

**DEUTSCHE WERFT
WERKZEITUNG 9/61**

Das Arbeitsprogramm der DW

Neubauten:

Helgen 2: Der Stapellauf von S. 785 ist abermals verschoben worden. Der Termin liegt noch nicht fest.

Helgen 3: Unter der Bau Nr. R. 601 soll ein „T 2“-Tanker zum Bulk-Carrier umgebaut werden. Für dieses Schiff, das demnächst in Hamburg eintreffen wird, ist auf Helgen 3 ein neues Mittelschiff gebaut worden, das am 26. 9. vom Stapel laufen soll.

Helgen 5: S. 786, FFM 4000 BRT für die VAR. Stapellauf am 10. Oktober.

Helgen 7: S. 783, MS 13 500 tdw für die „Deutsche Afrika-Linien“. Stapellauf voraussichtlich am 3. Oktober.

Helgen 8: S. 758, 46 500 tdw, TT für Gulf Oil im Bau.

In der Ausrüstung liegen „HAR RAMON“, „HAR GILEAD“, „CAP SAN LORENZO“ und „GULF ITALIAN“.

„HAR RAMON“ soll am 27. 10. dem Eigner übergeben werden.

Reparaturen vom 21. August bis 20. September 1961:

24 Schiffe mit teilweise größeren und kleineren schiffbaulichen und maschinenbaulichen Reisereparaturen wurden im Hafen überholt.

45 Schiffe, von denen 39 dockten, wurden an der Werft bearbeitet.

Von diesen insgesamt 69 Schiffen bearbeitete Finkenwerder 18 und Reiherstieg 51 Schiffe.

Es wurden Umbauten auf Schweröl vorgenommen, größere Brand-, Boden- und Außenhautschäden beseitigt, sowie umfangreiche Klasse-Arbeiten durchgeführt.

Unter anderen gaben folgende Reedereien ihre Schiffe an die DW:

Deutsche Reedereien:

„Horn-Linie“, „F. Laeisz & Co.“, „Hamburg-Amerika-Linie“, „Deutsche Afrika-Linien“, „John T. Essberger“, „Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei“, „Rob. M. Sloman jr.“, „Rudolf A. Oetker“, „Norddeutscher Lloyd“, „Ernst Russ“, „Esso-Tankerschiff-Reederei GmbH.“, „Bugsier-Reederei u. Bergungs-A.-G.“, „Globus-Reederei GmbH.“, „Deutsche Shell-Tanker-Ges. mbH.“, „Schulte & Bruns K.G.“, „Fried. A. Detjen“, „Leonhardt & Blumberg“, „Atlantic-Rhederei F. & W. Joch“, „A. F. Harmsdorf & Co.“.

Englische Reedereien:

„Ben-Line-Steamers Ltd.“, „Shell-Tankers Ltd.“, „Buries Markes Ltd.“, „Union-Castle Mail Steamship Co.“, „Esso-Petroleum Corp.“, „Jupiter-Shipping Corp.“, „British & Burmese Steam Navigation Co. Ltd.“, „Peninsular & Oriental Steam Navigation Co.“, „Leeds Shipping Co. Ltd.“, „Moor Line Ltd.“.

Norwegische Reedereien:

„Wilh. Wilhelmsen“, „P. Meyer“, „Eiv. Evensen“, „A/S Thor Dahl“, „Leif Höegh & Co. A/S.“, „Fearnley & Eger“, „Sigurd Herlofsen & Co.“, „Anders Jahre“.

Argentinische Reedereien:

„Flota Argentina de Navegación de Ultramar“, „Flota Mercante del Estado“.

Schwedische Reedereien:

„Eman. Högberg“, „A/B Transmarin Erik Larsson“.

Israelische Reederei:

„Cargo Ships Shalvat-Yam Ltd.“

Dänische Reederei:

„A/S D/S Orient“

Columbianische Reederei:

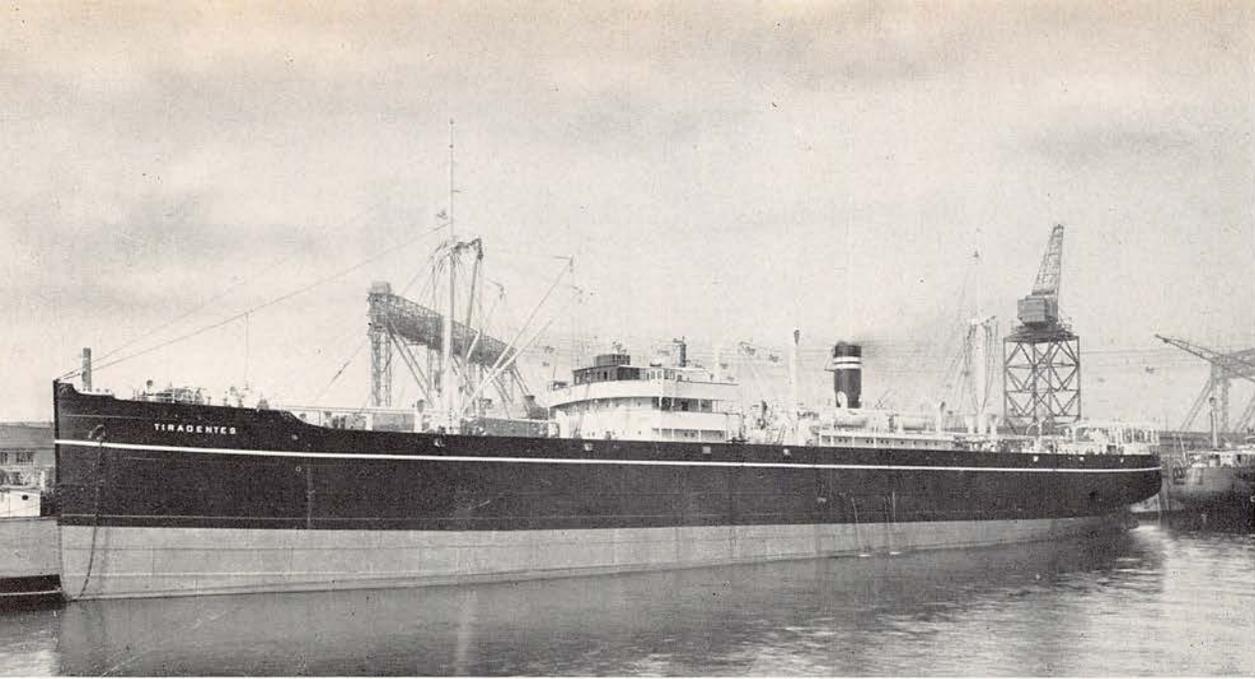
„Colombian Government“

In der vorerwähnten Zeit waren beide Betriebe — Finkenwerder und Reiherstieg — voll ausgelastet. Zur Zeit können wieder Dockungen gebucht und normale Reisereparaturen durchgeführt werden.

Größere Arbeiten bedürfen jeweils Absprachen mit unserer Reparatur-Abteilung.

In den letzten Wochen wurden folgende Tanker durch unseren Tank-Entöler DW 32 gereinigt und gasfrei gemacht:

MT. „GORM“, TT. „CAPERATA“, TT. „ACAVUS“, TT. „ESSO NURNBERG“, MT. „ANTONIO DE AREVALO“.



21. Jahrgang
Nummer 9
28. Sept. 1961

WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

Reederei Wilhelm Wilhelmsen und Deutsche Werft

Zum 100jährigen Jubiläum der Reederei Wilhelm Wilhelmsen

Anfang Oktober feiert die größte norwegische Reederei, Wilhelm Wilhelmsen, ihr 100jähriges Jubiläum. Jedem von uns sind die Wilhelmsen-Schiffe bekannt und sofort erkennbar, diese schnittigen schwarzen Schiffe mit dem aparten weißen Strich längs der Bordwand und dem blauen Doppelring um den schwarzen Schornstein, deren Namen alle mit einem „T“ beginnen, wie die „flying P-Liner“ von Laeisz mit „P“.

Die Wilhelmsen-Schiffe sind uns nicht nur bekannt, weil sie regelmäßig Hamburg anlaufen und dabei jedesmal die DW passieren, sondern weil wir selbst etliche von ihnen gebaut haben. Insgesamt sind es jetzt dreizehn, vier davon in den letzten drei Jahren. Wir wollen von diesen Schiffen je ein charakteristisches Foto wiedergeben. Wir erleben bei ihrer Betrachtung ein Stück Geschichte der Reederei sowie in großen Zügen den Ablauf der schiffbautechnischen Ent-



Die Bilder zeigen
das älteste und das
jüngste auf der DW
gebaute Wilhelmsen-
Schiff



Links: MS „Tampa“ beim Stapellauf, 1923

Unten: Das Schwesterschiff „Tortugas“ auf Probefahrt

Rechte Seite:

1. MS „Titania“ auf dem Helgen.
Man erkennt noch die alte Bauweise der einzeln aufgestellten Spanten
2. MS „Talisman“ am Ausrüstungskai
3. MS „Taiwan“ wird abgeliefert
4. MS „Tungsha“ auf dem Helgen

wicklung auf unserer DW. Denn die Baunummern 10 und 749 sprechen für sich. Sie zeigen, daß Wilhelmsen-Schiffe am Anfang standen und noch heute stehen, und, wie wir zuversichtlich hoffen, auch weiterhin immer wieder einmal stehen werden.

Als die Deutsche Werft das erste Schiff für Wilh. Wilhelmsen baute, war die Reederei schon über ein halbes Jahrhundert alt. Die Aufbauleistung dieser großen Schiffahrtsgesellschaft soll heute anlässlich der hundertsten Wiederkehr ihrer Gründung mit diesem geschichtlichen Abriss kurz gewürdigt werden.

Am Heck der Wilhelmsen-Schiffe steht unter dem Schiffsnamen der Heimathafen Tönsberg. Das mag verwundern, da doch Tönsberg eine den meisten Europäern unbekannt kleine Stadt ist und Norwegens Hauptstadt Oslo ganz in der Nähe liegt. Aber man bleibt sozusagen dem Elternhause treu; denn in Tönsberg wurde die Firma geboren. Man braucht nicht darauf hinzuweisen, daß sich kein Volk stärker der See verbunden fühlen kann als gerade die Bewohner am Eingang des Oslofjordes; jenes Gebietes, in dem man die schönsten Zeugnisse wikingscher Schiffbaukunst gefunden hat, die die Welt kennt.*)

*) Es sei hier auf frühere Norwegen-Beiträge des Verfassers hingewiesen. Siehe WZ 7/59, 10/59, 5/60.

