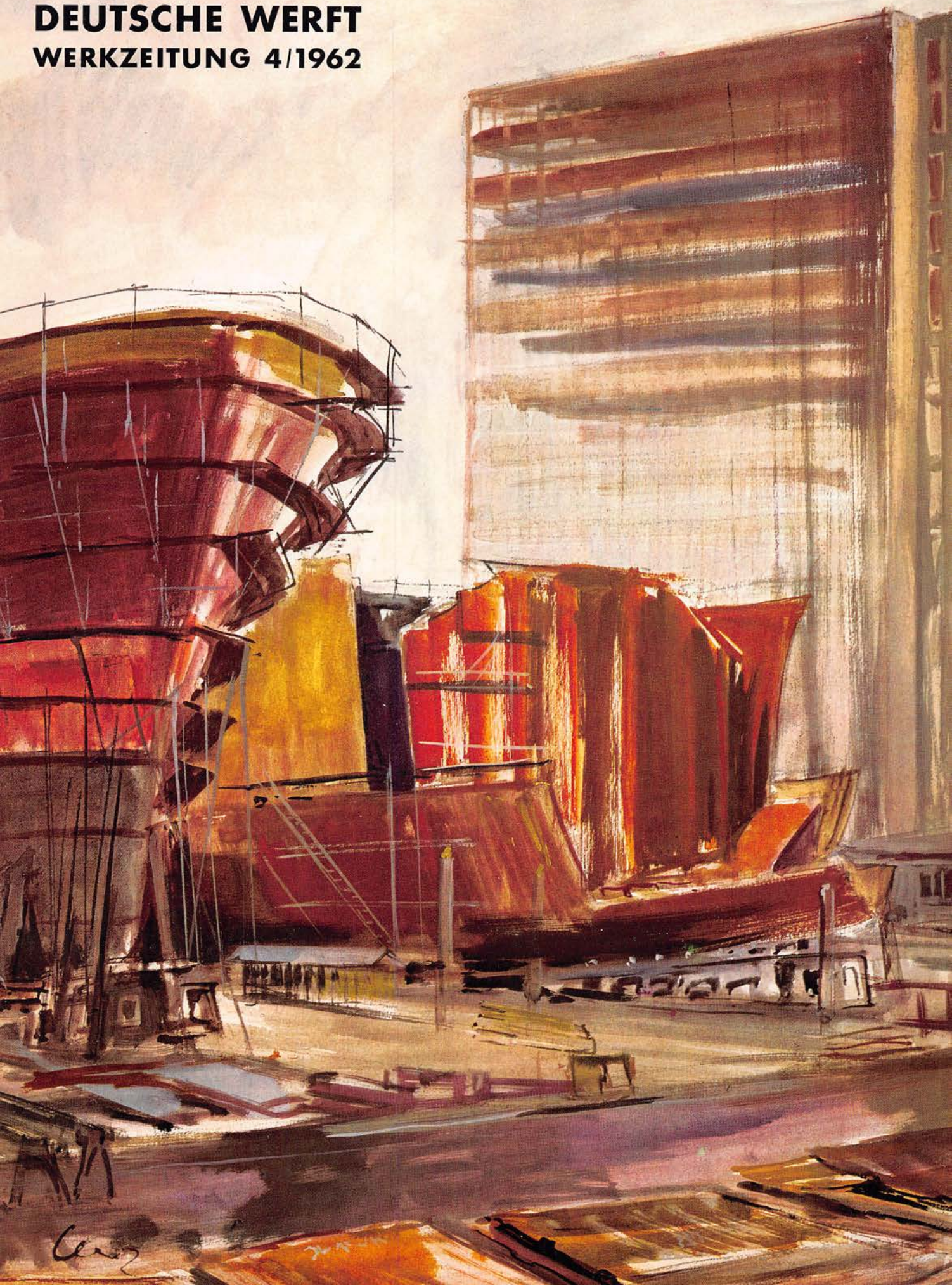
DEUTSCHE WERFT
WERKZEITUNG 4/1962



Die nächsten Wochen:

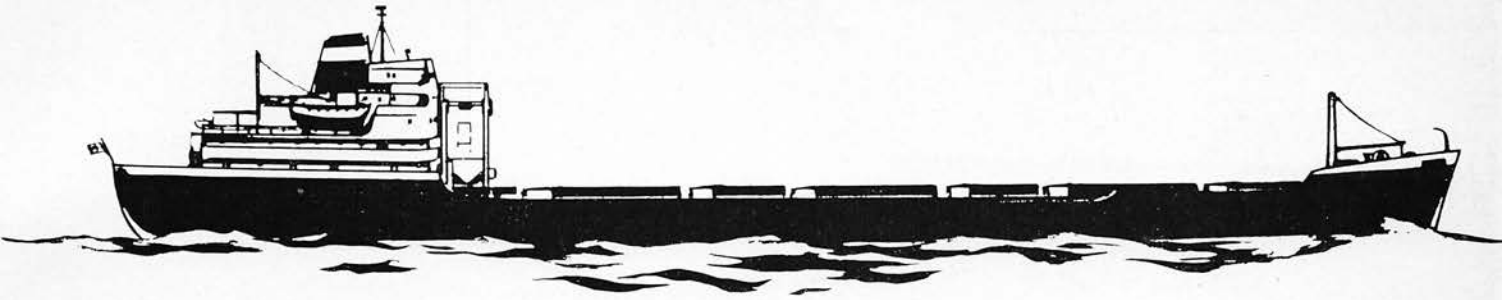
Am Dienstag, dem 15. 5. 1962, um 14.20 Uhr, wird das Motorschiff „Transvaal", Bau-Nr. 787, vom Stapel laufen. Die „Transvaal" ist ein Schwesterschiff der „Tanganyika" und ebenfalls ein Auftrag der „Deutsche Afrika Linien GmbH. & Co."

Am Sonnabend, dem 19. 5. 1962, 17 Uhr, wird das Schwesterschiff der „Bardu", der 16 000-tdw-Motor-Bulkcarrier „Banak" seinem Element übergeben. Der Eigner ist Torvald Klaveness, Oslo.

Am Dienstag, dem 29. 5. 1962, 12.50 Uhr, läuft das Vorschiff Bau-Nr. 796 vom Stapel. Es handelt sich um einen Umbau wie bei S. 795.

Die „Gulf Hansa" wird vom 23. bis 26. Mai 1962 auf Probefahrt gehen und am 1. Juni 1962 im Freihafen der Reederei übergeben werden.

Das Titelbild zeigt die beiden Klaveness-Schiffe 788 und 789 auf dem Helgen der DW · Gemälde von Wolfram Claviez



MBC "BARDU"

21. Jahrgang · 30. April 1962 · Nr. 4

WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

Massengutfrachter auf neuen Wegen

Am Sonnabend, dem 14. April 1962, lief auf der Deutsche Werft in Hamburg-Finkenwerder der erste für die norwegische Reederei-Gruppe Torvald Klaveness bestimmte Bulkcarrier einer Serie von 6 gleichen Schiffen von 16 000 t Tragfähigkeit vom Stapel. Das Schiff erhielt den Namen „Bardu" und wird mit einer Einschrauben-Dieselmotoranlage der Bauart MAN von 7700 PSe ausgerüstet, ausreichend für eine Dienstgeschwindigkeit von 15,5 Knoten.

Die Tatsache, daß anläßlich des Stapellaufs eine große Anzahl norwegischer Interessenten, die als Großverlader oder Partner an der Durchführung des Bauprogrammes beteiligt sind, anwesend waren, gab Gelegenheit zu einer eingehenden Erörterung über die Lage der Weltschiffahrt und der Verschiffung von Massengütern im allgemeinen. Die ungewöhnlich niedrige Frachtenlage, wie sie sich im besonderen für den Tankermarkt nach Abflauen der Suezkrise von 1957 eingestellt hat, und wie sie in gleicher Schwere seit Jahrzehnten nicht zu verzeichnen war, hat den beteiligten Tankreedereien keineswegs Veranlassung gegeben, mit Neubauaufträgen zurückzuhalten, um eine Gesundung des Frachtenmarktes durch Ausgleich von Tonnageangebot und benötigtem Frachtraum herbeizuführen.

Im Gegenteil suchte man durch sprunghafte Steigerung neu in Auftrag zu gebender Tanker hoher Ökonomie mit Hochdruck-, Turbinen- und Dieselantrieb von 65 000, 77 000 und 80 000 t Tragfähigkeit die Wirtschaftlicheit der Schiffe bei weitgehenden Ersparnissen im Mannschaftsetat, in jeder Weise zu steigern.

Die erste Auswirkung dieser Maßnahme war eine starke Herabsetzung der Charterraten für Schiffe dieser Größe, die bei einer Charterdauer von 20 Jahren naturgemäß richtunggebend für die Frachtenlage auf dem Tankermarkt für die nächsten Jahre sein müssen, wenn nicht ein sehr verstärktes Abwracken alter Tonnage erfolgt.

Der Überfluß alter und neuer Tankertonnage hat dazu geführt, daß sich ein Teil dieser Tonnage der Getreidefahrt zugewandt hat und nun auch dort auf die Höhe der Frachten drückt.

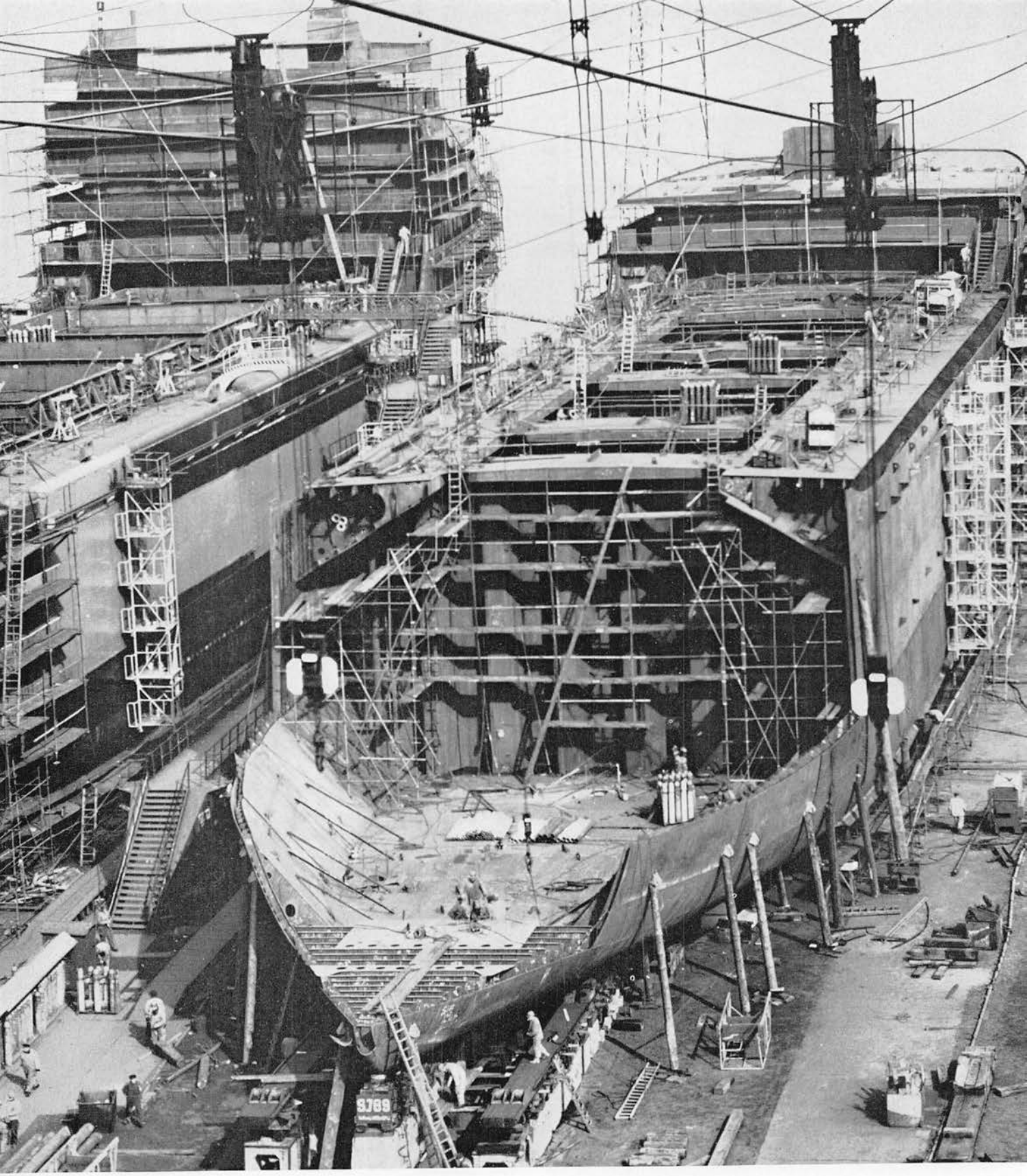
Diese Schwierigkeiten, die in den letzten Jahren nahezu in allen Zweigen der Schiffahrt, selbst in der Fruchtfahrt mit Kühlschiffen und der Trampfahrt, als eine Folge des nicht in gleichem Maße wie die Welttonnage zunehmenden internationalen Güterumschlags eingetreten sind, haben weitblickenden Reedereien Veranlassung gegeben, den Versuch zu unternehmen, die in den letzten Jahren in zunehmendem Maße anfallenden Massengüter wie Erz, Bauxit, Zement, Phosphat, aber auch Kohle und Getreide in großräumigen Schiffen zu verladen, wobei auf eine weitgehende Herabsetzung der Be- und Entladekosten Wert gelegt wurde. Das bisher übliche mit zwei oder mehr Decks in der Bauart als Schelter- oder Volldeckschiff mit seinem schwerfälligen Ladegeschirr war hierfür nicht geeignet. Nur das Eindeckschiff schien hierfür am Platze, wobei seiner Größe in bezug auf die Ladefähigkeit nach oben zunächst keine Grenze gegeben erscheint.

Die immer wieder aus Reederkreisen auftauchende Forderung, die Be- und Entladungskosten in bezug auf Zeit und Lohnaufwand auf ein Mindestmaß herabzusetzen, hat dazu geführt, zu Universalgeräten zu kommen, wie sie Transportbänder, Paternoster oder auch fahrbare, über die ganze Länge des Schiffes einsetzbare Kräne darstellen, die sowohl für Massen- als auch für Stückgut zu verwenden sind.

Mit der Erfüllung dieser Forderung wird eines der wichtigsten Kapitel der Erhöhung der Wirtschaftlichkeit in der Schiffahrt angesprochen. Muß doch immer wieder festgestellt werden, daß die Kosten für das Be- und Entladen des Frachtgutes im Laufe einer Rundreise oft ein Drittel des Gesamtkostenaufwandes ausmachen, jede Verminderung dieser Kosten also das Reiseergebnis wesentlich beeinflussen müssen.

Die Deutsche Werft hat es sich daher im Verein mit ihren auftraggebenden Reedereien besonders angelegen sein lassen, die Laderäume und die zugehörigen Hebeeinrichtungen für die Bewegung des Frachtgutes immer besser auszugestalten, wie sie nunmehr auf der im Bau befindlichen Serie von 6 Massengutfrachtern von 16 000 tdw, von denen soeben das MS „Bardu" als erstes Schiff vom Stapel gelaufen ist, zum Einbau kommen werden.

