

### Die technischen Tagebücher des Schiffbauingenieurs Herbert Pfohl: eine Dokumentation aus dem Dockbetrieb der Rickmers Werft 1982-1986

Voigt, Christina

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Voigt, C. (2009). Die technischen Tagebücher des Schiffbauingenieurs Herbert Pfohl: eine Dokumentation aus dem Dockbetrieb der Rickmers Werft 1982-1986. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 32, 399-408. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-65963-5>

#### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

#### Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

► CHRISTINA VOIGT

## Die technischen Tagebücher des Schiffbauingenieurs Herbert Pfohl

Eine Dokumentation aus dem Dockbetrieb der Rickmers Werft  
1982–1986

Im Rahmen der Eröffnung der Sonderausstellung »175 Jahre Rickmers. Eine Familien- und Firmengeschichte« am 20. Juni 2009 im Deutschen Schifffahrtsmuseum übergab Dr. Manfred Ernst, Vorsitzender des Kuratoriums zur Förderung des Deutschen Schifffahrtsmuseums e.V., an Prof. Dr. Lars U. Scholl, den Geschäftsführenden Direktor des Deutschen Schifffahrtsmuseums, fünf Docktagebücher, darunter zwei des Schiffbauingenieurs Herbert Pfohl über seine Arbeit im Reparatur- und Dockbetrieb der Rickmers Werft aus der Zeit zwischen 1982 bis 1986.

Herbert Pfohl, geboren 1929 in Trutnov, besuchte nach seiner Ausbildung zum Stahlschiffbauer auf der Volkswerft in Stralsund die Ingenieursschule für Schiffstechnik in Warnemünde. Von 1960 bis 1966 erstellte er im Stahlschiffbau Konstruktionspläne auf der Rickmers Werft in Bremerhaven. 1967 wechselte Pfohl auf eigenen Wunsch in den neu gegründeten, ausgelagerten Reparatur- und Dockbetrieb der Rickmers Werft im Fischereihafen. In seiner Position als Betriebsingenieur war er für die Bereiche Schiffbau, Schweißerei, Schiffschlosserei und Ausrüstung verantwortlich.

Im Reparatur- und Dockbetrieb der Rickmers Werft wurden Reparatur- und Umbauarbeiten unterschiedlichster Art an Frachtschiffen, Fischereifahrzeugen, Tankern, Passagier- und Fährschiffen, Versorgung, Tauchbootmutter-schiffen für den Offshore-Bereich sowie auch Schiffsverlängerungen durchgeführt.

Durch Mundpropaganda wurde unter den Reedern verbreitet, dass hier qualitativ hochwertige Arbeit geleistet werde, bei Einhaltung von Terminen und kurzen Liegezeiten. Bald war der Reparaturbetrieb über Bremerhaven hinaus auch international bekannt. Hamburger Reeder fragten ihre Inspektoren, warum sie die Schiffe in Bremerhaven bei Rickmers reparieren ließen. So erfuhren sie, dass bei Rickmers rund um die Uhr gearbeitet wurde und bei einem Auftrag manchmal ein bis zwei Tage rausgeholt werden konnten.



Abb. 1 Herbert Pfohl, Betriebsingenieur des Reparaturbetriebs der Rickmers Werft.

Aus Zeitersparnis ist Herbert Pfohl auch häufiger nach Norwegen, England, in die Niederlande oder ans Mittelmeer den zu reparierenden Schiffen mit dem Flugzeug entgegengereist, um vor Ort die Schäden zu besichtigen. Die Art des benötigten Materials und die jeweilige Menge gab er telefonisch nach Bremerhaven durch. Wenn das Schiff Bremerhaven erreicht hatte, konnte die Reparatur ohne Zeitverlust beginnen, da das Material schon bereitlag. Oft war das Schiff noch nicht ganz trocken, wenn die erste Besichtigung im Dock stattfand, an der ein technischer Inspektor der jeweiligen Reederei, die Schiffsleitung (der Kapitän oder Steuermann), der Besichtigter der Klassifikationsgesellschaft und Herbert Pfohl teilnahmen.