Tönsberg war um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, während der Blüte der Segelschiffszeit, die führende Stadt in Norwegen, und alle seine Einwohner hatten in irgendeiner Weise mit der Schiffahrt zu tun; sie waren Seeleute, Fischer, Schiffbauer oder Zulieferer von Schiffbauholz – für Ackerbau und Viehzucht ist dieses Land nicht prädestiniert. Land-Verbindungen zu den anderen Städten waren denkbar schlecht. Es gab auch weder Post- noch Telegrafverbindungen. Hier in Tönsberg wurde Morten Wilhelm Wilhelmsen, der Gründer der Firma, am 1. Juli 1838 geboren. Der Vater Abraham Wilhelmsen war ein wohlhabender Gerbermeister, der sich auch schon für die kaufmännische Seite der Schiffahrt interessierte. Er besaß Aktien und nahm Hypotheken auf Schiffe für Anleihen, die er Schiffseignern gewährte. Sein Sohn wurde Schiffsmakler und ging nach Frankreich, wohin von Skandinavien viel Holz exportiert wurde. Mit 22 Jahren kehrte er 1861 an Bord seines Vaters Schiffes „Sophie“ nach Tönsberg zurück, trat in Partnerschaft mit der im selben Jahr gegründeten Firma J. W. Balchen und übernahm die Maklerseite des Geschäftes. Dank seiner Französisch-Kenntnisse konnte er wichtige Pionierarbeit im Holzgeschäft leisten, das früher durch fremde Makler ging. Seit 1865 besaß er eigene Schiffe. Das erste hieß „Mathilde“, eine Bark von 337 NRT; zwanzig Jahre später waren es elf Schiffe mit über



6000 NRT. Damit war er bereits der größte Reeder Tönshergs.

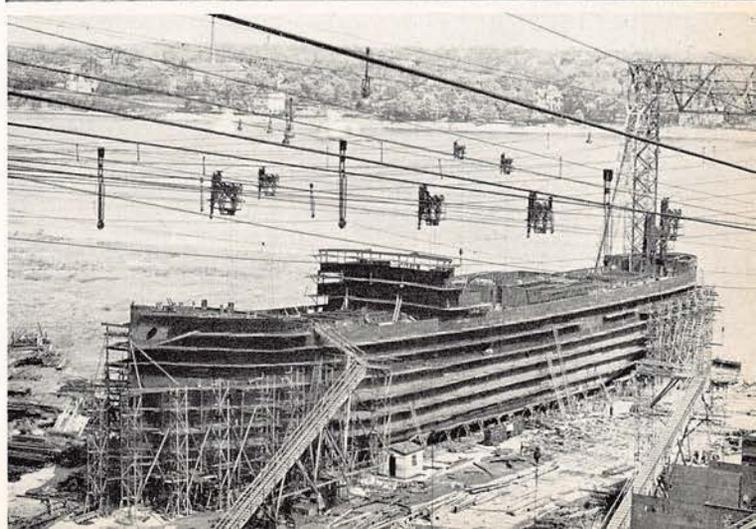
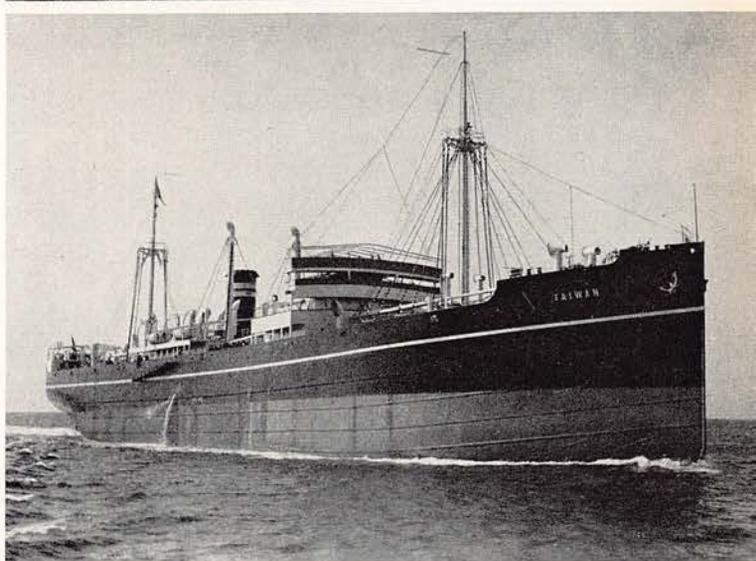
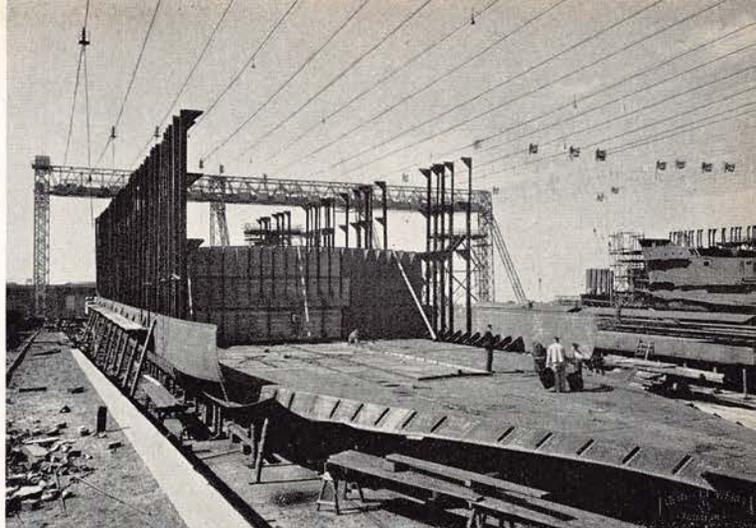
Doch in diesen zwanzig Jahren vollzog sich in der Schifffahrt eine entscheidende Wandlung. Der Besitz einer großen Segelschiffsflotte verbürgte noch nicht Wohlstand und Erfolg. Das Dampfschiff schickte sich an, die Segelschiffe zu überflügeln.

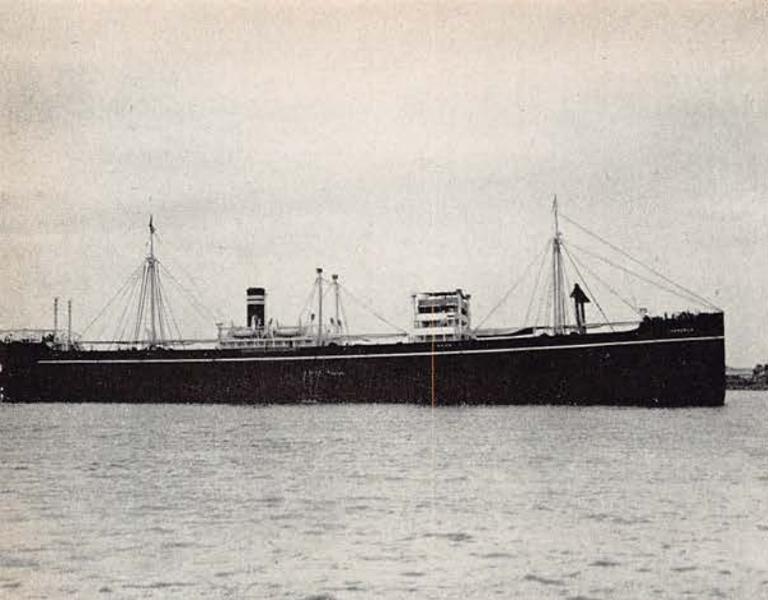
Zunächst waren sie in Anschaffung und Unterhaltung so teuer, daß man die Dampfer lediglich als Post- und Passagierschiffe einsetzte, sodann als Wal- und Seehundfänger. Für die Verfrachtung gewöhnlicher Ladung bediente man sich weiterhin der Segelschiffe – bis um 1870 schließlich kein Zweifel mehr darüber bestand, daß die Zukunft dem Dampfer gehörte.

Wilhelm Wilhelmsen beteiligte sich seit dieser Zeit an Dampfschiffen, zuerst an dem Seehundfänger „Albert“, der auf Grund guter Fänge einiges einbrachte; dann an zwei Frachtdampfern, die jedoch keine Gewinne erzielten. Wilhelmsen wird nicht der einzige Reeder gewesen sein, der im Grunde seines Herzens dem Anbrechen des Maschinenzeitalters auf See skeptisch gegenüberstand und lieber bei seinen Segelschiffen geblieben wäre. Doch konnte man sich dem Lauf der Entwicklung nicht entgegenstemmen, und gewiß war es jetzt die junge Generation, die die Sache vorantrieb. Inzwischen war nämlich Wilhelmsens Sohn Halfdan herangewachsen und arbeitete in der väterlichen Firma. Es heißt, er sei der erste gewesen, der einen kleinen Dampfer kaufte, welcher dann im Nord-Ostseeverkehr fuhr. Das Schiff hieß „Talabot“ und bewährte sich so ausgezeichnet, daß man durch ein abergläubisches Versprechen das Glück für alle Zeiten zu bannen hoffte. Man würde von nun an alle Namen neuer Wilhelmsen-Schiffe mit einem T beginnen lassen. Das hat man, wie wir wissen, getreulich durchgehalten.

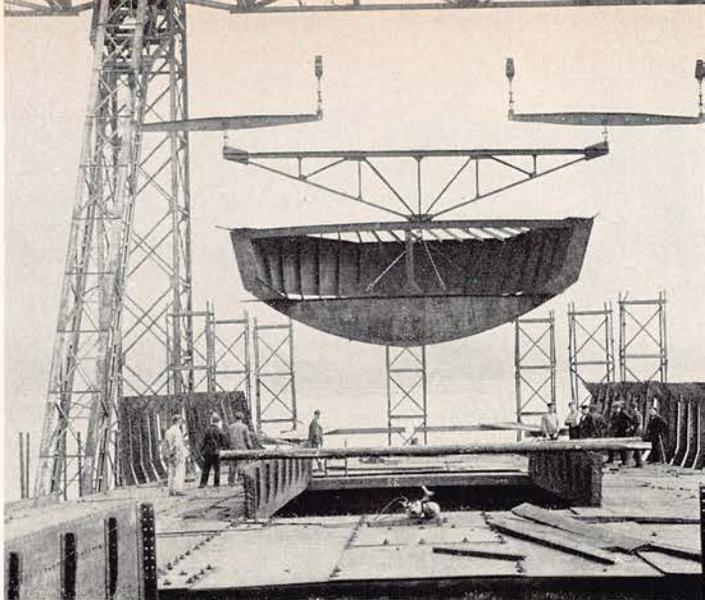
1872 wurde ein zweiter Sohn Wilhelmsen geboren, der wie der Vater Wilhelm hieß. Er fuhr zur See, machte das Kapitänspatent und nannte sich Captain Wilhelmsen, um nicht mit seinem Vater verwechselt zu werden. Seine seemännische Erfahrung war für die Firma von großem Nutzen. Auch er trat 1902 in das Geschäft ein und wurde 1909 Teilhaber. Als Vater Wilhelmsen 1910 starb, bestand seine Flotte aus dreißig Dampfern mit 160 447 tdw (darunter sieben vercharterte) – womit die Reederei die größte Norwegens war. Es war jetzt die Zeit für eine konsequente Neuorganisation des Reedereibetriebes gekommen, und die Brüder Wilhelmsen nahmen diese Aufgabe tatkräftig in Angriff. Nach britischem Vorbild begann jetzt auch Norwegen regelmäßige Liniendienste auszubauen. Als ein Jahrzehnt später der erste Weltkrieg ausbrach, fuhren norwegische Schiffe in regelmäßigem Dienst nach USA, Mexiko, Südamerika, Südafrika, Australien. Abgesehen vom Auswandererverkehr nach USA, bildete der skandinavische Holzexport die Basis für diese Linienschifffahrt, die aufzubauen erhebliche Kosten verursachte. Die Linien gründeten sich daher auf Gemeinschaftsleistungen norwegischer Reeder (z. B. Wilhelm Wilhelmsen – Fearnley & Eger) oder auf Beteiligung an ausländischen Gesellschaften, wie z. B. Det Ostasiatiske Compagni, Copenhagen, und Transatlantic, Gothenburg. Ein weiteres Betätigungsfeld, das damals noch neu war, war die Tankschifffahrt. Wilhelmsens Aktivität trieb auch diesen Schifffahrtszweig in Norwegen voran; aber der Krieg 1914–18 unterbrach die im besten Zuge befindliche Aufbauarbeit und warf die Reederei um Jahre zurück.