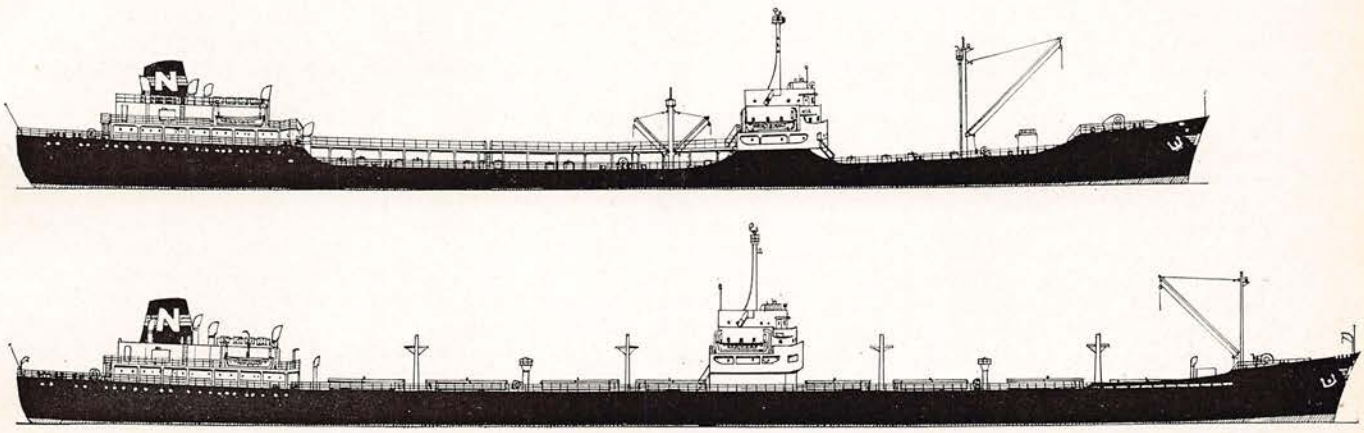
Der Einsatz dieser neuzeitlich gestalteten, wirtschaftlich arbeitenden Schiffe verlangt aber auch von dem Reeder eine wohldurchdachte Bereitstellung geeigneter Frachten, die jeden Aufenthalt in den einzelnen Ladehäfen und Ballastreisen soweit wie irgend möglich vermeidet. Fahrten, wie sie bei den Tankern heute noch allgemein üblich sind, bei denen die Ballastreisen 50 % Gesamtreisedauer ausmachen, dürften für das Massengutschiff nicht mehr in Frage kommen. Daß diese Forderung zu erfüllen mög-



23
22
21
20
19
18
17
16
15
14
13
12
11

lich ist, werden die bei der Deutsche Werft im Bau befindlichen Klaveness-Schiffe beweisen.
Reisen, wie sie für die Trampschiffahrt jahrzehntelang üblich waren, mit einer Kohleladung von Nordwest-Europa nach Südamerika zu gehen, von dort in Ballast nach Australien zu versegeln, um schließlich in Ladung nach irgend einem Platz auszulaufen, der wieder keine Möglichkeit einer Ladungsaufnahme bot und eine neue Ballastreise notwendig machte, sollten der Vergangenheit angehören. Mit dem M. S. „Bardu" beginnt ein neuer Abschnitt in der Geschichte der Frachtschiffahrt: die Verladung von Massen- und Frachtgütern mit Schiffen, die in ihrer Raumgestaltung und ihren Transportanlagen diesen Gütern angepaßt sind, die jedoch auch von dem Reeder verlangen, die zu transportierende Ladung nach Menge und Art so rechtzeitig zu beschaffen und bereit zu stellen, daß äußere Umstände nicht die Veranlassung längerer Hafenaufenthalte sind. Daß diese Verhältnisse geschaffen werden und über längere Zeiträume hinaus geführt werden können, werden die auf der Deutsche Werft im Bau befindlichen Massengutfrachter belegen, die in den Jahren 1962 und 1963 für die Klaveness-Gruppe zur Ablieferung kommen werden und deren erstes M. S. „Bardu" im Juli des Jahres in Dienst gestellt werden wird. W.E.H.S.

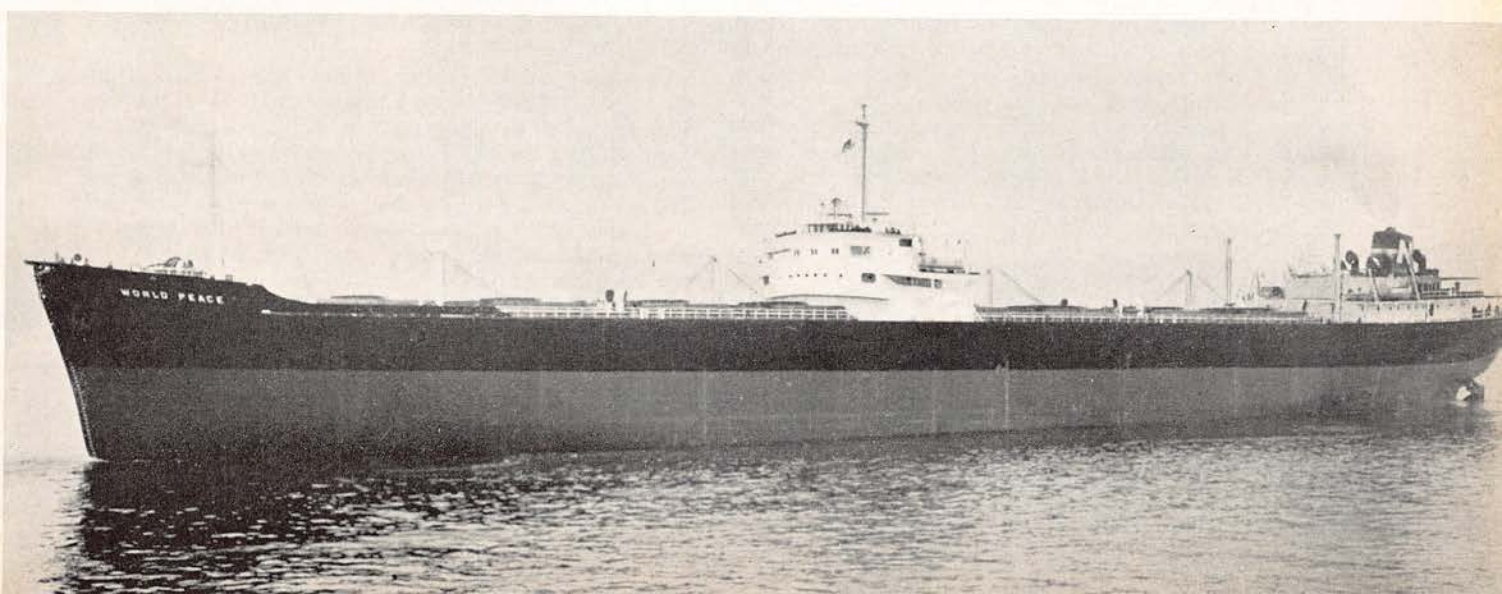
Der Umbau der „World Peace" ...



▲ **Darstellung der Nordsee-Zeitung nach Unterlagen der DW**

◀ **Die beiden Klaveness-Schiffe auf dem Helgen und Stapellauf der „Bardu" Taufpatin war Frau Else Hagerup-Larssen**

... vom Tanker zum Bulk-Carrier ist ein weiterer Schritt zur Vergrößerung der Welt-Bulkcarrierflotte, die inzwischen auf rund 11,6 Millionen tdw angewachsen ist. Umbauten von Tankern zu Bulkcarriern sind heute nicht selten. Erstens gibt es bisher noch viel weniger Bulkcarrier als Tanker und zweitens sind sie nicht so sehr an bestimmte technische Bedingungen gebunden, um konkurrenzfähig zu sein. Die „World Peace" war als 18 000-t Tanker kein rentables Schiff mehr. Als Bulk-Carrier mit 24 852 tdw wird sie noch etliche Jahre ein wertvolles Schiff sein. Die „World Peace" machte am 18. April ihre Probefahrt, auf der sie eine Geschwindigkeit von 15,4 Knoten mit 6600 WPS erreichte. Ein schönes Schiff, das da in den sonnig-dunstigen Frühlingsmorgen hinausfuhr. Nur der Fachmann bemerkte, daß es ein Kunststück war, die neuen Schiffslinien des verbreiterten Vorschiffs in die alten Hinterschiffslinien einzustraken.



kleine chronik der weltschiffahrt...

„Titanic" ist der Name eines Schiffes, das seine Jungfernreise nicht überlebte. Man kann noch heute, nach fünfzig Jahren, diesen Namen nicht lesen oder aussprechen, ohne ein beklemmendes Gefühl des Grauens. Das Wort ist identisch geworden mit dem Begriff einer namenlosen Tragödie.

Folgendes hatte sich ereignet:

Der 46 300 BRT große Ozeanriese, jüngster Neubau der White-Star-Line, Schwesterschiff der kurz zuvor in Dienst gestellten „Olympic", begab sich am 12. April 1912 auf seine erste Ausreise nach New York. In der Nacht vom 14. zum 15. geriet das Schiff auf seinem vorgeschriebenen Kurs in ein außergewöhnlich weit nach Süden vorgeschobenes Treibeisfeld, streifte mit voller Fahrt einen zu spät gesichteten Eisberg und sank innerhalb von 2 Stunden und 40 Minuten. Das geschah unweit der Neufundlandbänke auf Position 41° 46' N – 50°, 15' W. An Bord befanden sich wahrscheinlich 2705 Personen, von denen nur knapp ein Drittel, 703, gerettet werden konnten. Mindestens 1502 Menschen fanden den Tod.*)

Ein Unglücksfall gigantischen Ausmaßes, aber soweit doch wohl einer, den die Menschheit wieder vergessen könnte, – wenn mit diesem Untergang nicht einiges verknüpft wäre, was nicht „höhere Gewalt" war und uns deshalb die Erinnerung an dieses Geschehnis immer wieder lastend auf die Seele legen wird. Wieviel eigenes Verschulden tritt zutage! Bei allen Unglücksfällen sucht man den Schuldigen. Doch wie häufig wird dann offenbar, daß eine Kette des Versagens vieler plötzlich eine ganz ungeheuerliche Wirkung zur Folge hat. Das Ereignis reißt die Decke hoch; wäre alles gut gegangen, niemand hätte etwas bemerkt, keiner in seinem eigenen noch im Versagen des anderen eine Schuld erblickt.

Der Untergang der „Titanic" liefert ohne etwas hinzutun zu müssen, genug Stoff zur Dramatisierung, und viele Autoren haben sich dieses Stoffes bemächtigt. Es gibt aber auch noch Augenzeugen, die über das selbst Miterlebte persönlich berichten können. Und zuletzt gibt es die amtlichen zeitgenössischen Berichte in der Fachliteratur. Vergleicht man alles miteinander, fragt man unwillkürlich – wo liegt die Wahrheit?

Da erkennt man dann wohl, daß eine solche Katastrophe zu vielschichtig ist, als daß die Wahrheit in einer dieser drei Richtungen allein zu finden wäre. Das Drama, der Roman, übertreibt und erfindet hinzu – aber vermag uns mit unwiderstehlicher Kraft das Geschehen nacherleben zu lassen. Der Augenzeugenbericht ist „echt", aber subjektiv. Er vergrößert das eigene Erleben ohne das Ganze im Auge haben zu können. Die Aussagen der Überlebenden weichen in vielen Punkten erheblich voneinander ab, und jeder war doch dabei und hat es mit eigenen Augen gesehen! Der amtliche Bericht schließlich ist die Summe des erfahrenen und ermittelten auf ein objektives Bild reduziert – aber auch er ist unvollständig, da die ungeschriebenen Gesetze des nationalen Prestiges, politische Strömungen und auch menschliche Rücksichtnahme in dieser oder jener Richtung beeinflussend wirken können. Eine nüchterne Tatsache kann so und so interpretiert werden, und beides kann richtig sein. Daß z. B. unter den 1502 Ertrunkenen 103 Frauen, 53 Kinder und 1346 Männer waren, spricht für Heldenmut, Opferbereitschaft und Disziplin der Männer an Bord. In der Tat wird von Fällen ehrfurchtgebietender Haltung, todesmutiger Gelassenheit berichtet. Aber es gibt auch Überlebende, die die Schüsse gehört und die Männer zusammenbrechen gesehen haben, die sich über das Gebot „Frauen und Kinder zuerst" hinwegzusetzen versuchten. Die Wahrheit wird das eine wie das andere sein.

Die Meinung, die „Titanic" habe, um eine Rekordfahrt zu machen, einen zu weit nördlich abgesteckten Kurs genommen, ist allgemein verbreitet. Das wird noch heute von Überlebenden bestätigt. Aber es ist nicht richtig.