Die Schäden am Schiff und die auszuführenden Reparaturen wurden schriftlich festgehalten. Der Vertreter der Reederei versuchte, über den Preis und die für die Reparatur(en) benötigte Zeit zu verhandeln, da die Versicherungen nur für Havarieschäden aufkamen. Terminabhängige Arbeiten wurden rund um die Uhr ausgeführt. Hierfür wurden von anderen Bremerhavener Werften zusätzliche Schiffbauer angefordert.

Die vorliegenden Tagebücher hat Herbert Pfohl aus Eigeninitiative angelegt, als er merkte, dass eine »Zettelwirtschaft« nicht ausreichte, um die umfassenden und vielschichtigen Informationen schriftlich zu fixieren und bei Bedarf schnell auf sie zurückgreifen zu können. Er bezeichnet sie als »technische Buchführung«, da sie neben Notizen zum organisatorischen Ablauf und zur terminlichen Abwicklung einzelner Reparatur- und Umbaufträge auch viele Skizzen technischer Details enthalten, z.B. von Mehrarbeiten, die durch versteckte Schäden hinzukamen. Kopien der Skizzen gab er dem Meister als Arbeitsauftrag/-grundlage in die Hand. Außerdem hielt er fest, wer wann welche Änderungen oder Zusatzaufträge verlangt und angeordnet hatte.

Das Docktagebuch I enthält die Aufzeichnungen der Jahre 1982, 1983 und 1984; Docktagebuch II beginnt am 2. Januar 1985 und endet am 25. April 1986. Die Tagebücher enthalten verschiedenartige Informationen: Daten, Schiffsnamen, Ein- und Ausdockzeiten der Schiffe, Beschreibungen der Schäden, Probefahrten, ausgeführte Arbeiten am Schiff, technische Zeichnungen als Arbeitsgrundlage für die Schiffbauer, klimatische Vorkehrungen, z.B. den Einsatz von Heißstrahlern bei Minusgraden im Dock, Arbeitszeiten, Gesprächsnotizen über Absprachen mit den Auftraggebern oder Bemerkungen über das Fortbestehen der Werft am 21. Februar 1985: *Betr.: Rickmers Werft, der schwärzeste Tag der 150jährigen Werft. Der Senat macht die Bürgschaftszusage abhängig vom Verkauf der Werft bzw. Fusion mit AG Seebeck Werft.* Selbst die Dauer der Betriebsversammlungen am 12. November 1985 (7.15 Betriebsversammlung – 9.30) und 19. Dezember 1985 (9.15 – 9.30 Betriebsversammlung, anschließend Demo zur Stadtmitte mit Sarg, Arbeitsbeginn 12.40) wurden festgehalten. Mitunter findet sich Persönliches, wie z.B. ein Zahnarzttermin, ein gezeichnetes Osterei oder ein Vermerk über einen freien Tag.

Herbert Pfohl hat einen Eintrag vom 8. November 1982 diskret in Stenographie verschlüsselt. Im Docktagebuch I heißt es auf Seite 61: *BUKAVU 16 tote Ratten und Hunderte tote Kakerlaken.* Wenn das Schiff im Dock lag, meldete sich ein Vertreter der Hafengesundheitsbehörde an und kontrollierte auf der Suche nach Ungeziefer und Schädlingen gezielt den Bereich unter dem Herd in der Kombüse und die Laderäume. Wurde er fündig, mussten alle Mann von Bord, und das Schiff wurde drei Tage begast. Herbert Pfohl vermerkte im Docktagebuch in Steno, und nicht etwa in seiner gut lesbaren Handschrift, wie viele Schädlinge durch das Begasen getötet wurden.

