

19. Jahrhundert

Die Schiffbauindustrie verläßt den Stadtkern

Am Anfang des 19. Jahrhunderts wurde Nantes von Napoléon Bonaparte als einer der drei größten Schiffbauzentren des Kaiserreiches angesehen (neben Le Havre und Antwerpen).

Der Platzmangel am rechten Flußufer der Loire nötigte die Unternehmer dazu, nach Ausdehnungsmöglichkeiten Ausschau zu halten. Die Loire-Insel Prairie-au-Duc (Herzogenwiese), zu dieser Zeit noch unbesetzt, wurde zum neuen Standort mehrerer Werften.

Der Kreuzer *Descartes* auf dem Stapel der ACL im Jahre 1894.



Die Werft Lefrançois auf der Prairie-au-Duc. Ölgemälde von Charles Léon Leduc, um 1880.



Die Werften Ateliers et Chantiers de la Loire (ACL) und ACB im Jahre 1953.

Die Frachtschiffe *Fort Carillon* und *Pont-Aven* sind kurz vor der Fertigstellung.



Die Werft Dubigeon in Chantenay im Jahre 1962.

1881-1909

Entwicklung und Zusammenballung

Die zusehende Verdichtung der Schiffbauindustrie und die Aktion dreier Konstrukteure, Jollet et Babin, Dubigeon und Guillet de La Brosse, führten zur Zusammenschließung mehrerer Werften in drei großen Betrieben : Ateliers et Chantiers de la Loire und Ateliers et Chantiers de Bretagne auf der Prairie-au-Duc, sowie Dubigeon in Chantenay. Fünf kleinere Werften waren ebenfalls in Nantes ansässig.



Der Hafen von Nantes aus der Sicht der Fährbrücke im Jahre 1912. Bei der Rüstung, das Fahrgastschiff *Champlain*, das von den ACL gebaut wurde.



Stapellauf des im Jahre 1928 von den Ateliers et Chantiers de Bretagne gebauten Torpeders *Fougueux*. Am rechten Bildrand: die Werft Ateliers et Chantiers de la Loire.



Die 50,96 m lange und 8,80 m breite stählerne Bark *Belem* wurde vom Reeder Fernand Crouan in Auftrag gegeben. Der Stapellauf fand 1896 bei Dubigeon in Chantenay statt.

Der Zeichner

In enger Zusammenarbeit mit dem Projektleiter arbeitet der gewerbliche Zeichner die Gesamt- und Ausführungspläne, die Detailzeichnungen, sowie die jeweiligen Nomenklaturen aus.

Der Zeichner muß sich vergewissern, daß die von ihm hergestellten Pläne den Herstellungsregeln der Klassifikationsgesellschaften (Büro Veritas) entsprechen.

Der Tarifvertrag von 1957 listet die fachlichen Befugnisse eines Zeichners in den verschiedenen Stufen seiner Karriere auf.



Der Anreißer

Als erstes Glied der Berufskette der Arbeiter ist der Anreißerberuf einer der typischsten des Schiffbaus, vergleichbar mit dem des Blechbiegers und des Stahlbauschlossers.

Ein guter Anreißer besitzt ein gutes räumliches Vorstellungsvermögen und muß in der Lage sein sich die endgültige Form des von ihm angefertigten Objektes auszumalen. Seine Ausbildung und eine ausreichende Kenntnis der Schiffstechnologie erlauben es ihm ebenfalls Stabilitätsprobleme zu verstehen.

Viele Anreißer haben anschließend im Planungsbüro der Werft oder als Vorarbeiter gearbeitet.



Die Herstellung der Schablonen für das Handelsschiff *Jeanne-Schiaffano* im Anreißersaal der Werft Dubigeon im Jahre 1955.

Die EDV-gestützte Zeichnung

Seit den 80er Jahren erlaubt es die EDV-gestützte Zeichentechnik zwei- oder dreidimensionale Pläne herzustellen und einen Großteil der Rechnungen abzuwickeln.

Diese neue Technologie trug maßgeblich zum Verschwinden des Anreißerberufes und zur Veränderung des Zeichnerhandwerkes bei.

Yves, Zeichner

« Der Übergang vom Zeichenbrett auf den Komputerscreen war eine schwere Umwälzung. Die meisten Kollegen paßten sich an und überwanderten ihre Furcht, aber einige weigerten sich. Man muß schon sagen, daß die Gewohnheiten radikal durcheinandergebracht wurden.

Es war schwierig eine Gesamtansicht auf dem Schirm zu haben. Dazu mußte man ausdrucken. Es hat immerhin etwa fünfzehn Jahre und einige erfolglose Versuche gedauert, bis die Programme wirklich wirksam waren. Bis dahin leistete das Zeichenbrett noch manche Dienste. »



Das Maschinenvorbereitungsbüro der Werft ACB am Anfang der 50er Jahre.



Ein Verschneider bei der Anpassung einer Naht an Bord eines im Bau befindlichen Schiffes.



Eine Mannschaft von Vernietern bei der Arbeit am Geleitschiff *Guépratte*, das 1956 in der Werft ACB gebaut wurde.



Der stumme Austausch zwischen Anschlägern und Kranführer setzt deutliche Gesten und ständige Aufmerksamkeit voraus.