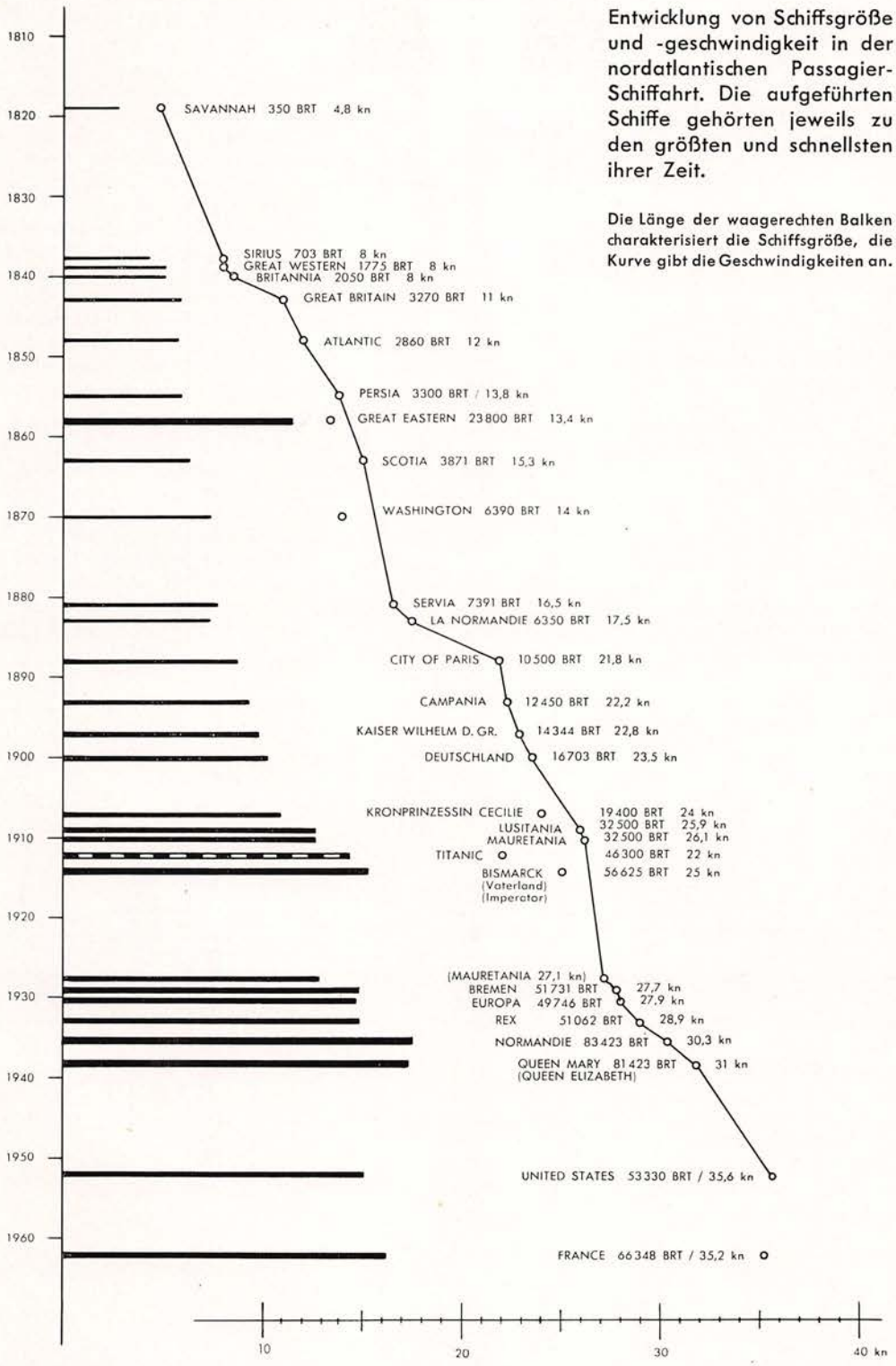
Die Position des Schiffes bei seiner Kollision lag mit großer Genauigkeit auf dem sowohl von England als auch von der Deutschen Seewarte für April empfohlenen Kurs. Richtig ist, daß dieser Kurs sich während der Fahrt als zu weit nördlich gelegen erwies, daß das Treibeis sich in diesem Jahr viel weiter nach Süden ergoß als in den Jahren vorher und nachher. Der wunde Punkt liegt woanders: Das Schiff wurde unterwegs gewarnt, aber der Kurs nicht geändert! Vielleicht unnötigerweise vom Kurs abgehen und damit Zeit verlieren? Am letzten Tag? Ist nicht klare Sicht? Und schließlich wenn ... das Schiff ist ja unsinkbar. – So wiegte man sich im trügerischen Schein vollkommener Sicherheit, die das Verantwortungsgefühl unmerklich untergrub. Da ist dann auch die Frage nach der Rekordjagd. Sie ist zum Leitmotiv aller Romane, Filme und vieler Augenzeugenberichte geworden. Möglich, daß hier nachträglich etwas nur zu Verständliches die Wirklichkeit verfälscht hat. Die Titanic hatte keine Chancen, das „Blaue Band" zu erringen, so wenig wie ihr schon im Dienst befindliches Schwesterschiff „Olympic". 21,5 bis höchstens 22 Knoten war die maximale Marschleistung, die diese Sechsunddreißigtausend-Tonner mit ihren 51 500 PS erzielen konnten. Zur Zeit der Ausreise der Titanic liefen aber bereits die Cunard-Liner Mauretania und Lusitania. Beide erreichten bei einer Größe von 32 500 BRT und einer Leistung von 70 000 PS etwa 26 Knoten.*)

Und doch ist es möglich, ja sogar wahrscheinlich, daß der teuflische Wunschtraum „Rekord, Rekord" das ganze Schiff befallen hatte. Schneller als die deutschen, oder schneller als das Schwesterschiff „Olympic" – eine in die Neuzeit verlegte Austragung jenes mythologischen Konflikts zwischen den Olympiern und den Titanen, worauf ja die beiden Schiffnamen Bezug nehmen – ja, wer weiß, vielleicht sogar doch das „Blaue Band", wenn Wind, Seegang und Strömung günstig sind –, denn glaubte man an das technische Wunder der Unsinkbarkeit, wäre auch dieser Wunderglaube begreiflich. An Bord war der Präsident der White-Star Line, Sir Bruce Ismay. Er blieb am Leben und das Gericht sprach ihn frei von der Schuld, das Schiff in den Tod gehetzt zu haben. Aber die Öffentlichkeit sprach ihn nicht frei, und zwar von Anfang an nicht, seit jenem Tage, da die „Carpathia" die 703 Überlebenden in Amerika an Land setzte. Kapitän Smith blieb es erspart, sich für seine Schwäche, nicht dem eigenen Gewissen, sondern der Verlockung und der Autorität des Reeders gehorcht zu haben, vor weltlichen Gerichten verantworten zu müssen. –

Schwere Vorwürfe treffen heute die Rettungs-Ausrüstung des Schiffes. 20 Boote, (davon 14 eigentliche Rettungsboote) mit insgesamt 1167 Plätzen gab es auf dem Schiff, das 3547 Personen befördern konnte. Doch dieser Zustand war kein Ausnahmefall, sondern zu jener Zeit die Regel. Es war bis dahin nicht vorgekommen, daß ein großes Schiff während des Sinkens in der Lage war, sämtliche Boote auszusetzen. Auf der Titanic wurden alle 20 Boote ausgesetzt, siebzehn davon geborgen. Daß viele von ihnen nicht voll besetzt waren, spricht Bände. Aber ein letztes ist da, unbegreiflicher als alles andere.

*) Die Zahlen, die angegeben werden, stimmen nicht alle überein. Bis heute ist es nicht gelungen, die Verlustziffern endgültig festzulegen.

*) Die Angaben schwanken zwischen 68 000 und 72 000 PS. Die Leistung muß heraufgesetzt worden sein, da die Mauretania später schneller lief als am Anfang.



Entwicklung von Schiffsgröße und -geschwindigkeit in der nordatlantischen Passagier-Schiffahrt. Die aufgeführten Schiffe gehörten jeweils zu den größten und schnellsten ihrer Zeit.

Die Länge der waagerechten Balken charakterisiert die Schiffsgröße, die Kurve gibt die Geschwindigkeiten an.

Es gab ein Schiff, das Augenzeuge des Untergangs war, ohne zu begreifen, was vor sich ging. Der Dampfer Californian lag mit gestoppter Maschine in dem Treibeisfeld und funkte der sich nähernden Titanic Warnungen entgegen. Es heißt, daß der Funker auf der Titanic diese Meldung nicht an die Schiffsführung weiter gegeben, sondern den Warner aufgefordert hatte, den Funkverkehr Titanic – Cap Race nicht zu stören. Die Reaktion des Funkers auf der Californian war menschlich verständlich, aber angesichts der Größe der Gefahr unverantwortlich: Er brach den Funkverkehr ab und legte sich schlafen. Seine Dienstzeit war ohnehin zu Ende. Das hatte die katastrophale Folge, daß zehn Minuten später, als die Titanic ein 100 m langes Leck hatte, sämtliche Abteilungen vom Bug bis zum Kesselraum Nr. 5 vollzulaufen begannen und der Notruf C-Q-D*) pausenlos in den Äther gejagt wurde, das Schiff, das am nächsten lag, diesen Ruf nicht

*) Den Alarmruf SOS gibt es seit 1912. Es wird auch berichtet, die Titanic habe ihn als erstes Schiff der Welt gefunkt. Doch dieser Punkt scheint ebenfalls nicht eindeutig geklärt zu sein.

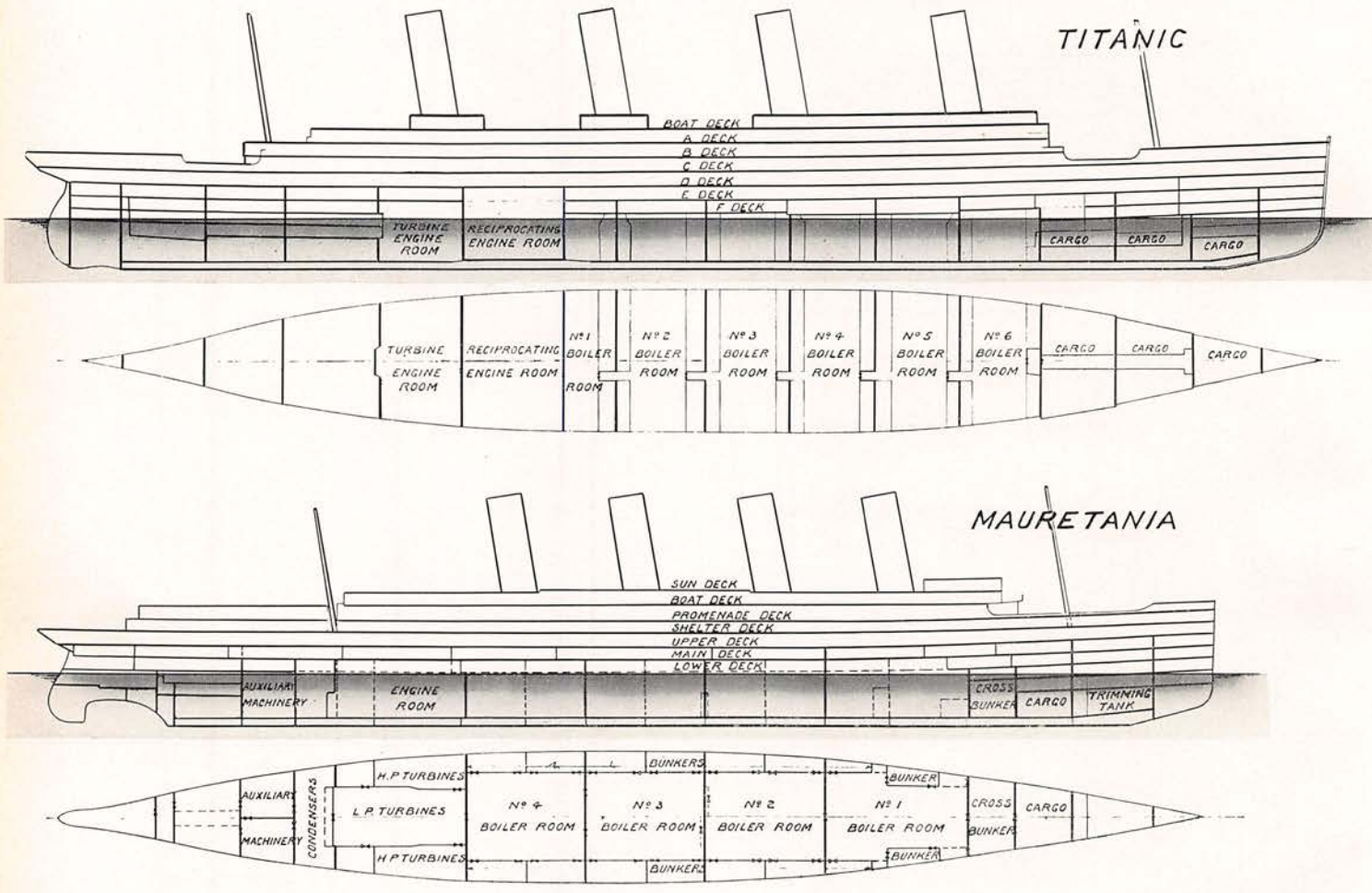
hören konnte. Dann sah man auf der Californian die Titanic, sah sie stilliegen, sah weiße Leuchtraketen aufsteigen – sah die Lichter verlöschen und –, man unternahm nichts. Man rätselte ein wenig herum – Bordfest oder so ähnlich, und gab sich zufrieden. Freilich, es waren nicht die richtigen Raketen. Notsignale sollten rot sein, aber rote waren nicht an Bord. Die weißen bedeuteten laut Vorschrift etwas anderes – und damit basta. Weiter zu denken fühlte sich niemand verpflichtet.

*

Die Welt konnte den Untergang der „Titanic" lange nicht fassen. Man spricht von dieser Schiffskatastrophe als der größten der Geschichte. Mit den Maßstäben der Kriege wollen wir sie nicht messen. Aber die Tragweite, die der Titanic-Verlust hatte, war ungeheuer. Der Nimbus der Unsinkbarkeit von Schiffen war für alle Zeit dahin. Man zog die Konsequenzen und änderte auf der 1914 aufgrund der Titanic-Affäre einberufenen ersten großen internationalen Schiffssicherheitskonferenz die bis dahin geltenden Vorschriften. Wie schon erwähnt, war es bis dahin nicht üblich, daß Bootsplätze für alle an Bord befindlichen Personen vorhanden waren. Das Streben beim Bau der großen Fahrgastschiffe ging primär auf die Sicherheit gegen Sinken, wasserdichte Schottenteilung, Leckstabilität, und nicht auf die Rettungseinrichtungen. Die Abbildung zeigt zwei verschiedene und schon sehr gut durchdachte Einteilungen: Die Titanic hatte reine Querschottenteilung, die Mauretania kombinierte Längs- und Querschottenteilung. Die Titanic hätte einem Rammstoß, bei dem zwei Abteilungen vollgelaufen wären, überstanden. Aber bei fünf verletzten Abteilungen war das Schiff verloren.

Man hielt ein 100 Meter langes Leck gewiß für ausgeschlossen; aber nun wußte man für immer, daß jederzeit wieder unerwartete Fälle auftreten können und lernte auch ein Weiteres, daß wenn auch eine noch so gute Schottenteilung einen Untergang nicht immer verhindern kann, sie ihn jedoch immer erheblich verzögert, was die Chance, alle Boote zu Wasser zu bringen, bedeutend vergrößert. Rettungseinrichtungen für alle wurden fortan zur Pflicht gemacht. Eine andere Maßnahme, die ergriffen wurde, um künftig Havarien in von Eis bedrohten Gewässern zu vermeiden, war die Einrichtung eines ständigen Eiswarndienstes im Frühjahr und Sommer. An den Kosten dieser von der US Coast Guard durchgeführten Eispatrouille beteiligten sich alle am Nordatlantikverkehr interessierten Staaten. Neue Vorschriften über die Funkerei an Bord waren eine weitere Folge des Unglücks.

Die fortschreitende Technik hat gerade auf diesem Gebiet seit damals erstaunliches geleistet. Doch hier darf man zum Abschluß vielleicht wagen, eine Parallele zu ziehen. Das Riesenschiff mit wasserdichter Schotteinteilung war 1912 das Neue, das die Menschen an das Wunder der absoluten Sicherheit glauben ließ. Der Fortschritt im Funkverkehr und in der Radartechnik, das Gefühl, jede nahende Gefahr rechtzeitig erkennen zu können, hat diese Rolle in unseren Tagen übernommen. Mit welchem Ergebnis, darauf werden wir in einem der nächsten Hefte zurückkommen. cl



Systems of Sub-division adopted in the "Titanic" and "Mauretania"

Modernes Tankreinigungsverfahren der Deutsche Werft A.G.

KAPITÄN KARL KELLER

Hamburg wird zwar in allen Fachzeitschriften als der „schnelle Hafen" bezeichnet, jedoch fehlte bisher für die Tankschiffahrt eine schnell arbeitende Tankreinigungsanlage, bei der Tanker für eine bevorstehende Werftüberholung gasfrei und klar für heiße Arbeit gemacht werden konnten.

Bislang konnte nur nach dem konventionellen Tankreinigungsverfahren gearbeitet werden.

Die Tanker mußten ihre eigene Butterworth-Anlage benutzen, die wie folgt arbeitet:

Mit der Butterworth-Pumpe wird Wasser aus der See angesaugt und durch den Butterworth-Vorwärmer mit etwa 10 kg Druck den Tankwaschmaschinen zugeführt, die dann das mehr oder weniger heiße Seewasser (je nach Seewasser-Temperatur auf etwa 60°—85° C erhitzt) in den zu waschenden Ladeöltanks verspritzen. Das sich am Boden der Tanks ansammelnde Ölwasser-Gemisch wird mit der Ladeölpumpe bzw. der Restepumpe abgesaugt und in einen Schmutzwasser-Auffangtank an Land gedrückt.