Jeden Morgen fuhr Herbert Pfohl von einem Schiff zum anderen. Da Rickmers nur ein Reparaturdock hatte, wurden weitere Docks und Liegeplätze in Bremerhaven mit den zu reparierenden oder umzubauenden Schiffen belegt. Die roten Anmerkungen am Rand dokumentieren die von Pfohl pro Tag gefahrenen Strecken mit seinem eigenen PKW und bildeten die Grundlage

8.3	<u>Dock</u> leer	
11	<u>LINA V. BÄRGEN</u>	Zylinder separat mit festig Zylindermanschetten sind dicht,
	<u>the Viking</u>	STB Hpt. versch. steht seit Samstag im Dock
	<u>Rheuania</u>	Zimmernotorluft 13 <sup>00</sup> fest ueber Dock
	im Laderaum Bodenreinigungsbearbeitung abschließen	15 <sup>00</sup> Hj.
9.3	<u>LINA V. BÄRGEN</u>	Zylinder separat mit festig sind entlüftet ab 11 <sup>00</sup> 140t Kran hier
	<u>Viking</u>	Teile für Motorprüfstände angefahrt, Lämpstrahl und Jute
	<u>Dock</u>	leer
	<u>SONNE</u>	Eingeladene 163 Hj

Abb. 2 Mit rotem Stift notierte Herbert Pfohl die mit seinem PKW dienstlich zurückgelegten Strecken. Auf dem Dokument wurden eine Telefonnummer und Adresse aus datenschutzrechtlichen Gründen geschwärzt.

<u>ESTE</u>	02:30 ausgelassen → HH	<u>Mo 8.11</u>
<u>BUKANU</u>	ab 14:00 eingegast	
<u>Arbeitsmangel</u>	161, 163	Staufriste transport + Kieferarbeiten
<u>FRANK SCHROEDER</u>		<u>Die 9.11</u>
	11:30 fest bei Midgard, abends befüllen am Deck Schaufelnd, 2 Diesel, Bündel laden	
<u>ESTEBRÜGGE</u>	16:00 eingedrückt	
<u>BUKANU</u>	16 LZ in - ~ 100 men!	
<u>Arbeitsmangel</u>		
<u>URANUS</u>	Seling am Vorwerk * in. befrist.	
<u>APACHE</u>	10:00 <del>10:00</del> ausgelassen Probefahrt und ab	<u>Mittw. 11.11</u>
<u>LEV TOLSTOI</u>	thief 2 Std. weiter, Kl. 4. Sokolov	
<u>FRANK SCHROEDER</u>	Sicherung in. 2 Diesel, 2 Bündel laden	
<u>ESTE</u>	Staufriste transport	
<u>Arbeitsmangel</u>		

Abb. 3 Mittig findet sich – in Steno verschlüsselt – eine Information über Ungeziefer an Bord.

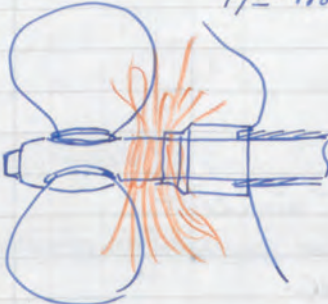
<u>YUMA</u>	11 <sup>00</sup> Abfahrt	12.2.
		50
<u>WINNETOU</u>	an die Kumpier	13.2.
		50
<u>Arbeitsmangel</u>		14.2.
		140
<u>HEINRICH HIRDES</u>	3216	
drht. bei Sieghold, 16 <sup>00</sup> Bezugs mit absenken 17 <sup>00</sup> hilif lämp, Walter Kewig* 19 <sup>00</sup> trocken		
		
Seekabel aus S+B Propeller so fast in. aug kumpierhell (Kupfer / Stahlkabel) auf die Maschine abgewirkt wurde		
Kabelreste abgebrannt, Bohrstellen ständig mit Seewasser gekühlt, Transmehdy los u. fast zum Kontrollen Welle / Richtung Welle getönt, Flügel gedreht, etc. keine Leckagen		
<u>VICOR HEUSEN</u>	12 <sup>00</sup> Fertigstellung u. Abfahrt	15.2.
<u>Abw. Mangel</u>	!	

