

104 | 1962

SCHRIFTENREIHE SCHIFFBAU

H. Thieme

**Das Institut für Schiffbau der
Universität Hamburg**

TUHH

Technische Universität Hamburg-Harburg

Das Institut für Schiffbau der Universität Hamburg

Im Januar 1952 wurde in Erfüllung grundlegender Vereinbarungen über die Zusammenarbeit der Technischen Hochschule Hannover und der Universität Hamburg das Institut für Schiffbau durch den Amtsantritt seines Direktors, Professor Dr.-Ing. E. h., Dr.-Ing. G. Weinblum, de facto gegründet.

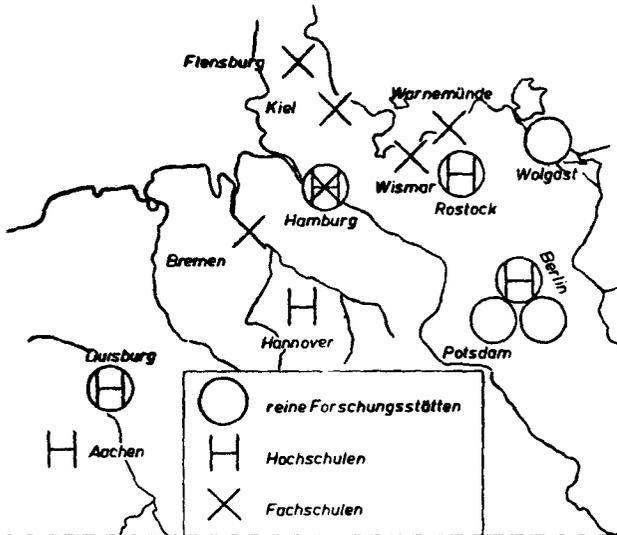


Abb. 1: Deutsche Lehr- und Forschungsstätten für Schiffstechnik

Das Institut gehört als „Wissenschaftliche Anstalt“ voll und ganz zur Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät der Universität Hamburg und ist in seinen Lehraufgaben gleichwohl der Abteilung Schiffstechnik der TH Hannover verpflichtet. Seit der Institutsgründung besteht in Hamburg damit also die Möglichkeit, das Schiffbaustudium vom 7. plan-

mäßigen Studiensemester ab durchzuführen und mit der Diplommhauptprüfung abzuschließen sowie bei gegebenen Voraussetzungen weitere akademische Grade zu erwerben.

Die Absicht, mit der Kombination Hannover-Hamburg eine Art Statthalterschaft für Tradition und Leistung der Schiffbauabteilung der Technischen Hochschule Danzig zu schaffen, kann nach numehr 10jähriger Bewährung als durchaus glücklich bezeichnet werden. Fachlich und geographisch wird damit eine Lücke in den deutschen Lehr- und Forschungsstätten für Schiffstechnik ausgefüllt (Abb. 1).

Mit seinem Status sind dem Institut für Schiffbau bereits eine Anzahl von speziellen Aufgaben aus der Schiffstechnik in die Wiege gelegt worden. Stärker als alles andere haben sich davon die Forschungsaufgaben vermehrt. Ähnlich stark hat sich nur die Zahl der Studenten vermehrt, die mit zwei beginnend sehr bald auf etwa 30 anstieg und dann allmählich weiter steigend nun bereits auf 100 zu gegangen ist. Die Zahl der Mitarbeiter des Instituts läßt sich naturgemäß nicht immer sofort allen Bedürfnissen anpassen. Sie ist entsprechend schwächer angestiegen und beträgt jetzt ca. 75.