Gewiß hatte Norwegen als neutraler Staat nicht derartige Verluste wie die Kriegführenden, und doch wurde die norwegische Schifffahrt in jenem ersten Weltkrieg, wo der Begriff „neutral“ immerhin noch etwas mehr geachtet wurde als später im zweiten, auf das empfindlichste getroffen. Unter dem Druck der Alliierten war man genötigt, einen beträchtlichen Teil der Tonnage an die Westmächte abzugeben. Der uneingeschränkte U-Bootskrieg machte auch die neutrale Schifffahrt zu einer selbstmörderischen Ange-





Die „Tancred“ auf ihrer ersten Fahrt



MS „Tricolor“. Anfänge der Sektionsbauweise

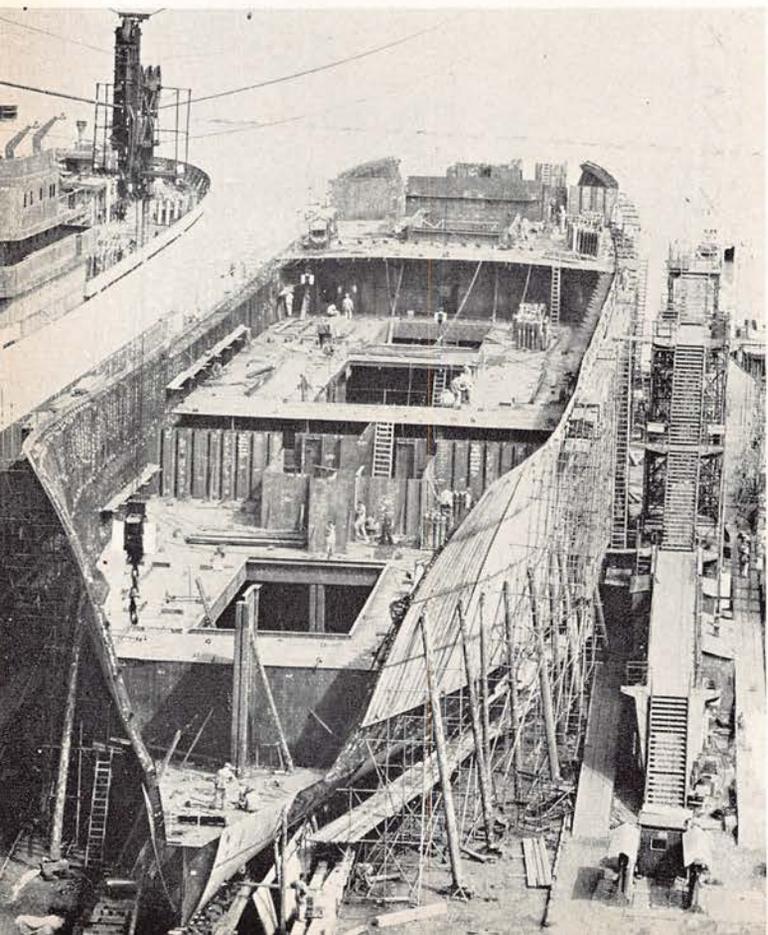
legenheit, aber man wagte sie dennoch, weil Norwegen ein Land ist, das weitgehend von der Schifffahrt lebt. Daß die Frachtraten unter diesen Umständen Höhen erreichten wie nie zuvor, ist verständlich. Die Reederei Wilhelmsen brachte es zuwege, daß im Laufe des Krieges die Schiffsneuzugänge den Verlusten die Waage hielten und der Bestand der Flotte 1918 den von 1914 nicht nur wieder erreicht, sondern ihn sogar um ein wenig überschritten hatte. Er betrug damals 41 Schiffe mit fast 300 000 tdw.

In jenem Jahr 1918 wurde die Deutsche Werft gegründet. Über die Schwierigkeiten, mit denen eine aus dem Nichts aufzubauende Schiffswerft in einem Lande zu kämpfen hatte, das den Krieg verloren hatte und dem Schiffbau und

Schifffahrt auf Jahre hinaus so gut wie verboten waren, haben wir in unserer Werkzeitung, Jahrgang 1958, ausführlich berichtet. Nur in unermüdlicher Arbeit und persönlicher Kontaktnahme gelang es, das Vertrauen des Auslandes wiederzugewinnen. Wilhelmsen war einer der ersten Auftraggeber. Halfdan Wilhelmsen übernahm einen ursprünglich von einem deutschen Reeder erteilten und schon begonnenen Auftrag auf ein Motorschiff von 8000 tdw, das kurzfristig geliefert werden konnte. Die damals in Oslo geführten Besprechungen erregten sein Interesse so stark, daß er gleich noch weitere Schiffe bestellte. Daß auf dem Bauprogramm der DW in erster Linie Motorschiffe standen und die Reederei Wilhelmsen dabei war, die Flotte auf Motorschiffe umzustellen, waren sicher wesentliche Punkte, die die beiden Unternehmen zueinander führten. 1922 lieferte die DW die „Tiradentes“, 1923 „Tampa“, „Tortugas“, „Titania“ und „Talisman“, 1924 „Taiwan“ und „Tungsha“, 1925 „Tancred“ und „Tricolor“. Es waren alles Motorschiffe zwischen sechs- und zehntausend tdw. Natürlich war die DW nicht die einzige Werft, mit deren Hilfe die Reederei Wilhelmsen ihre Motorschiffsflotte erneuerte und vergrößerte. Aber sie hat gewiß einen beträchtlichen Anteil an diesem großzügigen Aufbau. Wilhelmsen bestellte Schiffe in Dänemark, Deutschland, Holland, Norwegen, Polen und Schweden.

Moderne Sektionsbauweise 30 Jahre später

MS „Traviata“ auf dem Helgen



Halfdan Wilhelmsen starb 1923 im Alter von 59 Jahren, und Captain Wilhelmsen war fortan der Alleinverantwortliche der Gesellschaft, bis 1927 der Rechtsanwalt Kaare Schöning Partner wurde. 1930 schloß sich dann Halfdan Wilhelmsens Schwiegersonn Niels Werring an, 1938 Captain Wilhelmsens Sohn Tom.

Diese zwei Jahrzehnte zwischen den beiden Weltkriegen standen im Zeichen intensiven Aufbaues der begonnenen Liniendienste. Die Einwirkungen der Schifffahrtskrise von 1927 und der Weltwirtschaftskrise von 1932 auf diesen Aufbau, das Sichbehaupten im internationalen Wettbewerb sowie der Kampf der Linienreedereien gegen die „Outsider“ sind ein überaus interessantes Kapitel in der Schifffahrtsgeschichte unseres Jahrhunderts, auf das wir nicht näher eingehen können. Wir müssen uns mit einigen summarischen Ergebnissen zufrieden geben. Teils in eigener Regie, teils im Gemeinschaftsdienst mit anderen europäischen Schifffahrtslinien fuhren Wilhelmsen-Schiffe bis zum Ausbruch des zweiten Weltkrieges nach Südafrika, Australien, Indien, nach dem Fernen Osten, Java, Mexiko Golf, ferner nach USA, zwischen USA und Südamerika, zwischen New York und dem Fernen Osten, und ich bin nicht sicher, ob damit alle erwähnt sind. Insgesamt besaß die Reederei

MS „Tagaytay“ nach dem Stapellauf



im Januar 1940 eine Flotte von 54 Schiffen mit 503 337 tdw. In welcher Weise der zweite Weltkrieg Norwegen getroffen hat, ist noch in unser aller Erinnerung; wir wollen uns jede Aufzählung ersparen. Die Reederei Wilhelmsen verlor die Hälfte ihrer Flotte.

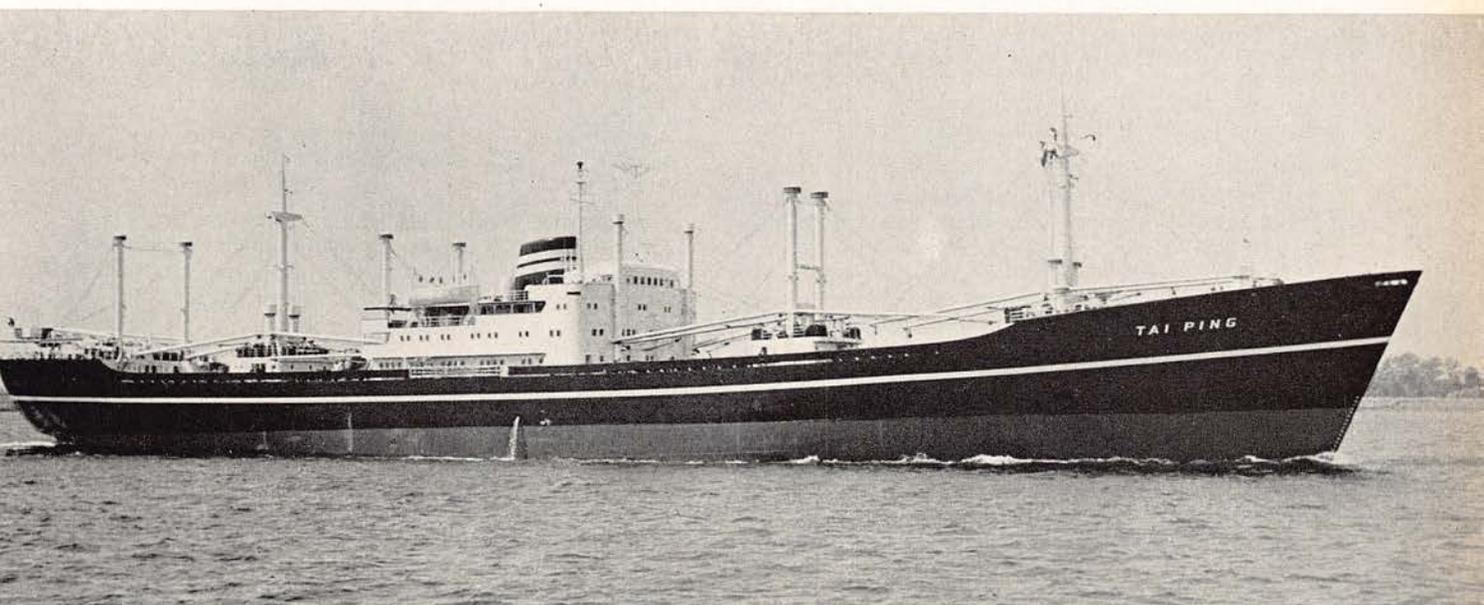
Es war mehr als nur irgendein Geschäftsabschluß, als die Reederei 1957 mit neuen Aufträgen an die Deutsche Werft herantrat. Über die Wunden, die der Krieg geschlagen hatte, begann Gras zu wachsen, und die deutsch-norwegischen Beziehungen schickten sich langsam an, so zu werden, wie sie von Natur aus immer hätten sein sollen. Es gibt keinen verständlichen Grund für eine Feindschaft zwischen unseren Völkern. Weder politische Gegensätze, noch Streit um wirtschaftspolitische Interessen; erst recht nicht sind wir uns blutsmäßig so fremd, daß wir einander nicht in allem voll und ganz verstehen könnten. Es waren ausschließlich die katastrophalen Folgen des unglückseligen

Krieges, die uns trennten. Sie zu überwinden, ist heute angesichts der neuen friedenbedrohenden Gefahren der freien Welt oberstes Gesetz.