Abb. 4 Detailzeichnung eines Reparaturauftrags.

104 MS. VANELLUS

31.1. BB-Laternenhalterkasten repariert

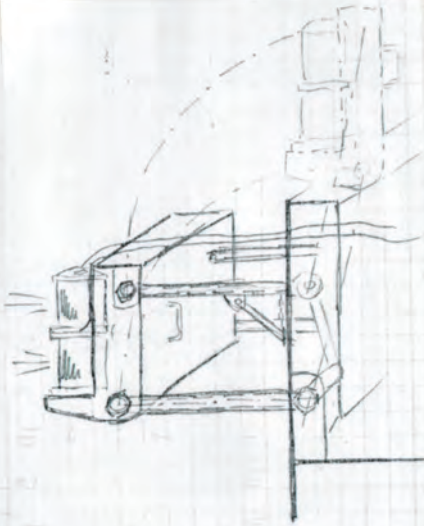
Siehe Rkte

3496	28,5 Std	163
	8 Wege	102
	6	

2 Phantom-Jäger abgestürzt!

12<sup>00</sup> Schiff fest,

19<sup>00</sup> fertig



1.2. HENRICH HIRDES

Vorderes Säugrohr wieder montiert

RICKI Schiffsprüfungsplan. 4. Keilstein Lüker, Leuchte

2.2. /

3.2. /

4.2. HENRICH HIRDES

DOCK-LAUFSTEG

5.2. ALAPAENSLES

Kollision 4.5. Bremen  
nachts verhehlt  
ab 5.2. Col. Pir Nord

Bahndeh, Schauf,  
Stern, Klüver  
Rollenklampenbauk

**Kollision  
im Hafen**

BREMEN - Beim Einlaufen in den Neustädter Hafen rammte der englische Frachter „City of York“ (10 800 BRT) das Russen-Kümo „Alapa Jevskles“.



**Russenfrachter: Bug verbogen**

Eine dicke Beule „ziert“ den Steven des Russen-Frachters „Alapa Jevskles“ (5000 BRT). Er wurde von einem englischen Stückgutfrachter gerammt (BILD berichtet). Die Wasserschutzpolizei ermittelte jetzt: Bei der Ramming wurde der Russenfrachter gegen den Frachter „World Condor“ (15 000 BRT) gedrückt. 500 000 Mark Schaden.

Abb. 5 Auch Zeitungsartikel galten Herbert Pfohl als dokumentarische Belege.

110

21.2 J.D. BROEMMANN Satellitenantenne Podest, in Mastrep. Lampe

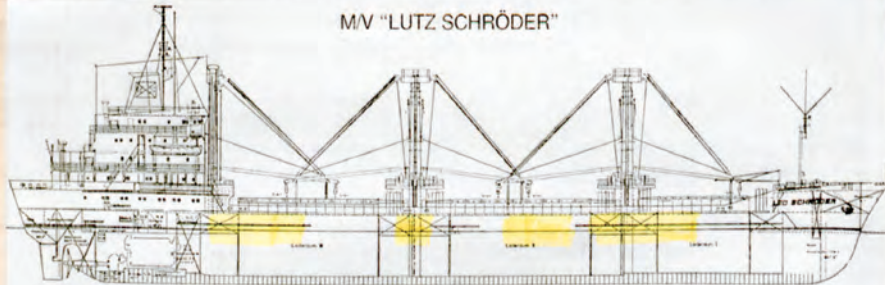
2 Std Kraw 48 t (168.-Dm/Std) + An + Aufstift

