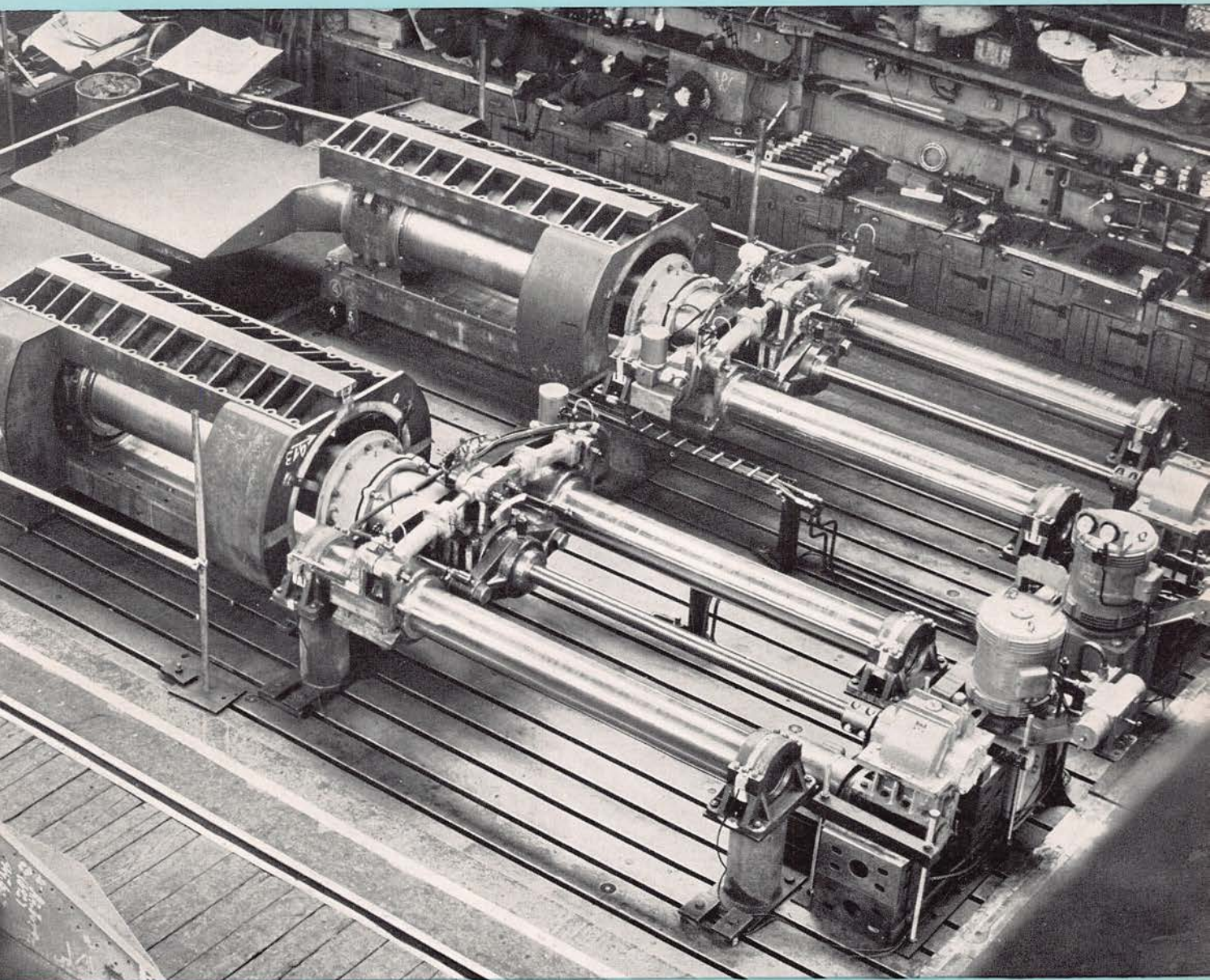


SIMPLEX-FLOSSEN-STABILISATOR

BAUART DEUTSCHE WERFT - ANSCHÜTZ



Flossen-Stabilisator für das Fahrgastschiff „Theodor Herzl“ DW-Bau-Nr. 697

Was ist mit den Werkzeugzeiungen los?

Wenn ein Betrieb so groß geworden ist, daß seine Angehörigen sich nicht mehr kennen und dem Leiter des Werkes nicht mehr jeder seiner Mitarbeiter und dessen persönliche Sorgen bekannt sein können, dann muß etwas geschehen, damit der Zusammenhalt gewährleistet bleibt. Jeder im Betrieb muß wissen, was gespielt wird, welche Pläne da sind. Jeder Betriebsangehörige soll unterrichtet sein über das, was an wesentlichen Dingen in den „anderen“ Abteilungen gemacht wird.

Neben vielen anderen Möglichkeiten, einander und das Werk kennenzulernen, gibt es die, eine Werkzeugzeitung ins Leben zu rufen. Das haben wir zum erstenmal vor über 20 Jahren getan. Mit dem Ende des Krieges verschwand auch unsere Werkzeugzeitung wieder. Was lag aber näher, als mit dem Wiederbeginn des Schiffbaus auch „unsere“ Zeitung wieder erstehen zu lassen!

Natürlich beschränken wir uns nicht auf diese eine Möglichkeit. Es ist z. B. selbstverständlich, daß Dr. Scholz oder sein Vertreter bei jeder Betriebsversammlung selbst die jeweilige Lage der Werft und die Pläne für die Zukunft erläutert. Unsere ganzen Bemühungen kennt aber nur unsere Belegschaft. Eigentlich dringt lediglich die Werkzeugzeitung nach „draußen“.

Bis vor kurzem hat sich in der Öffentlichkeit kaum jemand um die Werkzeugzeitungen gekümmert. Lediglich die Gewerkschaften gaben vor einigen Jahren ihrem Mißfallen Ausdruck. Sie befürchteten, daß die Werkzeugzeitung und das sichtbar wachsende Gefühl der Zusammengehörigkeit zwischen Belegschaft und Betrieb den gewerkschaftlichen Einfluß mindern könnten.

Inzwischen hat man sich insoweit beruhigt. Dafür sind jetzt scheinbar andere Kreise dabei, ihren guten Rat beizusteuern. Der gute Rat stellt sich leider im wesentlichen im Bekanntgeben der Unzufriedenheit mit der Masse der Werkzeugzeitungen dar. Man ist sehr unzufrieden. Nur 10 % der Werkzeugzeitungen genügen den Anforderungen, die gestellt werden müssen. Ganz energische Kritiker meinen, daß nur 5 % „das Klassenziel erreicht haben“. Da heißt es, daß die Zeitungen hinter Farben und Glanz ein schwindstüchtiges Siechtum verbergen. „Zur Lösung von Spannungen verläßt man sich auf den Sechs-Farbendruck der Werkhefte und ihren harmlosen Inhalt sowie die kümmerlichen Versuche schlecht bezahlter und gesellschaftlich ‚deklasierter‘ Betriebsklimaregulatoren“. Die beliebteste Kennzeichnung für die angeblich so schlechte Werkzeugzeitung ist die Eingruppierung als „Gartenlaube“. Dieses Wort scheint allgemein den Kritikern so gefallen zu haben, daß man es überall wiederfindet. Die gute, alte Gartenlaube! Wer von den Jüngeren kennt sie eigentlich noch aus eigener Anschauung? Das Blatt hat übrigens vor rund 40 Jahren durchaus seinen Zweck erfüllt. Wenn das alle Werkzeugzeitungen schaffen, ist es gut.

Wie kommt das nun eigentlich, daß man die Werkzeugzeitungen und ihre Bedeutung plötzlich entdeckt hat und sich nun bemüht, ihr „Niveau“ zu heben. Irgendwie werde ich das Gefühl nicht los, daß von einem Mittelpunkt aus die Kritik gestartet wird, um so eine Art Einheitsgesicht der deutschen Werkzeugzeitung zu schaffen. Dabei sagt schon die Gattungsbezeichnung „Werkzeugzeitung“, daß diese Presseerzeugnisse nur für die Belegschaft des betreffenden Werkes geschrieben werden. Wer anders als die Belegschaft des Werkes will sagen, ob die Werkzeugzeitung gut ist oder schlecht?! Wer will überhaupt mit allgemeiner Verbindlichkeit Prädikate wie „gut“, „genügend“ und „ungenügend“ verteilen?

Wir sind arrogant genug, zu erklären, daß uns unser Geschmack gefällt, daher machen wir die Zeitung so, wie wir sie für richtig halten. Das schließt natürlich nicht aus, daß wir guten Rat immer dankbar entgegennehmen. Grund-

sätzlich müssen wir aber das bringen, was für unser Werk das Richtige ist. Auch auf die Gefahr hin, von der Presse als Stümper angesehen zu werden, werden wir in unserer Werkzeugzeitung Zahlen veröffentlichen, die unsere Belegschaft unserer Ansicht nach wissen sollte. Gerade diese Nummer unserer Zeitung werden wir dazu benutzen, unserer Belegschaft bekanntzugeben, was außer dem eigentlichen Schiffbau und den Schiffsreparaturen bei uns sonst noch geleistet wird. Bei unserer rund 10 000 Mann starken Belegschaft ist es nun einmal so, daß der Mann in der Kupferschmiede nicht weiß, was in der Modelltischlerei vor sich geht. Der Kaufmann weiß wenig vom Arbeitsgebiet des Technikers. Deswegen unsere Veröffentlichungen. Und um einem vielleicht vorhandenen Nachrichtenbedürfnis der Öffentlichkeit zu dienen, geben wir unsere Werkzeugzeitung auch an die Presse weiter. Sie mag daraus entnehmen, was ihr interessant erscheint. Das tun wir, obwohl ein Kritiker der Werkzeugzeitungen in einer bekannten Wochenzeitung geschrieben hat: „Es gibt sogar vereinzelt Betriebsleitungen, die ihre Werkzeitschrift als eine willkommene Gelegenheit ansehen, zu ihnen geeignet erscheinender Zeit darin einige Zahlen und sonstige Angaben über die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens zu veröffentlichen und die Presse oder andere an der Publizität interessierte Stellen darauf zu verweisen. Ihnen kann nur gesagt werden, daß sie weder den Sinn von Werkzeitschriften noch die berechtigten Wünsche der Allgemeinheit, der betrieblichen Geheimniskrämerei ein Ende zu machen, begriffen haben.“

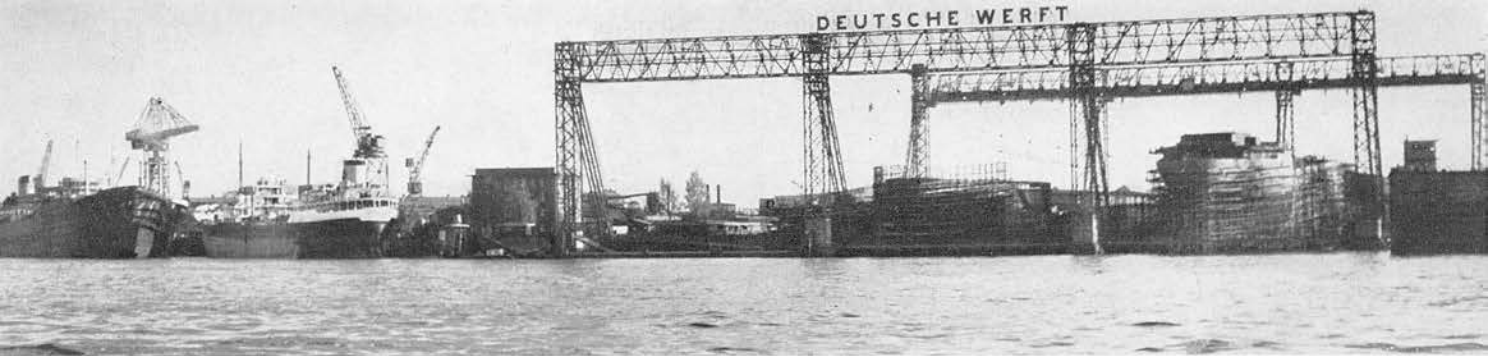
Was sind das für große Worte! Wer ist die Allgemeinheit, von der hier gesprochen wird? Was für berechtigte Wünsche hat sie? Und schließlich, wieso Geheimniskrämerei, wenn wir doch alles veröffentlichen und sogar die Presse darauf hinweisen!

Ich kann mir denken, daß auch mancher Werkzeugzeitschriftleiter mit manchem Erzeugnis der Presse außerhalb der Betriebe nicht einverstanden ist. Trotzdem wird er nicht das Kind mit dem Bade ausschütten, indem er erklärt, daß die ganze deutsche Presse nichts taugt. Es wäre vielleicht ganz gut, wenn die Presse sich etwas intensiver mit den Betrieben befaßt und die Betriebsleitungen in ihren Bemühungen, die Bildung eines gesunden Gemeinschaftsgefühls in den Betrieben zu fördern, unterstützen würde. Es ist selbstverständlich, daß die Werkzeugzeitung nicht unpolitisch sein kann, wenn die politischen Probleme ringsum auch in die Betriebe hineinwirken. Es gibt aber kein Schema für eine Werkzeugzeitung, auch nicht für die Behandlung von Problemen wie das heute so oft zitierte von der kommunistischen Unterwanderung. Gerade wir auf der DW haben auch außerhalb unserer Werkzeugzeitung auf diesem Gebiete eine ganze Menge an Positivem geleistet. Geradezu amüsant ist es aber, wenn unsereinem so gewissermaßen als Trost gesagt wird: „Na ja, du kannst ja nicht anders. Du bist ja zu sehr an Anweisungen gebunden, und die sind ja häufig sehr wirklichkeitsfremd.“

Da kann man nur sagen, daß es wohl kaum irgendeinen Schriftleiter auf der Welt gibt, der nicht von seinem Geldgeber abhängig ist. Die Frage ist nur, welche Abhängigkeit die größere ist.

Lassen wir also den Werkzeugzeitungen ihr Leben. Sie sind wichtig genug. Für ihre Schriftleiter ist die Arbeit durchaus nicht leicht. Mit schneidigen politischen Attacken kann man eine ganze Menge Porzellan kaputtschlagen, das besser heil bleibt. Über die Gefahren des Kommunismus und die Notwendigkeit, ihnen entgegenzutreten, braucht uns auf der DW niemand zu belehren. Das wußten wir schon, als es in Westdeutschland noch kommunistische Minister gab.

Allers



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

16. Jahrgang · Nr. 5 · 25. Mai 1956

Was die letzten Wochen brachten

Am 26. April 1956 begann die Probefahrt der „Gypsum Empress“. Das 10 600 t große Turbinenschiff wurde gründlich erprobt. Beachtung fanden besonders die Spezialladeeinrichtungen mit ihren Förderbändern. Das Schiff befin-



Der Reeder, Herr Yngvar Hvistendahl, bei seiner Rede, die er in deutscher Sprache hielt.



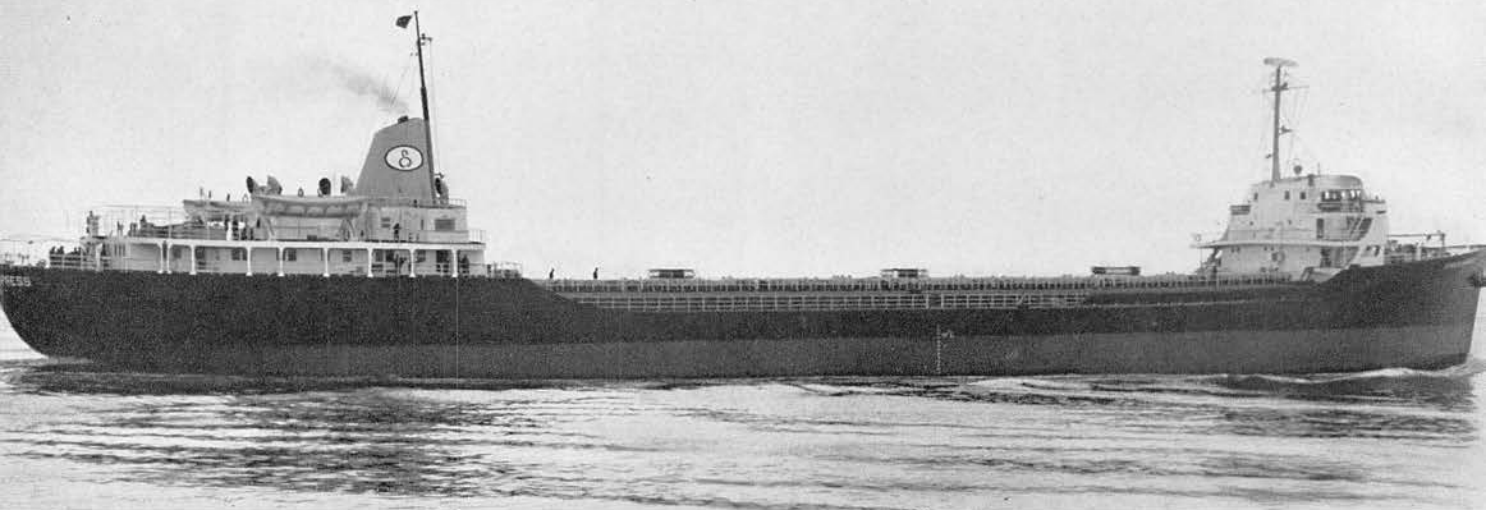
Stapellauf der „Milross“

det sich bereits im Dienst der Reederei, der Panama Gypsum Company Inc.