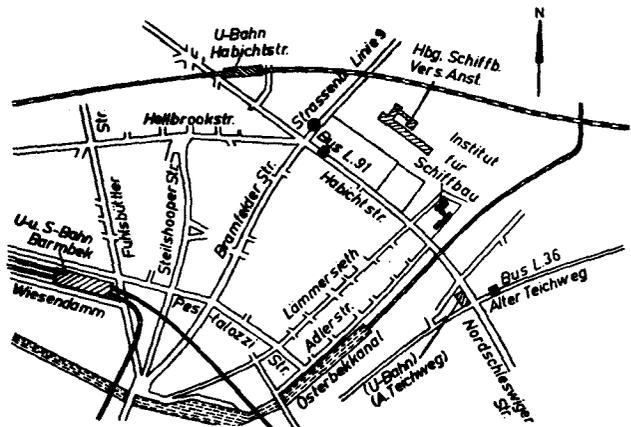


Abb. 3: Nachbarschaftsplan des Instituts für Schiffbau der Universität Hamburg

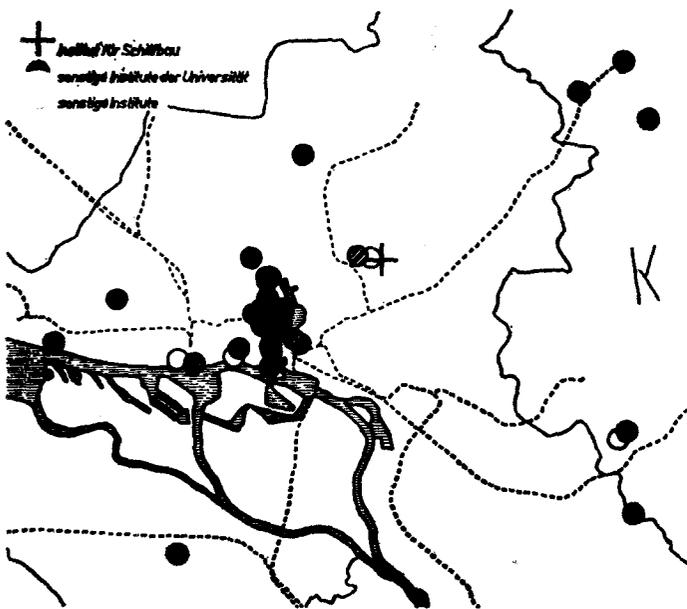


Abb. 2: Das Institut für Schiffbau in seiner räumlichen Lage zu den anderen Instituten der Universität Hamburg und den sonstigen seine Aufgaben fördernden Institutionen im Hamburger Raum

In dieser Zahl sind enthalten die Ordinarien einschließlich der Honorarprofessoren, die zugleich Lehrstuhlinhaber an der TH Hannover sind, weitere Dozenten, Wissenschaftliche Angestellte, Wissenschaftliche Assistenten und Wissenschaftliche Hilfskräfte, die übrigen wissenschaftlichen Mitarbeiter, die an Forschungsvorhaben des Instituts beschäftigten Doktoranden, die Ingenieure und die technischen Kräfte in Büro, Versuch und Betrieb, die Fachkräfte in der Bibliothek und in den Geschäftsräumen und auch die für die Ordnung und Sauberkeit in den Anlagen notwendigen Hilfskräfte; es ist dabei kein Unterschied gemacht zwischen voll und nur teilweise für das Institut tätigen Kräften und zwischen solchen im eigentlichen Behördendienst und denen, die im Dienste von Forschungszuwendungen wie z. B. von der Deutschen Forschungsgemeinschaft stehen.

Mit dem raschen Anwachsen der Tätigkeit des Instituts ergab sich zwangsläufig eine ständig wachsende Raumnot, die auch durch das äußerste Entgegenkommen der selbst so beengten Ingenieurschule Hamburg, als „Gastgeber“ des Instituts für Schiffbau von 1952 bis 1960, nicht zu beheben war. So bedurfte es keiner zusätzlichen Überredungskünste, um die am IfS interessierten Fachbehörden der Freien und Hansestadt Hamburg schon im Jahre 1954 von der Notwendigkeit eines eigenen Baukomplexes zu überzeugen. Als Ergebnis der darauf folgenden Bemühungen um eine finanzielle Dringlichkeit und um ein sachlich geeignetes und

