

Über den Atlantik

Von seiner Reise mit der „Völkerfreundschaft“ nach Kuba berichtet Dipl.-Ing. Mohig

Klubabende mit Freunden

Viele Angehörige unserer Hochschule haben Russisch gelernt, sich die ungewohnten Schriftzeichen eingeprägt, Texte gelesen und übersetzt, und am Ende waren doch ganz beachtliche Leistungen erreicht. Die anfänglichen fremden Zeichen wurden vertraut, geläufig, die Texte leichter verstanden — aber das Sprechen? Meist ist es zu kurz gekommen, es fehlte an echten Gesprächssituationen, an der unmittelbaren Notwendigkeit, mit einem sowjetischen Freund zu sprechen.

Wir alle wissen wie anregend und vorteilhaft es ist, eine Fremdsprache zu beherrschen. Das gilt besonders für das Russische. Deshalb sollten wir alle Möglichkeiten nutzen, die erworbenen Russischkenntnisse zu erhalten und zu vertiefen, besonders aber die Hör- und Sprachfertigkeit zu entwickeln. Dazu ist jetzt die Möglichkeit gegeben, und zwar in den Klubabenden mit sowjetischen Freunden, die monatlich einmal im Haus der Freundschaft durchgeführt werden. Diese Abende sind eigens von der Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft eingerichtet, um besonders unseren jüngeren Kolleginnen und Kollegen und unseren Studenten, die mehrere Jahre Russisch gelernt haben, Gelegenheit zu geben, zwanglos mit sowjetischen Freunden zusammenzukommen und sich in russischer Sprache zu unterhalten.

Ich halte dieses Treffen für sehr nützlich und freue mich, daß wir diese Möglichkeit haben. Ich werde sie unbedingt nutzen“, sagte Freund Biele, Student im 1. Semester, der schon am ersten Abend teilnahm. „Am Anfang muß man ganz schön die Ohren spitzen, aber es macht Spaß“, meinten die Studenten Koschmieder und Bleibmann vom 3. Semester. „Im Gespräch wird mancher Ausdruck, der in Vergessenheit zu geraten drohte, wieder lebendig. Dabei ist es natürlich von Vorteil, möglichst regelmäßig an diesen Abenden teilzunehmen.“

Ich bitte alle Studenten und Angehörigen unserer Hochschule, die sich für diese Zusammenkünfte interessieren, sich mit mir in Verbindung zu setzen (Abteilung Sprachunterricht, Zimmer 238, HA 314). Die Termine für die einzelnen Veranstaltungen werden jeweils an der Wandzeitung der DSF bekanntgegeben.

S. Uhlig

Bei sehr kühlem und unfreundlichem Wetter war ich einer der glücklichen 510 Teilnehmer einer Ferienreise nach Kuba, die sich am Vormittag des 14. Oktober 1962 am Personenkaai in Warnemünde eingefunden hatten. Neben den Passagieren aus der CSSR und der DDR waren es 220 Besatzungsmitglieder, die die Reise nach der Inselrepublik im Karibischen Meer antreten sollten.

Für die 5300 Seemeilen bis Havanna waren 14 Tage Fahrzeit vorgesehen. 5 Tage waren für Landaufenthalt in Havanna und Umgebung und 14 Tage für die Rückreise eingeplant.

Vielfältig waren die Fragen vor der Abreise, doch in einem waren sich alle Passagiere einig; jeder hatte die Sommerbekleidung nochmals aus dem Schrank geholt, denn ab den Azoren konnte man mit durchschnittlichen Temperaturen von 25 Grad Celsius rechnen.

Ein weiteres Problem bewegte die Urlauber; wie entwickelt sich die politische Lage im Karibischen Raum? Jeder, der aufmerksam die Pressemeldungen im August und September verfolgt hatte, wußte von den Provokationen der konterrevolutionären Banden, die durch gewisse amerikanische Kreise unterstützt wurden.

Doch fürs erste wurde diese Frage etwas in den Hintergrund gedrängt, denn jeder hatte nach der Erledigung der Paß- und Zollformalitäten erst einmal damit zu tun, sich auf dem Schiff zurechtzufinden und seine Sachen in den Schränken zu verstauen. Die 132 Zweibett-, 28 Dreibett- und 55 Vierbettkabinen sind sehr zweckmäßig und doch komfortabel eingerichtet. Wie es auf allen Schiffen üblich ist, sind die Kojen auch hier übereinander angeordnet.