Ein weiteres Schiff für die gleiche Reederei ist inzwischen auf Stapel gelegt worden.

Die für den Turbinentanker „Vermont“, vorgesehene 2½-tägige Dauer der Probefahrt wurde durch ungünstige Wetterverhältnisse um über 24 Stunden verlängert. Einige notwendige Geschwindigkeitserprobungen konnten erst durchgeführt werden, nachdem wieder ausreichende Sicht vorhanden war.

Der 28 500 t große Turbinentanker wurde am 9. Mai 1956 der Reederei, der Texas Company in New York, übergeben, die das Schiff bereits in Dienst gestellt hat. Die



Probefahrt der „Gypsum Empress“



Kapitänsräum auf der „Gypsum Empress“

„Vermont“ wird mit ihrer Schwester „Arizona“ gemeinsam Öltransporte durchführen.

Der 12. Mai 1956 brachte uns den Stapellauf des Motorschiffes „Somerville“ (12 500 t) für die Reederei A. F. Klaveness & Co. A/S, Lysaker-Oslo. Das Schiff wurde von Frau Svendsen getauft. Mit diesem Schiff sind seit Kriegsende über 1 Million t Schiffsraum bei uns vom Stapel gelaufen. Aus diesem Anlaß richtete Wirtschafts-senator Luigs eine Ansprache an Gäste und Belegschaft, in der er die Leistungen der DW würdigte.

Am 15. Mai 1956 fand die Probefahrt des Motorschiffes „Usaramo“ (8600 t) für die Reederei John T. Essberger statt.

Probefahrt der „Vermont“





Die „Somerville“ wird in den Werthafen geschleppt



Auf der Taufkanzel, in der Mitte Senator Luigs, rechts der Reeder



MS „Usaramo“ auf Probefahrt

Was die
nächsten
Wochen
bringen
sollen

Für den 5. Juni 1956 ist der Stapellauf eines Neubaus für die Reederei A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskap, Kopenhagen, (Bau-Nr. 688, 10 500/12 500 t) vorgesehen.

Am 8. Juni 1956 wird die Probefahrt des Kühlschiffs „Parthenon“ (3000 t) für die Afrikanische Frucht-Compagnie Laeisz & Co. stattfinden.

Mitte Juni soll die Probefahrt des Motorschiffes „Høegh Cape“ (10 500/12 500 t) für die Reederei Leif Høegh & Co., A/S., Oslo, vor sich gehen.

Ende Juni soll das Motorschiff „Milross“ der Reederei Yngvar Hvistendahl-Tønsberg (10 500/12 500 t) erprobt werden.



WERFTKOMÖDIANTEN

Wir spielen für Euch: „Revolutschon in Rixdörp“

Sonnabend, 9. Juni	} 20 Uhr Finkenwerder
Sonntag, 10. Juni	
Sonnabend, 16. Juni	
Sonntag, 17. Juni	„Gorch-Fock-Halle“
Sonnabend, 23. Juni	20 Uhr Altona, Haus der Jugend
Sonnabend, 7. Juli	20 Uhr Neuenfelde

*

Am 14. Februar 1956 bestand die Laienspielgruppe „Werftkomödianten“ ein Jahr. Aus kleinsten Anfängen heraus haben wir es im Laufe der Zeit zu einer ansehnlichen Spielgruppe gebracht. Wir spielten: „Dat rosa Strumpfenband“, „Dat Dokterbook“, „Ose von Sylt“, „Swienskomödie“, „De oole Fischfro“. Diese fünf Neueinstudierungen wurden von rund 10 000 Zuschauern besucht. Wieviel Arbeit mit der ganzen Sache verbunden ist, kann nur verstehen, wer einmal hinter die Kulissen gesehen hat. Es gilt nicht nur für den einzelnen, seine Rolle zu spielen, es gibt noch sehr viel Sorgen nebenbei. Wenn uns auch die Werft in Dingen wie: Kulissenbau, Transport, Bühnenaufbau usw. unterstützt, so bleibt doch noch viel Arbeit für unsere Komödianten übrig, von denen ein Außenstehender keine Ahnung hat. Wenn der Beifall verklungen und der Vorhang geschlossen ist, dann setzt hinter dem Vorhang ein geschäftiges Treiben ein. Nach dem Abschnicken müssen die Kulissen wieder abgebaut und verladen werden. Das alles gehört zu unserem „Hobby“, von dem mancher irrtümlicherweise annimmt, daß wir dafür bezahlt werden. Allen, die solches glauben, möchten wir hier einmal sagen, daß die einzige Vergünstigung, die wir haben, die Zurückerstattung unseres Fahrgeldes an den jeweiligen Spieltagen ist. Alles andere tun wir freiwillig aus Idealismus, ohne den dieses ganze Theaterspiel gar nicht tragbar wäre.

Unsere größte Sorge ist ein passender Raum für unsere Requisiten und Kulissen. Noch brauchen wir einen Kompaß, um bei Spielzeiten unsere Sachen zusammenzufinden. Der Raum, den uns vorläufig ein für unsere Sache begeisterter Meister zur Unterbringung von Material zur Verfügung gestellt hat, ist feucht. Für die Kulissen geht es noch, aber die Möbel und Kostüme leiden sehr. Freundlicherweise haben einige unserer Komödianten einige Kostüme in ihren Spind gehängt. Ein Zylinder und zwei Koffer mit Kleinigkeiten verträumen in der Telefonzentrale ihr Dasein. Die Schminke liegt in einem Keller, die schriftlichen Sachen häufen sich und werden immer dort hingelegt, wo eine Ecke frei wird. Wenn Karten und Programme vom Drucker kommen, nimmt sie

derjenige mit nach Hause, der den meisten Platz hat. Die Programme hatten wir in dem Durcheinander schon mal zu einer Premiere vergessen und mußten sie mit dem Pkw nachholen. Tja! Das ist unser Leben hinter den Kulissen. Aber wir hoffen auf eine weitere tatkräftige Unterstützung der Betriebsleitung, die uns bisher nicht im Stich gelassen hat.

Um auf die Einnahmen von 0,50 DM pro Person zu kommen: diese reichen nicht aus, um unsere Unkosten zu decken. Es gehört so viel dazu: Saalmiete, Licht, Feuerwehr, Garderobenfrauen, Garderobenversicherung, Zuschauerversicherung, Wirtschaftsamt, Kostüm-Leihgebühr, Schminke, Autorengelbühr, Leihgebühr für Rollentücher, Reinnachfrauen usw. Dazu muß gesagt werden, daß wir nicht alle Karten verkaufen. Die Rentner der DW bekommen die Karten kostenlos. Es gehen Freikarten ab, für unsere Spieler pro Stück (einmalig) zwei Karten. Für die Kollegen, die uns Spenden in Form von Kostümen, Möbel usw. zukommen ließen und für unsere Helfer.

Wir werden aus Kollegenkreisen immer wieder gebeten, auch mal nach Harburg, Neugraben usw. zu kommen, damit diese Kollegen auch eine Veranstaltung der „Werftkomödianten“ besuchen können. Wir fragen jetzt: Lohnt sich dieser Aufwand, den wir an Freizeit, Arbeit, Unkosten usw. haben? Werden die Kollegen kommen? Einen Versuch dieser Art haben wir mit einer Aufführung in Neuenfelde gemacht und, wie es aussieht, auch Anklang gefunden.

Mit der Verlosung der Platzkarten hat es sich ganz gut eingelaufen, wenn auch zuerst ein paar Pannen passierten und in der Aufregung und kargen Freizeit unserer Komödianten mal einige Karten falsch zusammengesteckt waren. Denkt bitte daran, daß alles in unserer knappen Freizeit bearbeitet wird und wir uns erst mit diesen Dingen vertraut machen müssen und noch aus unseren Fehlern lernen. Wir sind Laienspieler! Wer nun das Pech hatte, die letzten Reihen zu losen und sich darüber nicht beruhigen kann oder sich beschweren will, den bitten wir, Vorschläge über eine bessere Regelung der Platzfrage zu machen. Irgendwie mußten wir eine Lösung finden, um möglichst vielen gerecht zu werden und um Drängeleien zu vermeiden.

Um auf den Spielplan zu kommen. Wir haben uns bisher meistens im bürgerlichen Milieu bewegt. In Zukunft werden wir versuchen, den Spielplan, soweit es in unserer Macht steht, möglichst abwechslungsreich zu gestalten. Auch mit ernsteren Stücken werden wir uns dann und wann versuchen. Wir haben bei der „Ose von Sylt“ die Feststellung gemacht, daß auch ernste Stücke (trotz anfänglicher Skepsis) Anklang finden. Daß wir uns bemühen, unser bestes Können einzusetzen und nicht nur in Kollegenkreisen Anerkennung finden, sondern auch in der Öffentlichkeit, beweisen die Zuschriften größerer Organisationen. Immer häufiger wird an uns die Bitte gerichtet, auch für andere Kreise zu spielen. Außerdem hat sich der NDR für uns interessiert, weil wir die einzige Gruppe dieser Art sind, die in einem Betrieb aufgebaut ist und für denselben spielt. Das hat auch die Sendung über UKW Nord bewiesen. Wir werden nicht für andere Organisationen spielen, dann können wir unserem Grundsatz:

Kollegen spielen für Kollegen, nicht treu bleiben. Wir sind und bleiben „Werftkomödianten“.

Irmgard Laddey
Harald Kähler

DER TAGESBERICHT

Vor 10000 Zuschauern spielten die „Werftkomödianten“

Mit „De Fischfro“ ins zweite Spieljahr — Herzlicher Beifall

Finkenwerder. In diesen Tagen ist schon ein Jahr vergangen, daß die angehörigen der Deutschen Werft Finkenwerder Harald Kähler, Bruno Strübing und Frau Laddey sich zusammensetzten und die Laienspieler „Werftkomödianten“ gründeten. Liebe zur plattdeutschen Sprache und Liebe zum Spiel haben die kleine Gruppe sich recht beachtlich entwickeln lassen. In zwölf Monaten wurden sechs Neuaufführungen vor rund 10 000 Zuschauern gespielt.

Mit dem Hamburger Volksstück „De Fischfro“ von Erhard Asmus starteten die Werftkomödianten erfolgreich ins zweite Spieljahr.

Rund 300 Zuschauer füllten die Gorch-Fock-Halle. Sie kamen voller Erwartung. Je weiter sich das Spiel auf der Bühne entwickelte, desto lebhafter

wurden Beifallskundgebungen und desto mehr wuchs die Anteilnahme im Saale.

Es war die Geschichte der Fischerfrau Tine Brüd, die müde und vergrämt tagaus, tagein sich 25 Jahre lang für ihren arbeitsscheuen und trinkfreudigen Ehemann und ihre putzsüchtige

und schnippische Tochter abrackert. Bis eines Tages ihr Sohn Jupp Brüd (Hans Schäfer) wieder heimkommt von der Seefahrt und der Mutter die Existenz eines gutgehenden Fischgeschäftes verschafft.

Meisterhaft verstand es Edda Kähler die „ole Fischfro“ zu zeichnen. Karin Bode war die schnippische Tochter mit dem mondänen Fimmel, die fast dem „Flunk“ Heinrich Meier (Erwin Sauter) auf den Leim gegangen wäre, dann aber doch noch zur Vernunft kommt und ihr Herz dem Bootsmann Fiede Lütt (Albert Sonnenberger)

schenkt. Um sie herum eine Reihe ausgezeichneter Typen wie Bruno Strübing als Korl Brüd, Ralf Bandomir als Steuermann Kersten, Walter Stehr als Tedje Fries und Ruth Fahje als Nachbarin Dora Wutzke.

Die Spielleitung hatte auch diesmal wieder Harald Kähler, der wie jedesmal sein Ensemble trotz häufig wechselnder Besetzung gut in der Hand hatte. Für das Bühnenbild zeichnete Walter Krohn verantwortlich, als Inszenient wirkte Eduard Hafner und als Souffleuse bewährte sich Hanna Steussloff.

Wenn man bedenkt, daß hier eine Schar berufstätiger Menschen ihren Feierabend opfert, um aus Liebe zur Sache anderen eine Freude zu machen, so kann man den „Werftkomödianten“ gar nicht dankbar genug für ihre Leistungen sein. Wir wünschen ihnen viel Glück im neuen Spieljahr.

Zeitungsausschnitt aus „Norddeutsche Nachrichten“

DIE DEUTSCHE WERFT - IM AUSLAND

Das Einfache ist immer selbstverständlich — nur das klar Erkannte wird von Dauer sein. Der Bau großer seegehender Motorschiffe war das Ziel, das sich die Deutsche Werft bei ihrer Gründung gesetzt hatte. Dieses Ziel zu erreichen, war ihr Bemühen während der folgenden Jahrzehnte. Die große Umwälzung, die die Einführung des Dieselmotors nach sich zog, wäre nicht so rasch zu verwirklichen gewesen, wenn nicht auch alle mit dem Hauptantrieb in Verbindung stehenden Einrichtungen und Organe des Schiffes den Bedürfnissen der Seeschifffahrt angepaßt und in geeigneten Ausführungen der Schifffahrt zur Verfügung gestellt worden wären.

Diese sich selbst gestellte Aufgabe suchte die Deutsche Werft zu verwirklichen, indem sie eine Reihe Sonderkonstruktionen entwickelte, die sich mehr oder weniger mit der Einführung des Motors im Bordbetrieb als notwendig erwiesen hatten. Sie umfassen das Gebiet der Ölreinigung und -Filterung, der Schalldämpfung und des Funkenflugs und befassen sich mit der zweckmäßigen Ausbildung von Ruder, Hinterstegen und Schiffsdrucklagern, um die durch die hochtourigen Motoren von dem Propeller auf den Schiffskörper ausgeübten Kräfte so klein wie möglich zu halten und zweckentsprechend zu übertragen, gleichzeitig aber auch die Steuerwirkung durch besondere Gestaltung des Hinterstegs und des Ruder-Blatts zu erhöhen.

Daß im Rahmen dieser Arbeiten auch die Verbesserung der althergebrachten hölzernen Lukendeckel, des Ladebetriebs durch Konstruktion und Einführung von Hangerwinden usw. durchgeführt und wertvolle Anregungen für die Umgestaltung des Ruderantriebs gegeben wurden, wird in den nachstehenden Ausführungen belegt, in denen eine Reihe dieser Sonderkonstruktionen erläutert und damit ein Überblick über die in den letzten Jahren von der Deutsche Werft entwickelten Sonderkonstruktionen gegeben wird. So ist besonders das von der Deutsche Werft entwickelte Simplex-Balance-Ruder heute schon Allgemeingut der Schifffahrt geworden, während andere Sonderkonstruktionen, wie vor allem die Simplex-Wellenabdichtung der Propellerwellen, versprechen, sich auf der ganzen Linie durchzusetzen und die bisher bekannten Abdichtungen abzulösen.

Die Erfolge im Vertrieb ihrer Sonderkonstruktionen hatten die Deutsche Werft bereits in den Vorkriegsjahren zur Gründung einer eigenen Firma im Ausland veranlaßt, die unter dem Namen

Simplex-Rudder and Turbulo Auxiliaries, London,

die Erzeugnisse der Deutsche Werft auf vorgenannten Sondergebieten vertrieb.

Im Verlauf des letzten Weltkrieges wurde die Firma beschlagnahmt und an eine britische Interessentengruppe verkauft, blieb aber zunächst unter der Leitung unseres früheren Auslandsvertreters. Freundschaftliche Verhandlungen nach dem Kriege, die die Unterstützung der zuständigen britischen Stellen und die Genehmigung der deutschen Behörden fanden, ermöglichten den Rückkauf der Gesellschaft, an der die Deutsche Werft nunmehr wieder die Mehrheit hat, und die ihre Geschäfte unter dem neuen Namen

Simplex-Turbulo Marine Co., Ltd., London, 49, Leadenhall Street London, E. C. 3

fortführt.

Die Geschäftsführung liegt in den Händen des früheren Geschäftsführers, Mr. K. R. P. Bousfield; der Vorstand der Deutsche Werft ist in der Leitung der Gesellschaft vertreten.

Die Deutsche Werft beabsichtigt, in enger Zusammenarbeit mit der britischen Gesellschaft eine stärkere Werbung auf dem Gebiete ihrer Sonderfabrikate, — besonders im britischen Wirtschaftsgebiet — aufzunehmen, wobei die Fertigung einzelner Fabrikate im U. K., soweit hierzu Veranlassung vorliegen sollte, ins Auge gefaßt werden wird.

