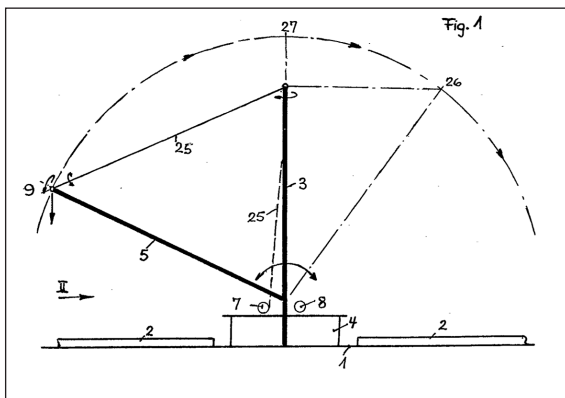
Die Bedeutung Hamburgs als Werftenstandort zeigt sich auch in den vielen Patentanmeldungen, die die Schiffstechnik betreffen. Beispielhaft wird hier der Stülcken-Schwergutbaum aus den 1950er-Jahren vorgestellt, der auf über 400 Schiffen eingebaut wurde.

Dort, wo heute die Musical-Theater an der Elbe stehen, lag einst die Stülcken-Werft. Hier entwickelten Konstrukteure 1953/54 ein Schwergutgeschirr, das die Werft zum Patent anmeldete: Der Schwergutbaum besteht aus zwei Pfosten, zwischen denen ein durchschlagender, gelenkig an Deck gelagerter Ladebaum befestigt war (DE 937992). Zwischen zwei Ladeluken angebracht, konnte der Kran ohne die bisher nötige Umrüstzeit beide Ladeluken bedienen. Das Löschen ging entsprechend schneller als mit den bis dato vorherrschenden Kränen und war nicht annähernd so aufwendig.

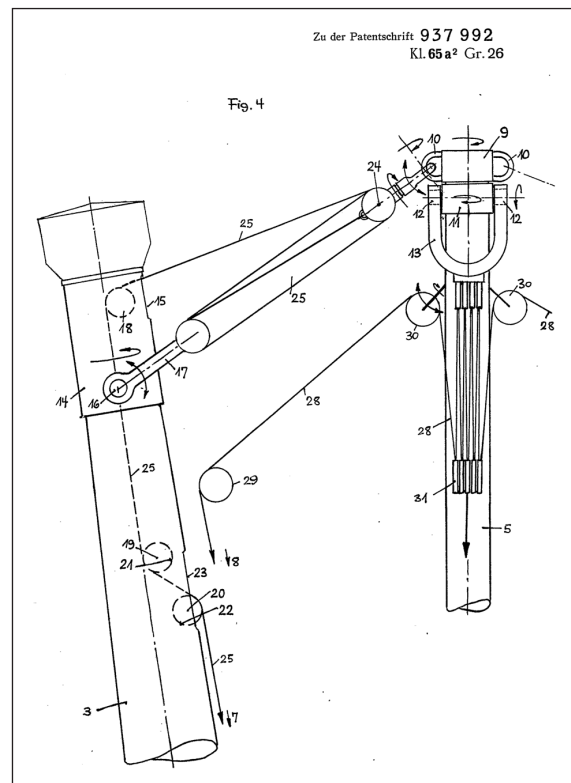
► Revolution des Schwergutumschlags

Der Schwergutbaum wurde 1953 erstmals auf dem Motorschiff „Lichtenfels“ eingebaut. Er revolutionierte den Schwergutumschlag und nahm über mehrere Dekaden eine weltweite Vorrangstellung ein. In den Folgejahren entwickelte die Werft die Schwergutbäume weiter, um die anfangs sehr anspruchsvolle Bedienung zu vereinfachen und mehr Gewicht mit dem Gerät transportieren zu können.