„Leinen los!“

Das Auslaufen des Schiffes war für 17 Uhr festgesetzt worden, und nach einer kurzen Abschiedskundgebung, an der Vertreter der kubanischen Handelsmission in der DDR und mehrere Hundert Einwohner von Warnemünde teilnahmen, kam pünktlich 17 Uhr das Kommando „Leinen los“. Unter den Klängen der Bordkapelle bugsierten 2 Hafenschlepper das Schiff in die Fahrrinne, und 17.45 Uhr passierte die „Völkerfreundschaft“ den Molenkopf von Warnemünde. Ein letztes Winken und schnell verschwanden die Umrisse der Küste im Dämmer-

licht. Lediglich der Leuchtturm mit seinem Blinkzeichen war noch für etwa eine Stunde sichtbar.

Mit einer Geschwindigkeit von 18 sm ging der Kurs in nördlicher Richtung vorbei an den Inseln Fehmarn, Langeland und Laaland. Überall waren Fischereifahrzeuge, die durch eine bestimmte Anordnung der Positionslampen gut erkennbar waren, bei ihrer Arbeit. Da die Ostsee noch immer mit Kontakt- und Magnetminen aus dem zweiten Weltkrieg verseucht ist, sind für die Schifffahrt mit Bojen gekennzeichnete Wege festgelegt. So führte uns der Kurs immer dichter an der dänischen Küste (teilweise betrug der Abstand nur 800 m) entlang.

Bootsmanöver

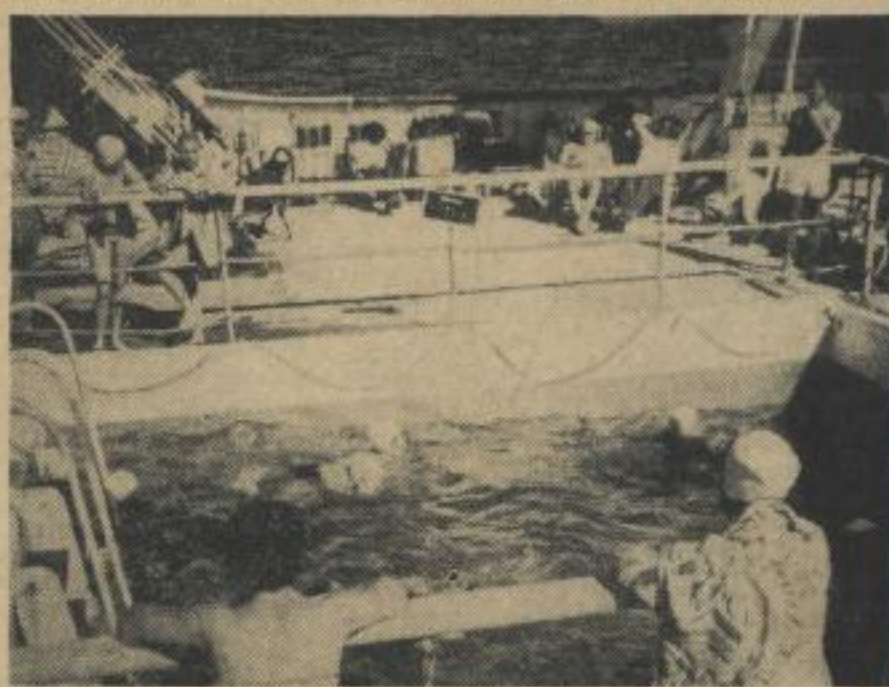
Am Morgen des 16. Oktober waren bereits 235 sm zurückgelegt, und durch die Bordnachrichten und über den Bordfunk konnte sich jeder über den Standort des Schiffes sowie über die Veranstaltungen des jeweiligen Tages informieren. Der Veranstaltungsplan war so gehalten, daß jeder auf seine Kosten kommen konnte. Und wer nicht ins Kino oder zum Tanzen gehen wollte, konnte sich mit einem guten Buch oder zu einer Partie Schach in den Klubraum zurückziehen. Für den Aufenthalt auf den Freidecks war es noch zu kühl.

Gleich am ersten Tag unserer Reise wurde ein Bootsmanöver mit allen Passagieren durchgeführt, d. h. alle Passagiere hatten sich mit angelegten Schwimmwesten an den für sie bestimmten Rettungsbooten einzufinden. Zu dieser Art von Bootsmanövern sind alle Passagierschiffe nach dem internationalen Seesicherheitsvertrag verpflichtet; denn auch ein mit modernen Sicherheitsanlagen ausgerüstetes Schiff kann in Seenot geraten.