Die Waschzeiten für die Ladeöltanks sind abhängig von der Art der Ladung, die vorher in den Tanks gefahren wurde. Für schwere Heizöle und Crudeölsorten mußte bisher mit einer Waschzeit von 2—3 Stunden oder mehr gerechnet werden.

Nach einer konventionellen Reinigung bleiben aber stets größere Mengen von Sedimenten am Boden liegen, die durch Handnachreinigung entfernt werden müssen, wenn später heiße Arbeiten in den Tanks zu erledigen sind. Die Nachreinigung ist kostspielig und zeitraubend.

Bei der Deutsche Werft A. G. wurde die konventionelle Reinigung labormäßig studiert, um Wege für eine bessere und schnellere Tankreinigung zu finden.

Folgende Erkenntnisse wurden gewonnen:

1. Eine wirksamere Trennung von Wasser und Öl setzt erst bei einer Wassertemperatur von mindestens 70° C ein.
2. Bodensedimente, bestehend aus Rost, Sand, Öl und Ölrückständen trennen sich auch bei Wassertemperaturen von 70° C und mehr nur schlecht.
3. Beim Tankwaschen mit heißem Seewasser tritt eine besonders starke Korrosion ein.

Folgerungen:

Zu 1. und 2.

Die Waschwassertemperatur muß konstant auf 85° C gehalten werden, ganz gleich wie hoch die jeweilige Seewassertemperatur ist.

Der Trennungsvorgang von Wasser und Öl kann durch Zusatz von Chemikalien zum Seewasser beschleunigt werden.

Das Herauslösen der brennbaren Ölrückstände aus den Bodensedimenten kann durch Chemikalienzusatz erheblich verbessert werden.

Zu 3.

Es mußte eine Waschwasserlösung gefunden werden, die das Korrodieren nicht nur verhindert, sondern die gewaschenen Tanks protektiert.

Auf diesen Erkenntnissen aufbauend, wurde eine schwimmende Tankreinigungs-Anlage entwickelt, die 1961 im praktischen Einsatz erprobt wurde.

Das Tankreinigungsschiff „DW 32" der Deutsche Werft A. G. arbeitet wie folgt:

1. **Übernahme von Ballastwasser**

Ein einkommender Tanker muß vor Beginn der Tankreinigung seinen Ballast lenzen.

Für die Aufnahme des Ballastwassers stehen auf dem Tankreinigungsschiff „DW 32" drei Tankgruppen zu je 2 Tanks und 2 Turbulo-Entöler zur Verfügung.

Der Tanker gibt mit seinen Pumpen Ballastwasser an das Tankreinigungsschiff ab. Während der Übergabe pumpt „DW 32" gleichzeitig das empfangene Ballastwasser im Saugbetrieb durch seine beiden Turbulo-Entöler nach außenbords. Im Ballastwasser enthaltenes Öl wird im Turbulo-Entöler getrennt und in einen Ölauffangtank geleitet.

Die Durchsatzgeschwindigkeit der beiden Turbulo-Entöler beträgt 500 t/h.

2. **Tankreinigungsverfahren**

Für das eigentliche Tankreinigungsverfahren wurde das „Groom-Verfahren" verwertet und verbessert.

Die Grundidee des „Groom"-Verfahrens beruht auf der Überlegung, eine einmal angesetzte Waschwasserlösung kontinuierlich umzupumpen.

Für das auf der „DW 32" angewandte „Groom"-Verfahren stehen ein Laugentank, ein Puffertank und ein Turbulo-Groom-Separator zur Verfügung.

Der Laugentank ist isoliert und beheizbar. Die Waschlauge wird im Laugentank ständig auf 85° C erwärmt. Eine Butterworth-Pumpe saugt aus dem Laugentank und drückt die 85° C heiße Waschlösung in die Tankwaschmaschinen, die auf dem Tanker in den zu waschenden Tanks diese Lauge dann mit 10 atü Druck verspritzen.

Das am Boden der zu waschenden Tanks sich ansammelnde Schmutzwasser wird mit der Ladeölpumpe oder der Restepumpe abgesaugt und über die Bordabgabeleitung in den Puffertank der „DW 32" gedrückt.

Der Puffertank ist heizbar und erwärmt das mit etwa 45°—55°C zurückgepumpte Öl-Laugen-Gemisch wiederum auf 80°—85° C. Bereits im Puffertank findet eine gute Trennung von Öl und Lauge statt, d. h. die Masse des Öles schwimmt bereits obenauf.

Eine weitere Pumpe saugt dann aus dem Puffertank und drückt die zum Teil noch leicht verschmutzte Lauge durch den Turbulo-Groom-Separator zurück in den Laugentank.

Der Turbulo-Groom-Separator ist ebenfalls mit Heizschlangen versehen und kann bis zu 150 t/h im Durchlauf auf 85° C erwärmen.

Im Turbulo-Groom-Separator findet die Feintrennung von Öl und Lauge statt, d. h. reine Lauge fließt in den Laugentank zurück, während angesammeltes Öl automatisch in einen Ölauffangtank abgeleitet wird.

Mit der Tankreinigungsanlage der „DW 32" können jetzt 4 Tankwaschmaschinen (z. B. Butterworth-Maschinen usw.) gleichzeitig betrieben werden.

Nach bisheriger Erfahrung war auch für schwere Heizöle und Crudeöle eine Waschzeit je Tank von 1 Stunde ausreichend. Ein moderner Supertanker kann durch „DW 32" in 24 Stunden gereinigt werden.

Von besonderem Interesse dürfte die zur Anwendung gekommene Waschlauge selbst sein.

Nach eingehenden Laboratoriumsversuchen wurde die chemische Zusammensetzung der Waschlauge so gestaltet, daß einmal die Waschzeiten gegenüber der konventionellen Methode um etwa 60% verkürzt werden konnten, während andererseits die Waschlänge protektierend wirkt.

Nachfolgende Ladungen in den Tanks werden nicht beeinflußt.

Da die zur Tankreinigung benutzte Waschlauge einen pH-Wert von über 7 aufweist, wirkt sie als Elektrolyt, d. h. sie bildet mit der Rostschicht auf dem Eisen ein galvanisches Element. Dabei fließt der Strom von der benäßten Fläche aus gesehen von der Rostschicht zum Eisenwerkstoff der Behälterwand. Im äußeren Stromkreis ist der Behälterwerkstoff somit edler als die Korrosionsschicht (Rost). Bei dieser Stromrich-

tung, die im basischen Bereich auftritt, wird der Rost zersetzt und der dabei freiwerdende Sauerstoff von der Behälterwand gewissermaßen abgestoßen.

Der durch die elektrolytischen Vorgänge ebenfalls freiwerdende Wasserstoff wird dagegen, entsprechend seiner Ladung, z. B. von der Behälterwand angezogen und bedeckt diese gewissermaßen als Schutzfilm.

Die Ablösung des auf der Rostschicht anhaftenden Ölfilmes wird durch diese Vorgänge wesentlich unterstützt.

Ist die Temperatur der Waschlauge entsprechend hoch, so wird zunächst der galvanische Stromfluß wesentlich erhöht und die Erweichung der anhaftenden Ölreste begünstigt, die Reinigung wird also beschleunigt.

3. **Doppelboden-Reinigung**

Die Reinigung von Doppelböden wurde bisher dadurch erschwert, daß am Boden haftende Sedimente nicht pumpbar sind. Die Sedimente wurden zusammengeschaufelt und Pütze um Pütze herausgeholt. Mit Einsatz der „DW 32" werden durch die heiße Lauge, die man in den Doppelboden pumpt, die Sedimente aufgelöst und die Ölreste zum Aufschwimmen gebracht. Das obenauf schwimmende Öl kann dann abgepumpt werden, der Reinigungsprozeß wird beschleunigt und vereinfacht.

Verschmutzte Tankdecken im Maschinenraum wurden u. a. nur durch kurzes Spülen mit warmer Lauge fettfrei. Das anfallende Spülwasser kann mit der Bilgenpumpe bzw. einer Strahlpumpe abgesaugt und in das Reinigungsschiff zurückgepumpt werden.

4. **Entwicklungsaufgaben**

a) Weitere Verkürzung der Waschzeiten.
Der physikalische Wascheffekt der Lauge an der öligen Behälterwand kann durch Fremdstrom weiterhin erhöht bzw. unterstützt werden, indem man die Behälterwand zusätzlich kathodisch und die aufzuspritzende Waschlauge anodisch polt. Entsprechende Versuche sind bereits abgeschlossen worden.

b) Reinigung von Tanks, die Ladungen der Bitumen-Gruppen enthielten.

Tanks mit Bitumenresten waren bisher praktisch nur per Hand zu reinigen. Die am Boden haftenden Reste mußten regelrecht mit Spitzhacke und Schaufel entfernt werden.

Die im Laboratorium der Deutsche Werft A. G. entwickelte Waschlauge wird künftig auch in abgewandelter Form zur Reinigung von Bitumenschiffen zur Anwendung gelangen können.

Es war notwendig, eine Lösung zu finden, die unter normalem atmosphärischem Druck einen Siedepunkt um etwa 130° C aufweist, da Bitumen auf 110° C erwärmt werden muß, um pumpbar zu sein.

Um nun die erforderliche Speicherwärme für mit Bitumen behaftete Behälterwände zu erreichen, wird es notwendig, die Konzentration der Waschlauge mit der Hydroxyt-Verbindung entsprechend der gewünschten Temperatur zu erhöhen, so daß auch Aufbereitungsanlagen für normalen atmosphärischen Druck Verwendung finden können.

Um eine ausreichend hohe Temperatur für das Aufschmelzen von Bitumen zu erreichen, muß also die Konzentration der Waschlauge entsprechend erhöht werden. Mit der im Laboratorium angesetzten Lösung wurde ein Siedepunkt von 130° C ohne Druckanstieg erreicht.

Das am Boden von Versuchsbehältern haftende Bitumen schwimmt auf, läßt sich pumpen und schwimmt auch nach Erkalten der Lauge in erstarrter Form weiterhin obenauf.

„Reinhaltung der Gewässer" wird zwingendes Gebot! Immer wieder wird über die „ÖLPEST" geschrieben. Aber noch heute sind die Zonen der Nord- und Ostsee, im Mittelmeer usw. offen, in denen Tanker größere Mengen von Öl bei Tankreinigung über Bord pumpen.

Auf internationaler Ebene plant man die baldige Schließung dieser „Ölpest-Zonen".

Dafür muß aber jeder Hafen einem Tankerreeder die technischen Voraussetzungen für eine gute und schnelle Tankreinigung bieten. Für Hamburg wurde mit der Indienststellung der „DW 32" ein Anfang gemacht.

Pläne zur Schaffung einer landfesten Tankreinigungsanlage sind bereits in Arbeit.

Es geht vor allem um die Bereitstellung einer Ballastwasser-Auffanganlage, an die Tanker mit höchster Pumpgeschwindigkeit schmutzigen Ballast abgeben können.

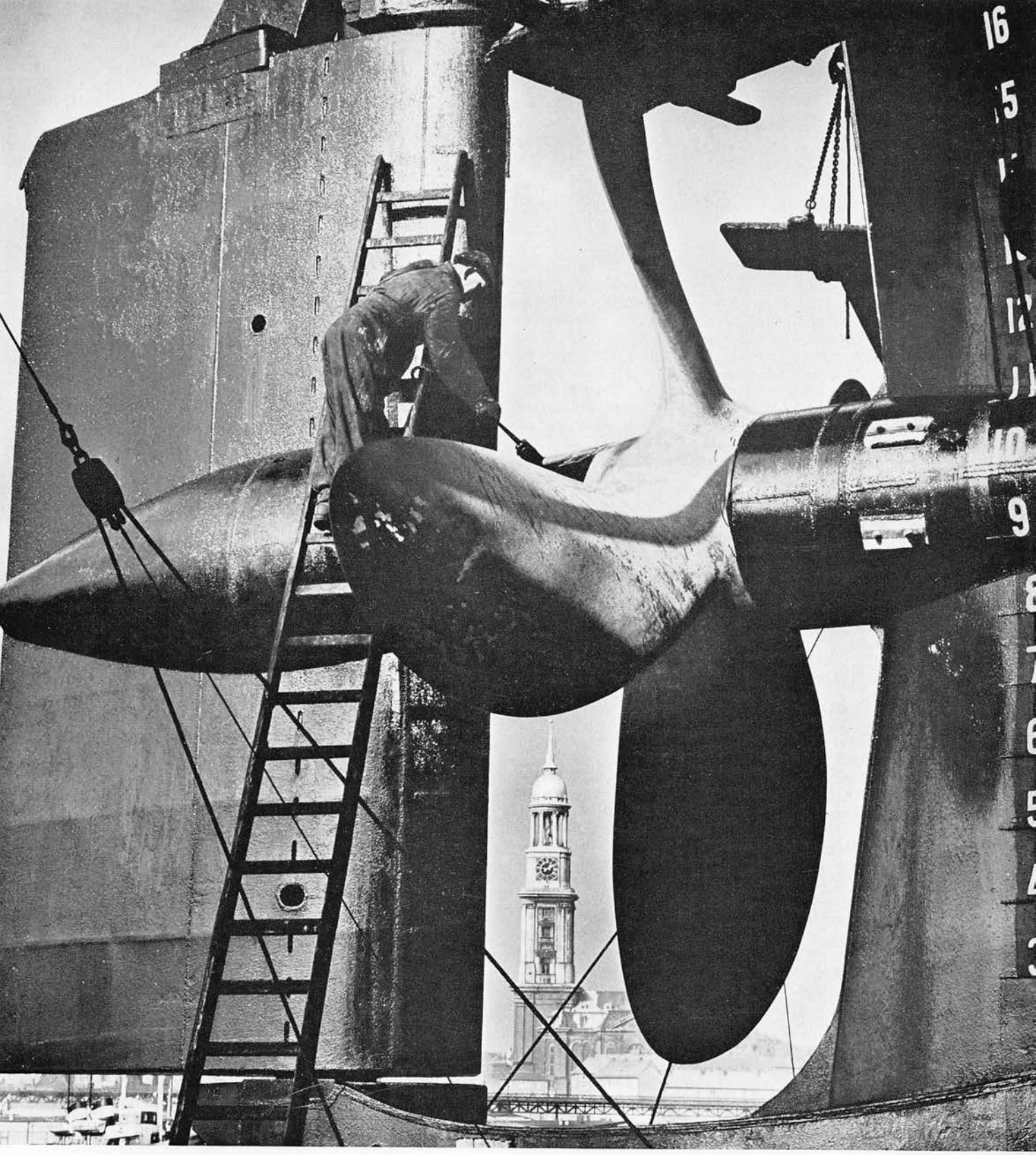
Auch auf dem Sektor der Tankreinigung soll **Hamburg** künftig als der „schnelle Hafen" gelten.

Betr.: MS. "Tanganyika" – Schwergutgeschirr

Mit Brief vom 21. Febr. 1962 konnten wir Ihnen bereits kurz über die Entlöschung des Kollis berichten. Inzwischen liegt ein weiterer Bericht vor, den wir Ihnen nicht vorenthalten möchten:

"Am Freitag um 8.00 Uhr wurde mit dem Löschen des AEG-Transformators begonnen. Bereits um 8.45 stand der Transformator auf dem dafür vorgesehenen Tieflade-Waggon der Eisenbahn. Die hervorragende Arbeitsweise des Schwergutgeschirrs beeindruckte alle Beteiligten sehr. Sowohl der Oberstauer als auch der Hafenkapitän und besonders die Vertreter der AEG, die extra zur Entlöschung des Schwergutkollis gekommen waren, zeigten sich sehr beeindruckt von der Arbeitsweise und der Leistungsfähigkeit des Schwergutbaumes der "Tanganyika".