Dr. Wm. Scholz

Der „Simplex-Flossen-Stabilisator“

Der von der Deutsche Werft entwickelte „Simplex-Flossen-Stabilisator“ ist das jüngste Sondererzeugnis der für die Ausrüstung von Schiffen von der Deutsche Werft entwickelten Sonderfabrikate.

Der „Simplex-Flossen-Stabilisator“ ist eine Vorrichtung, die mittels beweglicher, stromlinienförmiger Flossen, die auf beiden Seiten des Schiffes angeordnet sind, das Schlingern eines Schiffes weitgehend unterbindet.

Die Idee, zur Schlingerdämpfung Flossen zu benutzen, ist bereits sehr alt. Nachweislich haben chinesische Fischer schon handbetätigte Flossen an ihren Booten zur Bekämpfung der Rollbewegungen verwendet.

In der Zeit der Segelschiffahrt war man an der Schlingerdämpfung nicht sonderlich interessiert, da der einseitig auf die Segel wirkende Winddruck das Schlingern der Schiffe verminderte. Erst mit dem Aufkommen der Dampfschiffahrt setzte das Interesse an der Schiffsstabilisierung wieder ein, hauptsächlich um die mit der Zunahme der Passagierschiffahrt als sehr lästig empfundene Seekrankheit zu bekämpfen.

Das älteste Patent, das bereits die wesentlichen Merkmale der heutigen Flossen-Stabilisatoren enthält, ist — soweit sich übersehen läßt — bereits Ende des vorigen Jahrhunderts an den Engländer Hiram Stevens Maxim erteilt worden.

Konstruktiv gestaltet wurde der Gedanke, Flossen zur Stabilisierung zu verwenden, von dem Japaner Dr. Motora, der 1925 den „Japanese Carrier“ mit einem derartigen Stabilisator ausüstete. Die Anlage brachte aber nicht den erwarteten Erfolg, da der ganze Mechanismus zu schwerfällig war und zu träge arbeitete.

Diese Erfahrungen machte sich England zunutze und entwickelte einen Schlingerdämpfer, der erstmalig von einem Kreiselkompaß regulierte Flossen hatte.

Eine derartige Anlage wurde auf dem Kanalboot „Isle of Sark“ im Jahre 1936 mit befriedigendem Erfolg zum Einbau gebracht. Seitdem sind in England besonders unter den Bedürfnissen der Kriegsjahre mehr als 200 Schiffe mit Flossen-Stabilisatoren versehen worden.

Man muß wohl die Frage aufwerfen, warum gerade der Flossen-Stabilisator eine so bedeutende Entwicklung in den letzten Jahren erlebt hat, nachdem in den Vorkriegsjahren auf einer großen Anzahl von Fahrgastschiffen Schlingerdämpfungs-Einrichtungen unter Benutzung verschiedener Gewichte oder Flüssigkeits-Mengen mit großem Kostenaufwand zum Einbau gelangt waren.

Die Gründe, diese Anlagen nicht weiter zu entwickeln, sind wohl darin zu suchen, daß die Wirkungsweise der mit Gewichten und Flüssigkeitsmengen arbeitenden Tanks nur teilweise befriedigte, die ganze Anlage zu teuer war und eine komplizierte Bedienung verlangte, wenn sie den verschiedenartigen Betriebsbedingungen, wie sie nun einmal im Bordbetrieb vorlagen, wirklich entsprechen sollte.

Die Wirkungsweise der Schlingertanks bestand darin, daß unter der Annahme durch den Seegang hervorgerufener sinusförmiger Schwingungen des Schiffes eine gegenläufige Schwingung durch eine verschiebbare Flüssigkeitsmenge oder ein Gewicht herbeigeführt wird (passiver Schlingertank). Da aber in Wirklichkeit meist sehr erhebliche Abweichungen von der Sinusform vorliegen, konnte man mit einem „passiven“ Schlingertank die erwünschte Dämpfung meist nur unvollkommen erreichen und war genötigt, den Tank zu „aktivieren“, d. h. eine Möglichkeit zu schaffen, die in den Tanks vorhandene Flüssigkeitsmenge und die darüber befindliche Luft durch besondere Vorrichtungen zu steuern, beispielsweise umzupumpen, ein Vorgang, der eine wesentliche Komplikation der Gesamtanlage bedeutete, ohne in

allen Fällen eine befriedigende Dämpfung herbeizuführen. Da diese Aktivierung der Schlingertanks nur unter großem technischem Aufwand und erheblichen Kosten durchgeführt werden konnte, wandte man sich der in der letzten Zeit entwickelten Flossen-Stabilisierung zu, die mit sehr viel weniger Aufwand durchgeführt worden war und in allen Fällen sehr befriedigende Ergebnisse gezeigt hatte.

Da bei den Flossen-Schlingerdämpfern hin- und hergehende Massen in Fortfall kommen und die Anlage nur aus festgelagerten automatisch von der Brücke aus durch eine Kreiselkompaß-Anlage gesteuerten Flossen besteht, hat es die Schiffsleitung in der Hand, die Größe der gewünschten Dämpfung selbst einzustellen und die Anlage jederzeit in oder außer Betrieb zu setzen, da alle Steuer-Elemente selbst in einer wenig Raum einnehmenden Steuersäule im Brückenhaus vereinigt sind.

Die Flossen selbst werden in der Nähe der Kimmrundung angeordnet, haben eine rechteckige Tragflügelform von tropfenförmigem Querschnitt und werden bei Nichtgebrauch auf hydraulischem Wege in das Innere des Schiffskörpers eingezogen.

Die eigentliche Dämpfungswirkung wird durch das sogenannte „Anstellen“ der Flossen herbeigeführt. Die Flossendrehachse ist ähnlich wie ein Balance-Ruder gelagert, liegt horizontal und ist weitmöglichst ausbalanciert, so daß nur geringe Kräfte für die Bewegung der Flossen, die durch die Kreiselsteuerung eingeleitet wird, gebraucht werden.

Das jeweils entgegengesetzt der Neigung des Schiffes erfolgende Anstellen der Flosse erfolgt nur mit kleinen Winkeln von max. $\pm 15^\circ$ gegen die Horizontale. Wird die Flosse positiv angestellt, d. h. die Vorderkante (Flossen-nase) nach oben gedreht, so ergibt sich bei fahrendem Schiff durch das anströmende Wasser eine nach oben gerichtete Kraft, der sogenannte Auftrieb, der das Schiff zu heben beabsichtigt, während die auf der Gegenseite angestellte Flosse nach unten gerichtet ist und eine Kraft erzeugt, die sich als rückdrehende Kraft auswirkt.

Diese auf die beiden Flossen wirkenden Kräfte stellen ein Kräfte-Paar dar, das stets den durch den Seegang eingeleiteten Schlingerbewegungen entgegengerichtet ist.

Von ausschlaggebender Bedeutung ist, daß das Umsteuern der Flossen rasch und präzise erfolgt, was durch die in den letzten Jahren entwickelten Kreiselkompaß-Anlagen und zugehörigen Steuer-Organen in außerordentlich exakter Weise bewerkstelligt werden kann, so daß etwa nur ein Zehntel der Zeit, die üblicherweise durch neuzeitliche elektro-hydraulische Ruderanlagen für das Legen eines Schiffsruders von hart Backbord nach hart Steuerbord gebraucht wird, genügt, um die Steuerung des Flossen-Stabilisators durchzuführen.

Es braucht wohl kaum erwähnt zu werden, daß der Flossen-Stabilisator unter Zugrundelegung der in den letzten Jahren im Ausland gesammelten Erfahrungen eine sehr eingehende konstruktive Durchbildung erfahren hat. Eine erste Ausführung der durchkonstruierten Anlage ist vor einigen Monaten auf dem von der Deutsche Werft zur Ablieferung gebrachten Fracht- und Fahrgastschiff „Zion“ mit bestem Erfolg eingebaut worden. Eine gleiche Anlage befindet sich auf dem Schwesterschiff „Israel“ im Einbau.

Da die unter Wasser befindlichen Teile, im besonderen die einziehbaren Flossenschäfte, dauernd der Einwirkung des Seewassers ausgesetzt sind, haben besondere Korrosionsschutzmaßnahmen Verwendung gefunden, um die hohen Biegebeanspruchungen ausgesetzten Schäfte gegen das Auftreten von Kerbwirkungen zu schützen.

Der „Simplex-Flossen-Stabilisator“ ist unter Beachtung

der besonderen Bord-Notwendigkeiten in allen Teilen sehr kräftig gebaut und eignet sich nicht nur für den Einbau auf Fahrgastschiffen, sondern auch auf Frachtschiffen jeder Art und besonders auch für Tankschiffe, die erfahrungsgemäß sehr steife Bewegungen ausführen, um auch dort das Wohlbefinden der Mannschaft auf langer Fahrt zu erhöhen.

Da bei angestelltem Stabilisator die unangenehmen Schlingerbewegungen in Fortfall kommen und die Schiffsführung auf den jeweils vorliegenden Seegang keine Rücksicht zu nehmen braucht, kann auch bei schlechtem Wetter der jeweilige Kurs des Schiffes eingehalten werden, was zu einer wesentlichen Ersparnis an Fahrtzeit und damit an Brennstoff führt.

Darauf hingewiesen sei auch, daß besonders für Schiffe

mit empfindlichen Ladungen, wie z. B. für Frachtschiffe, der Einbau eines Stabilisators sehr zu empfehlen ist. Der Fortfall des heftigen Schlingerns hat ferner zur Folge, daß auch die Verbände des Schiffes sowie die Maschine selbst sehr geschont werden, da die großen Massen-Belastungen der hin- und hergehenden Maschinenteile durch den Fortfall der starken Schlingerbewegungen verringert werden.

Die weitere Entwicklung des „Simplex-Flossen-Stabilisators“ zielt darauf hin, an Stelle des elektro-hydraulischen Antriebs einen rein elektrischen Antrieb durchzubilden, von dem eine erste Ausführung auf einem der bei der Deutsche Werft in Bau befindlichen Fahrgastschiffe für den Mittelmeerdienst noch im Laufe des Jahres zum Einbau kommen wird.

Dipl.-Ing. Kollenberger

Die „Simplex-Steuerrohrabdichtung“

Die Laufwellen der Schiffswellenleitungen werden heute nach modernsten Gesichtspunkten in Kurzgleitlagern mit Ringschmierung gelagert. Hiermit erhält man bei Verwendung der richtigen Ölart eine reine Ölfilmschmierung, welche eine äußerst geringe Reibungsarbeit gewährleistet, da eine Abnutzung von Lager und Welle praktisch nicht eintritt. Es ist hier also das heute mögliche Maximum an Wirtschaftlichkeit erreicht.

Im Gegensatz hierzu erfolgte bisher die Lagerung der Propellerwelle noch immer nach der üblichen nicht befriedigenden Art entweder auf Pockholz mit Seewasserschmierung oder auf Gußeisen bzw. Weißmetall in emulgierbarem Öl oder Fett.

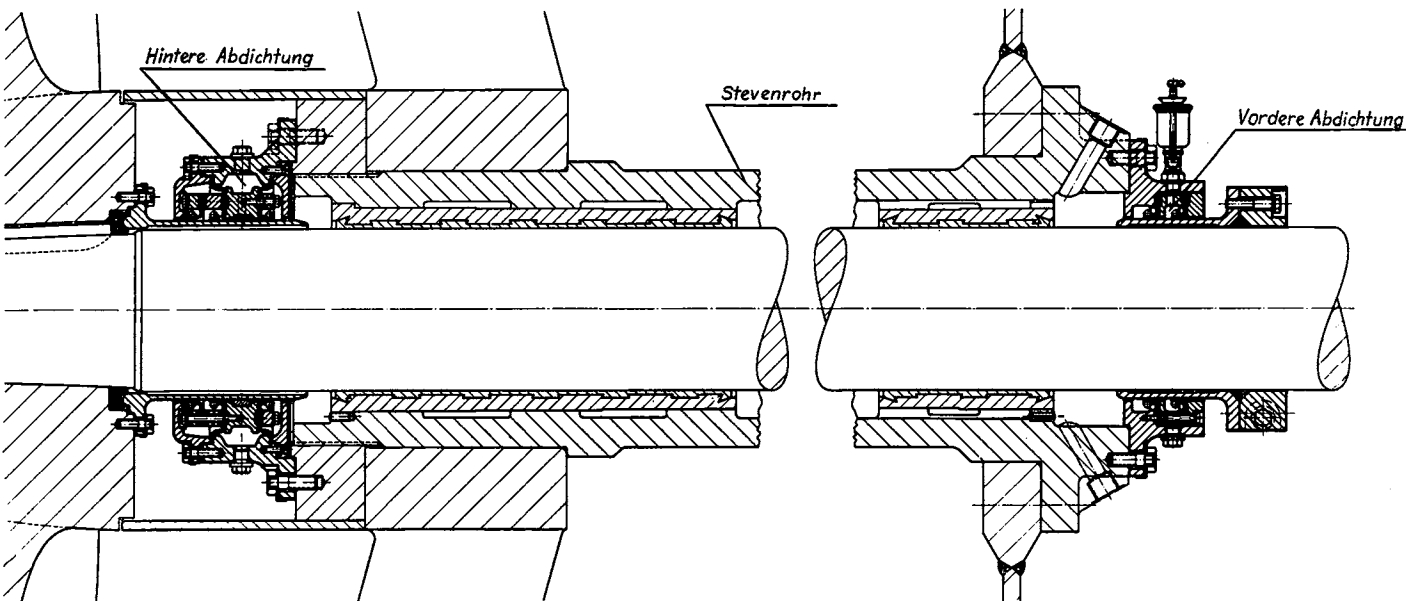
Die Lagerung auf Pockholz ist die ungünstigste, da mit großer Reibungsarbeit starke Abnutzung verbunden ist. Der für diese Bauart erforderliche Bronze-Wellenbezug erfordert erhebliche Kosten.

Die Lagerung in Gußeisen oder Weißmetall verlangt eine reine Ölfilmschmierung. Die bisher gebräuchlichen Abdichtungen halten nie ganz dicht, weil die Dichtflächen senkrecht zur Welle angeordnet sind. Bei Längenänderungen der Wellen werden die Anpreßkräfte so gering, daß eine einwandfreie Dichtung nicht mehr gewährleistet ist. Zur Schmierung derartiger Dichtungen muß ein emulgierbares Öl verwendet werden, um einen einwandfreien Öl-

film zu erreichen, da andernfalls eine metallische Berührung der Welle und Buchse zu einer stärkeren Abnutzung führt. Bei beiden Lagerungen ist nicht zu vermeiden, daß Wasser mit der Welle in Berührung kommt, wodurch starke Anfressungen an der Welle entstehen und früher oder später eine Erneuerung der Welle verlangen.

Die Nachteile der üblichen vorderen Wellen-Abdichtung als gewöhnliche Stopfbuchse mit Hanfpackung sind allgemein bekannt.

Um diese Übelstände abzustellen und bei der Lagerung der Propellerwelle ein Maximum an Wirtschaftlichkeit zu erreichen, wurde die Simplex-Steuerrohrabdichtung entwickelt, durch die eine vollständige Abdichtung erreicht wird, weil die Dichtung direkt an der Welle erfolgt und irgendwelche Längenänderungen der Welle keinen schädlichen Einfluß ausüben können. Durch die Simplex-Steuerrohrabdichtung wird eine reine Ölfilmschmierung erreicht, durch die bei richtiger Ausbildung und Anordnung der Öltaschen in den Laufbuchsen keine Abnutzung von Welle und Laufbuchse eintritt. Das Schmieröl darf nicht emulgierbar sein, sondern muß ein reines ungefettetes Mineralöl sein. Die Simplex-Steuerrohrabdichtung besteht aus einer hinteren und einer vorderen Abdichtung. Die hintere Abdichtung ist zwischen Propeller und Hintersteven angeordnet. Sie besteht aus einem Gehäuse, in



dem die auf einer am Propeller befestigten Chromstahlbuchse laufenden Dichtmanschetten befestigt sind. Die vordere Abdichtung ist am vorderen Ende des Stevenrohres angeordnet. Bei dieser Abdichtung laufen die Dichtmanschetten auf einer auf der Welle befestigten Chromstahlbuchse.

