

Denn dort ist die Werkstatt, die Kühlzelle, aber nicht mehr Frau Hildes Schwein. Mit der Mästerei mag sie sich nicht mehr abgeben, woher nur, kommt in Zukunft der luftgetrocknete Schinken?

Schrot und die U-Boote, die U-Boote und Schrot

Was hat das alles mit der ausgewählten Dachzeile in der Überschrift zu tun, wird sich wohl schon der aufmerksame Leser gefragt haben, falls er alles bis hierher hat gelesen? Obwohl die Bilder, die hier auch farblich ins Auge springen, reden ja wohl selbst schon eine deutliche Sprache. Die Antwort auf die gestellte Frage aber ist: Ohne Schrot ist die deutsche U-Boot-Waffe im Verteidigungsfall wohl nur ein „Bruchteil“ wert. Etwas übertrieben? Mag wohl sein, dennoch ist folgendes anzumerken: U-Boote fahren heutzutage während ihres Manöver-Einsatzes mehr unter als auf bzw. über dem Wasser. Unter dem Wasser kann man keine Fenster und erst recht keine Turmluke aufmachen, also wird der Innenraum zum Teil klimatisiert. Insbesondere natürlich die Operationszentrale mit ihren (geheimen) elektronischen Geräten. Fällt nun die Kälteanlage als Bestandteil der Klimaanlage aus, dann wird es für den U-Boot-Kommandanten „eng“, allerdings in anderer Weise, als es die Räumlichkeiten im Unterwasser-Schiffsrumpf ohnehin sind. Tritt nun der Ernstfall ein und das Kommando kommt „es kühlt nicht“, dann muß Hans-Hermann Schrot ran! Oftmals ganz egal, wo sich entweder das U-Boot oder Hans-Hermann Schrot gerade befinden. Das liegt daran, daß Hans-Hermann von Statur sehr zäh und schlank ist – und der Kälteanlagen-Standort sehr eng. Noch enger, als die Kältemaschine unter der Kellertreppe in der Kneipe. Das liegt weiterhin daran, daß Hans-Hermann Schrot der ausgewiesene ROTOCOLD-Kältemaschinenexperte ist. Dieser Flügelzellenverdichter mit einer Antriebsleistung von 5,2 kW (mit direkt gekuppelten Motor) und einer Kälteleistung von 25,8 kW bei $t_0 = 5\text{ °C}$ und $t = 30\text{ °C}$ wurde bisher in England hergestellt und mit dem Kältemittel R 22 und einer Drehzahl von 1750 U/min im U-Boot betrieben. Nur, und das ist eben eine Schwächung der Verteidigungsbereitschaft und zugleich ein „Schönheitsfehler“: dieser Rotationsverdichter wird nicht mehr hergestellt



Wenn Hans-Hermann Schrot Glück hat, kommt der ROTOCOLD-Flügelzellen-Verdichter nach Riepe ins Haus. Erst einmal mit Stickstoff abdrücken, um eine etwaige Undichte im Wasserbad auszumachen. Dazu genügt Ehefrau Hildes Waschschißel und wie man hier sehr gut erkennen kann: es blubbert wie bei einer U-Boot-Tauchfahrt nach allen Seiten kräftig raus.



und weder Herr Rñhe noch Herr Wai-gel haben für eine Umrüstung Geld bzw. es läßt sich um größer dimensionierte Konkurrenzprodukte nicht einfach ein neues U-Boot so ohne weiteres bauen. Wie viele es hiervon bei der Bundesmarine gibt? Die Zahl ist geheim und weder Hans-Hermann Schrot noch KK können diese Frage beantworten. Vielleicht soviel: Von diesem U-Boot-Typ wird die eine Hälfte in Kiel und die andere Hälfte in Emden be-

treut. Wenn die U-Boote in ihrem Stützpunkthafen sind, sonst muß Hans-Hermann raus – und zwar schnell. Dann ruft nämlich Dipl.-Ing. Heiko Sauer an, der kann zwar über den plötzlich auftretenden Reparaturfall „irgendwo draußen auf See“ auch schon mal „sauer“ sein, hauptberuflich ist er aber Objektleiter Marineschiffsreparatur bei der Thyssen Nordseewerke GmbH in Emden und quasi Hans-Hermann Schrots ziviler „Führungsoffizier“. Er



