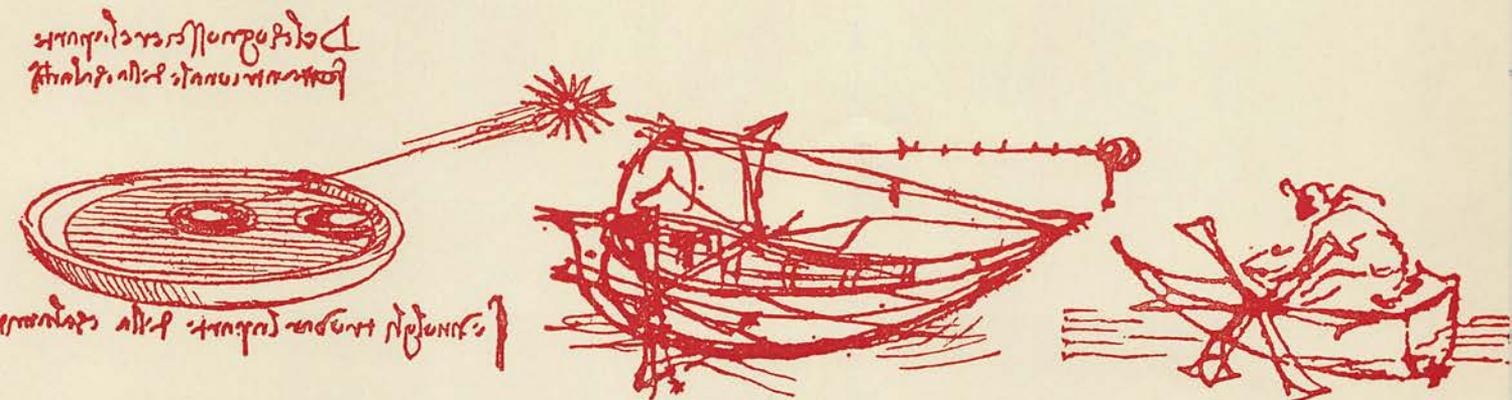


WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT 3/64



Das Arbeitsprogramm der DW

In der Ausrüstung liegen:

S. 803 „Pisang“ (Laeisz) Probefahrt 14. 7. 1964
S. 766 „Altanin“ (Alvion) Probefahrt Sept. 1964

Auf den Helgen liegen:

Helgen III S. 804 (Hamburg-Süd) . . . Stapellauf 10. 7. 1964
Helgen VIII S. 751 (Alvion) Stapellauf Aug. 1964

In der Werkstatt:

S. 805 (Haaland) Kiellegung 13. 7. 1964
S. 807 (Bergesen) Kiellegung 20. 8. 1964



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

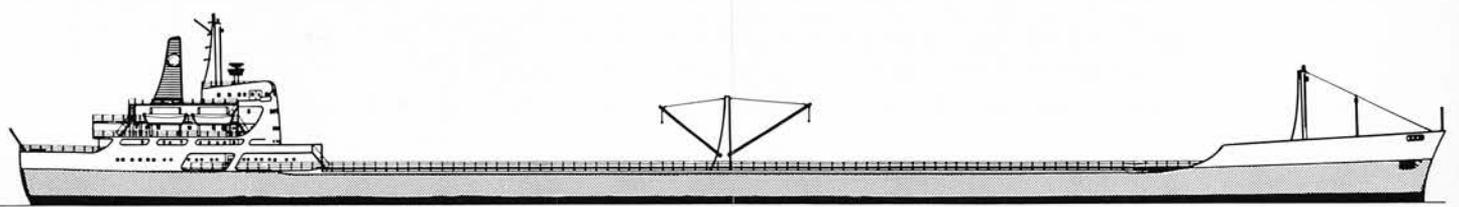
56 000-t-Tanker S. 751 auf der Helling

22. Jahrgang · 1. Juli 1964 · Heft 3/1964

Shell bestellte weiteren Großtanker bei der Deutschen Werft

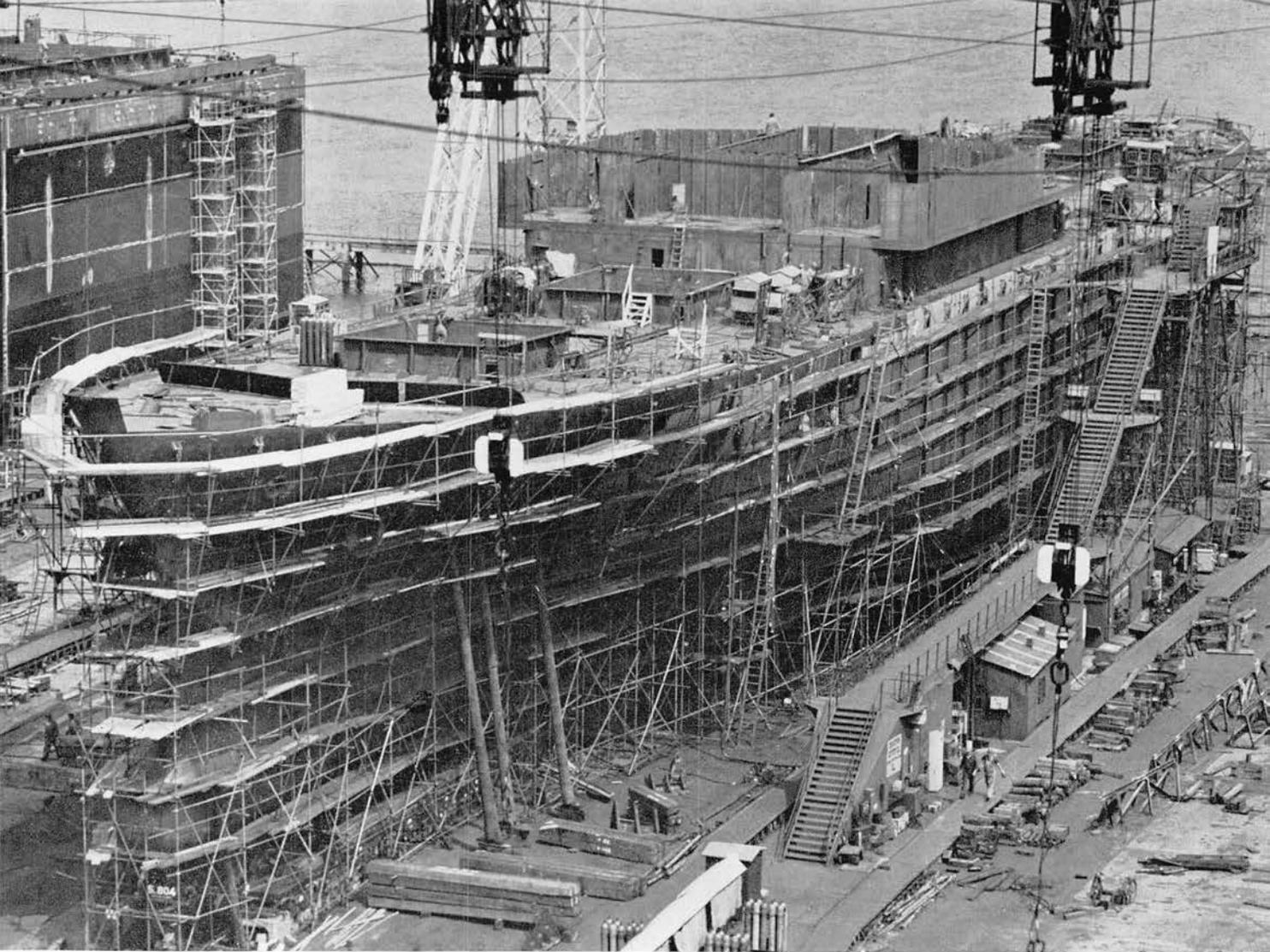
Nachdem erst im August vorigen Jahres die Deutsche Werft, Hamburg, einen Shell-Auftrag zum Bau von zwei Tankern mit jeweils 63 000 t Tragfähigkeit erhalten hatte, wurde nunmehr bei der gleichen Werft durch die Deutsche Shell Aktiengesellschaft, Hamburg, ein weiterer Großtanker in Auftrag gegeben. Das Schiff, das die Bau-Nr. 811 führt, wird eine Tragfähigkeit von 65 000 t haben. Die Länge über alles beträgt 243,83 m, die Breite 33,53 m, die

Die Getriebe-Turbinenanlage mit einer Normalleistung von 14 700 WPS bei 103 U/min und maximal 16 250 WPS bei 106 U/min soll dem Schiff eine Höchstgeschwindigkeit von 15,9 Knoten geben. Der benötigte Dampf wird zwei von der Deutschen Werft gebauten Wasserrohr-Kesseln, System „Foster Wheeler“, Type ESD II, entnommen werden. Der Dampfaustritt am Überhitzer erfolgt bei einem Druck von 42 atü und einer Temperatur von 510° C.