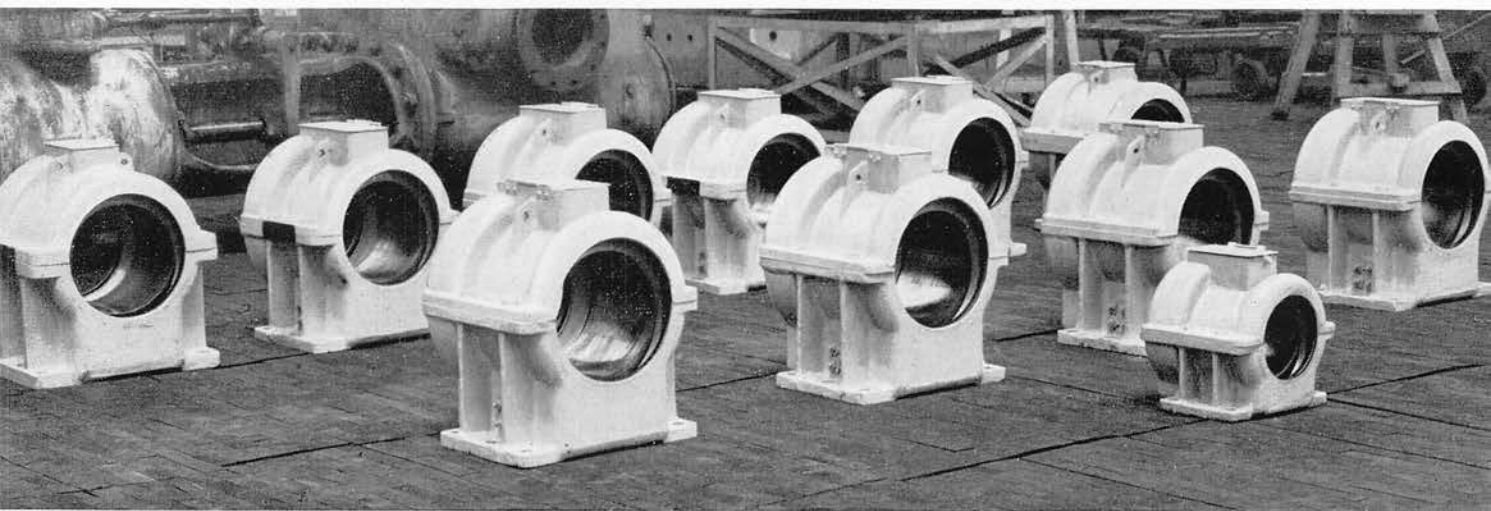
Das zur Schmierung des Stevenrohres erforderliche Schmieröl wird aus einem kleinen, direkt über dem Stevenrohr angebrachten Ölbehälter zugeführt. Ein zweiter Ölbehälter wird über der Wasserlinie angeordnet, damit bei etwaigen, durch äußere Einflüsse eingetretenen Beschädigungen der Stevenrohrabdichtung ein Überdruck im Stevenrohr vorhanden ist.

Die Simplex-Stevenrohrabdichtung ist von allen Klassifikationsgesellschaften anerkannt. In der kurzen Zeit seit Einführung dieser Abdichtung sind etwa 400 Schiffe aller Größen mit der Simplex-Stevenrohrabdichtung ausgerüstet worden.

Für weitere 120 Schiffe sind im Augenblick Simplex-Stevenrohrabdichtungen in der Fertigung und Auslieferung.

Besichtigungen nach vier Jahren Betriebszeit ergaben Abnutzungen in der Lagerung von 0,10—0,20 mm, in einem Falle nach sieben Jahren 0,15 mm. Ölverluste im Stevenrohr waren in dieser Zeit nicht eingetreten.

Die überraschend guten Ergebnisse veranlaßten den Germanischen Lloyd, eine bei dieser Klassifikationsgesellschaft bestehende Vorschrift über den zweijährigen Besichtigungsturnus für Stevenrohre für Schiffe mit einer Simplex-Stevenrohrabdichtung in einen vierjährigen Turnus abzuändern, wodurch den Reedereien große Kosten erspart bleiben. Bei den übrigen Klassifikationsgesellschaften ist die vorgeschriebene übliche Besichtigung nach drei Jahren auch für Schiffe mit Simplex-Stevenrohrabdichtungen anerkannt.



Trag- und Lauflager

Die Trag- und Lauflager in der Bauart Deutsche Werft sind nach den modernsten Gesichtspunkten für Ölfilmschmierung als Kurzgleitlager mit Festringschmierung entwickelt.

Die Traglager enthalten herausnehmbare Schalen im Unter- und Oberteil, während bei den Lauflagern nur im Unterteil eine Schale vorgesehen ist.

Die Lagerschalen sind mit Gittermetall ausgegossen.

Die Ölzufuhr erfolgt durch einen am hinteren Ende des Lagers fest auf die Welle geklemmten Schmierring, welcher das Öl aus dem Unterteil in das Oberteil befördert, wo es durch eine Abstreifvorrichtung in die Lagerschalen verteilt wird.

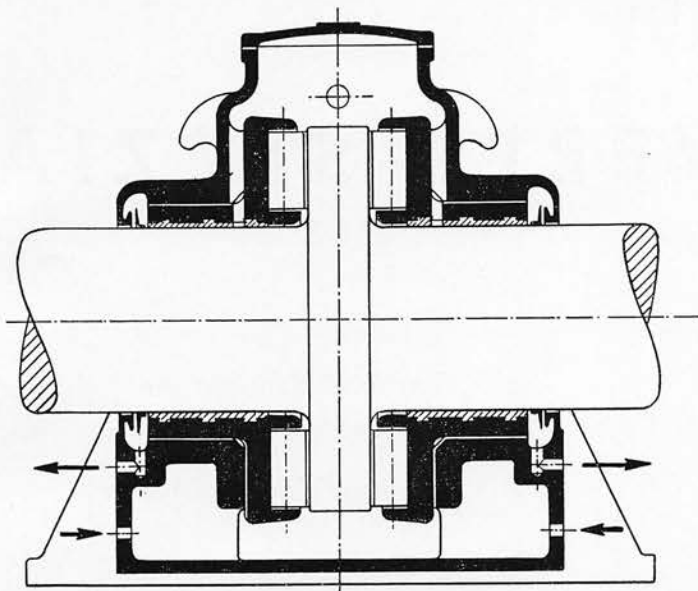
Simplex-Schublager

Das SIMPLEX-Schublager ist ein Einscheiben-Schublager, Bauart Deutsche Werft. Der Propellerschub wird von dem Schubring für Vor- und Rückwärtsfahrt über je 10 auf den Umfang gleichmäßig verteilte Schubstücke auf das Gehäuse und somit auf das Schiff übertragen. Die Schubwelle ist in zwei geteilten Lagern gelagert, an welche die Schubstückhalter zur Aufnahme der Schubstücke angegossen sind. Die Schubstücke sind drehbar um Bolzen gelagert, so daß gute Bildung eines Ölfilms gewährleistet ist. Die Lagerschalen und die Schubstücke sind mit Lagermetall ausgegossen.

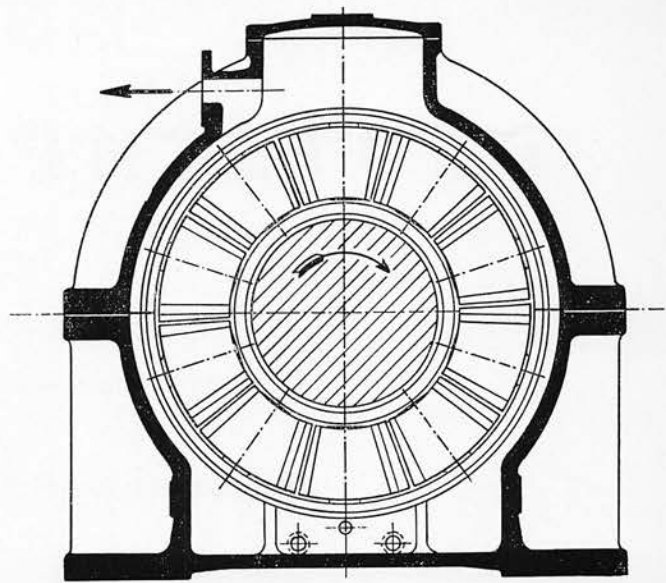
Die Schmierung des Lagers erfolgt entweder als reine Selbstschmierung oder als Druckschmierung. Bei Selbstschmierung wird das Gehäuse des Lagers bis etwa Unter-

kante Welle mit Öl gefüllt. Der Schubflansch nimmt das Öl während des Laufes mit nach oben, wo es durch eine Abstreifvorrichtung aufgefangen und auf die Schubstücke und Lagerschalen verteilt wird. Bei Druckschmierung wird das Lager an die Schmierölleitung der Hauptmaschine angeschlossen. Das Öl tritt unten im Gehäuse-Unterteil ein und füllt das ganze Lager bis zum Überlauf im Oberteil. Von hier läuft das Öl sichtbar über einen Trichter oder ein Schauglas in die gemeinsame Rücklaufleitung.

Eine wichtige Ergänzung zum SIMPLEX-Schublager ist der SIMPLEX-Propellerschubmesser zur Ablesung und Aufzeichnung des effektiv wirkenden Propellerschubes. Der Schubmesser besteht aus einer Schubplatte mit eingebau-



ten Meßdosen, welche durch Rohrleitungen untereinander verbunden sind, einer Anstellvorrichtung und einem Manometer. Das ganze System ist mit Öl gefüllt und kann



beliebig an- und abgestellt werden. Der SIMPLEX-Schubmesser kann sowohl für Vorwärtsfahrt als auch für Rückwärtsfahrt vorgesehen werden.

Turbulo-Bilge- und Ballastwasser-Entöler

Der Kampf gegen die Ölverschmutzung der Hafengewässer fand bereits 1923 durch die in London getroffenen Verordnungen und Richtlinien der

„Oil in navigable Water's Act“

einen schriftlichen Niederschlag und war praktisch der Startschuß zu der Entwicklung des Turbulo-Bilge- und Ballastwasser-Entöler.

Ab 1925 wurden fast alle von der DW gebauten Schiffe mit diesen Apparaten ausgerüstet; die Anzahl der eingebauten in- und ausländischen Anlagen ist bis heute auf über 1000 gestiegen, eine bescheidene Zahl gegenüber der in der Weltschifffahrt umgesetzten Schiffe.

Die immer wieder auftretende Verschmutzung der Küstengewässer durch Öl hat im Jahre 1954 eine neue Konferenz in London auf den Plan gerufen. Die dort vertretenen 42 Nationen kamen überein, daß kein Öl innerhalb bestimmter Küstenzonen und bestimmter Seegebiete — diese erstrecken sich auf 30 bis 150 sm Entfernung von der Küste — über Bord gepumpt werden darf. Der Restölgehalt im Wasser wurde mit 1:10 000, d. h. 0,1 gr. Öl/Ltr. Wasser festgelegt.

Das Übereinkommen tritt 12 Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, an dem mindestens 10 Regierungen ihre Anerkennung ausgesprochen haben; bisher haben zwei Staaten ratifiziert.

Die neuen Vorschriften veranlaßten uns, den Turbulo-Entöler nochmals eingehend zu überprüfen und zu vervollkommen. Die von uns durchgeführten Erprobungen führten zu zufriedenstellenden Ergebnissen.

Der Turbulo-Entöler ist ein mechanischer Abscheider, dessen Wirkungsweise auf dem Unterschied der spezifischen Gewichte von Wasser und Öl beruht.

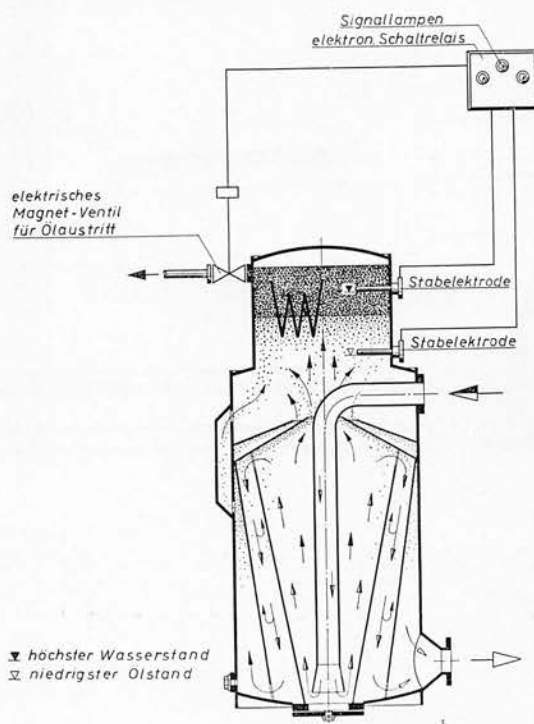
Um der starken Nachfrage für automatischen Betrieb der Apparate zu entsprechen, haben wir eine selbsttätige Anzeige- und Regeleinrichtung für das Ablassen des Öls sowie ggf. des Wasseraustritts entwickelt.

Die bisherige Ermittlung des Ölspiegels im Ölsammelraum durch Prüfhähne übernimmt nunmehr eine Anzeigevorrichtung, die durch ein elektronisches Schaltrelais ein rotes bzw. grünes Lichtzeichen aufleuchten läßt. Das Relais wird außerdem noch mit elektr. gesteuerten Magnetventilen für den Öl- bzw. Wasserauslaß gekoppelt.

Der nebenstehend abgebildete Entöler, Abb. „a“, ist mit einer eingebauten Stabelektrode ausgerüstet, die in Ver-

bindung mit einem Schaltrelais die Steuerung der Magnetventile durchführt. Bei Annäherung des Wassers oder Öles an die jeweilige Elektrode verändert sich die elektr. Kapazität und das Relais spricht an, d. h., die sich im Entölerkopf ansammelnden Medien Öl und Luft verursachen ein Absinken des Wasserspiegels von der oberen bis zur unteren Grenze. Bei Erreichen der unteren Grenze wird das Magnetventil geöffnet und durch den Pumpendruck die Luft und das Öl herausgedrückt unter gleichzeitigem Ansteigen des Wasserspiegels bis zur oberen Grenze, an der das Magnetventil den Ölablaß abschließt.

Der Vorteil einer solchen Regelung ist sehr beachtlich, da der Turbulo-Entöler während des Lenzens keiner Wartung bedarf. Durch seine Automatik ist die Gewähr gegeben, daß die Höhe der Ölschicht im Entöler begrenzt bleibt, daß bereits abgeschiedenes Öl erneut vom Wasserstrom erfaßt und über Bord geführt wird.