Diese Gedanken und die Erinnerung an „Tiradentes“, „Taiwan“, „Tungsha“ und wie sie alle heißen, bewegten uns, als nun nach 1957 die neue Wilhelmsen-Serie bei uns startete: „Tagaytay“, „Tai-Ping“, „Traviata“ und „Tarantel“. Und in diesem Sinne gedenken wir auch heute, am 100. Geburtstag der Reederei Wilhelm Wilhelmsen, unserer norwegischen Freunde.

Abschließend noch einen Blick auf die heutige Situation dieser großen Schifffahrtsgesellschaft. Captain Wilhelmsen starb 1955 im Alter von 83 Jahren. 1958 wurde Niels Werring jun. Teilhaber und repräsentiert nun die vierte Generation der Familie. Die Zahl der Wilhelmsen-Schiffe ist bis heute auf 72 Schiffe angewachsen, ihre Gesamttonnage beträgt 834 414 tdw.

Wolfram Claviez



DVS-Fachschau*) für Schweißen und Schneiden

vom 3. 9. — 10. 9. 1961 in Essen

Brennschneiden

Auf der DVS-Fachschau, die alle 4 Jahre stattfindet, werden von vielen Firmen des In- und Auslandes, die etwas mit Brennen und Schweißen zu tun haben, die neuesten Errungenschaften auf diesem Gebiet gezeigt. Besonders interessant und eindrucksvoll waren die von mehreren Firmen gezeigten und noch wenig bekannten Geräte zum Brennschneiden, oder genauer gesagt, zum Schmelzschnitten von Aluminium, Magnesium, Kupfer und seinen Legierungen, wie Alu-Bronze, Zinn-Bronze usw. und Chromnickelstählen in allen Variationen. Es ist ja bekannt, daß man mit den bisher üblichen Brenngeräten, wie wir sie auf der Werft zum Brennen von Stahl verwenden, aus physikalischen Gründen keine Nichteisenmetalle brennen kann. Die neuentwickelten Geräte arbeiten nicht mit einer Gasflamme, um das Material zu erwärmen, sondern mit einem Lichtbogen. Der Lichtbogen brennt zwischen einer Wolframelektrode, die sich nicht abnutzt, und dem Werkstück. Er hat etwa eine Temperatur von 30 000° C und erwärmt das Material örtlich sehr stark und schnell. Durch das Schneidgas, ein Argon-Wasserstoff-Gemisch oder Stickstoff-Wasserstoff-Gemisch, wird das geschmolzene Material dann aus der Platte herausgedrückt. Die Schneidfuge ist etwas breiter als wir es vom Stahl her kennen, die Schnittgüte ist aber durchaus brauchbar. Erstaunlich ist die mit diesen Geräten erzielte Schnittgeschwindigkeit.

Für Aluminium werden folgende Werte angegeben:

	Maschinenschnitt	Handschnitt
6 mm Blech	6,0 m/min.	2,0 m/min.
10 mm Blech	4,5 m/min.	1,6 m/min.
20 mm Blech	2,0 m/min.	0,8 m/min.

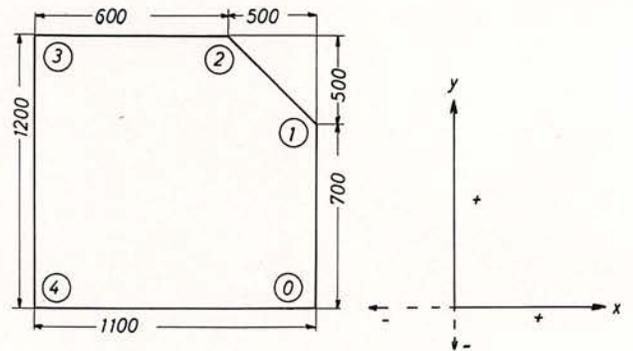
Die Schnitte können in allen Positionen ausgeführt werden, auch über Kopf.

Eine weitere Neuentwicklung ist die von mehreren Firmen gezeigte vollautomatische Brennmachine, die mit einem Lochband gesteuert wird. Die bisher bekannten vollautomatischen Brennmachines, wie wir sie auch benutzen, werden mit einer Zeichnung gesteuert, d. h. eine Fotozelle tastet die Kontur des Werkstücks von der Zeichnung ab und überträgt sie, in der gewünschten Größe, über die Brennmachine auf die zu brennende Platte. Man muß also von jedem Werkstück, das mit der Maschine gebrannt werden soll, eine genaue Zeichnung anfertigen.

Bei den mit einem Lochband gesteuerten Maschinen muß man von jedem anzufertigenden Werkstück ein Lochband haben, das der Brennmachine die Bewegungsrichtung angibt, damit sie die Kontur des Werkstücks richtig abfährt. Man zerlegt die Kontur in Teilstrecken, deren Größe und Lage zueinander man mit Hilfe von Koordinaten genau bestimmt. Hat man also eine Konstruktionszeichnung mit allen Maßangaben, so kann man sofort mit der Erstellung des Programms (x-y-Werte) beginnen. Nach diesem Programm wird dann der Lochstreifen erstellt.

Im Augenblick sehe ich für den Schiffbau noch keine Möglichkeit, diese Maschine wirtschaftlich einzusetzen, da wir es oft mit Kurven zu tun haben, für die keine Maße in der Zeichnung vorhanden sind. Man müßte also erst

eine genaue Zeichnung von diesen Teilen anfertigen, um die x-y-Werte herausmessen zu können. Außerdem stellen sich bei der Plattenaufteilung, d. h. wenn mehrere verschiedene Werkstücke aus einer Platte gebrannt werden sollen, Schwierigkeiten ein, die ich in diesem Rahmen aber nicht weiter besprechen kann.



Teilstrecke	Koordinatenabstand	
	Δx mm	Δy mm
0-1	+0	+700
1-2	-500	+500
2-3	-600	+0
3-4	+0	-1200
4-0	+1100	+0

Für rein maschinenbauliche Brennteile, die auf der Konstruktionszeichnung vollständig vermaßt sind, wäre diese Brennmethode denkbar und die Maschine auch wohl wirtschaftlich einzusetzen. An unserer auf der Werft arbeitenden Telorex-Brennmachine kann man ohne weiteres einen Lochbandübersetzer anschließen.

Weitere verbesserte Brennmachines werden von fast allen namhaften Firmen gezeigt. Es ist deutlich zu erkennen, daß die kleinen Magnetrollbrennmachines von den optisch abtastenden Maschinen verdrängt werden.

Die Anschaffungskosten sind wohl höher, aber die laufenden Kosten für die Erstellung der Blechmodelle entfallen. Die Optik dieser Geräte ist heute schon so weit entwickelt, daß eine mit Kugelschreiber oder Bleistift gezeichnete Kontur einwandfrei abgetastet wird. Bisher war es nur möglich, Tuschestriche oder ähnlich tiefschwarze Striche abzutasten.

Bemerkenswert sind auch die neu entwickelten Starkschneidbrenner, mit denen es heute möglich ist, Schnitte bis zu 2 m Stärke auszuführen. Als Brenngas wurde Stadtgas oder auch — bei einer anderen Firma — Propan verwendet.

Andere Neuentwicklungen sind der Propan-Fugenhobler, der die gleiche Leistung haben soll wie der bisherige Azetylen-Fugenhobler, und neue Anwärmbrenner für Propan mit neuen Düsen, die weitaus mehr leisten als die bisher bekannten Anwärmbrenner.

Beide Geräte haben wir schon auf der Werft, um zu prüfen, ob sich der Einsatz für uns lohnt. Da wir in den Schiffbau-Bearbeitungswerkstätten alle Brenngeräte auf Propan umgestellt haben, wäre es wünschenswert, auch diese Propangeräte einzusetzen, wenn es sich zeigt, daß

*) DVS — Deutscher Verband für Schweißtechnik e. V.

wirklich die gleiche Leistung wie bei den Azetylen-geräten erreicht wird.

Was die Brenndüsen anbetrifft, so sind auf der DW bereits die besten Konstruktionen im Betrieb. Bessere Düsen als die bei uns verwendeten sind auf der Ausstellung nicht gezeigt worden.

Klaus Neitzke

Schweißen

Das große Teilgebiet Schweißen stellte auf der Fachschau vor allen Dingen die Automatschweißung sehr groß heraus.

In Hinblick auf die immer dringlicher werdende Bedeutung der Automation mußte jeglichen Neuerungen und Verbesserungen auf diesem Gebiet ein Hauptaugenmerk gelten.

Die bekannten Vollautomaten für Unterpulver- und Netzmanteldrahtschweißung in der Horizontalschweißung sind verbessert und in der Handhabung vereinfacht worden.

Beachtung findet eine neue Art des Drahteinlegens bei Netzmantelschweißautomaten. Durch seitliches Einlegen des Drahtes in den Drahttransport und zwischen die Kontaktköpfe wird die immer wieder auftretende Drahtbeschädigung vermieden.

Eine gleichmäßige Stromzuführung erfolgt durch ein bewegliches Dreibackensystem des Kontaktkopfes.

Mehrere Firmen bieten Horizontalschweiß-Automaten an, die durch einfaches Austauschen der gewünschten Bauelemente nach dem Baukastensystem sowohl für Unterpulver-, Netzmantel- und auch Kohlendioxid-Schutzgas-schweißung eingesetzt werden können.

Mit Hilfe der Bauteile kann dem jeweiligen Zweck entsprechend die gewünschte Automatenform zusammengestellt werden, ohne daß kostspielige Anschaffungen gemacht werden müßten.—

Ein Unterpulver-Automat für zwei elektrisch getrennte Elektrodendrähte arbeitet mit zwei Schweißköpfen, die einander nachlaufen. Der vorlaufende Elektrodendraht ist am Gleichstrom — pluspolig angeschlossen, während der Nachfolge-Elektrodendraht am Wechselstrom minuspolig liegt. Mit der durch Gleichstrom gespeisten Elektrode erhält man einen großen Einbrand bei verhältnismäßig geringen Mengen abgeschmolzenen Elektrodenmaterials und dabei gute Porensicherheit. Die Wechselstromelektrode trägt eine große Menge Material auf die vorangegangene Wurzelschweißung auf. Man erreicht Schweißzeitverkürzung und gute mechanische Eigenschaften dadurch, daß gleichzeitig zwei voneinander unabhängige Schweißraupen gezogen werden.

Viele namhafte Herstellerfirmen bieten Kohlendioxid-Schutzgas-Automaten an. Die Geräte sind gegenüber den vor ein und zwei Jahren herausgekommenen robuster und einfacher gebaut und haben eine sehr hohe Materialausbringung.

Das Problem für den Schiffbau bei der Horizontalschweißung ist immer noch, daß die CO₂-(Kohlensäure-)Schutzgas-glocke von der Schweißstelle weggeblasen wird und damit die schädlichen Luftbestandteile Zutritt zum Schweißbad haben. Die Folge ist eine starke Porosität der Schweißnaht. Für alle Werkstätten, in denen kein Luftzug auftritt, bietet das Horizontal-CO₂-Schweißen seine Vorteile.