Bei der Übernahme der Stülcken-Werft 1966 durch Blohm + Voss wurden auch die Patente des Stülcken-Schwergutbaums übernommen und weiterentwickelt. So beschreibt die Ausgleichsschrift AS 1260334 beispielsweise eine vereinfachte Nutzung des Ladegeschirrs für geringe Hubgewichte, etwa 40 Tonnen oder weniger, ohne dass der Vorteil des frei schwingenden Ladebaums eingebüßt wird (Anmeldetag: 18. November 1966. Aus-



Ermöglichte schnelles und effektives Löschen:
Der Stülcken-Schwergutkran



Patentzeichnung: Konstruktionsschema des Schwergutkrans

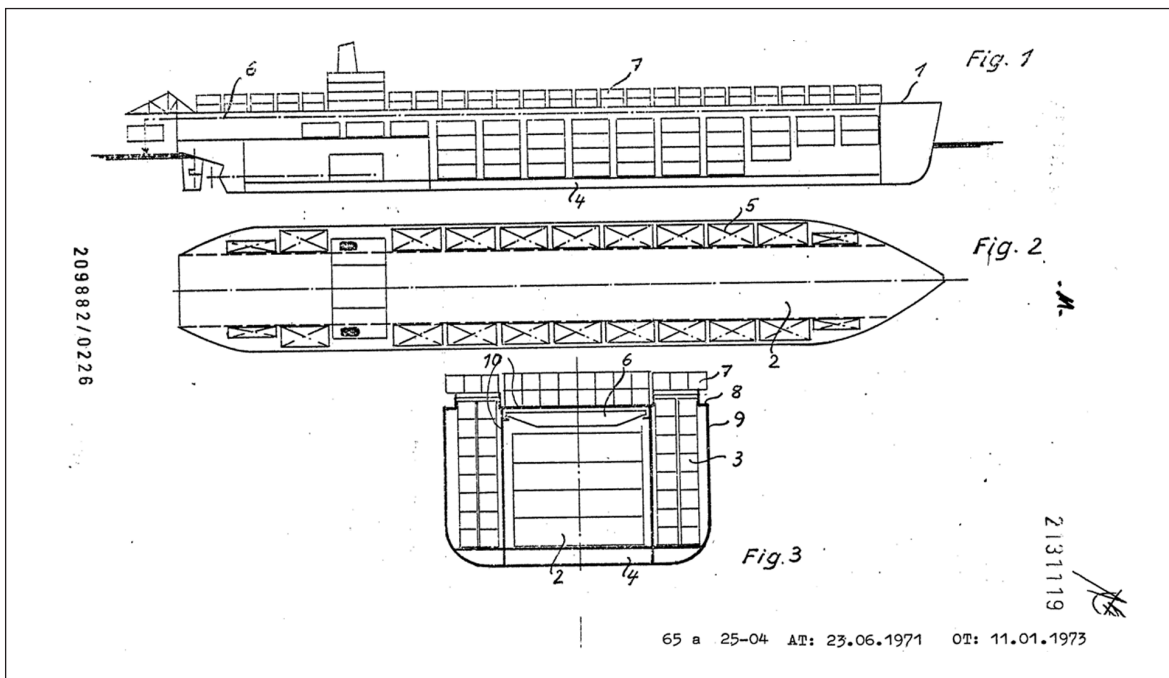
gelegt: 1. Februar 1968). Die Ladevorrichtung wurde insgesamt auf über 400 Schiffen eingesetzt, bis sie in den 1980er-Jahren von flexibleren Schiffskränen abgelöst wurden.

► Schotten längs geöffnet!

In den 1970er Jahren war Blohm + Voss auch an der Entwicklung der Containergenerationen I und II beteiligt. Die Patentschrift DE 2131119 beansprucht eine Lösung für ein Containerschiff, die schnelles Be- und Entladen erlaubt, ohne dass zusätzliches Gewicht erforderlich ist oder Steifigkeitsprobleme auftreten. Gelöst wurde das Problem, indem man Längsschotten und einen Doppelboden einbaute. Es entstanden so in Längsrichtung drei geschlossene Laderäume, von denen der mittlere Laderaum die Hälfte bis drei Viertel der Schiffsbreite erreicht und von oben frei zugänglich ist. Zusätzlich konnten Container als Decklast fahren.

DE 937992 – Schiffs-ladevorrichtung mit einem zwischen zwei Pfosten durchschlagbaren Ladebaum mit Doppelhangerführung, 1955, aufrechterhalten bis 1972

DE 2131119 – Frachtschiff, 1971



Containerschiff mit Längsschotten (Blohm & Voss, 1970er Jahre?)