DEUTSCHE WERFT-SPEZIA

1 „Simplex“-Balance-Ruder

6 „Simplex“-Schublager

2 „Simplex“-Ruderschaft

7 „Simplex“-Stabilisatoren

3 „Simplex“-Hintersteven

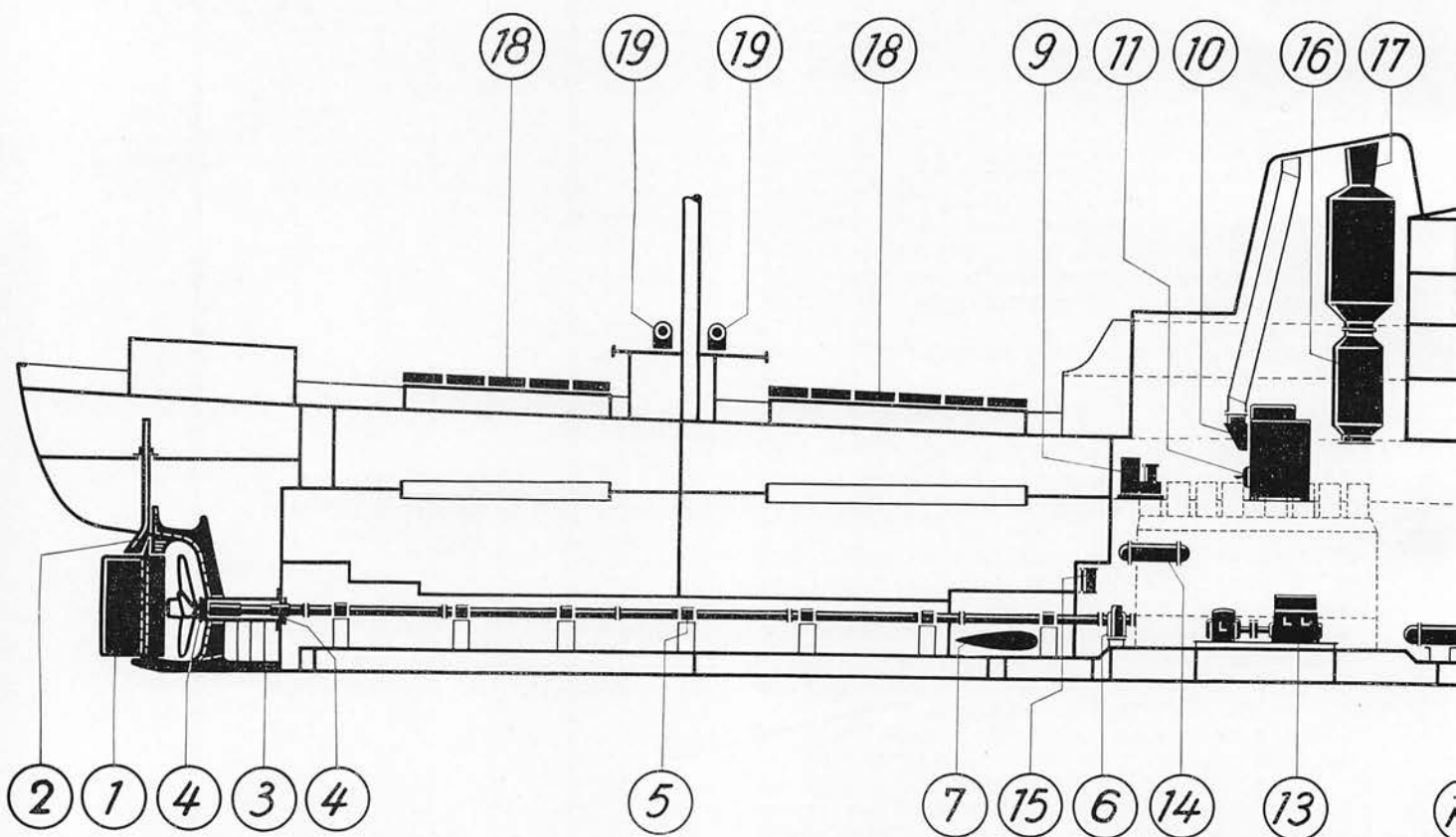
8 „Turbulo“-Entöler für Bilge

4 „Simplex“-Stevenrohrabdichtung

9 „Turbulo“-Brennstoff-Feinfilter

5 DW-Lauf- und Traglager

10 DW-Hilfskessel



RZEUGNISSE FÜR SCHIFFE

11 DW-Ölfeuerungsanlage

16 DW-Abgaskessel

12 DW-Seewassieranwärmer

17 DW-Schalldämpfer

13 DW-Dampfmaschine

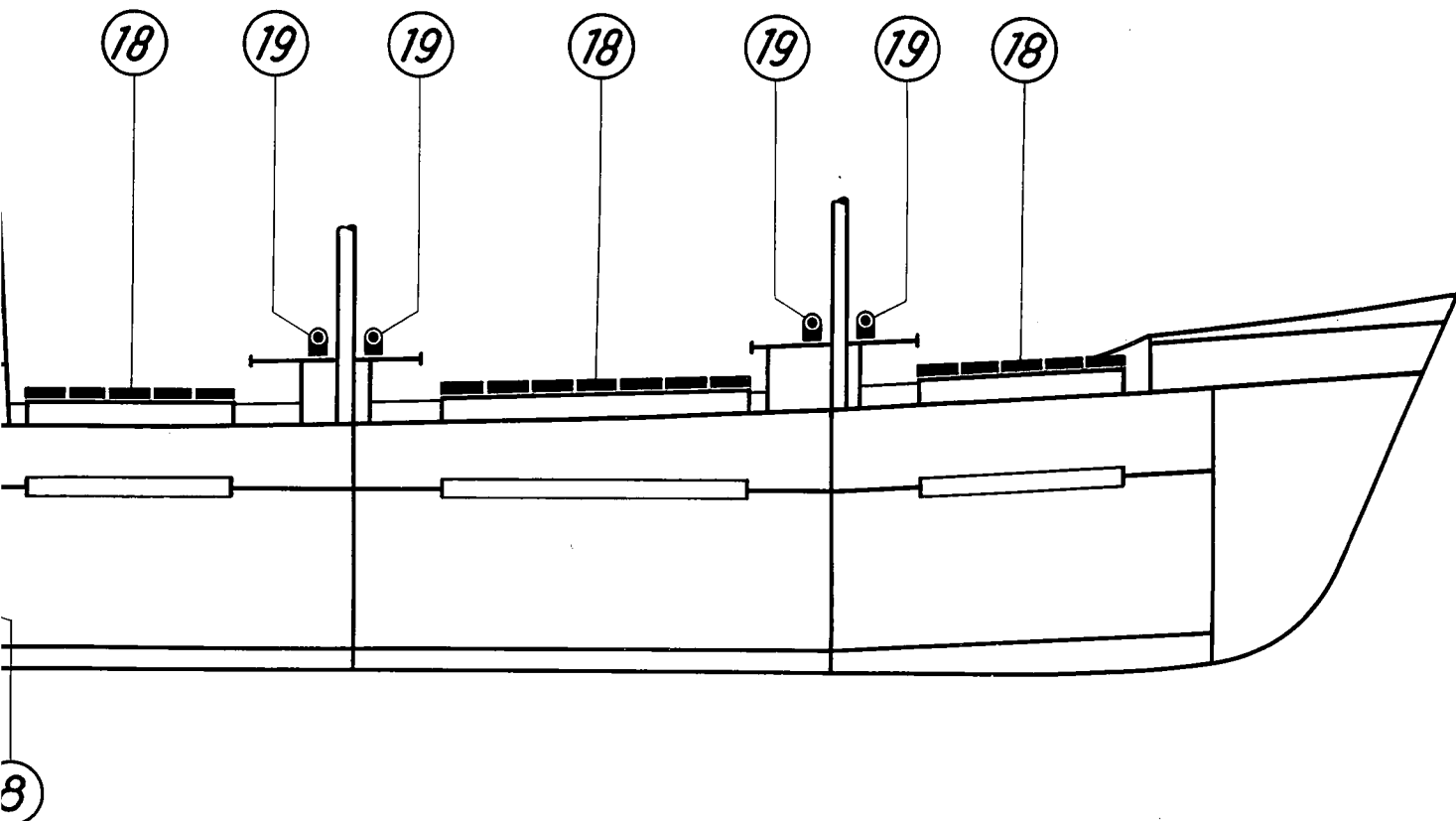
und Funkenfänger

14 DW-Ölkühler

18 „Simplex“-Lukendeckel

15 DW-Frischwasserkühler

19 „Hansa“-Hangerwinde



Turbulo-Brennstoff-Feinfilter

Die Reinigung flüssiger Brennstoffe auf Schiffen mit Heizölanlagen, besonders auch auf Motorschiffen, verlangt ganz besondere Beachtung.

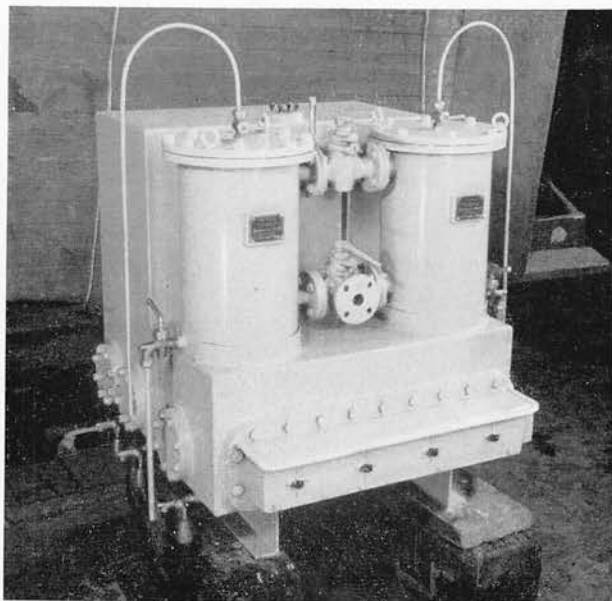
Die Deutsche Werft, die seit ihrer Gründung den Bau von Motorschiffen stark bevorzugte, hat daher frühzeitig die Notwendigkeit erkannt, geeignete Filter-Einrichtungen für Treib- und Heizöle zu entwickeln. Der von der Deutsche Werft auf den Markt gebrachte Turbulo-Feinfilter hat sich im praktischen Bordbetrieb seit langen Jahren bewährt und ist in Hunderten von Ausführungen an Bord von Schiffen und bei Landanlagen zur Anwendung gekommen.

Der Turbulo-Filter verzichtet im Gegensatz zu den Zentrifugen auf alle beweglichen Teile und führt das Ausscheiden der in den flüssigen Brennstoffen enthaltenen Fremdkörper ausschließlich auf mechanischem Wege durch.

Die im Treiböl enthaltenen mineralischen Beimengungen und mechanischen Verunreinigungen, insbesondere auch Wasser, werden nach dem Prinzip der Schwerkraft im Kaskadenteil ausgeschieden. Durch eine eingebaute Heizung kann der Reinigungsvorgang beschleunigt werden. Das im Kaskadenteil vorgereinigte Treiböl wird zur Nachfilterung durch jeweils einen Filtertopf mit eingebautem Tuchfilter geleitet.

Die Anlage arbeitet ohne Unterbrechung, da die Filtertöpfe während des Betriebes wechselweise einschaltbar angeordnet sind.

Der Turbulo-Brennstoff-Feinfilter wird an Bord hinter den Tagesverbrauchstanks und vor den Brennstoffpumpen angeordnet.

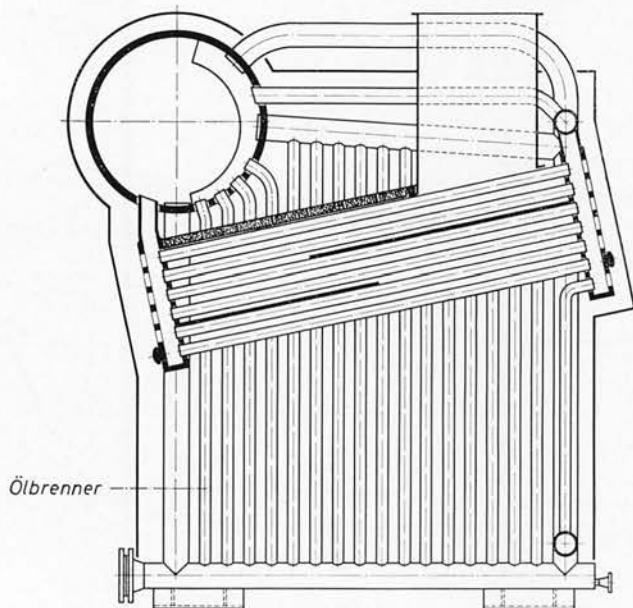


Der Bau einer neuen Schiffsmotorenanlage mit Dieselöl ist heute in Deutschland und vielen umliegenden Ländern ohne gleichzeitigen Einbau unseres Turbulo-Brennstoff-Feinfilters wegen seiner anerkannten Wirksamkeit kaum noch denkbar.

Die Zahl der bisher mit Turbulo-Filtern ausgerüsteten Schiffe beläuft sich auf mehr als 1100.

Der Eckrohrkessel - als Hilfskessel

An Stelle der in früheren Jahren für kleinere Dampfleistungen und niedrige Betriebsdrücke als Hilfskessel auf Motorschiffen aufgestellten stehenden Röhrenkessel etwa in der Bauart Cochran oder auch als Tornisterkessel und Quersiederkessel, kommt in den letzten Jahren zunehmend der „La Mont-Eckrohrkessel“ zum Einbau, der



bei geringerem Raumbedarf eine mindestens gleiche Dampfleistung bei schnellerer Betriebsbereitschaft und hoher Betriebsfähigkeit aufweist.

Der La Mont-Eckrohrkessel ist ein Wasserrohrkessel mit natürlichem Wasserumlauf. Kennzeichnend für den Eck-

rohrkessel ist ein im Grundriß rechteckiger Rohrkäfig, dessen Längs- und Querrohre als Sammler und Verteiler ausgebildet sind. Die senkrecht angeordneten Eckrohre dienen als Fall- und Rücklaufrohre. Hiermit verbunden ist eine Wasser- und Dampftrommel, in der die Speisung des Kessels erfolgt und aus der der erzeugte Dampf entnommen wird. Der sogenannte Rohrkäfig dient auch als Träger für die Ausmauerung des Feuerraumes und die Um-mantelung des Kessels.

Der von der Deutsche Werft für zahlreiche Motorschiff-Neubauten in den Nachkriegsjahren als Hilfskessel ausgeführte Eckrohrkessel nach Bild 10 195/1 ist eine Kombination von einem Eckrohrkessel und Rauchrohrkessel, bei dem die waagrecht und parallel zur Längsrichtung des Kessels angeordnete Wasser- und Dampftrommel mit Rauchrohren versehen ist. Der Kessel hat eine DW-Ölfeuerung; die Dampferzeugung beträgt etwa 1250 kg/h bei 8 atü Betriebsdruck.

Eine weitere von der Deutsche Werft entwickelte Type eines Eckrohrkessels zeigt die Abbildung. Dieser Kessel dient für den Hafenbetrieb auf den letztthin für die Zim-Israel Navigation Co. zur Ablieferung gelangten beiden Turbinen-Fahrgastschiffen „Israel“ und „Zion“ sowie den weiteren Fahrgastschiffen S. 697 und 717 für Dampfleistungen von 2500 kg/h bei 8 atü Betriebsdruck.

Bei dieser Konstruktion ist die Ausführung des Schrägrohrbündels insofern bemerkenswert, als die schrägliegenden Wasserrohre in besondere Wasserkammern führen und nicht, wie bei normaler Eckrohrkesselausführung, einfach an die senkrechten Rohre des Rohrkäfigs angeschweißt sind. Die Ausführung ist gewählt, um beim Auftreten von Schäden an einzelnen oder mehreren Wasserrohren diese leichter auswechseln zu können. Auch dieser Kessel ist ölgefeuert.

Im allgemeinen ist noch zu sagen, daß als Konstruktions-

elemente beim Eckrohrkessel, der besseren Reinigung wegen, möglichst nur gerade oder möglichst schwach gebogene Rohre verwendet werden. Die Kessel sind gegen Wärmespannungen weniger empfindlich als Zylinderkessel, stehende Röhrenkessel oder ähnliche Bauarten, wodurch ein schnelles Dampfaufmachen ermöglicht wird. Zu beachten bleibt, daß die Eckrohrkessel, wie jeder andere

Wasserrohrkessel, mit enthärtetem Speisewasser bzw. Kondensat gespeist werden müssen.

Eckrohrkessel der beschriebenen Bauart werden als Schiffs-Hilfskessel für geringe Dampfleistungen und niedere Betriebsdrücke ausgeführt, für Landanlagen für Leistungen bis zu 40 t/h bei 40 atü Betriebsdruck und 450° C Heißdampftemperatur.

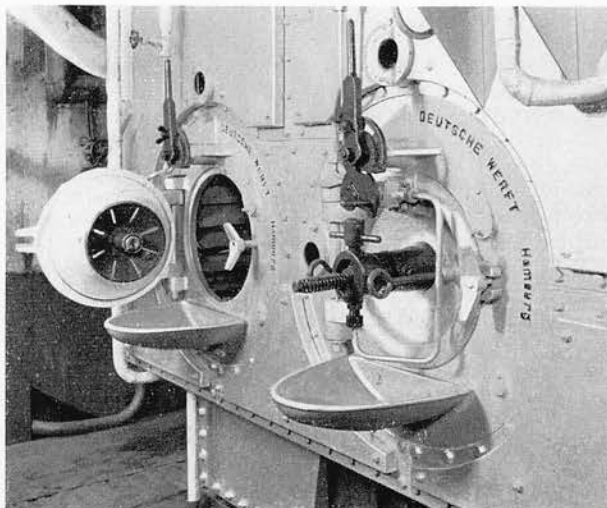
Ölfeuerungs-Anlage - Bauart „Deutsche Werft“

In der Reihe der Sonder-Erzeugnisse verdienen die seit langen Jahren von der Deutsche Werft entwickelten DW-Drucköl-Feuerungsanlagen für Schiffszwecke und Landbetriebe besondere Beachtung. Diese Ölfeuerungen wurden von der DW in den 20er Jahren zunächst für ihre eigenen Schiffsneubauten gebaut und haben seitdem auf dem Weltmarkt für Schiffs- und Landzwecke weite Verbreitung gefunden. Bisher sind mehr als 120 Schiffe im In- und Ausland mit über 600 Ölfeuerungen in der Bauart „Deutsche Werft“ zur Ablieferung gekommen.

Die Feuerung arbeitet mit Druckzerstäubung und künstlichem Zug und ist für alle gebräuchlichen Heizölsorten geeignet. Der Heizöldurchsatz eines Brenners wird durch Veränderung des Heizöldruckes zwischen 7 und 25 atü und durch Auswechseln der Düsen in der Größenordnung von 0,8—2,5 mm Bohrung reguliert und dem Bedarf des Betriebes entsprechend angepaßt. In unserem Versuchskesselhaus Finkenwerder arbeitet eine Ölfeuerungsanlage mit einem stündlichen Heizöldurchsatz von max. 600 kg. Die DW-Ölfeuerungsanlagen sind besonders auch für die Verwendung schwerer Heizöle geeignet.

Das nebenstehende Photo zeigt eine Ölfeuerungsanlage Bauart „Deutsche Werft“. Das durch den Brenner eintretende Öl wird durch tangentielle Bohrungen der Düse in drehende Bewegung versetzt und in feinste Ölteilchen zerstäubt. Die durch den Luftschieber eintretende Gebläseluft wird durch Luftleitbleche in der Vorlage in Wirbel gebracht, vermischt sich in der Luftdüse gleichmäßig mit dem eingespritzten Öl und tritt als leicht entzündlicher Ölnebel in den Verbrennungsraum.

Der Luftschieber, das Schnellschlußventil und die Einspannvorrichtung für die auswechselbaren Brenner sind miteinander verblockt, so daß die richtige Reihenfolge der Bedienung beim Anzünden bzw. Abstellen des Brenners gewährleistet ist. Um eine gute Zerstäubung und somit eine gute Verbrennung zu erreichen, muß das zu verbren-



nende Schweröl vorgewärmt werden bis zu einer Viskosität von 4° E. Hierzu benutzt werden dampfbeheizte Heizölvorwärmer. Zu einer kompl. Ölfeuerungsanlage gehören Heizölbetriebspumpen, Sauge- und Druckfilter, ein Windkessel und diverse Zubehörteile.