Ein Gebiet, das bislang in der Praxis — vornehmlich im Schiffbau — der Schweißung mit Handelektroden vorbehalten war, ist das Zwangslagenschweißen. Darunter versteht man fachlich das Schweißen an senkrechter Wand und das Überkopfschweißen. Ein großer Teil aller Schweißnähte muß in diesen Positionen ausgeführt werden. Die Hersteller-Industrie bietet Geräte an, die das Senkrecht-

schweißen an Platten jeder Stärke möglich machen. Ein maschinelles Senkrechtschweißgerät unter Kohlendioxid-Schutzgas mit einem Falzdraht ermöglicht das Schweißen von Plattenstärken ab 10—60 mm. Der Schweißvorgang vollzieht sich in einem von den Schweißkanten und besonderen, wassergekühlten Kupferleisten abgegrenzten Raum. Das Anschmelzen der Nahtkanten und Abschmelzen des Elektrodenfalzdrahtes erfolgt durch den unter CO₂ brennenden Lichtbogen. Die CO₂-Glocke und die darauf abgestimmten Legierungs- und Desoxydationsmittel im Innern des Falzdrahtes ergeben ein porenfreies, hochverformbares Schweißgut.

Die Schweißleistung ist wesentlich größer als die der herkömmlichen Handschweißung.

Durch die Wahl besonderer Kupferbegrenzungsleisten, in denen das eingebrachte, zuerst flüssige Schweißgut erkalten kann, ohne abzufließen, lassen sich neben Verbindungsstößen auch Kehlnähte schweißen. Mit diesem Gerät bieten sich dem Schiffbau Möglichkeiten, im geraden Teil großer Schiffe die Schweißung zu rationalisieren.

Für große Plattenstärken gedacht ist ein Senkrechtschweiß-Automat, welcher nach dem Elektroschlacke-Schweißverfahren arbeitet. Der Schweißvorgang vollzieht sich ähnlich wie beim CO₂-Senkrechtschweißen. Der Unterschied liegt darin, daß die Aufschmelzung der Nahtkanten und das Abschmelzen des Elektrodendrahtes durch Wärmeabgabe eines hoherhitzten Schlackenbades erfolgt. Bei sehr starken Platten bis zu 300 mm Wandstärke schmelzen gleichzeitig bis zu 3 Elektrodendrähte im Schweißbad ab und füllen es auf.

Beide Automaten-Typen der Senkrechtschweißung werden in parallelen Führungsbahnen durch Eigenkraft in Schweißgeschwindigkeit aufwärts bewegt. Die Führungsbahnen können durch Verlängerungseinheiten der Höhe des zu schweißenden Werkstückes angepaßt werden. —

Das Gebiet der Aluminiumschweißung unter Schutzgas Argon wird durch Automaten bereichert, deren Schweißsicherheit verbessert worden ist.

Für ein porensicheres Schweißen — besonders beim S.I.G.M.A.-Verfahren — ist es sehr wichtig, den Lichtbogen konstant in seiner Größe zu halten. Dies wird durch bessere Anpassung der Stromquelle und bessere Zusatzdrahtqualitäten erreicht. —

Im Bereich der Handschweißung werden Elektroden des Typs Ti 7 m mit Zellulosezusätzen angeboten, die in der Fallnahtschweißposition auch an hochbeanspruchten Bauteilen im Maschinenbau, Behälter- und Schiffbau Verwendung finden sollen. Die Elektrode genügt nach Aussage ihrer Hersteller allen Anforderungen bezüglich Einbrand, Wurzel Ausbildung und Nahtstärke. Gegenüber dem Verschweißen in Steigenahtposition ist neben der leichteren Ausführbarkeit der Schweißung ein wirtschaftlicher Gewinn erzielbar.

Die Schleifmittelindustrie zeigt Schleifscheiben aus Nylongewebe von außerordentlich hoher Verschleißfestigkeit. Mittels kleiner, handlicher Wurzelnahtschleifmaschinen, die mit Preßluft angetrieben werden, fügen diese Schleifscheiben schnell und ohne große Wärmeabgabe Nähte und Heftstellen aus.

Für unsern Betrieb gibt eine Auswertung der DVS-Ausstellung einige Anregungen, die zu untersuchen und voranzutreiben lohnt.

Das Fallnahtschweißen auch an Festigkeitsnähten bietet die Möglichkeit, die Schweißarbeit zu erleichtern und Zeit einzusparen. Der Einsatz von Nahtschleifmaschinen kann das schon in breitem Rahmen eingesetzte elektrische Fugenhobeln unterstützen und die Arbeit mit dem Stemmgeschirr weiter einschränken.

Die Essener Ausstellung hat gezeigt, daß die Automatisierung der Senkrechtschweißung weiter vorangetrieben wird. Für Außenhaut- und Schottstöße kann dieses Verfahren bei uns im Schiffbau vielleicht eines Tages nutzbringend Eingang finden!

Worch, FS 3



Aus dem Logbuch von »Obadjah«

Vor mir liegen zwei fast vollgeschriebene, in buntes Wachstuch eingebundene Büchlein. Es sind die Logbücher von »Obadjah«. Aber bevor ich damit beginne, manch ereignisreiche Begebenheit herauszuschreiben, muß ich wohl erklären, wer »Obadjah« ist und wie es dazu kam, daß an Bord von »Obadjah« Schiffstagebuch geführt wird. In dem Fischereihafen Möltenort an der Kieler Förde liegt an einer recht auffälligen Brücke, zwischen Fischkuttern und Ruderdinghies vertäut, eine Segeljolle. Im öligen, von Quallen belebten Brackwasser des Hafens spiegelt sich die blaue Farbe der Außenhaut. Eine stark mitgenommene Scheuerleiste und zahlreiche knallblaue Fender, die unter der grauen, oft geflickten Persenning festgebändelt sind, schützen das Boot vor einem allzustarken Weststurm. Anscheinend haben wir es hier mit einem recht alten Boot zu tun. Da wölben sich z. B. die mahagonigebeizten Decksplanken ganz verdächtig, etliche Spannten sind angebrochen, und wer über das wackelige Gelände steigt und gerade den Sprung in die Tiefe wagen will, wird von unten unsanft angefahren, daß er dies ja vorsichtig tun möge. Ein reichlich verbeulter, ebenfalls blau angestrichener Marmeladeneimer soll wohl die Boje darstellen. Auf ihr kann man mit einigen Kopfverrenkungen — am besten wäre es, wenn man sich auf den Kopf stellte — den in weißen Buchstaben geschriebenen Namen »Obadjah« lesen, den Namen einer kleinen Jolle, die sich hier mutig zwischen all den Fischkuttern behauptet. Und der Kapitän von »Obadjah«? Es gibt da nicht nur einen, sondern gleich zwei, und zwar sind es Kapitäninnen. So etwas gibt es tatsächlich. Die Fischer waren einigermaßen erstaunt, als im Mai letzten Jahres zwei Mädchen hier einen Hafenplatz suchten und nicht gerade fachkundig ein Segelboot an »ihre« Brücke banden. Wie amüsiert mögen sie erst zugeschaut haben, als die beiden zum erstenmal aus dem Hafen kreuzten. Viel Ahnung schienen die ja nicht zu haben! Immerhin, nach einiger Zeit wurde das Schiff wieder in Hafennähe gesichtet und nach einem ziemlich mißglückten Anlegemanöver lag »Obadjah« wieder an seinem Liegeplatz. Recht umständlich ging es nun ans Abtakeln. Vor lauter Eifer merkten sie gar nicht, daß seit einiger Zeit jemand auf

der Brücke stand und ihre Künste etwas amüsiert beobachtet hatte.

Erst als er eine ganze Reihe von fachmännischen Hinweisen in Seemannssprache, von der die beiden auch nicht ein Wort verstanden, vom Stapel ließ, wurden sie auf den Beobachter da oben aufmerksam. Was will denn der? Sie waren fast beleidigt, daß es jemand wagte, ihre Segelkünste anzuzweifeln und, was noch viel schlimmer war, zu behaupten, daß »Obadjah's« Mast schlecht getrimmt sei. Auf ihr Schiff wollten sie nämlich nichts kommen lassen. Aber immerhin, er schien etwas vom Segeln zu verstehen, und die beiden beschlossen, ihn als Steuermann und Segellehrer anzuheuern. In weiser Voraussicht ordnete dieser als erstes an, daß es unbedingt erforderlich sein werde, ein Logbuch zu führen. Und der Steuermann sollte recht behalten: Wer heute, nach ein- einhalb Jahren, in den Logbüchern blättert, kann da allerhand erleben.

Als erste Eintragung steht da aus Hans Leips Segelanweisung für eine Freundin: »Gut segeln heißt, sich zusammennehmen«. Woraufhin der Steuermann nicht umhin konnte, darunterzuschreiben: Barbara will Abraham a Santa Clara Lügen strafen, der da sagt: Der Vorsatz ist wie ein Aal: er ist leichter zu fassen als zu halten.« Auch darin sollte der Steuermann recht behalten. Aber das kann man am besten aus den Logbucheinträgen selbst ersehen. Vorher muß allerdings noch gesagt werden, daß jene Piraten-Ladies sich einbildeten, etwas von der Kunst des Segelns zu verstehen, was, wie aus jenen ersten Eintragungen hervorgeht, zunächst noch nicht so ganz der Fall sein konnte.

22. Mai 60. Bei böigen nordwestlichen Winden brach heute vorm Friedrichsorter Leuchtturm das Steuerbordwant. Der Mast bog sich bedenklich. Was tun? Ratlos blickten sich die beiden an, während der Steuermann blitzschnell zugriff. Man ging über Stag, um die Steuerbordseite zu entlasten. Als nächstes wurde die Fock geborgen und das Fockfall als Steuerbordwant angeschlagen.

24. Mai 60. Das Anlegemanöver muß wegen schlechter Ausführung mehrmals wiederholt werden.

26. Mai 60. Wenden und Halsen will gelernt sein.

28. Mai 60. Die Manöver sollten lieber vorher abgeprochen werden.

1. Juni 60. Beim Üben von Aufschießern wird die Boje Kiel 7 gerammt. Besatzungsmitglieder kommen gerade noch unbeschädigt davon. Der Bug von »Obadjah« dagegen hat anstatt eines positiven, einen negativen Sprung.

2. Juni 60. Kein Lüftchen weht. Während andere Boote nur langsam Raum gewinnen oder stehen, macht »Obadjah« Fahrt achteraus.

3. Juni 60. Aufschießen ähnelt immer noch mehr Aufspießen. Wie so oft, war auch heute die Fahrt noch nicht aus dem Schiff, so daß sich bei ziemlicher Fahrt die Ruderpinne in der Boje verhakte. Die Fahrt kam dadurch jedenfalls aus dem Schiff. Die Boje ist stark beschädigt.

5. Juni 60. Heute werden Mann-über-Bord-Manöver geübt. Die Kapitäninnen werfen gern viele Männer über Bord — in diesem Falle sind es allerdings nur Schwimmwesten, die eine der Mütter vorsichtshalber gestiftet hatte — leider werden nur die wenigsten gerettet, und die meisten müssen ertrinken oder werden halbtot geborgen. Es empfiehlt sich, falls wirklich einmal jemand über Bord gehen will, vorher einen Sturzhelm aufzusetzen. —

7. Juni 60. Die harte Arbeit zeitigt Früchte. Heute brachten die »Bojenschrecks« — so spricht man neuerdings in Möltenort von den großen Seefahrerinnen — das Boot 1 mm vor der Boje zum Stehen.