« Weil die Leute zusammen in der Betriebskantine aßen, vermischten sich die Chefs und die Arbeiter miteinander. »



« So wie viele von uns, kam ich mit dem Fahrrad. Aber es gab welche die kamen mit dem Bus, mit dem Mofa, oder zu Fuß wenn sie nicht weit weg wohnten. »

« Man kam immer mit dem Brotbeutel auf die Werft! Es gab nicht einen Arbeiter der nicht seinen Brotbeutel dabei hatte.

Er diente zum Aufsammeln von ein bißchen Material, zum Transport der Malzeit oder von Getränken! »



« So richtige Intimität gab's nicht. Man wies dir eine Kleiderablage zu, du hattest keine Wahl. Somit suchtest du dir auch deine Schranknachbarn nicht aus. »



« Die Garderobe, das war ein besonderer Ort, ein Ort der Gemeinsamkeit. Zugegeben, am Morgen war's ein bißchen nörgelich. Am Abend jedoch war's dynamischer, da warst du froh dich wegzumachen. »



« Am Nachmittag machten wir um 17 Uhr Schluß. Da hatten wir Zeit für ein Leben außerhalb der Arbeit, für Gartenarbeit, Werkeln, Sport... »

Lexikon der Werft (2)

Garnot	Metallschrank der zur Kleiderablage diente und jedem Arbeiter persönlich zugeteilt wurde.
Marron (Kastanie)	Nummerierte Marke. Jeder Bordarbeiter besaß seine « Kastanie » die er bei Schichtanfang von einem Brett, dem « marronnier [Kastanienbaum] » nahm und bei Schichtende wieder anhakete. Das Fehlen der Marke nach Schichtanfang zeigte an, daß der Eigentümer bei der Arbeit war. Hing die Marke nach Schichtende an ihrem Platz, so war man sicher, daß er unverseht aus der Tiefe des im Bau befindlichen Schiffes zurückgekommen war.
Matelot (Matrose)	Geselle, Mannschaftsmitglied, das an Bord eines Schiffes an der Fahrbedienung und am Unterhalt teilnimmt. Im Schiffbau arbeiten die Männer immer zu zweit, wobei einer der Geselle des anderen ist.
Mousse (Schiffsjunge)	Sehr junger Matrose, oft ohne Ausbildung.
Pétard (Petarde, Sprengkörper)	Sehr geräuschvoller Preßlufthammer. Wird hauptsächlich gebraucht zum Abschrägen, Geradebiegen, Nieten... Der Name kommt wahrscheinlich von seiner Ähnlichkeit mit einer Feuerwaffe.
Pointeau (Abhaker)	Angestellter der die Abwesenheit oder das Zuspätkommen der Arbeiter am « marronnier » notiert.
Tournée des popotes (Rundgang der Kumpel)	Der Besuch den die Streikenden den Nichtstreikenden abstatten um sie zu überzeugen die Arbeit niederzulegen.
Train de galons (Tressensatz)	Die Summe über die die Werkmeister zwei mal im Jahr verfügten und die sie ihrem Gutdünken nach in Form persönlicher Gehaltserhöhungen an die Arbeiter verteilten.

20. Jahrhundert

Arbeitsbedingungen, Löhne und Arbeitsplätze

In den zwanziger und dreißiger Jahren ging die Arbeiterbewegung aus Zeiten der Arbeitslosigkeit und Arbeitsverluste geschwächt hervor, eine Situation die noch durch die Uneinigkeit der Gewerkschaften verstärkt wurde.

Die Nachkriegszeit war geprägt durch große, manchmal gewaltsame Streiks, wie etwa der Arbeitskampf von 1955 für die Angleichung an die weithaus höheren Gehälter der Pariser Angestellten.

Das Erscheinen des « Weißbuchs des Schiffbaus » um 1960 machte die Verteidigung der Arbeitsplätze zum Hauptthema der Arbeitskämpfe. Die Betriebsanierungen vermehrten sich. Die Auseinandersetzung von 1964-1965 widersetzten sich den Entlassungen die am Anschluß an die Fusion der Werften Loire (ACL) und Bretagne (ACB) geplant waren.

Der « Streik der Kontrolluhren » von 1977 war Ausdruck der Furcht um die Arbeitsplätze. Bis zur Schließung im Jahre 1987 setzten sich die Gewerkschaften in kraftvollen Kampfmaßnahmen für den Beibehalt des Standortes Nantes ein.



Demonstration der Arbeiter der Ateliers et Chantiers de Nantes anlässlich der Fusion mit Dubigeon im Jahre 1969.



Im Dezember 1983 besetzen die « Kumpel » der Schiffswerten symbolisch den Dreimaster *Belem*, der 1896 in Nantes gebaut worden war.



Versammlung während des « Streiks der Uhren » im Jahre 1977.



Georges Prampart (CGT) während einer Kundgebung am 6. Februar 1964.



Arbeitervertreter, Betriebsführung und Arbeiter der Werft Dubigeon während einer Versammlung im Oktober 1985.



Der Bau der « caraque » auf der place du Commerce durch die für ihren Arbeitsplatz streitenden Arbeiter der Werft Dubigeon im Jahre 1983.



Arbeiterdemonstration während des Streiks von 1955.