Heizölbetriebspumpen, Vorwärmer, Sauge- und Druckfilter sind in je zwei Einheiten vorhanden und zur Reinigung während des Betriebes umschaltbar. Sie können einzeln im Maschinenraum angeordnet, aber auch zu einem kompl. Aggregat auf einer gemeinsamen Grundplatte zusammengefaßt werden.

Alle von der Deutsche Werft in den Nachkriegsjahren seit 1950 zur Ablieferung gebrachten Schiffs-Neubauten sind, soweit sie ölgefeuerten Kesselanlagen aufweisen, mit Druckölfeuerungen Bauart „Deutsche Werft“ versehen worden.

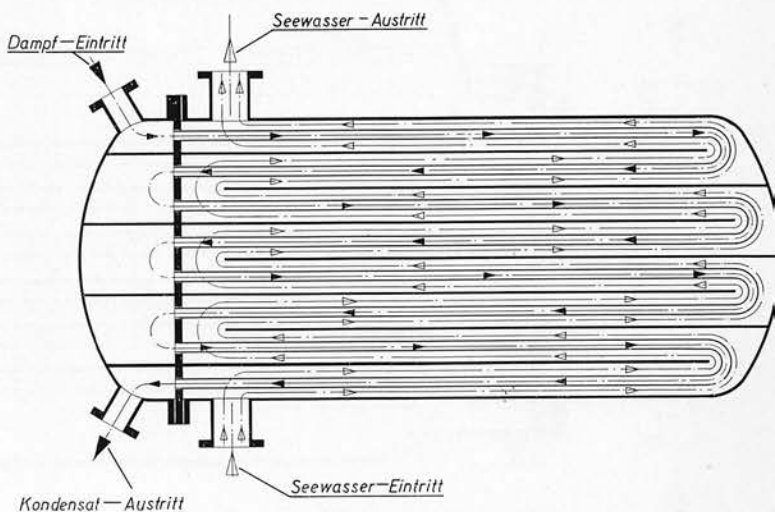
Seewasseranwärmer für Butterworth-Tankreinigungsanlagen

Fast alle Tanker werden heute mit Butterworth-Tankreinigungsanlagen ausgerüstet. Diese Anlagen bestehen aus einer Seewasserpumpe, einem Seewasseranwärmer (vgl. Abb.) und einer Brause in Form einer rotierenden Düse, die in den zu reinigenden Tanks angesetzt wird und die Tankwände mit heißem Seewasser unter hohem Druck von den an den Tankwandungen anhaftenden Ölrückständen befreien soll.

Für derartige Anlagen wird als DW-Sonder-Erzeugnis der DW-Seewasseranwärmer geliefert.

Wie schon der Name sagt, handelt es sich um einen Wärmeaustauscher, der die Aufgabe hat, die für die Reinigung erforderlichen etwa 100 t Seewasser stündlich auf 90° C zu erwärmen. Das geschieht nach dem Prinzip eines Durchlauferwärmers, der mit Dampf beheizt wird. Zur besseren Ausnutzung des Dampfes wird der Apparat mit einem Kondensatkühler versehen, der den Dampf auf eine Kondensattemperatur von etwa 50° C herabkühlt und somit die Wärme restlos dem Seewasser zuführt.

Bemerkenswert ist bei dem von der DW entwickelten Seewasseranwärmer, daß durch eine sinnvolle Dampf- und Kondensatführung sowie einen entsprechend geleiteten Seewasserdurchfluß der Vorwärmer und der



Kondensatkühler zusammen in einem Gehäuse mit einer verhältnismäßig kleinen Heizfläche untergebracht werden.

DW-Dampfmaschinen

Die DW besitzt im Bau von Dampfmaschinen bereits jahrzehntelange Erfahrungen. Durch die Auswertung dieser Erfahrungen entstanden in allen Teilen gut durchkonstruierte, einfache und robuste Maschinen, die speziell als Schiffshilfsmaschinen besonders geeignet sind, z. B. als Antriebsmaschinen für Gebläse, Pumpen, Generatoren, Kompressoren usw.

Das Fabrikationsprogramm der Deutsche Werft umfaßt Einzylinder- und Verbunddampfmaschinen stehender Bauart mit Leistungen von 5 bis 370 PS und Drehzahlen bis 1000/Min.

Die Maschinen sind nach modernen Gesichtspunkten gebaut, so besitzen z. B. alle Lager Druckumlaufschmierung mit reiner Flüssigkeitsreibung und daher geringster Abnutzung.

Das Schmieröl wird durch ein Plattenspaltfilter gesaugt, so daß auch die Schmierölpumpe vor evtl. Verunreinigungen geschützt ist. Das Filter sorgt bei geringstem Bedienungsaufwand für die dauernde Reinigung des Schmieröles und erfordert praktisch kaum Reserveteile.

Der Kreuzkopf wird als genau fluchtender Rundkreuzkopf ausgeführt, der einen zentrischen Lauf des Kolbens ermöglicht und ein Ausrichten und Nachpassen überflüssig macht. Bei den größeren Maschinen werden die Kolben und Kreuzköpfe aus Sphäroguß (Kugelgrafitguß) hergestellt, der einerseits wegen seiner hohen Festigkeit eine leichte Bauweise ermöglicht, andererseits aber die guten

Gleit-Eigenschaften des Gußeisens besitzt. Die Kolbenstange ist im Kreuzkopf verstellbar eingeschraubt, so daß der schädliche Raum nach Überholungen immer wieder genau eingestellt werden kann.

Ein weitgehender Massenausgleich aller bewegten Teile sorgt, selbst bei hohen Drehzahlen, für einen ruhigen Lauf der Maschine. Der Schieber ist als entlasteter Rundschieber mit innerer Einströmung ausgeführt, dadurch steht auf der Schieberstangenstopfbuchspackung nur Abdampfdruck, dieselbe ist daher leicht abzudichten.

Die Kolben- und Schieberstangenstopfbuchsen sind mit selbstschmierenden Metallpackungen ausgerüstet, die hohe Dampftemperaturen vertragen und wegen ihres großen Grafitgehaltes eine Abnutzung der Stangen verhindern.

Das Maschinengehäuse ist, der Druckschmierung angepaßt, vollständig gekapselt ausgeführt, große Montageöffnungen sorgen für die leichte Zugänglichkeit der Triebwerksteile. Wenn es der Verwendungszweck erfordert, werden die Dampfmaschinen mit einem Regler ausgerüstet. Dieser stellt innerhalb des Leistungsbereichs der Maschine automatisch die verlangte Leistung ein, indem er über einen Exzenter den Schieberhub verstellt. Die Regler werden in kräftiger Ausführung mit einem Ungleichförmigkeitsgrad unter 4% gebaut, so daß ein Parallelschalten mit anderen Maschinen an Bord ohne weiteres möglich ist.

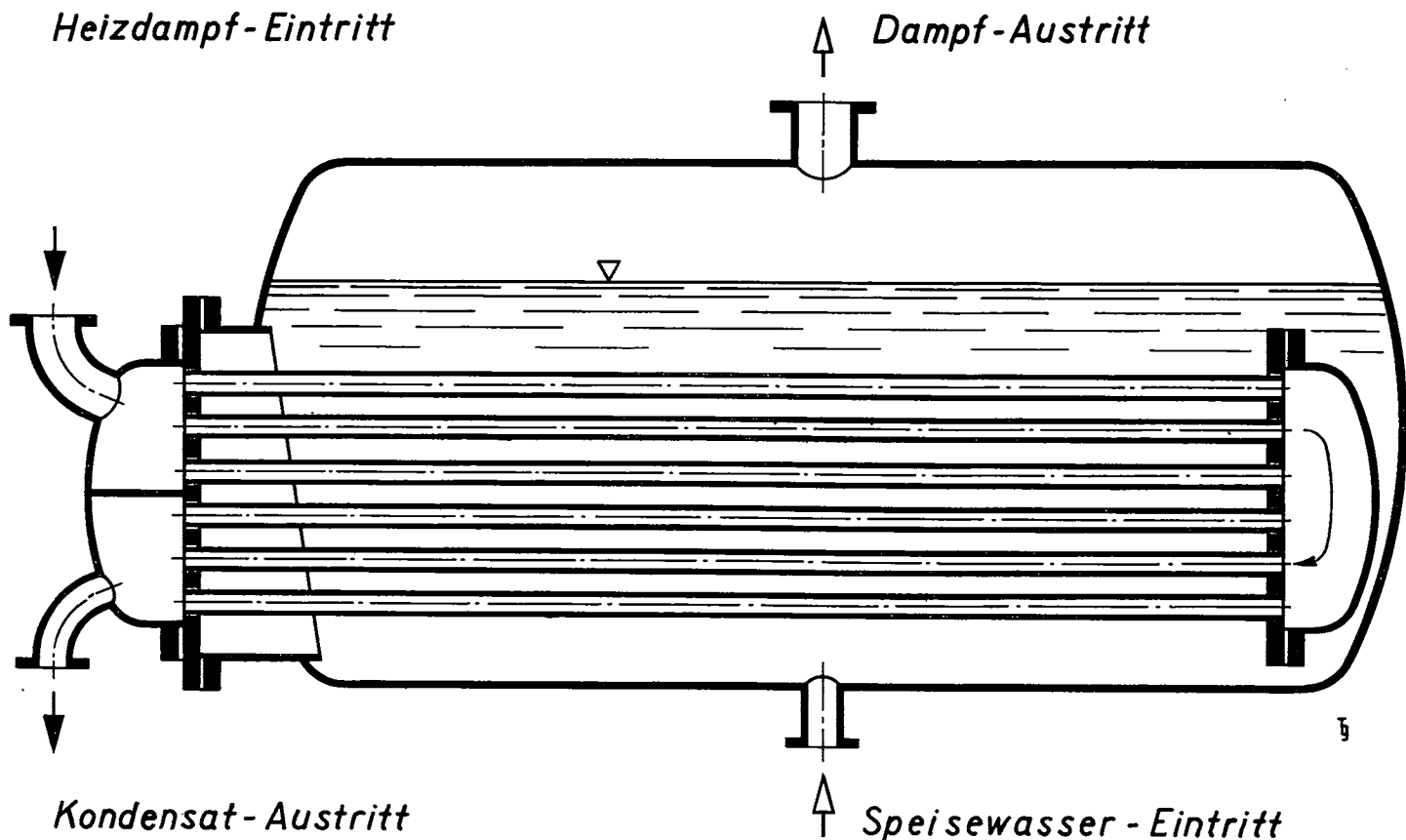
W. Kollenberger

DW-Dampfumformer

Der für Heizungszwecke auf Schiffen benötigte Satteldampf ist meistens der Gefahr einer Verunreinigung ausgesetzt. Besonders auf Turbinenschiffen hat es sich daher als zweckmäßig erwiesen, diesen Kreislauf vom Hauptkreislauf zu trennen, um die beim Betrieb mit Wasserrohrkesseln notwendige größtmögliche Reinheit des Speisewassers und damit des Dampfes zu erreichen.

Man bedient sich hierzu eines als Dampfumformer bezeichneten Wärmeaustauschers in dem das Wasser des

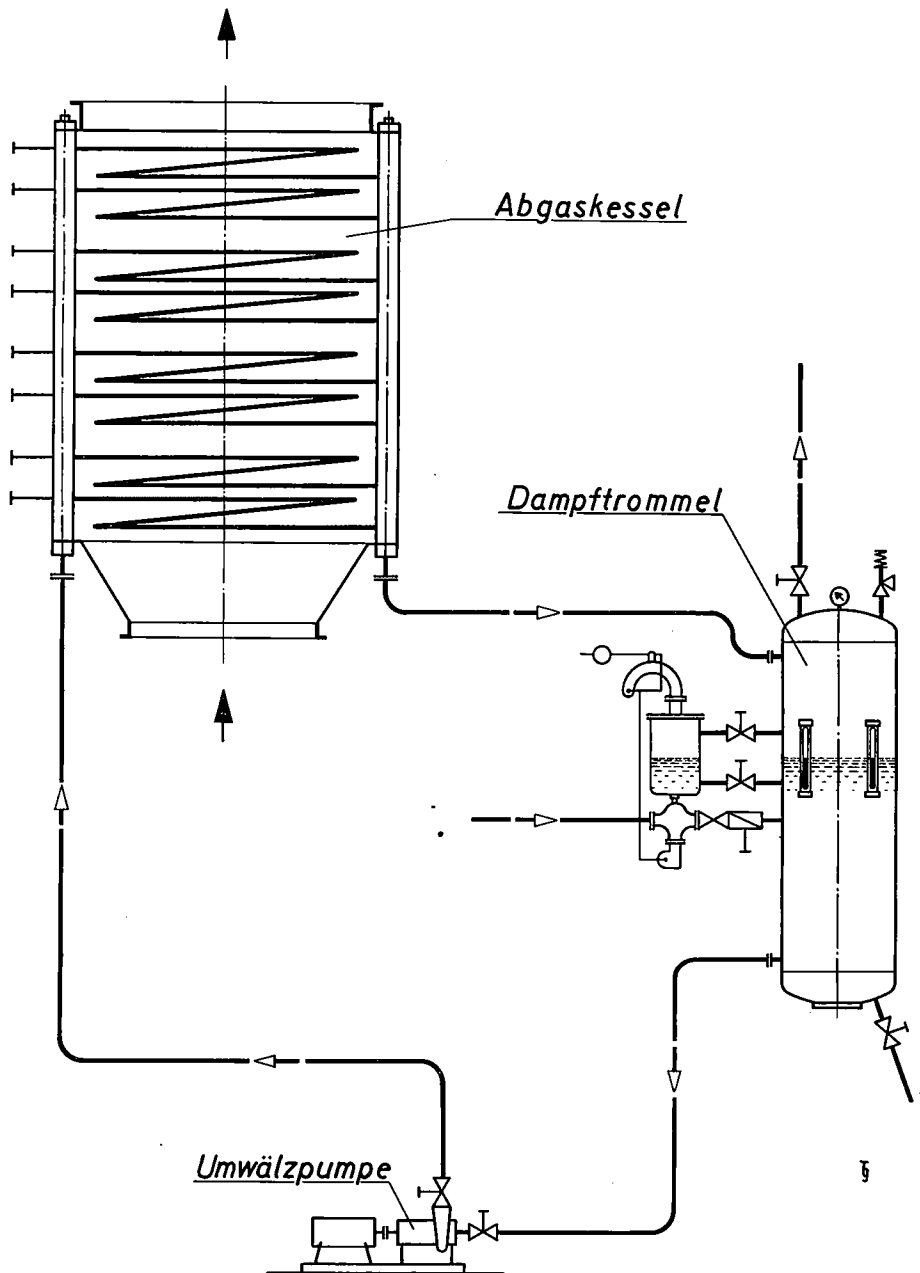
Heizungskreislaufs durch ein von reduziertem Hauptkesseldampf beheiztes Rohrbündel verdampft wird. Während das saubere Kondensat über einen Mischvorwärmer zur Kesselspeisepumpe zurückgeleitet wird, läuft das Heizungskondensat mit etwa 90° C vom Kondensattank kommend einer stehenden Dampfkolbenpumpe zu, die es in den Dampfumformer speist.



La Mont-Abgaskessel

La Mont-Abgaskesselanlagen dienen zur Ausnutzung der Abgaswärme von Haupt- und Hilfsdieselmotoren. Die Anlagen bestehen aus dem La Mont-Abgaskessel, der elektrisch angetriebenen Umwälzpumpe, der Dampfabscheidetrommel und den verbindenden Rohrleitungen mit Armaturen.

Das austretende Dampf-Wasser-Gemisch wird der Kesseltrommel zur Abscheidung zurückgeleitet. Durch Schließen der am Verteilerrohr des Abgaskessels befindlichen Nadelventile kann Heizfläche abgeschaltet und die Dampfleistung dem jeweiligen Bedarf angepaßt werden. Für Motoranlagen und ihre zugehörigen Abgasmengen



Beim Vorhandensein eines ölgefeuerten Hilfskessels mit Dampftrommel kann dessen Trommel zur Aufnahme des Dampf-Wasser-Gemisches dienen, so daß die besondere Dampfabscheidetrommel entfällt.

Der Abgaskessel wird in die Abgasleitung des Dieselmotors eingebaut (siehe Schema). Er besteht aus mehreren übereinanderliegenden Rohrspiralen, die durch Verschraubungen an den fest mit dem Kesselgehäuse verschweißten Verteiler- und Sammelrohren befestigt sind.