Am **9. Juni 60** geschah etwas Unerwartetes. Der Bolzen des Schäkels, durch den das Schiff an der Vorleine befestigt war, hatte sich aufgedreht. Warum? Weil Mädchenhände ihn zuge dreht hatten. Folge: »Obadjah« reißt sich bei Nacht los und — strandet! Die großen Seglerinnen waren zutiefst betroffen, als sie ihr Schiff am nächsten

Morgen an seinem unfreiwilligen Liegeplatz vorfanden. Nichts hätte ihnen hinfort eine eindringlichere Warnung sein können, daß jeder seemännische Handgriff mit der größten Gewissenhaftigkeit auszuführen ist. Es ist ihnen weiterhin auch kaum noch etwas ähnliches passiert.

11. Juni 60. Steife Brise! Bei vier bis fünf Windstärken, in Böen mehr, wagte „Obadjah“ heute den Kampf.

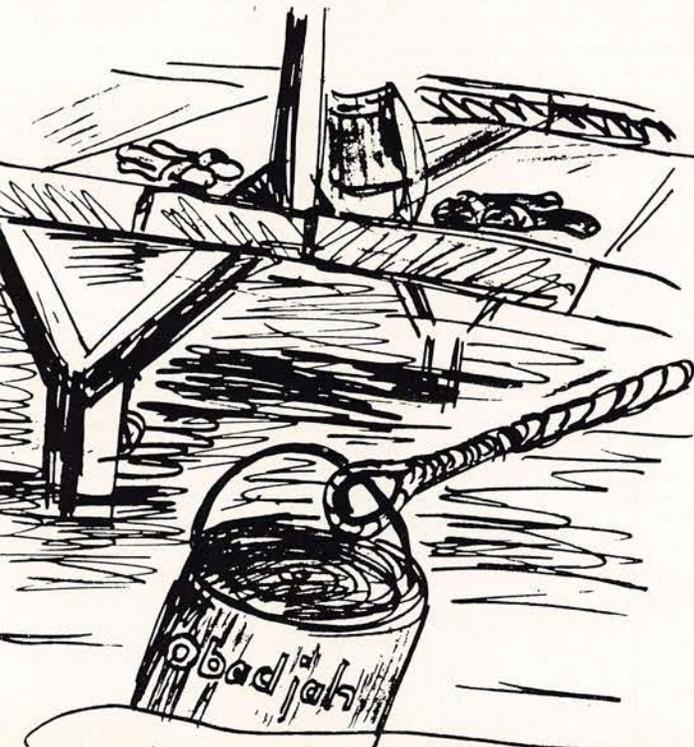
Die beiden Nixen fanden sich sehr mutig und versprachen ihrer Crew — inzwischen hatten sie noch einen Moses angeheuert — einen steifen Grog. Diese freute sich mit Recht auf die „Helgoländer Welle“, denn das Parieren der Wellen im Sturm wollte gar nicht klappen, was zur Folge hatte, daß man bis auf die Haut naß wurde. Hans Leip sagte hierzu treffend: „Mit mehr oder weniger gerefften Segeln gegen eine steife Brise anzukreuzen, ist erregend und schön, wenn Boot und Steuermann die Brecher zu nehmen wissen“. Aus der „Helgoländer Welle“ wurde später nur ein „Möltenorter Shake“. Nicht einmal einen richtigen Grog verstehen die Frauen Kapitäne zu machen. Der Moses meinte zu dem Ergebnis: „Der kann vor lauter Schwäche nicht aus dem Glas kommen.“

Ab und zu kann man auch Erfreuliches lesen. Folgendes wurde im Logbuch vermerkt, als „Obadjah“ wieder einmal bei starkem Wind in See gestochen war:

12. Juni 60: Sonntag der reifen Leistungen. Die Eignerinnen, die wirklich schon ganz kleinlaut geworden waren, gewannen hierdurch wieder etwas Mut. Manchmal wird an Bord auch gearbeitet, was hieraus zu ersehen ist:

13. Juni 60. Schönstes Segelwetter! Aber heute wird sich der Bootsarbeit gewidmet. Spleißen und Knoten wird eifrig gelernt. Später im Jahr heißt es einmal: Klubkameraden der Möltenorter Segelkameradschaft bezeichnen „Obadjah“ als eines der gepflegtesten Boote im Hafen. Eines Tages fällt den stolzen Reederinnen auf, daß sie ihr Schiff zwar „Obadjah“ nennen, es aber noch gar nicht getauft hatten. Also machten sie sich mit einigem Eifer daran, eine Taufe zu improvisieren, und zwar sollte es eine ganz vorschriftsmäßige Taufe geben.

26. Juni 60. Strahlend blauer Himmel, leichte Brise. Genau das richtige Wetter für eine Bootstaufe. Die alte Brücke geriet ordentlich ins Wanken, so viele Gäste kamen. Mit großem Hallo wurden sie in einem Ruderboot auf die Förde gebracht, während die Crew — alle in Weiß übrigens — dorthin segelte. Mitten auf der Förde wird geankert. Jeder bekommt ein Glas Sekt, der Steuermann hält die Taufrede:



Was hier zu sehen oder nicht zu sehen ist stimmt nur halb.

„Verehrte Festgäste, liebe Segelfreunde!

Die ‚Kieler Woche‘ war für Jutta und Barbara gegebener Anlaß, ihr Boot zu taufen; sie reiht dadurch an die großen, offiziellen und kulturellen Ereignisse ein echt seglerisches und äußerst erfreuliches zugleich. Nomen est omen — für Jutta und Barbara Verpflichtung, einen guten Namen zu wählen. Daher die späte Taufe. Seemännischem uraltem Wissen und Aberglauben zum Trotz, schwimmt das Boot heute nämlich noch, und recht gut, wie Sie sehen, obgleich es während sieben Wochen längst hätte Schiffbruch erleiden müssen. Das kann doch nur ein Zeugnis für die Kapitäne sein, die sich — und nun wird die Sache verständlich — einen Leipschen Spruch zu eigen gemacht haben: ‚Gut segeln heißt, sich zusammennehmen!‘ Die Taufrede sollte eigentlich den Namen des Bootes und dessen Aufgaben zum Inhalt haben: ‚Obadjah‘ — ein Zauberwort, dessen Bedeutung ich nicht erfahren und dessen Zauber ich nicht lösen konnte und nicht möchte. Die Aufgaben: Hier möchte ich Manfred Curry, einen wohlberufenen Segler, sprechen lassen: ‚Ein leiser Windhauch kann den Menschen so mühelos dem Drängen und Hasten des Lebens entziehen und ihn in der Einsamkeit sich selbst, der Natur und ihrem Schatze ungeahnter Schönheit näherbringen.‘ Er möge schwimmen und nicht untergehen — ‚Obadjah‘ — unser Täufling.“

Bisher hatte wirklich noch niemand etwas von der Herkunft und der Bedeutung des Namens „Obadjah“ verlauten lassen. Aber wer kennt nicht die geheimnisvollen Abenteuer vom fröhlichen Hexenmeister „Obadjah“ und seiner ZK 14, die der alte Käpt’n Martin Luserke neben vielen anderen Seegeschichten für Fahrensleute und Landratten aufschrieb?

Und da es sich traf, daß gerade am 80. Geburtstag des großen Erzählers jene blaue Segeljolle den neuen Besitzerinnen übergeben wurde, war es ganz selbstverständlich sie nach ihm zu benennen.

Aber nun war der große Augenblick da! Vom Ruderboot aus sollte die Taufpatin die Sektflasche am Eisenbeschlag des Stevens zerschlagen. Aber, o weh! Vor lauter Aufregung trifft sie nicht das Eisen, sondern das Holz. Vor Schreck läßt sie die unglückselige Flasche auch noch los, so daß diese unzerbrochen samt Inhalt in die Tiefe sinkt. „Ihr nach!“ ruft der beherzte Moses; aber unterläßt es dennoch. Alle sind etwas betreten, am meisten die arme Patin, die ihr Taufgeschenk daraufhin gar nicht haben will. „Mast- und Schotbruch für ‚Obadjah‘, ruft plötzlich einer der Gäste und rettet so die Situation. Der Bann war gebrochen, der Sekt floß — auch ohne zerbrochene Flasche — und die gute Stimmung ist wieder da. Einer der Gäste verlegt sich sogar noch aufs Dichten:

*Ein Vergnügen eigner Art
ist so eine Wasserfahrt.
Ganz besonders, wenn dazu
solch verschiedenart'ge Crew
in zwei Booten eng verstaubt,
aneinander fest vertaubt,
raus in See gerudert sind,
um zu taufen hier das Kind,
dessen Nam' „Obadjah“ heißt.
Gisela die Flasche schmeißt.
Alles voller Spannung guckt.
Doch die Flasche ist „versuckt“!
Trotzdem flossen Sekt und Wein!
Fröhlich lief „Obadjah“ ein.*

Neptun sollte sich aber schon sehr bald für die heile Sektflasche rächen. Schließlich konnte er sie dort unten auf dem Meeresgrunde nicht öffnen und mußte dieses Mal leer ausgehen.

27. Juni 60. Olige Flaute! „Obadjah“ schiebt sich nur langsam aus der Hafeneinfahrt. Der Crew hatte man Landurlaub gegeben, und es gefiel den beiden ganz gut so allein.

Allerdings — ein schlechtes Gewissen konnten sie nicht ganz loswerden: Da war der Riß am Unterliek, der nur notdürftig mit einer Bootsmannsnaht versehen war. Aber wie konnte man sich heute darüber Gedanken machen, wo es doch gar keinen Wind hatte! Etwas erfahrenere Segler dagegen hätten erkannt, daß diese fast unheimliche Stille nur die Ruhe vor dem Sturm bedeutete. Denn kaum war „Obadjah“ aus dem Hafen, fiel auch schon die erste Bö in die Segel. Im Nu hingen die beiden außenbords und „Obadjah“ schoß nur so durch die Wellen. Niemand dachte bei dieser herrlichen Fahrt noch an das zerrissene Segel und erst recht nicht ans Reffen. Und sie nahmen die Böen gar nicht so schlecht. „Schade, daß uns der Steuermann jetzt nicht sehen kann“, brüllen sie einander durch den Sturm zu. Doch es war nur gut, daß dieser sie nicht sah, denn wenige Sekunden später ertönt ein ohrenbetäubender, zunächst noch undefinierbarer Lärm das Heulen des Sturms. Das Schiff verliert augenblicklich an Fahrt. Fassungslos starren zwei nicht wenig verdutzte Gesichter zum Mast, wo riesige Fetzen in wildem Durcheinander hin und her donnern. Das Segel war gerissen. Das Boot liegt bereits quer in der Dünung und treibt zusehends ab. Das grausame Schlagen der Fock mahnt zum Handeln. „Großsegel bergen! Fock dicht holen!“ Aber mit dem Vorsegel gegen den Wind zu kreuzen erweist sich als unmöglich und in Lee ist Land. Gegen den zunehmenden Seegang zu paddeln ist ebenfalls aussichtslos. Die einzige Möglichkeit, die blieb, war: sich vor der Fock an Land treiben zu lassen und das Boot fest auf den Strand zu setzen. Das An-Land-Ziehen klappte jedenfalls gut, und nicht ohne Genugtuung beobachteten die Gestrandeten von hier aus, wie ein Segelkutter der Marine bei einer Wende kenterte. Später halfen sie den Schiffbrüchigen noch beim Bergen der Spieren, Pützen, und anderen Bordutensilien. Welch trauriger Anblick war es am nächsten Morgen, als „Obadjah“ ohne Segel und im Schlepp eines Ruderbootes sich langsam dem Hafen näherte. Ziemlich betreten ließen die beiden Sturmseglerinnen es geschehen, wie ihr Schiff zum zweitenmal an Land gezogen wurde. Das Unterwasserschiff hatte solchen Schaden erlitten, daß es neu abgedichtet und frisch gemalt werden mußte. So kam es, daß „Obadjah“ mitten im Sommer eine Woche lang an Land liegen mußte. Zum Trost wurde dann ein Bordfest veranstaltet, von dem Möltenort heute noch spricht und das mit einer Segelfahrt in den Morgen endete.