(Aus einem Brief der Deutschen Afrika-Linien an die Deutsche Werft)



(Aufn. Willi Bartels)

Blick vom „DW-Reparaturwerk-Reiherstieg" auf den Michel, Wahrzeichen des Hamburger Hafens

Paddel-Großfahrt 1961

VON JACK LIPPERT

Der 29. April 1961 war der Starttag zu meiner großen Nordseefahrt. Bei kaltem und recht windigem Wetter fuhren wir, mein Kamerad Jochen und ich, mit unseren „Nußschalen" von Teufelsbrück nach Kollmar. Spät in der Nacht bauten wir dort unser Zelt auf. Kameraden, die schon am Freitag von Teufelsbrück gefahren waren, staunten nicht schlecht, uns am anderen Morgen gutgelaunt und fröhlich scherzend aus unseren Schlafsäcken krabbeln zu sehen. „Ihr habt gut lachen", meinten sie, „fahrt ein halbes Jahr auf „wilde" Nordseefahrt und dann mit so einem Wetter am Starttag".

Das Wetter war tatsächlich über Nacht herrlich geworden; kaum noch Wind und strahlender Sonnenschein. Fast schon ein Sommertag.

Am späten Nachmittag hatten wir unsere Sachen alle in wasserdichten Beuteln verpackt, wieder in unseren Booten verstaut um mit einsetzender Ebbe den Elbstrom ein weiteres Stück hinunterzupaddeln. Auf dem Freiburger Außendeichsvorland sollte unser Zelt nur für wenige Stunden dieser kühlen Frühlingsnacht aufgeschlagen werden. Schon mit der nächsten Tide, um 5.00 Uhr morgens, wollten wir Richtung Cuxhaven weiterfahren.

Beim Waten durch den tiefen und zähen Schlick vor der Freiburger Abbruchkante, wurde uns recht kalt und diese Kälte wurde durch die wehmütigen Schreie der Tüten (Rotschenkel) und Austernfischer nur noch verstärkt. Der kalte weiße Blitz des Hollernwettern-Feuers, des stärksten Feuers der Unterelbe, erleichterte uns den Zeltaufbau und das Vorwärmen des Benzinkochers, auf dem bald darauf ein feuriges Getränk brodelte. Gegen all die kalten Dinge an der gerade in diesen Wochen aus Sturm und Eisnot erwachenden Unterelbe, mußte doch etwas unternommen werden!! Vor allem konnte man nach dem Genuß dieser „Medizin" gut und fest schlafen! Wir hatten den Schlaf nötig, denn noch vor Sonnenaufgang mußten wir wieder hoch. Die Tide mußte voll ausgenutzt werden, sonst schafften wir die Strecke Freiburg-Cuxhaven nicht in einem Rutsch. Außerdem sollte es nachmittags nach Trieschen weitergehen.

Am anderen Morgen, nachdem der Wecker seinen Dienst getan hatte, war es immer noch totenstill auf der Elbe. Das Wasser spülte glucksend unter die Erdschollen an der Abbruchkante und stieg in den Gräben empor. Die Sonne hatte das Aufstehen scheinbar vergessen. Sie versteckte sich hinter einer mächtigen Dunstschicht, die den östlichen Horizont überlagerte. Hoffentlich erschien sie bald am Himmelszelt. Ihre wärmenden Strahlen würden uns gut tun.

Die Packerei war beendet. Diesmal konnten wir trockenen Fußes von einem Absatz der Abbruchkante direkt in die Boote steigen. Eine großartige Sache, endlich einmal keine schlickigen Füße. Draußen im Fahrwasser donnerte mit voller Fahrt ein norwegischer Schnellfrachter von Wilhelm Wilhelmsen vorüber. Er zeigte eine geradezu unanständige Eile, um sich wieder auf den salzigen Fluten der Nordsee wiegen zu dürfen. Er fuhr in Ballast und ragte deshalb hoch, schwarz und düster heraus; ein wahrer Gigant vor der gerade aus der „Dunstschicht" hervorbrechenden Sonne. Vielleicht war er in der Nacht den Dockleuten der Deutschen Werft entlaufen. Der Anstrich war noch frisch und fleckenlos. Ein herrliches Bild, auch jetzt den ganzen Strom im gleißenden Licht erstrahlen zu sehen.

Nach drei Stunden ruhiger Fahrt lagen die gewaltigen Schleusenanlagen Brunsbüttelkoogs schon weit achteraus. Die „Whooling", die auch jetzt wieder vor den Schleusen anzutreffen war, war glücklich überwunden. Meinem Kameraden, der dieses Gewässer zum ersten Male befuhr, war nicht recht wohl zwischen den vielen großen und kleinen Schiffen sämtlicher Nationen. Vor allem weiß man bei den auf die Öffnung der Schleuse wartenden Schiffen nie, welchen Kurs sie einschlagen werden.

Im Augenblick lag das Osteriff querab. Die Brandungswellen rauschten gegen den Leitdamm und die Leuchtfeuer grüßten herüber. Dann rauschte die gewaltige Oste-Kreuztonne vorbei. Es war aufregend, die große Tonne im gurgelnden Tidenstrom vor dem meerweiten Horizont hin und herschwoien zu sehen. Ich mußte an eine meiner tollen Nachtfahrten denken, die mich irgendwann im Herbst von Cuxhaven in einer Tide zur Rhinplatte führte. Damals hatte ich in stockdunkler Nacht bei steifem Nordwest fast die Ostetonne gerammt. In Gedanken stellte ich mir vor, wie mein Schiff durch die Gewalt des Zusammenstoßes wie eine Streichholzschachtel zusammengefallen wäre und ich versucht hätte in den eisigen Fluten irgendwo das schlickige Ufer zu erreichen. Zum ersten Male auf meinen vielen Paddeltouren beschlich mich ein leichtes Angstgefühl, vor allem, wenn ich daran dachte, was ich mir diesmal vorgenommen hatte.

Jochen steuerte sein Boot mit raschen Paddelschlägen heran. Auch ihn bedrückte die Weite der Landschaft und deshalb erzählte ich ihm eine andere Story über die Ostetonne. Auch damals war es Nacht, aber eine milde helle Sommernacht.

Die Sterne funkelten und der Mond warf seinen silbernen Schein auf eine spiegelglatte Wasserfläche. Die Lichtkegel der Ostefeuer huschten über unsere Boote und wir warteten auf das kräftige Rauschen um die Ostetonne. Aber nichts geschah. Als erstes berichtigten wir unseren Kurs, konnten aber kaum eine Abweichung feststellen. Die Mündung mit dem Feuer auf dem Kopf des Leitdammes und somit auch die Tonne lagen schon hinter uns. Und nun geschah es, plötzlich und unerwartet rauschte sie heran, die berühmte Ostetonne. Sie wurde 700—800 m elbabwärts vertrieben. In der nächsten Nacht hörten wir dann in den Seewarnnachrichten des NDR, daß die Tonne als vertrieben gemeldet worden war. Meinem Kameraden wurde immer mehr bewußt, daß beim Paddeln auf Unterelbe und Nordsee viele verschiedene Dinge für das Gelingen solcher Fahrten ausschlaggebend sind. Inzwischen war der Otterndorfer Kirchturm in Sicht gekommen. Unser Ansteuerungspunkt war jetzt die Otterndorfer Leuchtbake, die ziemlich querab der Medemmündung frei im Wasser steht. An Steuerbord begannen wieder viele Schiffsschrauben zu mahlen. Ein ganzer Konvoi mittelgroßer Kümos, alle mit hoher Decksladung Holz, schoben sich vorüber. In Brunsbüttel war vor einer halben Stunde das Schleusentor zur Seite gerollt und hatte den Schiffen mit dem grünen Gold aus dem hohen Norden, den Weg zu den Schächten des Ruhrpotts oder anderen holzfressenden Industrien Europas freigegeben.

Auf dem Medemsand, der an Steuerbord das Fahrwasser begrenzte, lagen einige Kutter. Sicher Buttfischer.

Diese Kutter waren unser Ziel, denn noch mit dieser Tide wollte ich durch das Klotzenloch die Watten vor dem Dithmarscher Hafen Friedrichskoog erreichen. Die Einfahrt zum Klotzenloch liegt genau nördlich der Otterndorfer Leuchtbake. Unser Kurs querte deshalb das Fahrwasser, es hieß also „Augen auf"! Die Fähre Brunsbüttelkoog-Cuxhaven donnerte gerade mit schäumender Bugwelle heran. Den Schipper kannte ich und wußte, daß er die Paddler gerne ärgert, indem er stur auf sie zufährt um erst im letzten Moment abzudrehen. Diesmal gelang dieser Spaß aber nicht, denn bevor die „Niedersachsen" heran war, waren wir auf dem flachen Watt der Klotzenlochmündung.

Das Klotzenloch ist ein gewaltiger Priel, der die Watten der Elbmündung in zwei völlig verschiedene Flächen, nämlich den Medemsand im Süden und in das Neufelder Watt, die Nordergründe und den Hakensand im Norden, aufteilt.

Es ist das gefährlichste und komplizierteste Fahrwasser, welches der Elbstrom auf seinem Wege von Hamburg bis Elbe III aufzuweisen hat. In der Seekarte steht nicht umsonst eine dickgedruckte Notiz: „Unkundige werden dringend gewarnt, das Klotzenloch zu befahren, da sich die Tiefen in ihm dauernd stark verändern". Dieses für Segler und größere Fahrzeuge gefährliche Fahrwasser hatten wir nun angesteuert. Eigentlich wollte ich über Cuxhaven und Spiere 11 durchs Zehnerloch nach Trieschen. Mit dieser Tide hätte das aber nicht mehr geklappt. Wir hätten in Cuxhaven stundenlang warten müssen. Deshalb hatte ich mich entschlossen, mit letzter Ebbe in das Klotzenloch einzudringen, um dann mit der ersten Flut durch die Priele der Nordergründe nach Friedrichskoog einzulaufen.

Nach wenigen Minuten Fahrt glitten wir zwischen hohen Wattrücken dahin. Überall rann und plätscherte das Wasser vom Wattrand in den Priel. Ein unheimliches Raunen und Wispern lag über den schlickigen Wattflächen. Gespenstisch ragten hohe Priggen, die Fahrwasserbezeichnungen, gegen den Himmel. Überall spazierten futtersuchende Seevögel. Lautlos glitten wir dahin. Wir konnten das Glück haben, schon hier den ersten Seehundsrudeln zu begegnen. Es klappte aber nicht, denn auch für einen Seehund war die Sonne wohl noch nicht warm genug, um sich auf den steilen sandigen Prallhängen der Priele zu sonnen.

Immer weiter ging es am hohen Neufelder-Watt entlang, während die Kante des Medemsandes sich mehr und mehr verflachte und riesige Muschelbänke zum Vorschein kamen. Ja, das Watt! Da war es nun. Überall vor uns tauchten grauglitzernde Schlickflächen und gelbliche Sandbänke aus dem nur noch träge dahinfließendem Wasser. Oft fand das Paddel Grund und es war schwierig, die tiefste Bune zu halten. Und dann war es soweit. Wir hatten uns festgefahren! Das Klotzenloch bog nach Westen. Wir aber wollten nach Norden. Mit steifen Gliedern stiegen wir aus.

Austernfischer und Rotschenkel, die vor uns im Watt nach Nahrung suchten, flogen erschreckt auf, als wir uns zu voller Lebensgröße entfalteten. Zuerst sollte etwas gegessen werden, denn der Hunger meldet sich bei frischer Luft und kräftiger Arbeit doppelt schnell. Wir waren ja auch schon den ganzen „Vormittag" unterwegs.

Nach guter Stärkung, nicht ohne vorher die Boote an einem eingegrabenen Paddel gut vertäut zu haben, begaben wir uns mit Karte und Glas auf einen hohen Wattrücken, um ein wenig Umschau zu halten. Die Vorsichtsmaßnahme mit den Booten ist unerläßlich. Es kann nicht eindringlich genug gesagt werden, daß das Watt der Nordseeküste gerade bei auflaufend Wasser zu den gefährlichsten Landschaften gehört. In unserem Falle hatte die Flut gerade eingesetzt und trotzdem die Boote für unser Gefühl hoch und trocken lagen, konnten sie in wenigen Minuten aufschwimmen und davontreiben. Die Höhenunterschiede im Watt sind so gering, daß es vorher kaum möglich ist zu sagen, aus welcher Richtung das Wasser zuerst kommen wird. Ich gab als abschreckendes Beispiel ein Erlebnis vom Sand kund, einer hohen Sandbank 10 km vor Büsum. Dort hatten mein Freund Bernd und ich nach langer stürmischer Fahrt die Boote nur einige Meter an sehr steiler Sandkante hochgetragen. Es sollte nur kurz der Bake ein Besuch abgestattet werden. Nach knapp zehn Minuten kamen wir zum Strand zurück. Aber oh Schreck.

Ein Boot trieb etwa 100 m vom Ufer im Süder-Piep. Das andere schwabbelte immer lustig am Ufer entlang. Ein Paddel trieb auf der Hälfte zwischen Boot 1 und dem Strand. Hier mußte schnell gehandelt werden. Ein jeder stürzte in die kühle Flut, um zu retten, was zu retten war. Nach kurzer Zeit waren Boot und Paddel am sicheren Strand und wir hatten das längst fällige Bad genommen. Ziemlich verdattert sahen wir uns an, um dann wie doll loszulachen. Fast wären wir uns vor Freude um den Hals gefallen. Natürlich hätte diese Sache damals weit unangenehmer für uns ausfallen können. Diese Unüberlegtheit hätte uns um unser wichtigstes und teuerstes Kapital, nämlich Boot und Ausrüstung, bringen können. Unser Leben war nicht in Gefahr, denn wenige 100 m hinter uns ragte das mächtige Stahlgerüst der Tertius-Rettungsbake in den Himmel. Alle zum Leben nötigen Sachen und außerdem Notsignale zum Herbeirufen von Rettungsschiffen würden wir dort in einer versiegelten Kiste finden. Das Wasser hatte uns einen bösen Streich gespielt. In atemberaubendem Tempo war es an der steilen Kante emporgestiegen und hatte unsere Boote weggespült.

Auf dem Watt würde sich so eine Sache jedoch sofort zu einem Kampf auf Leben und Tod steigern, denn hier gibt es keine rettenden Sände oder Baken. Das Faltboot erfüllt hier ähnlich dem Kamel in der Wüste eine lebenswichtige Aufgabe. Das Boot darf bei steigendem Wasser im Watt keine Minute außer acht gelassen werden, denn einzig und allein das Boot neben sich bedeutet Leben!! Für mich sogar das schönste, was ich mir im Augenblick vorstellen kann!!

Aber nun hinweg mit diesen Gedanken! Mit wenigen Schritten war der Wattrücken erreicht. Beim Rundblick durch das Glas lag unendlich fern im Süden die verschwimmende Silhouette der Hafenanlagen von Cuxhaven. Die Dithmarscher Küste war nicht auszumachen. Ein schwerer Dunst war am ganzen Horizont aufgezogen. Die Sonne hatte Mühe, hoch oben im Süden die Dunstschicht zu durchbrechen. Ein Wetterumschlag stand bevor. Viel Wind konnten wir nicht gebrauchen. Ein schönes windgepeitschtes Prielkabbelwasser würde uns nicht sehr zusagen. Zum Dithmarscher Ufer war es aber nicht mehr weit.