„Das können wieder nur die Dichtungen sein, die nach einiger Betriebszeit nicht mehr Kältemittel/Kälteöl-verträglich sind. Erst einmal wieder die Kupplung des Elektromotorantriebs abgezogen, um auch die „Innereien“ kritisch zu besichtigen, dann kommen Ventilplatte, Flanschanschlüsse und der Gehäusedeckel dran. Um keine Zeit zu verlieren, wird mit der anderen Hand schon mal telefoniert und wegen des weiteren Vorgehens Dipl.-Ing. Heiko Sauer, der TNSW-Objektleiter Marineschiffsreparaturen zum raschen „Vorbeischauen“ animiert.

läßt den U-Boot-Kommandanten den nächsten Nato-Stützpunkthafen über Wasser anlaufen, denn unter Wasser kann der Kapitän ohne funktionierende Klimaanlage in der Operationszentrale mit den elektronischen Geräten nichts „sehen“, holt Hans-Hermann aus dem

Bett und dann mit Flugzeug nichts wie hin zur Störungsfeststellung und zur Reparatur.

Für die Arbeitsausführung braucht Hans-Hermann sein Spezial-Metall am Bande. Das ist kein Orden am Bande sondern einer oder mehrere Maul-

schlüssel und anderes „Bord-Werkzeug“. Auch mit spezieller von Schrot geschaffener Winkelfunktion, wenn das Werkzeug von Haus aus in die Länge wächst. So ein Werkzeug kann Hans-Hermann Schrot bei seiner Tätigkeit „an Bord“ nicht gebrauchen,



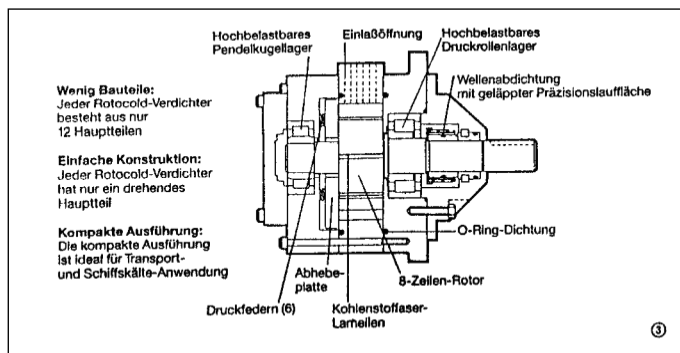
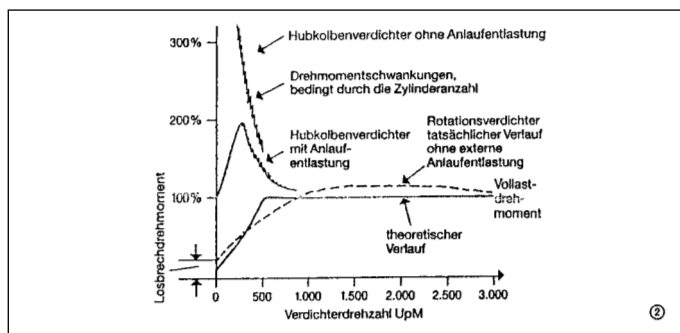
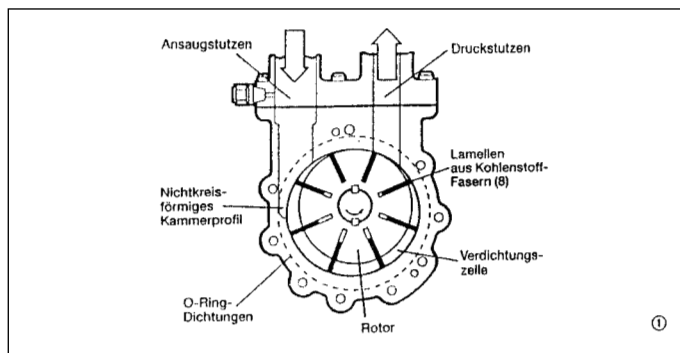
„Da haben wir das Problem“, erläutert Hans-Hermann Schrot gegenüber Dipl.-Ing. Heiko Sauer die Schadensursache. „O-Ringe vom Gehäuse-Verschlußdeckel undicht, aber auch die Flanschdichtungen.“ Ersatzteile von ROTOCOLD gibt es nicht mehr. Die Produktion dieses Flügelzellen-Verdichters (Kälteleistung 25,8 kW mit Kältemittel R 22 bei t_0 5 °C und t 30 °C, Antriebsleistung 5,2 kW, 1750 U/min) wurde beim englischen Hersteller eingestellt. Auch hierbei ist Schrot gefordert. Irgendwoher passende und Kältemittel/Öl-verträgliche O-Ringe besorgen, Flansch- und Ventildeckeldichtungen werden „wie früher“ von Schrot-Hand aus Oelit paßgenau hergestellt.