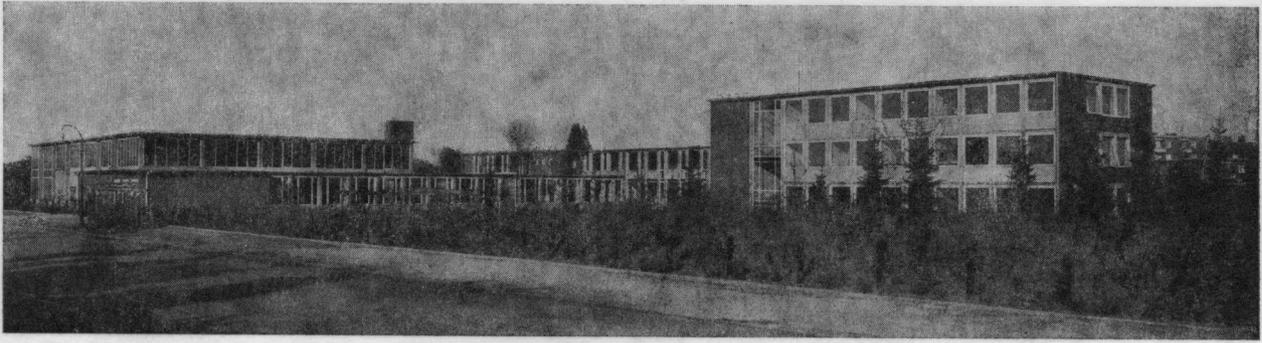


Abb. 4: Gesamtansicht des Instituts von Westen her über die Lammerssieth gesehen

Architektengemeinschaft Ladders und Strebel. Foto: Eberhard Troeger

praktisch erreichbares Gelände wurde schließlich Anfang 1956 in Hamburg-Barmbek am Ende der Straße Lammerssieth ein ca. ein Hektar großes Gelände für einen Neubau zur Verfügung gestellt. Die Wahl dieses Ortes ist ein recht guter Kompromiß zwischen einigen widerstreitenden Gesichtspunkten für die Standortwahl.

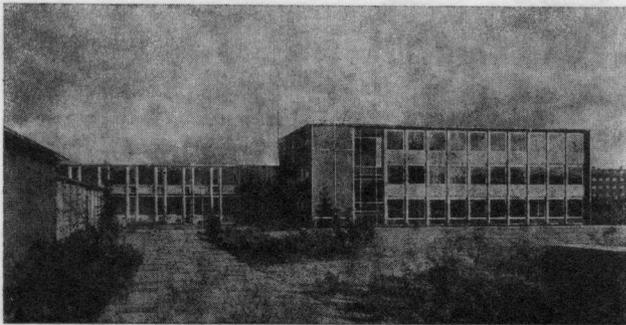


Abb. 5: Werkstattgebäude, Forschungsgebäude und Lehrgebäude des IfS von Nordwesten vom Eingang Lammerssieth her gesehen

Foto: Eberhard Troeger

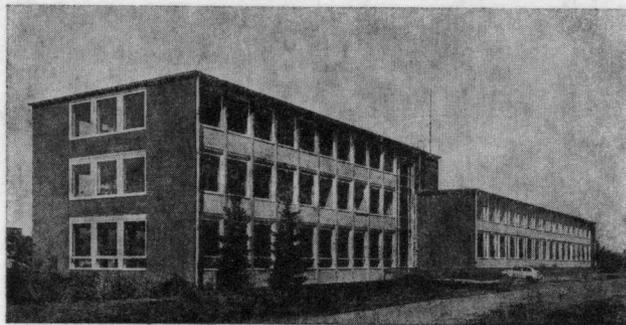


Abb. 6: Lehrgebäude und Forschungsgebäude des IfS von Süden gesehen

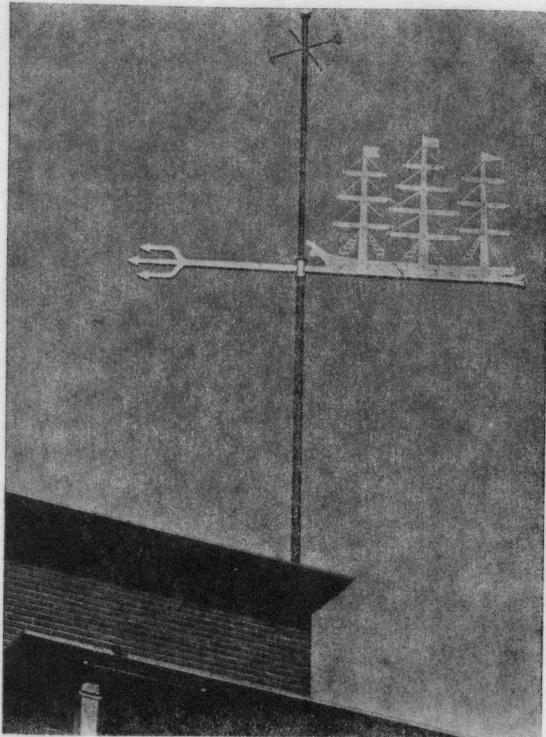
Foto: Eberhard Troeger

Die Entfernung zu den Hauptgebäuden der Universität beträgt zwar ca. 8 km, jedoch stellt der Verzicht auf unmittelbare Universitätsnähe eine erhebliche Entlastung für den gesamten engeren Universitätskomplex dar, und andererseits nimmt sich die Lage des IfS relativ zu den anderen in Hamburg stark dezentralisierten Universitätsinstituten noch nicht einmal so extrem aus, wenn man bedenkt, daß deren Ausdehnung von Nienstedten und Bahrenfeld auf der einen Seite bis nach Reinbek und Ahrensburg auf der anderen Seite reicht (Abb. 2). Andererseits bietet die Nachbarschaft zur Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt in Barmbek erhebliche, betriebliche Vorzüge für die natürliche, starke Zusammenarbeit beider Institutionen und sie erlaubt, den Aufwand für die Versuchsanlagen des IfS erheblich zu reduzieren und insbesondere eine eigene große Schlepprinne entbehren