Die lange Friedrichskooger Hafenmole, von deren äußerstem Ende die Leuchtbake bei Tag und Nacht den Schiffen den Weg weist, würde uns ausreichend Schutz vor den zu erwartenden Nord-West-Winden bieten.

Von unserem Wattrücken konnten wir wunderbar beobachten, wie das Wasser sich die weiten Flächen des Watts zurückeroberte. Die Boote schwammen bereits. Für uns waren das Zeichen zum Start. Langsam tasteten wir uns mit dem Wasser über Schlickflächen und Muschelbänke.

Nach einer halben Stunde „Muschelkratzen" war der Wattrücken, der uns vom Friedrichskooger Prielsystem trennte, überwunden. Mit raschen Schlägen fuhren wir dem Friedrichskooger Hafen entgegen. Viele Priggen wiesen den Weg. Außerdem zeigte der Kompaß an der Kockpitspitze den Kurs, der vorher der Karte entnommen war.

Die Leuchtbake lag hinter uns und unsere Boote am schlikkigen Ufer vor der Schleuse. Es sollte eingekauft, die vielen schmucken Krabbenkutter am Hafen bestaunt und dem Schleusenwärter ein Besuch abgestattet werden. Der Besuch wurde mit einer Einladung zum Kaffeetrinken belohnt. Das lebenswichtige Wasser durfte nicht vergessen werden. Jeder hatte einen Wasserbeutel mit 8 Litern Inhalt. Ein gute Woche müßte dieser Vorrat reichen.

Mit diesen Besorgungen und dem zeitraubenden Stauen der Boote verging die Zeit wie im Fluge. Meinem Kameraden mußte ich den Stauvorgang noch einmal vormachen, denn er bekam nur wieder die Hälfte seiner Ausrüstung gut weg. Entbehren konnten wir von den Sachen kaum etwas. Ein 2-Liter Benzin-Kanister zum Kochen, eine gut ausgerüstete Bordapotheke, diverse Seekarten, ein Nordseehandbuch und für jeden eine Ölhose und einen Bootswagen mit Lufträdern würden wir in bestimmten Situationen gut brauchen können. Jeder Zentimeter mußte ausgenutzt werden, wenn auch einige Sachen dabei recht unsanft behandelt wurden. Und dann war Hochflut und somit die Entscheidung fällig, ob wir uns noch am späten Nachmittag zur Insel Trieschen hinauswagen sollten, denn inzwischen war tatsächlich eine mäßige Brise aus NW aufgekommen. Im Neufahrwasser würde ein ansehnlicher Wellengang stehen. Nach kurzer Beratung waren alle Bedenken verworfen. Wir fuhren ab. Das Watt und die Ferne lockten.

Wieder begleitete uns, diesmal an Steuerbord, der Friedrichskooger Leitdamm. An seinem Ende, bei der Kursänderung nach NW, merkten wir erst, was draußen los war. 2½ Stunden mußten wir hart gegenan. Nun man los! Die 4—5 Windstärken sollten uns nicht zurückhalten.

Schweigend paddelten wir dahin. Trotz des harten Gegenwindes kamen wir gut voran, denn der Strom hatte seine volle Kraft entfaltet. Da Strom und Wind gegeneinander standen, waren die Wellen in kurzer Zeit so angewachsen, daß sie dauernd über Deck und Sitzluke wuschen. Es war herrlich, das reine Nordseewasser auf der Zunge zu spüren, denn oft schlugen die Brecher bis im Gesicht. Die Wachsamkeit aber durfte nicht nachlassen, denn gar zu leicht konnte sich eine der Wellen wesentlich höher als die anderen erheben und brechend zuschlagen. Die Gefahr des Kenterns war hierbei groß.

Die Weite der Landschaft hatte uns überwältigt. Der Deich war noch zu sehen, ein grüner Wall, über dem einige wenige Baumkronen und Dächer hervorsahen. Dunkle Strohdächer und rote Ziegeldächer. Dann blieb auch das zurück und nur die Weite kräftig rauschenden Wassers war um uns.

Die Fahrrinne war nicht schwierig zu halten. Die Priggen an Steuerbord waren dicht gesteckt. An Backbord lagen in weiteren Abständen schwarze Spitztonnen. Die Seezeichen waren aber kaum noch nötig, denn die Trieschenbake war bereits als winziger Strich am Horizont aufgetaucht. Zu unserem Glück hatte der Wind den Dunst und die Wolken beiseite gefegt und der letzten Abendsonne den Weg freigegeben. In diesen letzten Sonnenstrahlen war die Silhouette der Insel gut auszumachen. Immer höher wuchsen die Dünen empor und sogar die Hütte des Vogelwarts kündigte sich an. Schwacher Rauch stieg zwischen den Dünen empor.

Der Süden der Insel mußte noch umschifft werden. Auf der Brandungsbank im Süd-Westen lief uns noch einmal das Wasser in den Kragen der Paddeljacke. Dann war es geschafft, Trieschen war erreicht. Wir landeten naß, aber überraschend glatt, vor uns die eindrucksvolle Sandwüste der Insel mit ihren beiden Dünenkuppen. Der Vogelwart war baß erstaunt, als wir nach beschwerlichem Marsch über zehntausende gefährlich scharfer Klaffmuschelschalen triefend seine Hütte betraten. Sein traditionelles „Wissen Sie, daß das Betreten der Insel strengstens verboten ist", erstarb auf seinen Lippen. Sein Erstaunen war diesmal größer als sein Ärger. Dieser Ärger war aber nicht gegen uns persönlich gerichtet, sondern betraf alle fremden unangemeldeten Besucher „seiner" Insel. Das Mißtrauen war verständlich, wenn man bedenkt, daß schon ein einzelner Mensch, der mit dem Vogelschutz nicht vertraut ist, dem Schutzgebiet großen Schaden zufügen kann, indem er die für ihn unsichtbaren Gelege zertritt und wertvolle Vögel für immer von ihren Brutplätzen vertreibt.

Freudig begrüßten wir den Vogelwart. Trotz meiner wasserdichten Vermummung erkannte er mich sofort: „Aha, jetzt geht's wieder los mit dem Paddlerübel", bemerkte er in seiner schwäbischen Mundart. Die Aufforderung für uns, in der Nähe der Hütte unser Zelt zu errichten, folgte bald darauf. Die Hütte hatte die Wintersturmfluten gut überstanden, aber der Untergrund war noch recht feucht. Die Suche nach einem trockenen Zeltplatz hatte trotzdem Erfolg!

Nun begann der langwierige Herantransport unserer Sachen. Das „Trieschenauto", ein alter verrosteter Fahrradanhänger, sollte uns hierbei hervorragende Dienste leisten.

Nach zwei Fuhren war alles oben. Der beschwerliche Weg war etwa 1 km lang und führte durch zwei knöcheltiefe Brandungspriele am Strand über Klaffmuschelfelder, jungfräuliche Dünenanwehungen und durch hohe Sanddünen. Die breiten Lufträder verhinderten das Einsinken in den losen stäubenden Sand. Die Boote wurden dicht am Ufer in die Dünenkuppen gelegt. Meine wehende Hamburg-Gösch verhinderte, daß sich die Silbermöwen unsere Boote als Ansichtspunkt aussuchten und unregelmäßige weiße „Häufchen" auf den sauberen Deckstoff setzten.

Wenn dann doch einmal eine Möwe die Flagge so einfach übersah, erhielt das Deck (auch nach gründlichem Scheuern) einen häßlichen hellen Fleck. Das Zeug schien ziemlich scharf zu sein. Auch der Sand benahm sich nicht sehr fürstlich. Schon nach zwei Tagen waren die Boote vollkommen eingeweht. Vor allem aber drang er durch sämtliche Ritzen ins Innere des Bootes.

Das Zelt war errichtet und im Türrahmen der Hütte erschien der Vogelwart. Er lud uns zum Abendessen ein. Die Sonne war gerade vollends hinter dem Horizont verschwunden. Unsere Arbeit war geschafft und somit konnten wir uns beruhigt an den roh gefügten Tisch setzen. Frischgebratene Butt glänzten im Fett, ein dampfender Topf Pellkartoffeln stand daneben. Jeder bediente sich. Der Vogelwart erklärte, daß er einen Eimer Butt am Mittag vom Rettungsboot bekommen hatte. Die Rettungsmänner von der „Hindenburg" hatten im Flachstrom, einem nahen Priel, einen selten guten Fischzug gemacht.

Am anderen Morgen schien die Sonne. Zwar recht flau, denn leichter Seenebel lag über dem Meer. Die Kraft der Brandung war gebrochen. Nur leise glucksend umspülten die Wellen die schwarzen Erdschollen aus guter Kleierde, den letzten Zeugen dieser einst blühenden Kooginsel. Die Wintersturmfluten hatten diese Kulturzeichen am Westrand von Trieschen freigelegt. Deutlich erkannte man Grüppelgräben. Sogar Trittspuren von Schafen und Kühen sollte man mit viel Phantasie erkennen können. Das schönste und großzügigste aber, was die Insel Trieschen einem naturverbundenen Menschen bieten konnte, war die „Große Seeschwalbenkolonie". Tausende silberglänzender Vogelleiber stoben erregt empor, wenn sich ein Mensch der Kolonie in der Süddüne näherte. In diesen ersten Maitagen waren leider noch nicht alle Vögel zurück, und das Geschrei dementsprechend leiser. Die meisten Tiere waren mit ihrer Vogelhochzeit beschäftigt und bald sollten die ersten Eier gelegt werden. In wenigen Wochen schon liefen dann die Daunenjungen eilig über den Sand, vorausgesetzt, daß keine der verheerenden Frühjahrssturmfluten die Gelege zerstören oder die Jungen in Sturm und Regen verhungern ließ. Die Natur konnte grausam sein, besonders hier im Wattenmeer vor der Dithmarscher Küste.

Am Nachmittag wurde das Wahrzeichen der Insel, die gewaltige stählerne Rettungsbake, erstiegen. Es ist die achte Bake, die im Laufe der letzten 100 Jahre auf der Insel errichtet wurden. Die Mordsee Nordsee brachte es aber immer nach wenigen Jahren fertig, die Bake am Weststrand in der gewaltigen Brandung zerschellen zu lassen. Diese erste stählerne Bake konnte bei Gefahr demontiert und im Osten der Insel wieder errichtet werden.

Trieschen ist eine wandernde Insel und hat sich in den letzten Jahrzehnten wohl fast einen Kilometer von West nach Ost verlagert. Vom Toppzeichen der Bake fällt der Blick auf das endlose Wattenmeer. Bei guter Sicht sieht man von der Wingst im Lande Hadeln über Cuxhaven Neuwerk Scharhörn bis Feuerschiff Elbe II ebenfalls fast nur Wasser. Im Norden liegt zum Greifen nahe Büsum.

Über die Eidermündung hinweg ist der St. Peter Leuchtturm auf der Halbinsel Eiderstedt auszumachen. Die weißen Weiten des Tertius- und Blauortsandes glänzten herüber. Man kann fast glauben, andere Welten zu erblicken. Und tatsächlich, das endlose Meer, welches sich nach Westen zu erstreckt, schien mir wie eine andere Welt. Nein, es war sogar eine andere Welt! An einem der folgenden Morgen sollte es mit unseren Nußschalen in diese andere Welt hinausgehen. Wir hatten den Kurs abgesteckt. Von Trieschen sollte es über den Buschsand zur Spitztonne 1 Süderpiep, dann weiter über Ansteuerung Norderpiep zu den ersten Tonnen der Eider gehen. Nördlich der Eider ging der Kurs im sanften Bogen auf den Hitzsand, auf die Badehäuser von St. Peter-Ording zu. Von hier sollte entlang des Hitzsandes die Tümmlauer Bucht erreicht werden. Über die Bucht hinweg lag der Westerheversand mit seinem hoch aufragenden Leuchtturm. Hier konnte man wunderbar auf wild zerrissenem, jungfräulichem Halligboden zelten. Der Seedeich lag weit entfernt. Nur über mehrere sehr schmale Stege war das feste Land zu erreichen. Der Abschied vom Vogelwart war sehr herzlich. Er wünschte uns gute Fahrt und hoffte, uns im Sommer wieder auf seiner Insel begrüßen zu können. Mit raschen Paddelschlägen, begünstigt durch die Tide, fuhren wir dem Buschsand in die Klauen. Heute zeigte er sich von seinen besten Seiten. Völlig ruhig lag das Wasser da, nur leider konnte man jetzt die höhergelegenen Sandrücken nicht an der Brandung erkennen. Man mußte vorsichtig steuern, gar zu leicht konnte man festgeraten.

Das Wasser lief ja ab und zog uns in die Süder Piep. Leichter NW hatte mittlere Dünung aufgeworfen. In diesen reinen grünen Wellen war es ein herrliches Paddeln. Büsumer Krabbenfischer kurrten vorbei, meistens freundlich grüßend. Auf die Frage, wohin es gehen sollte, gab ich ausweichende Antworten, denn ein Krabbenfischer kann es sowieso nicht verstehen, wenn ein Faltboot auf der Nordsee rumschippert. Trieschen mit seinem Dünenkamm war längst hinter dem Horizont versunken, die Bake ließ sich nur noch ahnen. An Steuerbord ragte die Tertius-Bake hinter steilen Sandrücken hervor und in einem Durchbruch war die hölzerne Blaustrand-Bake für kurze Zeit sichtbar. Die Blauort-Bake hat keine Rettungshütte und ist deshalb nicht in so monströsen Maßen wie die Rettungsbaken errichtet worden.

Auch Tertius verschwand. Die Eidermündung kündigte sich an. Das Wasser wurde tiefgrün und der Strom härter. Es zog uns in die Mündung hinein, denn es lief wieder auf. Im Nordosten erschien zum ersten Male nach 5 Stunden festes Land über der Kimm: Eiderstedt mit dem St. Peter Leuchtturm. Jochen atmete sichtbar auf, als ich den Kurs änderte und auf den schmalen Strich am Horizont wies.

Ihm war die ganze Sache nicht ganz geheuer. War ja auch ein ganz schöner Törn. Hätte für Helgoland schon lange gereicht! Die Badehäuser auf dem Hitzsand waren nun unser Ansteuerungspunkt. Hier wurden ein wenig die Beine vertreten. Kein Mensch war zu sehen. Die Hütten waren noch winterlich verschalkt. Draußen auf den Brandungsbänken brach sich weißschäumend das auflaufende Wasser. Hier stand immer Brandung. Vor einigen Jahren waren Kameraden hier in einer stürmischen Nacht über den Bug gekentert. Die Boote waren nur noch Feuerholz und die halbe Ausrüstung ging verloren. Das nördliche Ende des Hitzsandes war erreicht. Über den Deich, der hier hart an den Sand heranführte, ragte ein hoher Leuchtturm, der Westerheversand-Turm. Der Deich bog jäh nach Osten und die Tümmlauer Bucht lag vor uns. Der Turm stand wie eine Bastion auf einer Warft, flankiert von zwei Wärterhäusern. Von der Kante des Ordingfahrwassers schickte eine schwarzglänzende Miesmuschelbank ihren Meergeruch herüber. Leider war das Wasser noch nicht weit genug aufgelaufen, um direkt an die Abbruchkante heranpaddeln zu können. Schon lange vorher stiegen wir aus und trugen die Ausrüstung einige 100 m durch den Schlick zum Halligroden. Als alles oben war, waren auch die Boote schon wesentlich weiter hinaufgetrieben. Sie brauchten nur ein kurzes Stück getragen werden.