Am Mittwoch wurde bei etwas dunstigem, aber recht ruhigem Wetter Skagen erreicht, und der Kurs ging auf Südwest in Richtung Aermekanal. Erstmals kam das Land außer Sicht, und auch die Begegnung mit Handelsschiffen und Fischereifahrzeugen wurden geringer. Was liegt also näher, als daß man sich mit dem Schiff, seiner Geschichte, Ausrüstung und Einrichtungen etwas näher vertraut macht?

Schiffsgeschichte

Die „Völkerfreundschaft“ lief 1948 in Göteborg vom Stapel und befuhr im Auftrage der Svenska-America-Linie die Nordatlantikkroute unter ihrem Taufnamen „Stockholm“. Sie



UNTER TROPISCHEN HIMMEL bietet das Schwimmbassin auf dem Freideck willkommene Abkühlung. Es ist ständiger Anziehungspunkt für die Reisenden der „Völkerfreundschaft“.

hat 12 400 BRT, ist 171 m lang, 21 m breit und hat einen Tiefgang von 7,55 m. 1956 hatte das Schiff im starken Nebel vor der amerikanischen Küste eine Kollision mit dem italienischen Luxusdampfer „Andrea Doria“, wobei die letztere acht Stunden nach dem Unglück kenterte. Die „Stockholm“ erreichte mit aufgerissenen Bug mit eigener Kraft den Hafen von New York, wurde dort instand gesetzt und nahm den Liniendienst auf der Nordatlantikkroute wieder auf.

Bedingt durch Schiffsneubauten entschloß sich die Svenska-America-Linie 1959, die „Stockholm“ nach einer Generalreparatur zu verkaufen. Die DDR beabsichtigte zu dieser Zeit, ein Urauberschiff in den Dienst zu stellen und nahm diese Gelegenheit wahr. Neben der Deutschen Seereederei waren auch westdeutsche Reedereien am Kauf des Schiffes interessiert, doch wurde schließlich der DDR der Vorzug gegeben, da man der schwedischen Schiffahrtsgesellschaft die Garantie geben konnte, daß das Schiff nicht im Liniendienst eingesetzt wird. Am 3. Januar 1960 ging die „Stockholm“ mit sämtlichem Inventar in Besitz der DSR über und befuhr seitdem als Urauberschiff des FDGB unter dem Namen „Völkerfreundschaft“ die Weltmeere.

Zwei 8-Zylinder-Zweitakt-Dieselmotoren mit je 6000 PS effektiv sorgen für eine Reisegeschwindigkeit von 19 sm. Die Drehzahl der Motoren beträgt 90 bis 110 min⁻¹ und die Kraft wird direkt über 48 m lange Wellen (Wellendurchmesser 450 mm, jede Welle ist aus Stücken von 6 m Länge zusammengesetzt und 13mal

gelagert) auf die beiden Schiffschrauben (Durchmesser 4,85 m, Gewicht 10 t) übertragen. Der tägliche Treibstoffverbrauch einschließlich der 5 Hilfsdiesel für die Stromversorgung (Leistung insgesamt 1000 kW) beträgt 42 Tonnen/Tag. Mit dem gebunkerten Öl kann die „Völkerfreundschaft“ etwa 10 500 sm zurücklegen.

Sicher und bequem

Das Schiff ist mit modernsten nautischen Geräten, wie Decca-Radar zur Standortbestimmung in Küstennähe und Sicherheitseinrichtungen, wie einer Sprinkleranlage, an die jeder Raum angeschlossen ist, und einer Stabilisierungsanlage, ausgerüstet. Bei schlechter Sicht garantieren drei Radaranlagen mit einer verstellbaren Reichweite bis zu 50 sm eine sichere Fahrt des Schiffes. Ingesamt bietet das Schiff 550 Passagieren und 220 Mann Besatzung Platz.

Den Urlaubern stehen als Aufenthaltsräume neben dem Speisesaal (220 Plätze), dem Kaffee (220 Plätze), 2 Bars, wovon eine bereits vorpittags geöffnet ist, ein Kinosaal (180 Plätze), ein Musikzimmer und ein Lesezimmer zur Verfügung. Für die sportliche Betätigung sind zwei Schwimmbecken in der Größe 5x5 m, davon eins auf dem Freideck, 3 Tischtennisplatten und zwei Shuffleboard-Spiele vorhanden. Neben den Wirtschaftseinrichtungen, wie Küche, Bäckerei und Fleischerei, bestehen auf dem Schiff ein Laden für Gebrauchsgegenstände, eine Funkstelle der Deutschen Post sowie eine Krankenstation mit 6 Betten, die von einem Arzt und zwei Schwestern betreut wird. (Fortsetzung folgt)

Neues vom Büchermarkt

Neumann: Schweißtechnisches Handbuch für Konstrukteure, Bd. III, 40 DM.