Abgesehen von der nicht gerade ruhmvollen Geschichte mit dem Segelriß können doch seglerische Fortschritte festgestellt werden. Es wird beschlossen, den Steuermann, den es ohnehin schon lange wieder zu seinem Süßwassersee zieht, abzumustern und fortan „Obadjah“ unter eigener Verantwortung zu segeln. Als erstes sollte eine Wochenendfahrt zur Schlei unternommen werden.

1.—3. Aug. 60. Mit günstigem Winde erreichte „Obadjah“ nach Überqueren eines ganzen Stückes offener See die Schleimündung. Am selben Abend wird noch die ganze Schlei hinaufgesegelt. Bis dahin ging alles vorbildlich. Am

nächsten Tag würde man ebensogut wieder zur Kieler Förde gelangen. Aber am kommenden Morgen war Flaute. Kein Lüftchen wehte. Nur langsam bewegte „Obadjah“ sich vorwärts. An Bord war man unbekümmert, freute sich an der so ganz anderen Landschaft und ernährte sich nebenbei von trockenen Haferflocken. Die angehenden Hausfrauen hatten ihren Seehunger unterschätzt und waren froh über diese — wenn auch sehr einseitige Kost. Später rührte übrigens keiner von ihnen je wieder Haferflocken an. Als am Abend Schleimünde an Backbord gelassen wird, ist ihnen schon etwas unbehaglich. Schließlich mußten heute noch die heimatlichen Gewässer erreicht werden. Bei klarer Sicht und gutem Wind wäre das weiter keine Schwierigkeit gewesen. Denn dann brauchte man nur auf das Blinklicht des Bülker Leuchtturms zu halten. Als es zusehends dunkler wurde und „Obadjah“ immer noch vor Schleimünde trieb, briste es etwas auf.

Was wollte man noch mehr? Gleich würde der Leuchtturm von Bülk aufblenden.

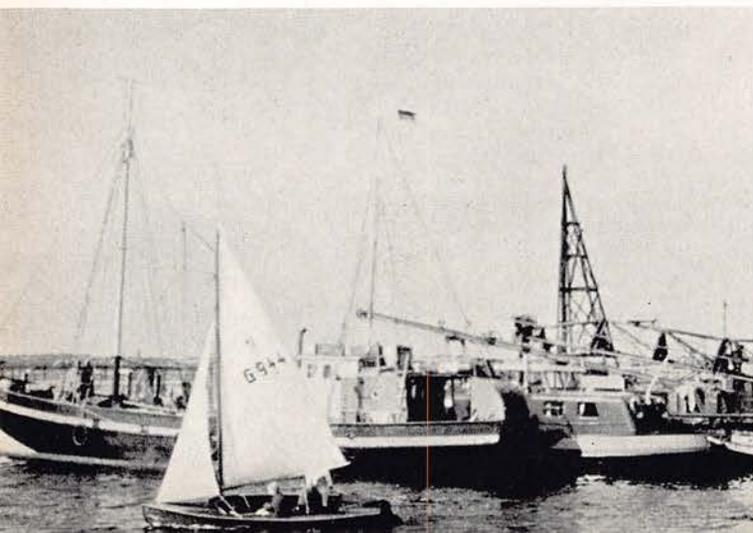
Aber mit dem Windhauch kam außerdem Nebel auf. An das rettende Blinkfeuer aus Richtung Kiel war nicht mehr zu denken. Den erfahrenen Seglerinnen wurde es nun doch unheimlich zumute. Sie hielten sich dicht unter Land. Irgendwann würde Kiel auch so erreicht werden. Aber der Nebel wurde so dicht, daß nur mit Hilfe eines Bootshakens festgestellt werden konnte, ob das Boot sich noch in Landnähe befand. Die beiden bekamen es jetzt ziemlich mit der Angst, und sie setzten kurzentschlossen ihr Schiff zum drittenmal auf Land, vertäuten es, brauten sich einen steifen Grog und warteten den Morgen ab. Bei etwas viel Seegang und leichter Brise überquerte dann „Obadjah“ die Eckernförder Bucht und lief am späten Nachmittag den Heimathafen an.

3. Sept. 60. „Obadjah“ hat immer noch nicht genug erlebt. Der Sommer neigt sich schon dem Ende zu, als eines Tages der Ozeanriese „Olympic Challenger“ vor Kiel auf Reede liegt. „Obadjah“ nimmt Kurs auf den 65 000-t-Tanker, geht längsseits des Riesen und wird von griechischen Matrosen am Fallreep festgemacht. Es gießt in Strömen. Die beiden Mädchen und der Moses entern in ihrem Ölzeug an Bord, wo sie vom Kapitän höchstpersönlich in Empfang genommen werden. Zum Glück merkte dieser erst als sie schon längst an Bord waren, daß unter den Südwestern weibliche Kapitäne staken. Eigentlich war es ihm untersagt, Damen einen Bordbesuch zu gestatten. Aber nun konnte er sie schlecht wieder in die Tiefe schicken. Und außerdem: so charmannten Kapitäninnen begegnete man nicht alle Tage. Mochten sie also bleiben und den Onassisdampfer besichtigen. Und er hatte seinen Spaß daran, wie die drei sich für alles interessierten. Er konnte es gar nicht glauben, daß eine der Damen vorhatte, einmal Schiffsmöbel zu bauen, und schließlich ließ er es sich nicht nehmen, „Obadjah“ einen Gegenbesuch abzustatten. So hohen Besuch hatte „Obadjah“ noch nicht an Bord genommen (und man war sich der Ehre wohl bewußt).

Viel zu schnell ist es Herbst geworden. Es wird kühler, und die Tage werden kürzer. Der Rum, der schon den ganzen Sommer über in der Bilge mitgeführt wurde, kommt immer öfter zu seinem Recht, und im Logbuch steht häufig: Auf Streckbug und mit Backstagbrise im Dunkeln nach Möltenort gesegelt. Die neue, wasserdichte Taschenlampe wurde eingeweiht.

Und schließlich war es soweit. Am 15. Oktober wird „Obadjah“ ins Winterlager gebracht. An der alten Brücke schwimmt nur noch die halbverrostete, inzwischen stark verbeulte Boje. Sie sollte den Winter nicht überdauern. Aber „Obadjah“ hatte alle Abenteuer gut überstanden. Wie ein guter Geist schienen ihm jene Worte auf allen seinen Fahrten zu schützen: „Er möge schwimmen und nicht untergehen, „Obadjah“, unser Täufling.

Barbara Siemers



Der britische Transportminister auf der DW

Am 8. September 1961 hatten wir auf der DW die Freude des Besuches des britischen Transportministers Mr. Marples und seiner engeren Mitarbeiter. Die britischen Gäste kamen auf Grund eines Wunsches des Unterhauses, um sich über den Stand der Schiffbauindustrie in Deutschland zu unterrichten.

Der Besuch war mehrere Stunden auf der Werft und hat sich eingehend von der Arbeit bei uns überzeugt.



Mr. Marples zeigte sich außerordentlich interessiert für die verschiedensten Zweige unseres Betriebes. Hier schaut er Inge Mielke beim Schweißen zu.

Der Minister im Gespräch mit Barbara Siemers (Tischlerei), die ihm in perfektem Englisch Rede und Antwort stand.

SPORT

Leichtathletik

Der Sommer geht zu Ende, und so müssen auch wir wieder die Aschenbahn verlassen. Viel Freude hat uns das Wetter in diesem Jahr nicht gebracht, aber trotzdem dürfen wir mit allen Erfolgen bei den Sportfesten zufrieden sein. Angefangen mit dem Waldlauf in Wesel bis zum Mannschaftswettkampf bei der Deutschen Bank. Wollen wir hoffen, daß auch das letzte Sportfest dieser Saison, am 7. Oktober, ein voller Erfolg wird und noch einmal alle Aktiven an den Start gehen. Ich möchte heute schon allen Leichtathletinnen und -athleten meinen besten Dank

aussprechen für ihren Einsatz bei den Wettkämpfen, ob mit oder ohne Sieg. Folgende Sportfeste wurden in diesem Jahr veranstaltet: 12. März Waldlaufwettkampf in Wesel. Am 13. Mai Bahneröffnungs-Sportfest bei Weiß-Blau Allianz. An diesem Tage war es sehr kalt, doch die Leistungen konnten sich sehen lassen.

Am 25. Juni fuhren wir nach Mölln. Hier meinte es die Sonne zu gut mit uns. Für die Deutsche Werft wurde dieses Sportfest ein großer Erfolg. Dieser Tag wird uns allen in sehr guter Erinnerung bleiben. Es wurde gebadet, gesungen und getanzt.

Am 19. August trafen wir uns wieder bei Reemtsma. Auch hier konnten wir einige erste bis dritte Plätze erkämpfen. Am 26. August waren wir mit einigen Damen, Herren

Sportfest Deutsche Bank: 4×100-m-Staffel und Schwedenstaffel



Allianz-Sportfest 100-m-Lauf



und Jungmannen bei der BSG Weiß-Blau Allianz zu Gast. Wie immer, auch hier die DW erfolgreich. Die 4×100-m-Staffel haben wir gewonnen. Ein glücklicher Sieg, aber schwer erkämpft, die Schwedenstaffel. Hier hatte unser 400-m-Läufer, der den Start lief, wohl den besten Hamburger 400-m-Läufer vor sich. Er verlor an Boden ungefähr 30—35 m. Unser 300- und 200-m-Läufer konnte wohl etwas aufholen, aber beim letzten Wechsel zum 100-m-Lauf lag die Allianz noch etwa 15 m vor unserem Schlussmann. Was keiner für möglich gehalten hat, geschah hier. 10 m vor dem Ziel konnte unser Läufer an Allianz vorbeigehen und noch mit 3 m Vorsprung den Sieg erlaufen. Acht Tage später, am 2. September, waren wir zu Gast bei der Deutschen Bank auf dem Wolfgang-Meyer-Sport-

platz. An diesem Sportfest waren die BSG Deutsche Bank, BSG Philips und wir von der DW beteiligt. Die BSG Allianz konnte leider nicht erscheinen. Der Wettkampf fand in Form eines Mannschaftskampfes mit der Wertung nach DMM statt. Wir siegten mit 10 913 Punkten vor der Deutschen Bank. Unser Vorsprung war ungefähr 1100 Punkte. Nun möchte ich noch einmal alle Aktiven auf unser diesjähriges Abschlußsportfest hinweisen, welches am 7. Oktober auf der Sportanlage der BSG Weiß-Blau Allianz stattfindet. Ich hoffe, daß recht viele Meldungen hierzu abgegeben werden.

Wie es mit unserem Winter-Training aussieht, kann ich heute noch nicht sagen. Hier heißt es noch abwarten.