Die La Mont-Umwälzpumpe drückt das ihr aus der Kesseltrommel zulaufende Wasser laufend durch die Rohrschlangen, wobei etwa $\frac{1}{3}$ des Wassenumlaufs verdampft.

fertigt die Deutsche Werft Abgaskessel in vier verschiedenen Durchmessern, für die die erforderliche Heizfläche durch die entsprechende Zahl der Rohrschlangen sichergestellt wird. Für Abgaskessel mit Heizflächen von 20 bis 300 m² und bei dem üblichen Betriebsdruck von 7 atü werden den Abgasen Wärmemengen entzogen, die Dampfleistungen von 300 bis 3000 kg/h entsprechen bei einer ungefähren Temperaturabsenkung von 300 auf 200°C.

Die Abgaskessel in der Bauart La Mont sind so unempfindlich, daß auch bei Ausfällen der Wasser-Speisung Undichtigkeiten in den Rohrschlangen des Kessels nicht zu befürchten sind.

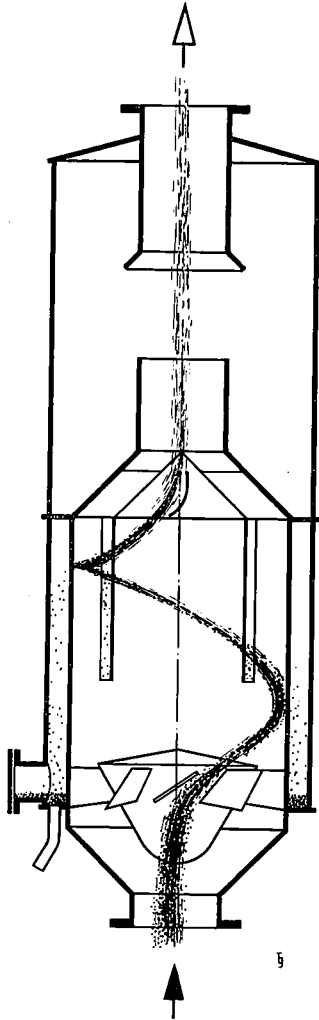
Turbulo-Funkenfänger und -Schalldämpfer

Die Entwicklung besonderer Schalldämpfer an Bord von seegehenden Motorschiffen hat sich als notwendig erwiesen, da die Erfahrung zeigte, daß eine genügende Dämpfung der Auspuff-Geräusche auf Schiffen infolge der

der von der Deutsche Werft entwickelten und unter dem geschützten Namen

„Turbulo-Funkenfänger und
-Schalldämpfer“

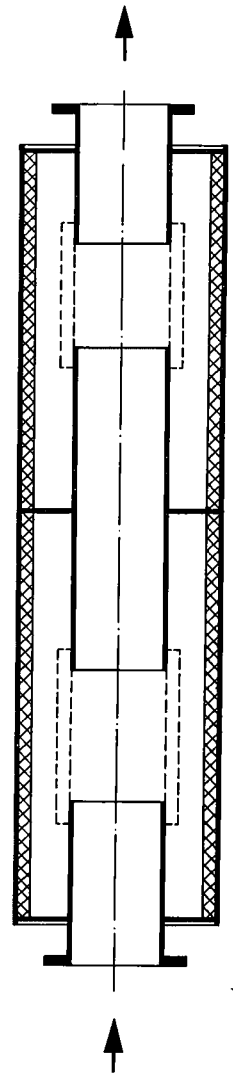
vertriebenen Apparate mit dazugehörigen Einrichtungen. Die Wirkungsweise unserer Funkenfänger ist folgende: Die Dieselabgase werden nach Eintritt in den Funkenfänger durch einen fest eingebauten axialen Schaufelsatz in eine kräftige Drehbewegung versetzt. Infolge der Fliehkraft werden die mitgeführten Verbrennungsrückstände am Umfang der anschließenden Kammer ausgeschleudert und in eine vom Gasstrom getrennte Sammelkammer abgeleitet. Diese abgeschiedenen Rückstände können während des Betriebes aus der Sammelkammer entfernt werden.



**Schalldämpfer mit
Funkenfänger**

mit zunehmender Leistung der Haupt-Antriebsmotoren größer werdenden Gasvolumen mit den bis dahin gebräuchlichen Mitteln nicht mehr erreicht werden konnte. Hinzu kam, daß sich bei der in jüngster Zeit stark bevorzugten Verwendung von schweren Brennstoffen und Heizölen vielfach keine vollkommene Verbrennung zeigte, so daß sich koksartige Rückstände in den Schalldämpfern ablagern, die früher oder später in Form glühender Rückstände den Weg ins Freie und damit an Deck der Schiffe finden.

Eine wirksame Dämpfung der Auspuffgeräusche zu erzielen und die glühenden Koksrückstände von Deck fernzuhalten, wo sie Zerstörungen der Sonnendecks, der Persennige und des Decksbelags verursachen, ist der Zweck



Schalldämpfer

Um an Bord Platz zu sparen, werden Schalldämpfer und Funkenfänger häufig miteinander vereinigt. Diese Bauweise hat sich gut bewährt und kommt auf allen von der Deutsche Werft gebauten Motorschiffen zur Anwendung.

Vom Einbaum zum Supertanker

Von Reimund Reich

1. Ein Wort voraus

Männer der Deutsche Werft! Wieder ist es uns gelungen, ein stolzes Schiff seinem Element zu übergeben...“ Um es so weit zu bringen, sind 10 000 Arbeiter in unserem Betrieb an ihren Maschinen und Anlagen, die, ich weiß nicht wieviel, zigmillionen Mark wert sind, monatelang fleißig gewesen. Ein kaum übersehbarer Apparat und unzählige Menschen sind heute nötig, um ein in seiner Vielfältigkeit nicht minder erstaunliches Werk zu schaffen, das dem Menschen die Überwindung des trennenden Wassers ermöglicht.

Wir sind gewöhnt, diese Tatsachen als selbstverständlich hinzunehmen, weil wir es nicht anders kennen. Aber war das eigentlich schon immer so? fragt man sich doch unwillkürlich. Natürlich nicht, das weiß doch jedes Kind. Aber wie mag es früher gewesen sein, und wie hat das eigentlich angefangen?

Bei all unserer Tätigkeit steht das Schiff im Mittelpunkt. All unser Denken und Tun hier im Werftbetrieb ist auf die Bedürfnisse des Seefahrers und auf die Bedingungen der Seefahrt gerichtet und von ihnen abhängig. Damit ist die Geschichte des Schiffbaus zugleich die Geschichte des Schiffs. Immer wieder war der Mensch als seefahrender Schiffbauer vor neue Aufgaben und Probleme gestellt, die er in einer vieltausendjährigen Geschichte zum großen Teil gelöst hat. Diese Aufgaben und Probleme sind aber noch keineswegs am Ende, wie wir alle wissen, sondern es geht offenbar immer weiter, in kleinen und manchmal in großen Schritten.

Ich habe mich einmal bemüht, jenen Fragen, wie es angefangen hat und dann Schritt für Schritt weitergegangen ist, auf den Grund zu gehen, oder vorsichtiger, einmal festzustellen, was man darüber heute weiß. Und da angenommen werden darf, daß auf einer Werft, also gerade bei uns, dafür ein Interesse bestehen dürfte, hat mir unsere Werkzeitung erlaubt, von meinen Funden ein wenig zu plaudern. Die Fachleute mögen mir verzeihen, wenn ich das eine oder andere nicht ganz richtig oder nicht ganz vollständig bringen sollte, denn leider bin ich kein Geschichtsprofessor und es liegt mir daher

mehr an der großen Linie der Entwicklung als an interessanten Einzelheiten.

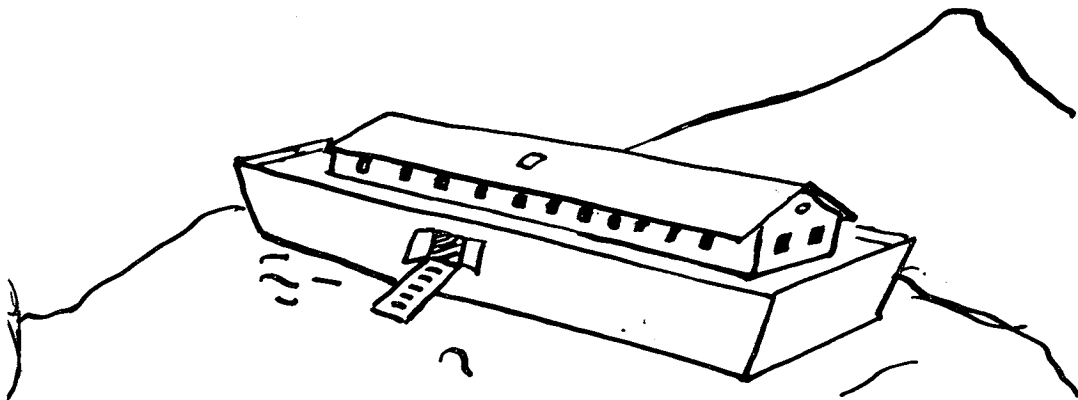
2. Die wichtigsten Merkmale des Schiffes

Versuchen wir also, unseren Supertanker in großen Schritten zurückzuverfolgen. So ein modernes Überseeschiff war keineswegs zu Anfang schon da, weder in der Form, und schon gar nicht in der Größe. Welches sind also die wesentlichen Merkmale eines heutigen Schiffes und in welcher Reihenfolge mögen sie entstanden sein?

Da ist als jüngste Erfindung wohl die Schiffsschraube, ohne die heute kaum noch ein ernstzunehmendes Schiff denkbar ist. Und dazu gehört heute die Maschine zum Antrieb. Aber auch ein Schiff, das nicht maschinell fortbewegt wird, ist ja noch ein Schiff. Zu früheren Zeiten bis vor etwa 100 Jahren wurden die Schiffe durch Segel oder durch Riemen (Ruder) in Fahrt gesetzt. Auch ein Ruder (Steuer) zur Lenkung des Fahrzeuges finden wir noch fast überall. Schließlich können wir beobachten, daß unsere Schiffe ebenso wie in früheren Zeiten, eine bestimmte äußere Form haben, nämlich länglich, vorne spitz und hinten meistens auch. Und endlich muß jedes Schiff hohl sein, wenn es schwimmen und damit seinen Zweck erfüllen soll. Stellen wir uns ein Wasserfahrzeug vor, dem alle diese Merkmale fehlen, die Schraube, die Maschine, Segel oder Riemen, das Ruder, die länglich, vorn und hinten spitze Form und schließlich der Hohlkörper, was bleibt uns dann? Jedenfalls kein Schiff. Die Erfindung eines dieser Merkmale, und zwar des wichtigsten, muß wohl die Geburtsstunde unseres Supertankers gewesen sein.

3. Der göttliche Ursprung des Schiffes.

Doch da sind vorher noch die Geschichtsforscher und ihre Quellen, die alten Schriften und Bilder zu befragen. Die wohl ältesten Zeugnisse über die Schifffahrt und den Schiffbau finden wir in den Sagen und Märchen der alten Völker und vor allem in der Bibel. Sie behaupten übereinstimmend, daß das Schiff nicht von Menschen erfunden ist, sondern daß ein Gott den Menschen den ersten Plan eines Schiffes gebracht hat. Nur in der Bibel bei Moses finden wir eine nähere Beschreibung eines solchen „gött-



Die biblische Arche Nochs nach der Sintflut

lichen Schiffes" aus der dunklen Vorzeit, nämlich Noahs Arche, die er zur Rettung vor der Sintflut nach Anweisung Gottes gebaut hatte. Dieses „Schiff“ hatte immerhin nach Angaben von Leuten, die es wissen müssen, eine Wasserverdrängung von 30 000 Tonnen und war nach den umgerechneten Angaben der Bibel fast 140 m lang, etwa 23 m breit und hatte einen Tiefgang von etwas mehr als 11 m. So groß mußte die Arche schon sein, denn sie sollte bekanntlich von allen Arten der Geschöpfe je ein Paar aufnehmen.

Mag es sich mit dem göttlichen Ursprung aber verhalten, wie es will. Wir sehen doch auch heute noch bei einfachen Naturvölkern Schiffe, die sehr viel primitiver sind als die Arche, die also wohl nicht göttlichen Ursprungs sind. Auch läßt sich in den letzten 5000 Jahren eine Entwicklung des Schiffes vom Schilfkahn bis zum Überseeschiff beobachten, die auf menschliche Erfindung zurückgeht. Deshalb sind die Gelehrten überzeugt, daß die ersten Schiffe an mehreren Stellen der Erde vom Menschen erfunden worden, zum Teil auch wohl wieder verlorengegangen sind. Jedenfalls gibt es einen bestimmten, einzelnen Erfinder des Schiffes wohl nicht.

4. Das erste Wasserfahrzeug

Wie hat das erste Schiff ausgesehen? Die schriftlichen Überlieferungen oder Abbildungen reichen bis etwa um 3000 v. Chr., liegen also ungefähr 5000 Jahre zurück und führen uns nach Ägypten. Wir sehen dort aber einen schon sehr fortgeschrittenen Stand der Schifffahrt, der unmöglich der erste Schritt gewesen sein kann. Da uns für die Zeiten vor den Ägyptern keine Beweisstücke für den Ursprung oder für die Entwicklung hinterlassen sind, bleibt uns nur die Vermutung und der Versuch, mit Hilfe unserer Phantasie die Vorgeschichte zu entdecken.

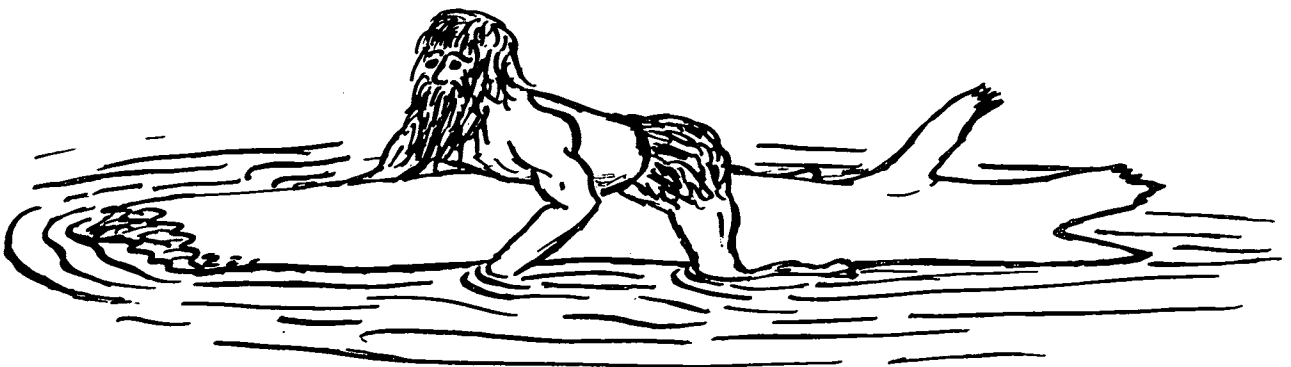
Wenn wir uns vorstellen, an welchen Stellen der Erde das Schiff entstanden sein kann, so müssen wir sagen, daß jedenfalls auf dem flachen oder gebirgigen Land der Geburtsort des Schiffes nicht gesucht zu werden braucht. Es muß Wasser da sein, denn das Schiff als Wasserfahrzeug hat nur einen Sinn, wenn es zur Überwindung eines trennenden Gewässers dient. Also an Seen, Flüssen und Meeren müssen wir den Ursprungsort suchen. Aber auch dort nicht überall. An einem reißenden Gebirgsbach konnte sich eher der Brückenbau als das Schiffswesen entwickeln. Ebenso wäre an einem flachen Fluß, der zu Fuß durchschritten werden konnte, niemand auf den Gedanken ge-

kommen, ein Schiff zu erfinden, denn schon die frühen Menschen haben ebenso wenig wie die heutigen über unnötige Dinge nachgedacht und hier war keine Notwendigkeit für ein Wasserfahrzeug. Aber an tiefen Gewässern lag ein Bedürfnis vor, es mittels eines Werkzeuges, des Schiffes nämlich, zu überqueren, zumal, wenn das andere Ufer irgendwelche Reize hatte, bessere Jagdgründe, Handelsmöglichkeiten, gute Freunde oder schöne Frauen.

Nehmen wir also an, unser Urmensch, ein zottiges Bärenfell um Schultern und Hüften geschlungen, Bogen und Pfeile umgehängt und in der Hand seine Steinaxt, steht am Ufer, sagen wir, der späteren Elbe, einem stellenweise tiefen aber träge dahinziehenden Strom. Unser Jäger will ans andere Ufer, denn dort hat er Wildschweine entdeckt, und einen Schweinebraten hätte er seinen Leuten zu gern mitgebracht. Also hinüber. Das Wie ist dabei kein Problem, denn schwimmen kann er gut, er hat es von den Fröschen gelernt. Er schwimmt los, und da begegnet ihm ungefähr in der Mitte des Flusses ein irgendwo flußauf vom Sturm gefälltler Baum, der jetzt gemächlich dem Meere zutreibt. Da unser Freund schon eine ganze Weile geschwommen und deshalb außer Puste ist, will er sich ein wenig verschlaufen und hält sich an dem abgebrochenen Waldriesen fest. Er strampelt mit den Beinen und siehe da, der Baum bewegt sich vor ihm her. So läßt er sich, von dem Holz getragen, bis ans Ufer bringen. Der Mensch hat sich zum erstenmal zur Überquerung eines Gewässers des Werkzeuges, eines Baumstamms bedient. Wir wollen nicht behaupten, daß dieser Baum das erste Passagierschiff gewesen sei, aber der erste Schritt zum Schiff war es doch.