zu machen. Weiter ist an dieser Stelle die Art des Geländes so, daß gewisse Erweiterungsreserven für die Zukunft verbleiben, ohne daß das Institut für Schiffbau oder die Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt sich gegenseitig in Bedrängnis zu bringen brauchen. Schließlich bietet diese Lage (Abb. 3) eine Reihe von guten Anschlüssen an den Stadtverkehr. Die unmittelbare Nachbarschaft eines wenn auch beschränkten Grüngeländes und die günstige Geländeerstreckung von Nordosten nach Südwesten bietet ein Arbeitsklima, das für eine ausgesprochene Stadtlage als relativ günstig angesehen werden darf.

Der eigentliche Bau konnte schließlich im Sommer 1957 beginnen und wurde abschnittsweise durchgeführt, so daß die Versuchshalle mit einem Teil des Betriebes schon Ende 1958 provisorisch die ersten Erprobungen vornehmen konnte, der gesamte Umzug des Instituts aber erst Ende 1960 möglich war. Noch ein weiteres Jahr brauchten dann weitere bauliche Maßnahmen, um abgesehen von Restarbeiten jetzt mit gutem Gewissen von einer Eröffnung des neuen Instituts sprechen zu können. Dem Beschauer und Besucher bietet sich jetzt der dem Entwurf zu Grunde liegende Eindruck, wie ihn die Bilder in den Abb. 3 bis 6 zu vermitteln versuchen. Auch das, was an der Gestaltung der Gebäude und den ansprechend schmückenden Zutaten (Abb. 7 und 8) über das nur zweckmäßige hinauszugehen scheint, stellt sich dem Benutzer wie dem Besucher als eine nicht zu missende Komponente seines Wohlbefindens und damit seiner Leistungsfähigkeit dar. Der Wunsch des Nutznießers wie die Leistung der Gestalter konnte nicht besser als durch diese bereits vorliegende Erfahrung begründet werden.

Das Institut für Schiffbau ist nach seiner Art und Gliederung mit 6 Lehrstühlen weniger mit einem Institut an einer Technischen Hochschule als vielmehr mit einer Abteilung an einer TH zu vergleichen. Andererseits unterscheidet es sich von einer solchen wieder besonders dadurch, daß der Anteil der Forschungsaufgaben gegenüber den Lehraufgaben ungewöhnlich groß ist. Dies muß sich naturgemäß in der Gliederung und Nutzung der Gebäude auswirken. Abb. 9 zeigt schematisch im Grundriß die Nutzung von Gelände und Gebäude. Die glücklich gelegene Gartenanlage ist die Basis für einen qualitativ und quantitativ sehr beruhigend angelegten Baumbestand, der durch seinen beachtlichen Anteil an Koniferen sich vorteilhaft von seiner sonstigen grünen Umgebung abhebt. Das dominierende dreigeschossige Lehrgebäude enthält neben Hörsaal und studentischen Zeichensälen zunächst noch einige Räume für wissenschaftliche Mitarbeiter und für kleinere Rechengereäte. Das sogenannte Forschungsgebäude enthält die Masse der wissenschaftlichen Büros und zugleich in zentraler Lage die Geschäftsräume und technischen Büros einschließlich der Bibliothek, die sich inzwischen zu einer zentralen Bedeutung für die Schiffstechnik in der Bundesrepublik entwickelt hat. Das Werkstattgebäude enthält außer den eigentlichen Werkstätten in personeller und sachlicher Hinsicht die Zentrale des gesamten technischen Betriebes. Der überbreite Werkstattflur wird durch eine in diesem Jahre zu vollendende kleine Schlepprinne mit Präzisionsschleppwagen recht gut



Oben:

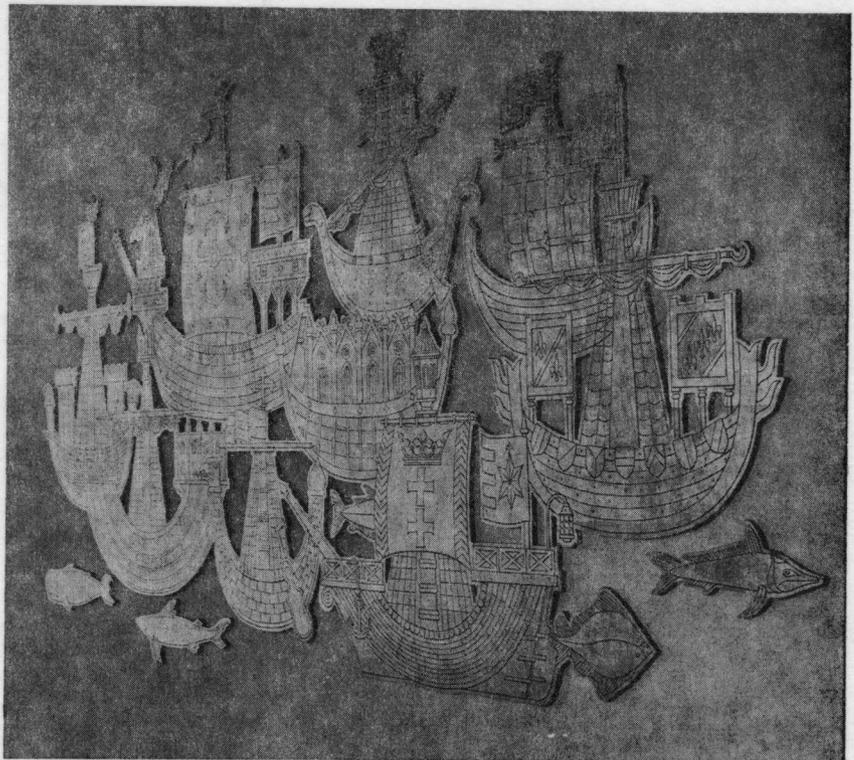
Abb 7: Alfred Mahlau: Wetterfahne auf dem Lehrgebäude des IfS
Ansicht von Süden

Foto: Zuschke

Rechts:

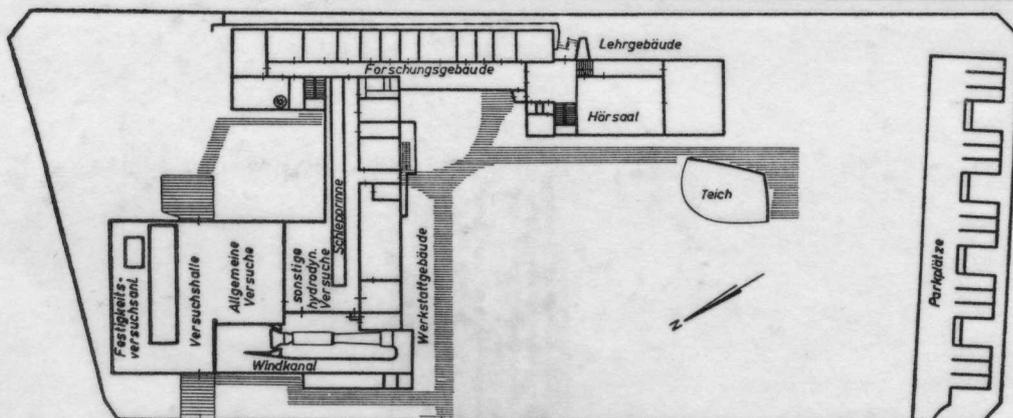
Abb. 8: Alfred Mahlau: Wandbild im Sitzungszimmer des IfS
Schrägansicht

Foto: Zuschke



Unten:

Abb. 9: Grundriß der Institutsgebäude



genutzt. Weitere kleinere hydrodynamische Anlagen finden in dem „nassen“ Teil der großen Versuchshalle Platz, die in ihrem „trockenen“ Teil außer allgemeinen Versuchsaufbauten vornehmlich der gesamten Festigkeitsversuchsanlage dient. Diese Anlage ist wegen ihres tatsächlichen Umfangs im Institut und ihrer Einmaligkeit in Deutschland die markanteste der Versuchsanlagen. Schließlich wird der westliche Teil der Versuchshalle von dem seiner Fertigstellung in naher Zukunft entgegengehenden Windkanal beherrscht. Seine besonders lange Meßstrecke, die sich bereits in seinem kleineren Vorläufer in den früheren Institutsräumen am Berliner Tor bewährt hat, unterstützt die Erwartungen, die sich wesentlich auf die Untersuchung von langgestreckten Körpern unter besonders exakten Strömungsbedingungen richten, wie dies in sogenannten normalen Windkanälen immer nur unter erheblichen Einschränkungen zu verwirklichen ist.

Mit der Eröffnungsfeier am 25. Januar 1962 wird nach 10jährigem Bestehen des Instituts der Neubau der Öffentlichkeit vorgestellt.

H. Thieme.