Nach besonders guter Stärkung, die wir uns nach einem Seetörn von etwa 70 km redlich verdient hatten, gingen wir auf Erkundungsgang. Es mußte eingekauft werden, denn die Seeluft hatte unsere Vorräte auf dem Umweg über unseren Magen gewaltig angenagt. Bei unserer Fortbewegungsmethode war das wohl auch nicht weiter verwunderlich! Zuerst führte uns ein Schafspfad über unzählige Gräben und Löcher zu einem Fluchthügel. Von hier führte ein mit Ziegelsteinen gepflasterter Fußweg, leicht erhöht angelegt, auf den fernen Deich zu. Der Weg führt über mehrere stabile Brücken, die in der Breite genau einem Fußgänger bzw. Radfahrer Platz bieten. Das Gelände war in der Nähe des Deiches von vielen Prielen durchzogen. Um diese Priele sicher überqueren zu können, waren die Stege von sachkundigen Händen angelegt worden.

Vom Deich herunter erkannten wir am Halligrand winzig klein unser Zelt. Dahinter dehnte sich weiß und reich gegliedert der Westerheversand. Eine Muschelschalenbank war durch die ewig dröhnende Brandung bis an die Abbruchkante herangerückt. Weit draußen zerrten die Tonnen des Heverstromes an unseren Ankerketten. Die Hevermündung mit drei Fahrrinnen und hohen dazwischenliegenden Sänden sollte morgen überquert werden. Ein gewagtes Unternehmen, denn der Weg zum Süderoogsand war weit. Er konnte sogar endlos weit werden. Das sollte ich sehr bald erfahren.

Während dieser Gedanken erkletterten die Blicke bereits den großartigen Leuchtturm, der von der Warft trutzig den Hever überschaute. An jede Seite hatte man ihm einen Wachsoldaten, ein kräftiges Wärterhaus, beigesetzt. Im Winter kam es häufig vor, daß der Turm tagelang abgeschnitten mitten im Wasser stand. Beim Anblick dieser Landschaft am Hever fällt einem unwillkürlich jenes Liliencronsche Gedicht ein: „Trutz, Blanke Hans" . . .*)

Der Blick in die andere Richtung ließ uns das Gegenteil erscheinen. Eine fast liebliche Landschaft lag zu unseren Füßen hinter dem hohen Deich. Alte ergraute, meist reetgedeckte Bauernhäuser standen inmitten grüner Wiesen und reifender Felder. Die ersten Blüten des Rapses erstrahlten im knalligsten gelb. Mein fotografisches Auge witterte Farbe, die in dieser Landschaft nur spärlich gesät ist. Das erstaunliche an den Häusern ist, daß viele auf Warften stehen und von hohen, dicht belaubten Bäumen umgeben sind. Einige wirken wie kleine Burgen, denn ein breiter Graben umgibt die Anlage, die nur über einen schmalen Damm erreicht werden kann. Als Krönung liegt zwischen diesen Höfen eine besonders hohe Warft, die Kirchwarft. Eine kleine stabile Kirche schaut vertrauenerweckend herüber. Der Turm ist durch breite aus Backsteinen gemauerte Pfeiler abgestützt. War es Altersschwäche? Oder hatte in vorigen Jahrhunderten eine gewaltige Sturmflut den Fuß der Warft beschädigt und die Erde zum Rutschen gebracht? Ein Brack in der Nähe der Kirchwarft könnte vielleicht mehr über diese grausigen Sturmfluten aussagen!

Die Kirche mit wenigen Häusern herum war der Kirchprielmittelpunkt Westerhever. Dort mußte sich ein Krämerladen befinden und ein Krämerladen war ja der

*) siehe WZ 1/62

eigentliche Grund unseres Aufbruchs. Dieser herrliche ländliche Gemischtwarenladen wurde dann leider auch zu einem gewissen Endpunkt meiner Fahrt. Mein Gefährte erfuhr durch ein Telefongespräch, daß er sofort im Geschäft seines Vaters gebraucht wurde. Er beschloß, am anderen Tag mit dem Postbus von hier nach Husum oder Tönning zu fahren, um von dort mit der Bahn Hamburg erreichen zu können.

Doch für mich gab es nur eins: Weiter! Allein. — Innerhalb weniger Stunden mußte die gesamte Ausrüstung auf „Einmannbetrieb" umgestellt werden.

Das Wetter wurde schlechter. Steifer NW fegte tiefhängende Wolken heran und ich wägte Ausrüstungsgegenstände. Nur das wichtigste durfte ich behalten, denn mein Boot mußte künftighin auch auf dem Trockenen von mir alleine bewegt werden. Angelzeug, diverses Reparaturzeug, zweiter Topf, Kocher, Benzintank und Wasserbehälter, Ostseehandbuch mit Seekarten östliche Ostsee und vor allem unser großes Zelt mit dem schweren Gestänge, blieben hier und gingen mit nach Hamburg. Natürlich waren noch diverse Kleinigkeiten dabei. Mein kleines Einmann-Spezialzelt sollte mir nach Husum geschickt werden.

Diese „zeltlose" Zeit wäre fast ein Regiefehler mit tödlichem Ausgang gewesen. Das Barometer fiel weiter und der Wind frischte auf. Das Einpacken des Zeltes machte Schwierigkeiten. Und dann fuhr Jochen mit seinem gefederten Bootswagen davon. Viele Gräben und Wasserlöcher waren zu überwinden. Eine wüste Schinderei, drei Zentner oder auch mehr sollen bewegt werden. Der Abschied war kurz. Jeder wünschte seinem Gegenüber viel Glück.

Ja, viel Glück hatte ich auch tatsächlich nötig, denn draußen im Ordingfahrwasser hatte sich eine weißschäumende dröhnende Brandung aufgemacht. Ich durfte aber nicht kneifen, denn mein Boot lag schon draußen im Watt, auf das auflaufende Wasser wartend, und das Zelt rollte gerade über den langen Steg dem Deiche zu. So wartete ich auf die Dinge, die da kommen sollten und träumte von der endlosen Weite des Süderoogsandes mit der schwarzen, unheimlich wirkenden Leuchtrettungsbake und einsamen Sonnenuntergängen, die sich aus dem kleinen Fenster der Rettungshütte so wunderbar beobachten ließen. Aber der Süderoogsand war weit. Und dann kam die Flut. Leise plätschernd weckte sie mich aus meinen Träumen. Der Ernst eines kommenden Abenteuers überkam mich. Mein Boot schwamm. Ich fuhr ab. Die Weite lockte und ich war allein. Um mich herum rauschte der Heverstrom.

SPORT

Fußball

Seit dem 1. April, mit Beginn der Sommerrunde, herrscht in der Sparte Fußball wieder Hochbetrieb. Am 4. April spielte unsere 1. Mannschaft gegen Postamt Blankenese. Ergebnis 2:2. Unsere Mannschaft hatte in den ersten 20 Minuten zwei Tore erzielt, aber beide wurden wegen „abseits" vom Schiedsrichter nicht gegeben. Die Mannschaft vom Postamt Blankenese erwies sich als ein starker Gegner und eine Viertelstunde vor Schluß lagen wir 2:0 hinten. Erst im Endspurt schafften wir noch ein 2:2. Das Ergebnis ist gerecht und entsprechend dem Spielverlauf.

Am 9. April konnte unsere 1. Mannschaft ihr zweites Spiel wegen der schlechten Platzverhältnisse nicht durchführen.

Die 2. Mannschaft hatte am 9. 4. ihr erstes Punktspiel gegen die Mannschaft von GEG auf einem vollkommen aufgeweichten Platz. Trotzdem der Gegner 1:0 in Führung ging, konnte sie am Ende doch noch mit 2:1 gewinnen.

*

Alle neuen Mitglieder, die sich im Laufe des Jahres neu für die Sparte Fußball gemeldet haben, werden gebeten, sich noch einmal zu melden.

Leichtathletik

Am 31. März fand das 1. Hallensportfest der Betriebssportler statt. Der Veranstalter war die BSG Deutsche Bank.

Wenn man berücksichtigt, daß dies die erste Veranstaltung dieser Art war, so muß gesagt werden, daß es ein voller Erfolg war. Auch die kleine Gruppe der DW-Teilnehmer konnte einige Erfolge verbuchen. Bei den Frauen kamen beide Teilnehmerinnen in der Sprintstrecke in den Endlauf, in dem Frl. Duckstein den 3. Platz belegte. Außerdem errang sie noch einen dritten Platz mit 1,20 m Hochsprung. Erfolgreichster Teilnehmer war zweifellos Jörn Malchow, der jeweils den 1. Platz im Hochsprung (1,65), Weitsprung (6,28 m) und im Sprint belegte. In diesem Lauf errang außerdem Joachim Dose den 2. Platz, der auch noch im Weitsprung auf den 3. Platz (6,02 m) kam. Ebenfalls einen 2. Platz holte Püschel im Kugelstoßen mit einer Leistung von 11,02 m. Bei den abschließenden Staffelwettbewerben lief die DW-Männerstaffel als Zweite hinter dem Gastgeber Deutsche Bank durchs Ziel.

Im Ganzen gesehen war es ein erfolgreicher Auftakt für die kommende Saison.

* * *

Wenn ich etwas schneller Denken und Handeln könnte, dann wäre ich bei der letzten Betriebsversammlung auf die Bühne geklettert und hätte gesagt: „holt stop, datt stimmt nicht, das ist nicht richtig. Ich lasse mir doch so ohne weiteres kein Armutszeugnis ausstellen. Weil ich draußen arbeiten muß, muß ich auch mein Brot gefroren essen und von wegen meiner Frühstückszeit in der Unterkunft zu verbringen, ich sitze lieber am Elbestrand und das kann ich auch, weil ich genug Zeug anhabe. Mangelhafte Bekleidung hat noch zu allen Zeiten als größte Armut gegolten. Und ich kann allen Kollegen empfehlen, mehr Strümpfe, mehr Unterhosen, mehr Unterhemden anzuziehen, davon möglichst eine Partie in Wolle und einen Wollschal in der Mitte durchschneiden und 20 cm übereinander wieder zusammenzunähen, damit's der Nacken wirklich warm hat und dann können sie mit mir singen:

Winter, wo ist dein Stachel,
ich heff jetzt warme Feutt
in Oben wat tou kacheln
datt is ne wohre Freud',
I'nn Nacken bin so warm ich,
Von all de scheune Wull'
drum singe ich ganz düchtig dull
Ein dreefach Hoch op all de Wull!

Hein Dödelmoker

FAMILIENNACHRICHTEN

Vermählte:

Vorarbeiter Hartwig Zander mit Frau Ella Blask am 9. 3. 1962
Helfer Herbert Rohr mit Frl. Helga Scharlibbe am 16. 3. 1962
Schlosser Heinz Reiss mit Frl. Ute Oellrich am 23. 3. 1962
Kupferschmied Arnold Rückert mit Frl. Bärbel Kerbs am 24. 3. 1962
Bürohilfe Marion Schomann, geb. Berlin, mit Herrn Heinz Schomann am 30. 3. 1962
Elektriker Herbert Lange mit Frl. Ursula Eder am 30. 3. 1962
M'Schlosser Jürgen Ringger mit Frl. Helga Liewald am 30. 3. 1962

Geburten:

Sohn:

E'Schweißer Heinz-Günter Frahm am 3. 3. 1962
Helfer Richard Sahr am 7. 3. 1962
Techn. Angestellter Karl-Heinz Modler am 8. 3. 1962
Hauer Otto Steinhagen am 15. 3. 1962
Angel. Schiffbauer Heinz Ziebell am 17. 3. 1962
Anbringer Hans-Ernst Mohr am 18. 3. 1962
Tischler Herbert Clauss am 26. 3. 1962
Schlosser Günther Marr am 28. 3. 1962
Ingenieur Fritz Tescher am 31. 3. 1962

Tochter:

Tischler Rudi Schäfers am 1. 3. 1962
Schlosser Wolfgang Stöckert am 2. 3. 1962
Ingenieur Rudolf Schmidt am 3. 2. 1962
E'Schweißer Karl-Heinz Groth am 8. 3. 1962
Ausgeber Werner Ilisch am 9. 3. 1962
Helfer Kurt Vollstedt am 10. 3. 1962
Helfer Dieter Domres am 10. 3. 1962
Ingenieur Harry Kost am 10. 3. 1962
Techn. Bürokraft Albert Meyer am 11. 3. 1962
Anstreicher Miguel Ferreira-Vidal am 18. 3. 1962
M'Schlosser Helmuth Hinze am 21. 3. 1962
Techn. Zeichner Heinz Tiemann am 22. 3. 1962
Ingenieur Klaus Wenzel am 23. 3. 1962
Kfm. Angestellter Karl-Heinz Friedrichs am 24. 3. 1962
E'Schweißer Hans-Heinrich Goossen am 26. 3. 1962
Ausrichter Werner Kurzhals am 29. 3. 1962
Tischler Günther Elstermann am 3. 4. 1962

Für die mir zu meinem 25jährigen Jubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten möchte ich hiermit der Direktion, der Betriebsleitung sowie allen Kolleginnen und Kollegen meinen herzlichsten Dank aussprechen. Bruno Strübing

Für die vielen Glückwünsche, Ehrungen und Geschenke anläßlich meines 40jährigen Jubiläums sage ich der Direktion, der Betriebsleitung sowie allen Kolleginnen und Kollegen meinen herzlichen Dank. Friedrich Thal

Für die mir zu meinem 25jährigen Jubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten und Geschenke sage ich allen meinen herzlichsten Dank. Willy Scheitzow

Für die mir zu meinem 25jährigen Jubliäum erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank.
Alfred Feierabend

Für die mir zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich hiermit der Betriebsleitung und den Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank.
Hans Schult

Für die mir zu meinem 40jährigen Dienstjubiläum so überaus reichlich zugegangenen Glückwünsche, Ehrungen und Geschenke danke ich der Direktion, der Betriebsleitung, den Kollegen sowie allen Beteiligten herzlich. Johannes Enten

Hiermit sage ich der Direktion, der Betriebsleitung und allen Kollegen für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums meinen herzlichsten Dank. Ewald Ziemann

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten zu meinem 25jährigen Jubiläum spreche ich der Betriebsleitung sowie meinen Vorgesetzten und Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank aus. Johann Bonnesen

Für die mir anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten möchte ich der Direktion und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank sagen. Walter Bassüner

Für die mir zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche möchte ich der Betriebsleitung, den Meistern und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank aussprechen. Harald Wilke

Für die mir anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Ehrungen und Aufmerksamkeiten sage ich der Direktion, der Betriebsleitung und allen Arbeitskameraden der Kupferschmiede, Nieterei, Zimmerei sowie W.z.A. 22 meinen herzlichsten Dank. Karl Schurich

Für die mir zu meinem 25jährigen Dienstjubiläum so überaus reichlich zugegangenen Glückwünsche, Ehrungen und Geschenke danke ich der Direktion, der Betriebsleitung, den Kollegen sowie allen Beteiligten herzlich. Heinrich Okelmann