Römer rep. Silomsteckaffen

LUTZ SCHRÖDER 01<sup>00</sup> Uhr fest, Kpt. Stegmann

Reparatur mit Ankerhaufreparatur

M/V "LUTZ SCHRÖDER"



Call sign: DGNL	Length o. a.	124.48 m	Equipment:
Builders:	Length b. p.	114.00 m	freshwater evaporator,
Paul Lindenau Schiffswerft u.	Moulded breadth	16.40 m	CO <sub>2</sub> -fire extinguishing system,
Maschinenfabrik, Kiel	Depth to maindeck	9.25 m	smoke-detecting system,
Yard number: 154	Draught	7.08 m	radar, gyro compass, autopilot,
Delivery: 13 May 1973	Speed: 13.5 kn		visual direction finder, echo sounder,
	Fuel consumption:		satellite navigator,
	(30 mm <sup>2</sup> /s)	abt. 14.5 t/day	wireless station, VHF-Unit,
	+ gas oil	abt. 1.3 t/day	electr.-hydr. steering gear, hydr. windlass,
Owner:	Propelling machinery:		hydr. warping capstan 49 kN
Reederei Richard Schröder, Hamburg	1 MaK diesel, type 8Mu 551 AK,		3 crane derricks 5/10 t, each
	2942 kW at 375/180 min <sup>-1</sup> ,		2 crane derricks 5/13 t, each
Port of registry: Hamburg	1 reduction gear, 1 propeller		(comb. 25 t)
Classification:	Auxiliary engines:		5 hydr. cargo winches 49/19.5 kN, each
GL + 100 A 4 E + MC AUT	2 MWM diesel, type TRHS 618 A,		10 hydr. topping winches 49/19.5 kN, each
Class ext. until: 31 March 1983	257.5 kW at 1500 min <sup>-1</sup> , each		3 hatches:
Lakes fitted, grain fitted, cotton fitted	2 generators 300 kVA, 380/220 V,		hatch 1 12.92 m × 10.50 m
	50 Hz, each		hatch 2 and 3 19.72 m × 10.50 m, each
Tonnage	1 MWM diesel, type RHS 618 A,		hatchway covering: system MacGREGOR
4 999.39 GRT	184 kW at 1500 min <sup>-1</sup> ,		cargo capacity:
3 389.33 NRT	1 generator 215 kVA, 380/220 V, 50 Hz		grain 11 328 m <sup>3</sup>
Deadweight			bale 10 422 m <sup>3</sup>
7 470 t			

Extr.: Linker Mast, die obere Hälfte der 150-jährigen Gaffel.  
 Die Sonnet macht die Brückensystemanlage abhängig von Mastlauf der Gaffel bzw.  
 Finster mit 100 Seccurk Mast

Abb. 6 Die Tagebücher enthalten sogar Einträge über beantragte Mittel für die Rickmers Werft.



für die Abrechnung des Kilometergeldes mit seinem Arbeitgeber. Jede Abkürzung bezeichnet einen anderen Reparatur-/Liegeplatz:

RB = Reparaturbetrieb;

Hallo = Hapag-Lloyd-Dock;

S = Sieghold-Werft;

Col Pier = Columbuspier;

Dock III = Seebeck (heute Bredo Bremerhavener Dock GmbH) im Fischereihafen.

An den Schiffsreparaturen waren manchmal bis zu 100 Unterlieferanten beteiligt, sodass die Rechnung erst Monate, nachdem das Schiff das Dock verlassen hatte, gestellt werden konnte. Die Rechnungen wurden mit dem technischen Inspektor der Reederei, manchmal auch dem nautischen Inspektor, ferner einem Vertreter der Versicherung und dem Leiter des Reparaturbetriebes in einer »Rechnungsbesprechung« Position für Position festgelegt. Wenn es zu Unstimmigkeiten unter den Beteiligten kam, wurde das Docktagebuch hinzugezogen. Konnten Streitigkeiten zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer über die Höhe der Rechnung dennoch nicht beigelegt werden, wurde Herbert Pfohl geholt.