Der Autor beschäftigt sich in seinem Bd. III mit dem Belastungsverhalten, der Berechnung und Konstruktion von Tragwerken des Maschinen-, Landmaschinen-, Kessel-, Behälter-, Rohrleitungs- und Reaktorbaus.

Interessante Einzelheiten über schweißgerechtes Konstruieren werden gegeben, wobei besonderes Interesse auf wirtschaftlichen Werkstoffeinsatz und belastungsgerechtes Dimensionieren gelegt wird.

Solodownikow: Bauelemente der Regelungstechnik, Bd. I, 74 DM.

Die Zahl der in der Regelungstechnik angewandten Bauelemente ist außerordentlich groß. Daher erfolgte die Aufteilung des umfangreichen Stoffes auf ein Kollektiv von bekannten sowjetischen Spezialisten, die zum Teil durch ihre Originalarbeiten bekannt sind. Die Darstellung ist klar und erfolgt unter sparsamer Verwendung mathematischer Methoden. Dabei werden die Wirkungsweise, die typischen Schaltungen, die Bewegungsgleichungen, die statischen und dynamischen Kennlinien behandelt. Berechnungsdaten und zahlreiche Zahlenbeispiele tragen wesentlich zum Verständnis des dargebotenen Stoffes bei.

Hodam: Praktische Meßtechnik, 28 DM.

Der praktische Teil gibt einen umfassenden Überblick über den Einsatz der optischen Verfahren, z. B. Winkelmessungen, mikroskopische Messungen, Exzentrizitäts- und Schlagbestimmungen, Fluchtungs- und Ausrichtungsverfahren, Formvergleiche, Ebenheits- und Oberflächenuntersuchungen u. a. m. Der Praktiker wird in die Lage versetzt, mit den verschiedensten optischen Geräten

sinnvoll umzugehen und für den speziellen Fall Meßverfahren zu improvisieren. Besonders wertvoll sind die praktischen Hinweise bei der Arbeit mit optischen Anordnungen und die Beispiele für die zweckmäßige konstruktive Gestaltung des Aufbaus von Spezialeinrichtungen.

Tamm: Handbuch für Schmierstoffe, 15 DM.

Das Buch ist allgemeinverständlich geschrieben und enthält keine mathematischen und chemischen Ableitungen. Es ist aus reichen praktischen Erfahrungen entstanden und bietet sehr gute Anleitungen, deren Aufnahme durch die konstruktiven und schematischen Darstellungen bestens unterstützt wird. Ein reichhaltiges, nach Untergruppen geordnetes Literaturverzeichnis gibt Hinweise für die Beschaffung ergänzender Veröffentlichungen zur Vertiefung in spezielle Probleme der Schmiertechnik.

Angebote Titel erscheinen im I. Quartal 1963 und können durch die Humboldt-Buchhandlung, Straße der Nationen, oder durch ihre Verkaufsstellen in der Hochschule für Maschinenbau bezogen werden.

Kreuzworträtsel

Auflösung aus Nr. 1 (9)
Waagrecht: 1. Achse, 4. Farad, 7. Eis, 8. Leo, 9. Gau, 11. Ems, 13. Don, 15. Flora, 17. Rede, 19. Raab, 21. Elektra, 22. Sieg, 24. Argo, 27. Eilat, 30. Rab, 32. Oos, 33. Ham, 34. Eid, 35. Sow, 36. Blitz, 37. Aston.
Senkrecht: 1. Agger, 2. Heu, 3. Esel, 4. Flur, 5. Rod, 6. Denob, 10. Azare, 12. Moskito, 14. Oka, 15. Felge, 16. Arran, 18. Dee, 20. Aar, 22. Streb, 23. Ida, 25. Goa, 26. Osman, 28. Lodz, 29. Ossa, 31. Blei, 33. Huz.



Herausgegeben vom Rektor der Hochschule für Maschinenbau Karl-Marx-Stadt.