denn bekanntlich – es wurde schon gesagt – ist es auf einem U-Boot räumlich sehr eng. Vor allem an der Montagestelle „im Keller“ des U-Bootes, direkt unter dem Flurboden. Und nun die Sache mit dem Metall am Bande. Ganz einfach: fällt das Werkzeug während der Arbeit „hin“, dann ist es auf Nimmerwiedersehen „weg“. Wer will oder kann schon ein U-Boot zum Auffinden des Werkzeugs demontieren?

Mit derartiger Tätigkeit gehen für Hans-Hermann Schrot so nebenbei die U-Boot-Tage hin und er kommt „rum“. Im vergangenen Jahr durfte Hans-Hermann Schrot Anfang Oktober – genau am Tag seines 50jährigen Berufsjubiläums – zur „Kälte-Klimaanlagen-U-Boot-Reparatur nach Eckernförde reisen. Zum Dank und Anerkennung seiner U-Boot-Reparaturdienste erhielt Hans-Hermann „Zum 50jährigen Dienstjubiläum“ die hier abgebildete Collage (Anmerkung: das darauf abgebildete U-Boot „sinkt“ nicht abguter, sondern es geht OPZ-programmiert auf Tauchfahrt) der TNSW-Marine-Reparaturabteilung. Auch durfte Schrot im vergangenen Jahr nach Cartagena in die Nähe von Alicante und ein anders Mal nach St. Nazaire, dem ehemaligen deutschen Kriegsmarine-U-Boot-Stützpunkt in Frankreich reisen; so nebenher gab es immer etwas zu reparieren, danach tauchen die U-Boote immer weg.

In diesem Jahr durfte Hans-Hermann Schrot sogar auf die Azoren. Denn da trat für Hans-Hermann Schrot der Glücksfall ein, daß die Klimaanlage von U 26 ausgefallen war. Darüber war nicht nur Heiko Sauer von den Thyssen Nordseewerken in Emden, son-

Das ist er, der ROTOCOLD-Achtzellen-Rotationsverdichter. Der Verdichter besteht aus einem Rotor mit einer Anzahl von Nuten, der sich in einem unrunder Körper dreht. Acht Lamellen (Blades) teilen den Arbeitsraum in Zellen. Mit dem Drehen des Rotors wird Gas in die Ansaugöffnung gesogen. Dieses Gas wird in einer Zelle eingefangen, deren Volumen sich beim Drehen verkleinert und somit das Gas verdichtet, bevor es durch die Auslaßöffnung ausgestoßen wird. Wird leider in dieser Ausführung (Kälteleistung 25,8 kW, Kältemittel R 22 bei t_0 5°C und t 30°C, Antriebsleistung 5,2 kW, 1750 U/min) nicht mehr hergestellt.



dern auch Korvettenkapitän Zaouer (phonetisch: sauer) sauer und so durfte/ mußte Hans-Hermann auf die Azoren. Aber auch dort erlebte Schrot ei-

ne angenehme Überraschung, denn er nahm dort aus Anlaß des vorangegangenen 50jährigen Berufsjubiläums nun auch Glückwünsche der U-Boot-



Der Dank des Vaterlandes ist Dir gewiß. Den Spruch kennt ein jeder. Bei Hans-Hermann Schrot sah der Dank anders aus. Aus Anlaß seines vorausgegangenen 50jährigen Berufsjubiläums erhielt er zwar von Korvettenkapitän Zaouer kein Käpten's-Diner, dafür aber als Wandschmuck das Wappen des U-Bootes U 26.