Die beiden Docktagebücher veranschaulichen die Arbeitsabläufe des Reparatur- und Dockbetriebs der Rickmers Werft in Bremerhaven in den Jahren 1982–1986 sehr deutlich. Darüber hinaus dokumentieren sie die fachliche Kompetenz von Herbert Pfohl und stehen für die persönliche Integrität dieses Mannes, dessen Docktagebucheinträge von Vorgesetzten und Kunden anerkannt, geschätzt und genutzt wurden. Sie werden im Archiv des Deutschen Schiffahrtsmuseums unter den Signaturen III/A/03749 und III/A/03750 verwahrt.

## The Technical Diaries of Marine Architect Herbert Pfohl: A Documentation from the Rickmers Shipyard Dock Operations, 1982–1986

### Summary

In June 2009, five dock diaries were placed in the possession the German Maritime Museum, including two by marine architect Herbert Pfohl describing his work in the Rickmers shipyard repair and dock operations in the period from 1982 to 1986. Born in 1929, from 1960 to 1966 Herbert Pfohl drew up steel vessel construction plans at the Rickmers shipyard in Bremerhaven. In 1967, at his own request, he transferred to the Rickmers shipyard repair and dock operation which had been newly founded in the fishing port.

The two dock diaries shed light on the working procedures of the Rickmers shipyard repair and dock operations in the years 1982 to 1986. Herbert Pfohl refers to them as “technical book-keeping” since, in addition to notes on organizational procedures and the scheduling of individual repair and conversion orders, the diaries also include many sketches of technical details. Herbert Pfohl started keeping these diaries of his own accord when he noticed that loose slips of paper did not suffice to record the comprehensive and complex information and refer to it quickly. Such a need might have come about, for example, during discussions on invoices for ship repairs in which the nautical inspector as well as a representative of the insurance company and the head of repair operations all took part. When differences of opinion arose between the customer and the company, the dock diary was consulted as evidence of the work carried out.

## Les journaux techniques de l'ingénieur naval Herbert Pfohl. Une documentation en provenance de l'exploitation cales sèches du chantier naval Rickmers, 1982–1986

### Résumé

En juin 2009, le Musée allemand de la Marine s'est vu remettre cinq journaux concernant des cales sèches, parmi lesquels s'en trouvaient deux dus à l'ingénieur naval Herbert Pfohl. Ceux-ci concernaient son travail dans les sections réparations et cales sèches du chantier naval Rickmers Werft, datant de l'époque entre 1982 et 1986. Herbert Pfohl, né en 1929, a réalisé de 1960 à 1966 des plans de construction navale en acier sur le chantier naval Rickmers Werft à Bremerhaven. En 1967, selon son souhait, il est passé au département réparations et cales sèches nouvellement créé du chantier Rickmers, délocalisé au port de pêche (Fischereihafen).

Les deux journaux illustrent le déroulement des travaux confiés au chantier naval Rickmers à Bremerhaven au cours des années 1982 à 1986. Herbert Pfohl les qualifie de « comptabilité technique », les journaux comportant également, outre des notices sur l'organisation et les délais liés à chaque réparation et à tout contrat de transformation, de nombreux dessins de détails techniques.

Herbert Pfohl a commencé à établir les journaux de son propre chef, lorsqu'il remarqua qu'un « fouillis de notes » ne permettait pas de fixer par écrit de manière appropriée les informations complètes et multiples et, éventuellement, en cas de besoin, de pouvoir y recourir rapidement. Ceci s'avérant parfois nécessaire, par exemple, au cours des entretiens concernant la facturation

des réparations navales, auxquelles prenaient part l'inspecteur nautique, ainsi qu'un représentant des assurances et le directeur de l'entreprise de réparation. Si des désaccords voyaient le jour entre le commanditaire et le titulaire du marché, le journal technique était cité comme preuve des travaux effectués.