Unserem Freund aus den Urwäldern Norddeutschlands war das Jagdglück hold. Er erlegte einen großen Keiler, und der war schwer. Auf der Schulter trug er das erlegte Tier zum Ufer. Wie aber hinüberkommen? Allein hätte er schwimmen können, aber mit der Beute war das nicht möglich. Da erinnerte er sich an seinen Baumstamm, der richtig noch am Ufer lag. Er machte sein Fahrzeug, das sich im Sande festgelaufen hatte, los, legte den Eber quer über den Stamm und schob seine Fracht vor sich her. Glücklicherweise langte er mit seiner Beute am heimatlichen Ufer an und sicherte sich sein Fahrzeug für spätere Gelegenheiten. Gewiß war der Baumstamm auf der Rückreise nicht das erste Frachtschiff, aber hier jedenfalls setzte die Entwicklung ein, die heute bis zum Superschiff gediehen ist.

Fortsetzung folgt.



Zwar noch kein Passagierschiff, aber doch auch eine Möglichkeit

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Kaufm. Angestellter Hellmuth Schoop mit Fr. Inge Rohleder am 24. 3. 1956
 Dipl.-Ing. Karl-Heinz Rühl mit Fr. Elsbeth Knoop am 29. 3. 1956
 Rohrschlosser Carl-Heinz Hoinka mit Fr. Irmgard Schulz am 31. 3. 1956
 Stellagenbauer Berthold Böttcher mit Fr. Hannelore B. Schlosser Werner Warncke mit Fr. Helga Beer am 14. 4. 1956
 Küchenhilfe Irmgard Nibbe mit Herrn Heinz Hutschenreuter am 14. 4. 1956
 Rohrschlosser Günter Schulz mit Fr. Lisa Woost am 21. 4. 1956
 E'Schweißer Heinz Kamps mit Fr. Liselotte Walter am 21. 4. 1956
 Schiffbauhelfer Bernhard Karstedt mit Fr. Marion Viet am 21. 4. 1956
 Brenneranlerner Herbert Scherlinger mit Fr. Hannelore Kreutzmann am 21. 4. 1956
 Angel. Schiffbauer Helmuth Ehret mit Fr. Ursula Petersen am 28. 4. 1956
 Schiffbauer Otto Czowalla mit Fr. Agnes Weber am 28. 4. 1956
 Schiffbauer Werner Prill mit Fr. Ursula Ball am 28. 4. 1956
 Maschinenbauer Arnold Sönksen mit Fr. Emilie Paap am 28. 4. 1956
 Dreher Gerhard Langer mit Fr. Irmtraut Meyer am 28. 4. 1956
 Stellagenbauer Hans Tiedtke mit Fr. Ursula Reiss am 28. 4. 1956
 Decksmann Werner Lüthmann mit Fr. Monika Ueckert am 5. 5. 1956
 Stellagenbauer Alfred Eggerstedt mit Fr. Ruth Jensen am 5. 5. 1956
 Schiffbauer Georg Gliwitzki mit Frau Wilhelmine Lehmann am 5. 5. 1956
 E'Schweißer Helmut Maier mit Fr. Irmgard Lohmann am 5. 5. 1956

Geburten:

Sohn:

Schiffbauhelfer Wolfgang Brumm am 21. 3. 1956
 Maschinenbauer Karl-Heinz Rühmann am 1. 4. 1956
 Ing. Otto Heincker am 1. 4. 1956
 Schiffbauer Günter Brandt am 3. 4. 1956
 Tischler Günther Schulz am 4. 4. 1956
 S'zimmerer Hans Guntermann am 8. 4. 1956
 Bohreranlerner Heinrich Drews am 8. 4. 1956
 Schlosser Heinrich Pohlmann am 13. 4. 1956
 Takler Rudolf Stehno am 13. 4. 1956
 Schlosserhelfer Richard Baier am 19. 4. 1956
 Tischler Gerhard Hardow am 22. 4. 1956
 Feuerwehrmann Willi Kreutzfeldt am 22. 4. 1956
 Elektriker Kurt Kamradt am 24. 4. 1956
 Bohrer Horst Klar am 24. 4. 1956
 Schiffbauer Horst Lappat am 24. 4. 1956
 Stellagenbauer Kurt Henkel am 4. 5. 1956

Tochter:

Elektriker Karl-Heinz Froh am 7. 4. 1956
 Maschinenbauer Rolf Lück am 7. 4. 1956
 Schlosser Günther Elias am 10. 4. 1956

Zimmerer Herbert Abel am 13. 4. 1956
 Kupferschmied Harry Smolny am 13. 4. 1956
 Maschinenarbeiter Werner Stange am 15. 4. 1956
 Schlosser Günther Lobenstein am 20. 4. 1956
 S'zimmerer Heinz Dargel am 21. 4. 1956
 E'Schweißer-Anlerner Hans-Wilhelm Behrens am 24. 4. 56
 Schlosserhelfer Hans Stülten am 25. 4. 1956
 Maschinenbauer Günther Gawor am 28. 4. 1956
 Werkstatt-Reiniger Horst Sassenhagen am 28. 4. 1956
 Schlosser Karl-Heinz Lorenzen am 30. 4. 1956
 Feuerwehrmann Karl-Heinz Fischer am 3. 5. 1956

Wir gratulieren!

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.
 Martha von Bontani

Für die herzliche und tätige Anteilnahme beim Heimgang unseres lieben Sohnes Gerhard sagen wir der Betriebsleitung und allen Kollegen unseren herzlichen Dank.
 Rudolf Steimle und Frau nebst Tochter

Für die Anteilnahme an dem Hinscheiden meines lieben Mannes danken wir herzlich.
 Elisabeth Gebauer und Kinder

Für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes Paul Kunitz sage ich meinen herzlichsten Dank.
 Frau Minna Kunitz

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme und Kranzspenden beim Heimgang meines lieben Mannes sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen.
 Frau Meta Kottke

Für die innige Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes Hans Timm sage ich hiermit der Deutschen Werft sowie der Belegschaft meinen innigsten Dank.
 Frau O. Timm

Wir danken herzlich für die vielen Beweise inniger Teilnahme an unserem schweren Verlust.
 Liselotte Gnass, geb. Dietz
 Erwin Gnass
 und Angehörige

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.
 Frau Dora Kulse und Sohn Walter

Wir gedenken unserer Toten

Karl Westphal
 Rentner
 gest. 3. 4. 1956
 Paul Kunitz
 Rentner
 gest. 21. 4. 1956
 Bruno von Bontani
 Anstreicher
 gest. 23. 4. 1956
 Gerhard Steimle
 Tischler
 gest. 24. 4. 1956



Johann Wleczorek
 Rentner
 gest. 26. 4. 1956
 Wilhelm Gebauer
 Rentner
 gest. 28. 4. 1956
 Otto Schmidt
 Rentner
 gest. 1. 5. 1956
 Walter Geissler
 Angestellter
 gest. 4. 5. 1956

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



Sie feierten ihr Dienstjubiläum



Am 26. 4. 1956 feierte unser Willi Hehne sein 50jähriges Dienstjubiläum. Dr. Scholz würdigte in seiner Ansprache die Leistungen unseres „Fünzigjährigen“, die er in einem halben Jahrhundert bei der DW vollbrachte. Als Zimmermannslehrling im dritten Lehrjahr 1905 von der Reiherstiegwerft übernommen, hat er nach Beendigung seiner Lehrzeit bei ihr bis zum 1. 10. 1921 als Zimmermann gearbeitet. In dieser Zeit hat er zwei Jahre aktiv und im ersten Weltkrieg bei der Marine gedient. Am 1. 12. 1921 wurde Willi Hehne auf Grund seiner besonderen Leistungen und seiner Gewissenhaftigkeit in das Kalkulationsbüro versetzt. Nach Übernahme der Reiherstiegwerft durch die DW (1927) wurde er bis 1932 als Vorarbeiter beschäftigt. Am 1. 10. 1932 wurde er ins Angestelltenverhältnis übernommen und ab 1. 1. 1938 als Werkmeister im Baubüro eingesetzt, in dem er als Baubeaufsichtiger bis zur Demontage der Reiherstiegwerft tätig war. Da mit der Demontage sein Arbeitsplatz verlorenging, hat er den am 24. 9. 1946 freiwerdenden Hausverwalterposten im „Parkhotel“ übernommen, den er noch heute innehat. Die Leistungen unseres Jubilars wurden durch unseren Vorstand Dr. Scholz dadurch besonders gewürdigt, daß er ihm die selten verliehene goldene DW-Ehrennadel mit der Zahl „50“ überreichte. Wir alle hoffen, daß Willi Hehne die Nadel noch lange in Gesundheit tragen möge.

Am 8. 5. 1956 feierte Betriebs-Ingenieur Heinrich Hartmann sein 25jähriges Dienstjubiläum. Er kam am 21. 7. 1921 als Schiffbaulehrling zu uns. Nach Beendigung seiner Lehrzeit hat er seine Kenntnisse als Schiffbauer bei anderen Werften vervollständigt, bis er am 14. 6. 1929 wieder bei uns als Schiffbauer seine Tätigkeit aufnahm. Sein Streben und Können verhalfen ihm dazu, daß er im Oktober 1937 in das schiffbautechnische Büro übernommen wurde. Hier war er bis zum 30. 6. 1946 beschäftigt. Während dieser Zeit war er vorübergehend — vom 19. 10. 1937 bis 16. 7. 1940 — als Betriebsassistent und vom 19. 3. 1943 bis Februar 1944 für uns als Bauaufsicht in Genua tätig. Ab 1. 7. 1946 wieder als Betriebsassistent beschäftigt, wurde ihm am 1. 7. 1950 auf Grund seiner besonderen Fachkenntnisse und seiner Übersicht der wichtigen Posten als Betriebs-Ingenieur im Schiffbauaußenbetrieb übertragen. Wir wünschen ihm, daß er seine verantwortungsvolle Tätigkeit noch lange bei uns ausüben kann.



Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie allen Arbeitskameraden meinen herzlichsten Dank.

Richard Krahnert

Für die vielen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten zu meinem 50jährigen Dienstjubiläum sage ich der Betriebsleitung und meinen Arbeitskameraden meinen herzlichsten Dank.

Willi Hehne

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung sowie allen Kollegen meinen herzlichen Dank.

Heinrich Hartmann

Liebe Briefmarkenfreunde!

Am 2. 5. 1956 trafen sich 14 unserer Briefmarkensammler auf Grund einer Einladung bei der Firma „BP“ zwecks Verbindung zu Sammlern dieses Werkes. Die Zusammenkunft fand im Clubhaus der BP statt. Wir wurden durch Herrn Tharandt namens seiner Sammlergruppe herzlich begrüßt. Nach einem kleinen Imbiß begann man mit dem Tauschen und Sichten der Marken. Tauschalben von beachtlicher Stärke wurden geblättert und bei Sonderentscheidungen zog man den Michelkatalog zu Rate, der das Tauschverhältnis einiger Marken klarstellte. Jeder Briefmarkenfreund fand seinen Interessenten. Beachtlich ist die Zahl der eingetauschten 1062 Marken, die wir nach Hause brachten. Ein schöner Erfolg. Auch die Herren der BP erklärten sich vollauf zufrieden und baten uns, DWern, die diesmal nicht dabei sein konnten, Mitteilung zu machen, daß sie an jedem ersten Mittwoch eines Monats zum Tauschabend, 19.00 Uhr, im Clubhaus in Harvestehude, Abteistraße 13, ebenso herzlich eingeladen sind. Unsere nächste Zusammenkunft findet am 5. Juni, 16.30 Uhr, im Gästezimmer unserer Kantine statt.



Unsere ersten Urlaubsreisenden sind unterwegs. Aus dem Harz sind schon die ersten, erfreulicherweise zufriedenen Berichte eingetroffen. Nachrichten aus Schliersee und aus Schönberg/Bayerischen Wald sind zu erwarten. Hoffentlich haben unsere Betriebsangehörigen in ihrem verdienten Urlaub viel Freude und Sonnenschein.

Mit dem Frühjahr ist die Zahl unserer Motorisierten wieder einmal angestiegen. Das macht sich besonders auf dem Parkplatz bei Teufelsbrück durch eine drangvoll fürchterliche Enge bemerkbar. Man zerbricht sich wieder einmal den Kopf, wie das Parkproblem gelöst werden kann. Ihr wißt ja alle, daß der Raum denkbar knapp ist. Auf jeden Fall bitte ich Euch alle herzlich, wenn Ihr Eure Fahrzeuge

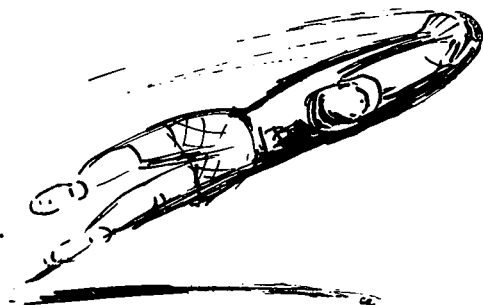
morgens abstellt, möglichst nahe aneinander heranzufahren, damit Platz gewonnen wird. Der Parkwächter klagt darüber, daß häufig genug die Wagen kreuz und quer abgestellt werden, so daß wertvoller Raum verlorengeht.

Unsere mit Danzig begonnenen Berichte über deutsche Städte und Landschaften können wir zu meinem Leidwesen in dieser Ausgabe unserer Zeitung nicht fortsetzen, weil wir endlich einmal zusammenfassend über unsere Sonderanfertigung berichten wollen. Im Juni geht das aber wieder weiter.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabautermann

Aus dem Betriebssport



Als besonderes Ereignis haben wir in diesem Monat über unsere Kegelabteilung zu berichten. Am 20. April veranstaltete der Betriebssportverband in dem Lokal Eisbein, Flottbek, einen Pokalkampf der Kegelmannschaften. Es wurde um den großen und kleinen Pokal gekämpft. Von 18 Vereinen, die um den großen Pokal spielten, errang unsere 1. Mannschaft mit 2187 Holz (20 Holz Vorsprung vor dem Zweiten, der Firma Stockmann) den Pokal.

Außerdem wurde noch ein Damen-Paarkegeln veranstaltet; von sieben Vereinen holten unsere Damen, Frl. Schulz und Frl. Paustian, den 1. Preis. Je 60 Wurf, erzielten sie ein Ergebnis von 841 Holz vor den Damen der Norddeutschen Bank mit 840 Holz.

Weiterhin wurde auch unsere 4. Kegelmannschaft nach einem Ausscheidungsspiel gegen Kreditbank II. Meister ihrer Klasse.

Am 1. Juli ist wieder Sportfest in Geesthacht, wo die Betriebssportgemeinschaft Deutsche Werft mit ihren Mannschaften auch teilnehmen wird. Wir werden hierüber auch noch berichten.

Spielergebnisse aus den Monaten April bis Mai 1956:

Fußball:

DW 1. — Fordwerke 1.	5:0
DW 1. — Finanzamt Blankenese 1	1:2
DW 1. — Mitropa 1.	3:2
DW Res. — Hansa Motoren Res.	5:0
DW Res. — BAT Res.	8:6
DW 2. — Schullenberg 1.	14:0
DW 2. — Allianz Res.	9:3
DW 2. — Nova Res.	11:0
DW 3. — Rapid 4.	5:0
DW 3. — BWV 2.	3:1
DW 4. — Rapid 4.	3:1
DW 4. — Nordbank 2.	4:1
DW 5. — AEG Schiffbau Res.	3:2
DW 1. AH — HEW AH	5:0
DW 1. AH — BWV AH	0:5
DW Reiherst. 1. — Philips Levante 1.	5:1
DW Reiherst. 1. — Haller Meurer 1.	5:0
DW Reiherst. 1 — Blau-Gelb 1.	1:4
DW Reiherst. 1. — Kreditbank 1.	1:5
DW Reiherst. Res. — OE III Res.	5:0
DW Reiherst. AH — Deutscher Ring AH	1:2
DW 1. Jgd. — Noleiko Jgd.	5:0
DW 1. Jgd. — Stülcken Jgd.	1:2
DW 2. Jgd. — Philips Jgd.	1:8
DW 2. Jgd. — Hitzler Jgd.	7:0

Handball:

DW 1. — Deutsch-Südamerikan. Bank 1.	6:1
DW 2. — OFD 2.	11:14
DW 3. — Philips 3.	16:7
DW 3. — DW 2.	10:4

Kegeln:

DW 1. — Philips 1.	2156:2129
DW 2. — Philips 2.	2053:2098

Ausscheidungsspiele:

DW 4. — Kreditbank 2.	2184:2018
DW 4. — Pinguin 1.	2144:2064