Für die mir anläßlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung sowie allen Kolleginnen und Kollegen Finkenwerder und Reiherstieg meinen herzlichsten Dank. Henry Gamst

Für die mir anläßlich meines 25jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen meinen Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank. Rudolf Fock

Für die erwiesene Anteilnahme sowie die vielen Kranz- und Blumenspenden beim Heimgange meines lieben Mannes und Vaters sagen wir der Betriebsleitung und allen Kollegen unseren herzlichsten Dank. Lisa Dittmar und Kinder

Für die Beweise liebevoller Teilnahme anläßlich des uns betroffenen schweren Verlustes sagen wir unseren herzlichsten Dank. Frau Helene Bartsch und Angehörige

Für die Beweise aufrichtiger Teilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes, Richard Müller, sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und den Kollegen des Holzlagers meinen herzlichen Dank. Maria Müller

Für erwiesene Anteilnahme und Kranzspenden beim Heimgange meines lieben Mannes, sage ich der Betriebsleitung und der Belegschaft meinen herzlichsten Dank. Elise Werbelow

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme.
Frau Käthe Jenzen

Für Ihre wohltuende Anteilnahme und für die überaus hochherzige Spende danke ich Ihnen von ganzem Herzen.
Frau Grete Egler

Für die vielen Beweise aufrichtiger Teilnahme und Kranzspenden beim Heimgange meines lieben Mannes, unseres guten Vaters, sagen wir der Betriebsleitung und allen Kollegen unseren herzlichen Dank. Martha Wallut und Kinder

Wir gedenken unserer Toten

Rentner **Franz Bartsch** früher Elektriker-Helfer gest. am 26. 2. 1962	Rentner **Rudolf Jurka** früher Dampfkranfahrer gest. am 8. 3. 1962	Rentner **Alfred Gebert** früher Seilbahnfahrer gest. am 10. 4. 1962	Ausgeber **Richard Müller** gest. am 29. 3. 1962
Blechschlosser **Max Werbelow** gest. am 17. 3. 1962	Bohrer **Arthur Egler** gest. am 26. 3. 1962	Takler **Alfred Bessen** gest. am 11. 4. 1962	Schiffbauhelfer **Erich Jenzen** gest. am 31. 3. 1962

Theo Jansen

Herr Theo J a n s e n, der Leiter unserer Buchhaltung, feierte am 30. März 1962 sein 25. Dienstjubiläum.
Bei unserer Muttergesellschaft, der Gutehoffnungshütte in Oberhausen, war er als Lehrling eingetreten und hatte dort eine gründliche kaufmännische Ausbildung genossen. In den folgenden Jahren (nach mehrjährigem Kriegsdienst), konnte Herr Jansen die erhaltene Ausbildung in allen kaufmännischen Bereichen durch die praktische Tätigkeit ergänzen und sich so ein solides kaufmännisches Wissen erwerben, das es ihm ermöglichte, an jedem Platz, an den er gestellt wurde, seine Aufgaben zu erfüllen.
So kam er im November 1956 zu uns und übernahm die Buchhaltung. Gleichzeitig wurde ihm Handlungsvollmacht erteilt. Schnell erkannte er die Besonderheiten des Werftgeschäftes und erwarb sich überall Vertrauen und Sympathie.
Wir wünschen Herrn Jansen auch in Zukunft viel Erfolg bei der Arbeit und hoffen, daß er bei guter Gesundheit sein 40. Jubiläum ebenfalls bei uns feiern wird.

*

Am 30. März 1962 feierte der Kalkulator Friedrich T h a l sein 40jähriges Dienstjubiläum.
Nach seiner Kupferschmiedelehre bei der Schichauwerft in Elbing und Gesellenjahren bei verschiedenen Firmen in Ostdeutschland kam er am 20. März 1922 zur Deutsche Werft. Neben seiner praktischen Tätigkeit als Kupferschmied auf dem Reiherstieg und in Finkenwerder, erweiterte er seine Kenntnisse durch Besuch von Refakursen mit dem Abschluß des Grundscheines.
Am 15. Mai 1942 wurde Herr Thal wegen seiner guten beruflichen Erfahrung und seines in Kursen erworbenen theoretischen Wissens in die Arbeitsvorbereitung übernommen und als Kalkulator für die Kupferschmiede eingesetzt.
Die große Anzahl der Gratulanten und das Ständchen seines Vereins zeigten unserem Jubilar seine allgemeine Wertschätzung. Wir alle wünschen ihm noch viele Jahre in guter Gesundheit und ein erfolgreiches Schaffen.

Friedrich Thal

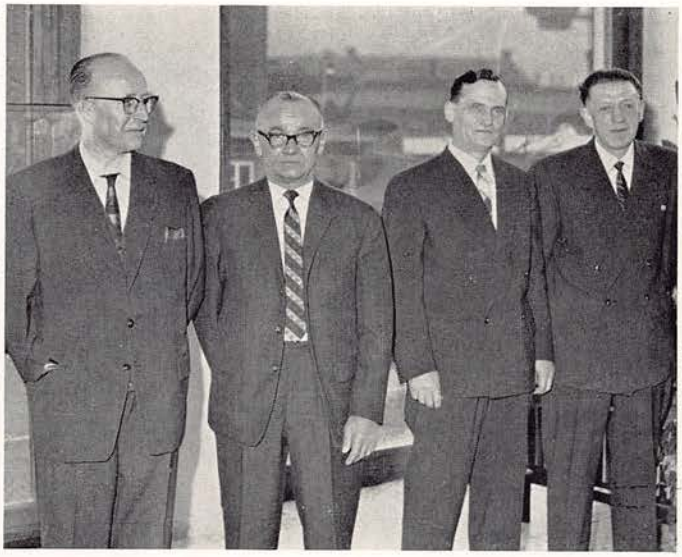
Robert Neubauer

Am 13. April 1962 feierte Herr Robert N e u b a u e r sein 40jähriges Dienstjubiläum.
Nach kaufmännischer Lehre, 1½jähriger Soldatenzeit im 1. Weltkrieg und wiederum kaufmännischer Tätigkeit begann er 1922 als junger Mann bei uns in der damaligen Frachtenabteilung des Einkaufs. Wenige Monate später kam er in die Güterverteilung Finkenwerder, deren Leitung er 1924 übernahm.
Zu seinen besonderen Obliegenheiten gehört der Umgang mit den Dienststellen von Zoll und Bundesbahn. Ob an Werk- oder Sonntagen, ob bei Tag oder Nacht, immer ist Robert Neubauer zu erreichen, um die zollamtliche Abfertigung der Reparaturschiffe auf Finkenwerder den Vorschriften entsprechend durchzuführen.
Am Herzen liegt ihm auch ein reibungsloses Hand-in-Hand-Arbeiten mit allen Betriebs-Ingenieuren und Meistern, wovon die vielen Gratulationen und herzlichen Worte zu seinem Jubiläum ein beredtes Zeugnis ablegten.
Dank seiner stets ausgleichenden, hilfsbereiten Art wird er überall geachtet und geschätzt.
Seine beiden Söhne arbeiten ebenfalls auf der DW.
Wir wünschen Herrn Neubauer noch viele gesunde und erfolgreiche Jahre als Leiter der Abteilung FGv.

*

Am 30. März 1962 konnte Johannes E n t e n auf eine 40jährige Tätigkeit bei der Deutsche Werft zurückblicken. Am 18. 9. 1921 kam Hannes zur Deutsche Werft. Im Juni 1926 mußte Johannes Enten wegen Arbeitsmangel entlassen werden. Er wurde aber bereits im November 1926 wieder eingestellt und hat bis 1936 als Kolonnenführer gearbeitet. Anfang 1936 wurde er Vorarbeiter und von Juni 1936 bis Ende 1945 war er Meister der Schlosserei im U-Bootbau. Durch die schlechte Arbeitslage der Nachkriegszeit wurde Enten 1946 wieder Vorarbeiter und versieht heute noch seinen Posten zur Zufriedenheit seiner Mitarbeiter und Vorgesetzten. Wir wünschen ihm für die Zukunft alles Gute.

Johannes Enten



WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

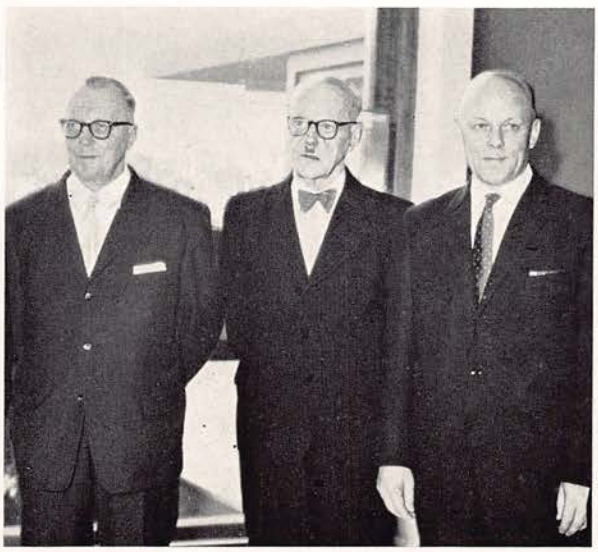
Ehrung der Jubilare am 30. 3. 1962

40 Jahre

Robert Neubauer, Leiter der Abtlg. FGv.	
Johannes Enten, Vorarbeiter	221
Theo Jansen, Leiter der Buchhaltung	
Friedrich Thal, Kalkulator	Fa

25 Jahre

Henry Gamst, Meister	253
Gerhard Lohmann, Meister	243
Georg Stiefenhofer, kfm. Angestellter	KE
Alfred Feierabend, Vorarbeiter	604
Ewald Ziemann, Vorarbeiter	652
Hans Baas, Stemmer	204
Walter Bassüner, Kupferschmied-Helfer	255
Johann Bonnesen, Elektriker	262
Curt Braeuer, Kalkulator	526
Emil von Cappeln, Arbeiter	241
Rudolf Fock, Kranführer	283
Bruno Klose, Maschinist	269
Hans Mierendorf, S'Zimmerer	233
Heinrich Ockelmann, Schiffbau-Helfer	212
Wilhelm Scheerer, Schweiß-Kontrolleur	226
Willy Scheitzow, Arbeiter	300
Hans Schult, angel. Schiffbauer	201
Erich Schünke, E'Schweißer	226
Karl Schurich, Kupferschmied-Helfer	255
Bruno Strübing, Bote	329
Harald Wilke, S'Zimmerer	233



Das Osterfest liegt wieder hinter uns. Hoffentlich haben die meisten von Euch einen weisen Gebrauch von den vier sommerlich schönen Tagen gemacht und nicht durch Hetzjagden auf überfüllten Landstraßen weitere Anstrengungen auf sich geladen.

Es liegen wieder ereignisreiche Wochen vor uns. Der Mai wird uns drei Stapelläufe bringen. Außerdem soll im Mai der Turbinentanker „Gulf Hansa" zur Ablieferung kommen. Es liegt also wieder ein gerüttelt Maß von Arbeit vor der DW.

Im Mai werden auch die Wahlen für die Selbstverwaltung auf dem Gebiet der Sozialversicherung stattfinden. Es ist zu vermuten, daß sich in den Organen keine wesentlichen Veränderungen ergeben werden. Der Tätigkeit in der Selbstverwaltung kommt eine sehr erhebliche Bedeutung zu. Irgendwie ist ja jeder, der arbeitet, in engster Berührung mit der Sozialversicherung. Da ist die Krankenkasse, in der so gut wie jeder sein muß oder ist. Da sind neben anderen Sozialversicherungsträgern die Berufsgenossenschaften, die vom Gesetz die vorgeschriebene Verpflichtung haben, alles zur Verhütung von Unfällen zu tun und Unfallverletzten ihre Hilfe angedeihen zu lassen.

Während die Arbeitslosenversicherungs- und die Krankenkassenversicherungsbeiträge vom Arbeitnehmer und vom Unternehmer getragen werden, gehen die Beiträge zur Berufsgenossenschaft ausschließlich zu Lasten der Arbeitgeber. Das gilt im übrigen vorläufig auch noch für die Familienausgleichskassen, die das Kindergeld zahlen. Wie hoch die Belastung im Laufe der Jahre geworden ist, mag die Gegenüberstellung der Zahlen von 1951 und 1961 beleuchten. Wir haben 1951 im Bereich der Nordwestlichen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft, die für uns zuständig ist, insgesamt etwa 2 250 000,— DM aufzubringen gehabt. 1961 waren es etwa 51 400 000,— DM. An Renten, Heilverfahrungskosten usw. wurden im Bereich unserer Berufsgenossenschaft 10 300 000 DM aufgewandt, im Jahre 1961 etwa 43 400 000,— DM verausgabt.

Ganz sicher ist die Zahl der Erwerbstätigen seit 1951 ganz erheblich gestiegen. Trotzdem ist festzustellen, daß die Aufwendungen in erheblich höherem Umfange größer geworden sind als die Zahl der Beschäftigten gestiegen ist.

Wie ich Euch schon im vorigen Monat gesagt habe, ist zu vermuten, daß die Aufwendungen durch kommende Gesetze noch größer werden.

Es ist ein Segen, daß es eine Einrichtung gibt, die sich derjenigen annimmt, die bei der Arbeit zu Schaden gekommen sind. Im Interesse aller liegt es aber auch, daß Unfälle nach Möglichkeit überhaupt vermieden werden. Dazu kann bis zu einem gewissen Grade jeder beitragen. Ein klein wenig Leichtsinn oder ein ganz wenig Unaufmerksamkeit können Ursache für schwerste Unfälle sein, ganz abgesehen von Unfallmöglichkeiten, die immer wieder gegeben sind und die außerhalb des Einwirkungsbereichs des einzelnen liegen.

Ihr wißt, daß zu den Arbeitsunfällen auch die Wegeunfälle gehören. Gerade diese Unfälle machen einen beachtlichen Teil der gesamten Unfälle aus. Außerdem sind sie meist besonders schwer.

Wir werden in diesem Jahr alle Kräfte besonders zusammen nehmen müssen, um unsere Termine zu halten. Trotz aller Bemühungen ist der Zugang von neuen Mitarbeitern immer noch nicht ausreichend. Wir hatten in diesem Jahr außerdem das Mißgeschick, daß wir eine sehr hohe Zahl von Kranken hatten. Ganz besonders ins Gewicht ist aber die mittelbare Auswirkung der Hochwasserkatastrophe gefallen. Es sind unmittelbar nach dem Hochwasser über 1300 Mann ausgefallen, die entweder nicht zur Werft herankommen konnten oder aber sich um die Bergung ihrer Habe und neue Unterkünfte kümmern mußten. Es fehlen also viele zigtausend Arbeitsstunden, die irgendwie ausgeglichen werden müssen.

In diesem Monat haben wir wieder die Freude, 22 unserer Betriebsangehörigen zum Arbeitsjubiläum zu gratulieren. Drei von ihnen sind seit 40 Jahren bei uns.

Alle diese alten Mitarbeiter, die der Werft in guten und schlechten Zeiten die Treue gehalten haben, sind es, die durch ihre zuverlässige Arbeit dazu beigetragen haben, der DW zu ihrem Weltruf zu verhelfen.

Das war es mal wieder.

Es grüßt Euch herzlich
Euer Klabautermann

Herausgeber: Deutsche Werft, Hamburg-Finkenwerder · Druck: Krögers Buch- und Verlagsdruckerei, Hamburg-Blankenese