Dieser Appell galt zwar nicht Kälteanlagenbauer Hans-Hermann Schrot (der kommt erst beim „60ten Dienstjubiläum“, dennoch war es auch für unseren U-Boot-Kälte-Klima-Spezialisten sehr eindrucksvoll, wie Kommandant Zaouer nach beendeter „Schrot-Kur“ seine ganze Besatzung vor dem Auslaufen von U 26 unter Deck des U-Boot-Ver-sorgers hat antreten lassen.

Mannschaft und als symbolische Dankesbezeugung das „Wappen“ von U 26 aus den Händen des U-Boot-Kapitäns entgegen (die bildhafte Danksagung der TNSW-Marine-Reparaturabteilung sowie zwei U-Boot-Wappen schmückten nun das Schrot'sche Heim in Riepe und die Wand). Nach dieser „Feierstunde“ durfte Schrot wie immer mit Umsicht und Sachkunde (siehe § 8 FCKW-Halon-Verbots-Verordnung) die R 22-Kälte-Klimaanlage reparieren. Dies geschieht umweltfreundlich. Dieses Mal war es der abgerissene Fühler des Expansionsventils, ist es aber eine Undichte am Verdichter, Verdampfer oder Rohrleitung, dann bleibt das austretende H-FCKW in der Regel unter Wasser, wo sich der Verteidigungseinsatz des U-Bootes abspielt. Damit wird die Ozonschicht weder durch den U-Boot-Kommandanten, seine Mannschaft oder durch Hans-Hermann

Schrot geschädigt. Das ist ähnlich so, wie bei Ammoniak: im Wasser werden auch fluorierte Chlorkohlenwasserstoffe umweltunschädlich neutralisiert. Tja, das wär's, mit dem etwas aufwendigen und gewiß auch nicht alltäglichen Kälteanlagenbauer-Lebens- und Berufsporträt über Hans-Hermann Schrot. Ihn als Kälteanlagenbauer-Urgestein zu bezeichnen, wird seinem bescheidenen Lebens- und Arbeitsstil nicht gerecht. Eine Anmerkung fehlt noch. Hans-Hermann Schrot muß nicht immer zu den U-Booten „auf See“, um eine aufwendige Reparatur auszuführen. Wenn er Glück hat, dann kommt der ROTO-COLD-Rotationsverdichter auch einmal zur Überprüfung ins Haus. Das war zum Beispiel am 25. Juli der Fall, als KK Hans-Hermann Schrot besuchte und von Frau Schrots letztem Schwein den köstlichen Schinken aß. Was mit dem Kompressor los war? Na, das sagen

doch die Bilder wohl aus. Das Problem im Zusammenhang mit der Undichte überall am Verdichter: Hans-Hermann muß – wie während seiner Lehrzeit – wieder Oelit-Dichtungen für Ventilplatte und Anschlußflansche selbst herstellen, neuerdings muß er auch noch die O-Ringe besorgen. Woher? Das bleibt Hans-Hermann Schrot berufliches Geheimnis.

Wächst denn keiner nach? Doch, ein Monteur, der im Betrieb von Jan Schrot beschäftigt ist, wird gegenwärtig U-Boot-tauglich getrimmt. Ob das was wird? Keine Ahnung. Denn der Monteur ist immer froh, wenn Hans-Hermann zu Rückfragen und Entscheidungsfindung nicht allzu weit entfernt ist. Na denn Ahoi für Hans-Hermann und die OPZ-Zentralen in den U-Booten und immer gut Wasser unter dem Kiel und über dem Turm. Dies wünscht
P. W.