Das „Technische Journal“ ist eine Gemeinschaftsarbeit der Hochschule für Maschinenbau Karl-Marx-Stadt mit dem Institut für Werkzeugmaschinen Karl-Marx-Stadt. Es bringt ausgewählte Beiträge aus der sowjetischen Fachpresse des Maschinenbaus.

Hef 7/1. Jg. und 8/1. Jg. soeben erschienen. Aus dem Heft 7:

G. I. Butorin. Der Einfluß der Arbeitswerte und der Kenngrößen der Ziehschleifsteine auf die Wirksamkeit des Feinziehschleifens.

V. N. Tynjanov. Besonderheiten der Wahl von Korrekturfaktoren für Zahnradgetriebe an Zwei- und Vierpunktpressen.

Jan Guan'ijan. Fragen der Genauigkeit bei der Automatisierung von Schleifmaschinen.

Aus dem Heft 8:

V. S. Korsakov. Einrichtungen für die Automatisierung der Montagearbeiten.

I. A. Koganov und Ju. N. Fedorov. Verfahren zum Abfräsen von Verzahnungen mit einem Wälzfräser.

A. N. Gladkich. Einfluß der chemischen Zusammensetzung und der mechanischen Eigenschaften auf die Formbarkeit von Stahl bei Kaltstählen.

Was ist hier los?

Von der Hochschule für Elektrotechnik Ilmenau auf die große Bedeutung der Technologie der Elektrotechnik aufmerksam gemacht, wollte ich diese Fachrichtung studieren und später einmal im Halbleiterwerk Frankfurt/Oder arbeiten. Nach dem Perspektivplan dieses Werkes fehlen dort noch etwa 500 Jungingenieure. Wie es schien, standen uns in dieser Richtung alle Möglichkeiten offen. Uns Studenten, die wir im Halbleiterwerk unser Praktikum ableisten, war klar, welche Aufgaben wir hatten.

Die Reorganisation der Volkswirtschaft, die Durchsetzung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts auf allen Gebieten ist ohne Entwicklung der Halbleitertechnik der Einführung der Mikromodultechnik nicht zu verwirklichen.

Im Oktober 1962 bekamen nun einige Studenten einen folgenschweren Brief. Unter Hinweis auf die geplante Umprofilierung der Volkswirtschaft wurde uns mitgeteilt, daß wir unser Studium in Ilmenau nicht aufnehmen könnten. Grund: Die Lehrtätigkeit in dieser Fachrichtung wird mit dem Beginn des Frühjahrssemesters 1963 im Einvernehmen mit dem Staatssekretariat für Hoch- und Fachschulwesen eingestellt. Das Prorektorat für Studienangelegenheiten in Ilmenau erklärte sich für eine Aussprache mit uns bereit. Einem von uns delegierten Studenten verweigerte man aber jegliche Erklärung mit der Begründung, daß sie nicht befugt seien, irgendwelche Auskünfte zu erteilen, da die Personalunterlagen bereits in Karl-Marx-Stadt seien.

Uns ist die Einstellung der genannten Fachrichtung in Ilmenau aber noch immer unverständlich, zumal Walter Ulbricht auf dem VI. Parteitag auf die besondere Bedeutung der Produktion elektronischer und Halbleiterbauelemente hingewiesen hat. Wir bitten daher um eine ausreichende Aufklärung.

Wolfgang Seeger 1/IX

Richtigstellung

In unserem Artikel „Beratung mit Beststudenten“ (HN Nr. 8/62 und HS Nr. 1/63) berichteten wir darüber, daß vom Institut für Werkstofftechnik jährlich längere Berichte gefordert würden. Daß die Berichte von Jahr zu Jahr länger werden, ist aber nicht die Forderung des Instituts. Die Ursache ist, daß sich viele Studenten die Übungsaufarbeitungen von den höheren Semestern besorgen, sie ab-schreiben und gewöhnlich noch ein bis zwei Seiten selbst hinzufügen. Es ist klar, daß nach einigen Jahren derartige Berichte unnötig lang werden. Gefordert werden muß, daß sich die Studierenden strikt an die vom Institut herausgegebene Übungsanleitung halten.

Herausgegeben von der SED-Betriebsparteiorganisation der Hochschule für Maschinenbau Karl-Marx-Stadt. Verantwortlicher Redakteur: Hansjörg Model. Veröffentlicht unter Lizenz-Nr. 125 K des Rates des Bezirkes Karl-Marx-Stadt. Druck: Druckhaus Karl-Marx-Stadt.