Erich Kaumanns

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



Julius Micha

40 Jahre

Julius Micha, Oberbrandmeister
Paul Nedder, Maschinenbauer

252

25 Jahre

Franz Formella, Vorarbeiter

240



Paul Nedder

Hans Thiesel, Vorarbeiter

255

Johann Koppelman, Schmied

238

Friedrich Ohligmacher, Abfüller

264

Hans Schmidt, Rohrschlosser

255

Herbert Schypulla, Reiniger

210



Von links nach rechts:

Herbert Schypulla

Johann Koppelman

Franz Formella

Julius Micha

Hans Thiesel

Paul Nedder

Hans Schmidt

Friedrich Ohligmacher

FAMILIENNACHRICHTEN



Hans Rickertsen und Frau feierten am 26. 8. 1961
das Fest der goldenen Hochzeit

Eheschließungen

- Schmied Adolf Kudenhold mit Fr. Elfriede Seifert am 21. 7. 1961
 Dreher Arthur Wildemann mit Fr. Erika Peters am 28. 7. 1961
 Tischler Herbert Holst mit Fr. Thea Leschinski am 5. 8. 1961
 M'schlosser Vitomir Filipovic mit Fr. Ursula Korber am 11. 8. 1961
 E'Schweißer Heinz Nitschmann mit Frau Edeltraut Zapf am 11. 8. 1961
 M'bauer Herbert Czernewicz mit Fr. Gerda Handl am 11. 8. 1961
 Helfer Peter Dietel mit Fr. Renate Scholz am 11. 8. 1961
 Elektriker Ronald Jöhnk mit Fr. Barbara Hahnkamm am 17. 8. 1961
 Techn. Zeichnerin Gisela Woldmann, geb. Rehder, mit Herrn Martin Woldmann am 18. 8. 1961
 Schlosser Willi Schulz mit Fr. Gerda Heidtmann am 18. 8. 1961
 Schiffbauer Peter Band mit Fr. Edeltraut Alten am 18. 8. 1961
 Helfer Heinz Becker mit Fr. Ingeborg Brust am 18. 8. 1961
 Helfer Horst Warncke mit Fr. Gerda Richter am 18. 8. 1961
 M'schlosser Norbert Bockelmann mit Fr. Gisela Rimbach am 18. 8. 1961
 Helfer Hermann Grell mit Fr. Irma Köhn am 20. 8. 1961
 M'schlosser Mehmet Cagatay mit Fr. Edith Schöning am 24. 8. 1961
 S'zimmerer Karl-Wilhelm v. Appen mit Fr. Ingrid Hasselbusch am 30. 8. 1961
 Helfer Conrad Wacker mit Fr. Lieselotte Versen am 31. 8. 1961
 Schlosser Ludwit Ehrl mit Fr. Herta Möwe am 31. 8. 1961

Geburten

S o h n :

- Kfm. Angestellter Herbert Ströh am 9. 8. 1961
 Maler Gerd Dölling am 11. 8. 1961
 Elektriker Rolf Maihöfener am 13. 8. 1961
 Werkzeugmacher Alfred Stoffregen am 14. 8. 1961
 Mechaniker Hermann Weigert am 14. 8. 1961
 Maler Hubert Both am 16. 8. 1961
 Tischler Siegfried Wolff am 20. 8. 1961
 Dipl.-Ing. Carl-Heinrich Höck am 21. 8. 1961
 Kupferschmied Volkmar Künzel am 22. 8. 1961
 E'Schweißer Walter Stemmann am 29. 8. 1961

T o c h t e r :

- Schiffbauer Alfred Haase am 7. 7. 1961
 E'Schweißer Bruno Heinks am 1. 8. 1961
 Schiffbauer Hugo Rademacher am 9. 8. 1961
 Schlosser Adolf Studlik am 11. 8. 1961
 Dipl.-Ing. Günter Varges am 16. 8. 1961
 Ing. Harald Förster am 17. 8. 1961
 Kontrolleur Horst Lösche am 23. 8. 1961
 Brenner Kurt Falkenstern am 26. 8. 1961
 Heinz-Udo Ristau am 28. 8. 1961
 Schiffbauer Gerhard Studt am 1. 9. 1961
 Helfer Heinz Dieske am 1. 9. 1961

Z w i l l i n g e (Töchter):

- M'schlosser Raimund Kuncke am 2. 9. 1961

Herzlichen Dank für die Gratulation zu meinem 80. Geburtstag.
Karl Stegen

Herzlichen Dank für das praktische und schöne Geschenk zu unserer goldenen Hochzeit.
Hans Rickertsen und Frau

Herzlichen Dank für die mir zu meinem Jubiläum erwiesene Aufmerksamkeit.
M. Hinrichs

Für die zahlreichen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank.
Fr. Ohligmacher

Die Gratulation zu meinem 80. Geburtstag war sehr überraschend. Ich danke herzlich.
Hans Lange, Rentner, früher Zimmerei

Für die mir anlässlich meines 40jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Direktion, der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
Paul Nedder

Für die vielen Glückwünsche, Aufmerksamkeiten und Ehrungen zu meinem 40jährigen Dienstjubiläum bedanke ich mich herzlich bei der Direktion, bei der Betriebsleitung, den Betriebsangehörigen, Kollegen und Firmen.
Julius Micha

Für die mir zu meinem 25jährigen Jubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
Franz Formella

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
Willy Jürß

Herzlichen Dank für die Gratulation zu meinem 80. Geburtstag. Ich habe mich besonders gefreut, weil sie mir eine völlige Überraschung war.
Anton Lutzenberger

Hiermit sage ich allen Beteiligten für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten meinen aufrichtigen Dank.
Hans Schmidt

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten bedanke ich mich hiermit auf das herzlichste.
Hans Thiesel

Allen Kollegen, die meinem lieben Mann das letzte Geleit gaben, und für Kranz- und Blumenspenden möchte ich hiermit meinen herzlichen Dank aussprechen.
Berta Schröder

Wir gedenken unserer Toten

Rentner
Erich Schröder
früher Anstreicher
gest. am 31. 8. 1961



Beifahrer
Belaid Hamaz
gest. am 3. 9. 1961

Schiffbauer
Richard Ostermann
gest. am 4. 9. 1961



Die Bundestagswahl liegt hinter uns. Der neue Bundestag wird demnächst einberufen werden. Das Ergebnis der Wahl wird die stetige Fortsetzung der bisherigen Politik einschließlich der Wirtschaftspolitik gewährleisten.

Es ist gut, daß die Wahlen hinter uns liegen; denn nunmehr kann sich die Regierung ganz auf die außerordentlich schwierigen Aufgaben konzentrieren, die vor ihr stehen. Hoffen wir, daß der Welt der Frieden unter ehrenhaften Voraussetzungen erhalten bleibt.

Der alte Bundestag hatte noch gegen Ende seiner Regierungsperiode das Kindergeld für das zweite Kind beschlossen. Alle diejenigen, deren Einkommen jährlich nicht mehr als 7200,— DM beträgt, erhalten für das 2. Kind ein Kindergeld in Höhe von 25,— DM. Bemerkenswert ist, daß das Gesetz rückwirkend ab 1. 4. 61 in Kraft getreten ist. Wir haben hier auf der Werft festgestellt, daß verhältnismäßig wenige Anträge gestellt worden sind.

Im Zusammenhang mit dem neuen Gesetz ergibt sich die etwas eigenartige Situation, daß die Eltern für das zweite Kind bei einer anderen Stelle das Kindergeld wie für das dritte und die nachfolgenden Kinder bekommen. Das liegt daran, daß der Bundestag sich infolge der Kürze der Zeit, die ihm noch zur Verfügung stand, nicht darüber schlüssig werden konnte, wie der gesamte Kindergeldkomplex in Zukunft einheitlich geregelt wird. Für eine Übergangszeit wird es also so sein, daß das Kindergeld für die dritten und nachfolgenden Kinder von den Arbeitgebern aufzubringen ist. Die Zahlungen erfolgen wie bisher über die Familienausgleichskassen, die den Berufsgenossenschaften nahestehen. Das Kindergeld für die Zweitkinder wird von einer Kindergeldkasse mit dem Sitz in Nürnberg gezahlt. Die neue Kindergeldkasse ist der Organisation der Arbeitsämter angepaßt. In Nürnberg sitzt bekanntlich die Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung.

Inzwischen hat das neue Krankenversicherungsgesetz begonnen, sich auszuwirken. Die Folge davon war für unsere Betriebskrankenkasse eine Erhöhung der Beiträge für die Versicherten aus dem Kreise der gewerblichen Arbeitnehmer in Höhe von 10,4 % auf 10,8 %. Die Beiträge der Angestellten wurden von 5,6 % auf 6 % erhöht. Wir wollen hoffen, daß mit dieser Erhöhung alle Voraussetzungen für einen einigermaßen ausgewogenen

Abschluß der Betriebskrankenkasse gegeben sind. Die Höhe des Krankenstandes ist doch ganz beträchtlich.

Im Jahre 1961 hatten wir einen Durchschnitt, der bei 8,6 % liegt. Dieser Durchschnittssatz ist erheblich höher, als wir ihn in den Jahren bis 1956 gekannt haben.

In diesem Zusammenhang wird interessieren, daß der Sozialetat der Bundesrepublik sich im Jahre 1961 auf 41,9 Milliarden DM erhöht hat. Dabei ist festzustellen, daß die Renten sich seit Inkrafttreten der Rentenversicherungs-Neuregelungsgesetze im Jahr 1957 um etwa 70 % erhöht haben. Man kann also getrost feststellen, daß in der Bundesrepublik erhebliche Anstrengungen erfolgreich gemacht worden sind, um die soziale Sicherung der Bürger soweit wie möglich zu erreichen.

Ihr wißt, daß die deutsche Wirtschaft erheblich unter dem Mangel an Arbeitskräften leidet. Diese Erscheinung ist selbstverständlich auch an uns nicht spurlos vorübergegangen. Es wird immer schwieriger, die nun einmal gegebenen Termine zu halten. Eine Veränderung der Termine ist mit Rücksicht auf die internationale Konkurrenz nicht möglich, wenn man am Leben bleiben will. Hoffentlich bringt uns die mit dem 1. 1. 62 kommende weitere Arbeitszeitverkürzung nicht neue Schwierigkeiten.

In diesem Zusammenhang wird es interessieren, daß im Einzelhandel bereits derartige Schwierigkeiten aufgetreten sind, da einzelne Geschäftsleute gezwungen waren, ihre Läden zu schließen, weil sie einfach kein Personal mehr bekommen konnten.

Einer Bitte unserer Rentner entsprechend teile ich mit, daß die Sterbegeldumlage im Oktober 1,10 DM beträgt. Es wird gebeten, die Einzahlungen bei unserer Betriebskrankenkasse in Hamburg zwischen dem 1. und 10. Oktober vorzunehmen. Die Außenstelle der BKK in Finkenwerder nimmt die Einzahlungen in der Zeit zwischen dem 20. und 31. Oktober entgegen. Bei Überweisungen wird gebeten, Namen, Vornamen, Geburtsdatum und Anschrift mitanzugeben, weil sonst nicht dafür garantiert werden kann, daß Verwechslungen vermieden werden. Abschließend möchte ich die erfreuliche Mitteilung machen, daß unsere Auftragslage so ist, daß die Vollbeschäftigung der gesamten Belegschaft auf Jahre hinaus sicher ist. Das wäre es für heute.

Es grüßt Euch herzlichst

Euer Klabaubermann