Seitenhöhe am Hauptspant 17,30 m, der Tiefgang auf Sommerfreibord 12,63 m. Der Tanker, dessen Heimathafen Hamburg sein wird, soll nach seiner Fertigstellung zur Versorgung der Shell-Raffinerien in Godorf/Köln, Ingolstadt und Straßburg eingesetzt werden, die über Rohrleitungen mit Seehäfen verbunden sind. Die technische Konstruktion des Schiffes gewährleistet die wirtschaftlichste Form des Rohöl-Transports aus den Ländern des Mittleren Ostens durch den Suezkanal nach Europa. Brücke und Aufbauten werden bei dem Neubau wie bei allen modernen Shell-Tankern als geschlossene Einheit auf dem Achterdeck zusammengefaßt sein.

Mit der neuerlichen Auftragserteilung hat sich die für die Shell gegenwärtig auf deutschen Werften in Bau befindliche Gesamt-Tonnage auf 191 000 tdw erhöht. Von den eigenen oder langfristig gecharterten Tankern, die zur Zeit unter der Flagge der Royal Dutch/Shell-Gruppe fahren, sind 33 Schiffe mit insgesamt 950 000 tdw auf deutschen Werften gebaut worden. Das entspricht einem Bauwert von mehreren Hundert Millionen DM. Für die unter deutscher Flagge fahrende Shell-Flotte wird der Neubau nach seiner Fertigstellung zum Flaggschiff werden. Die Tankerflotte der Deutschen Shell wird dann mit sieben Einheiten zusammen 257 000 tdw umfassen.



Am 10. Juli läuft das Kühlmotorschiff „Polarstern“ vom Stapel (Bau-Nr. 804)

Zum 1. April 1965 stellen wir Lehrlinge für folgende Berufe ein:

Schiffbauer	Dreher
Kesselschmiede	Elektriker
Kupferschmiede	Werkzeugmacher
Blechslosser	Möbeltischler
Maschinenschlosser	Schiffszimmerer

Betriebsangehörige, die ihre Jungen oder andere Interessenten in einem dieser Berufe bei uns unterbringen möchten, bitten wir, sich an Betr.-Ing. Sass — Kupferschmiede —, Tel. 353, oder an Mstr. Althoff — Lehrwerkstatt —, Tel. 244, zu wenden.

Bewerber von außerhalb bitten wir, sich unter der Nr. 84 61 41, App. 244, bei uns zu melden.

Was kann ein Junge auf der Deutschen Werft lernen?

Wir brauchen hier niemandem zu erzählen, was eine Werft macht. Jeder interessierte Junge weiß das heute besser, als seine Eltern es vermuten. Es scheint aber doch nützlich, einmal deutlich zu unterscheiden, wieviele verschiedene Berufe unter den Angehörigen einer Werftbelegschaft vertreten sind. Wir sagen nichts neues, wenn wir feststellen, daß kaum bei einem anderen Werk der Technik eine solche Vielzahl von Berufen beteiligt ist, wie bei dem Bau eines Schiffes.

Auf einer Werft erhält man jedoch nicht nur eine viel-

seitige Ausbildung, sondern wird auch zur Weltoffenheit erzogen. In kaum einem anderen Bereich der Industrie haben Ingenieure, Facharbeiter und Lehrlinge so engen Kontakt mit Menschen anderer Länder wie in dem unserigen. Darum wollen wir alle interessierte Jugendliche aufrufen, die Chance zu nutzen und sich rechtzeitig bei uns anzumelden.

Wir wollen in diesem und dem nächsten Heft die für uns wichtigsten Berufe kurz vorstellen.

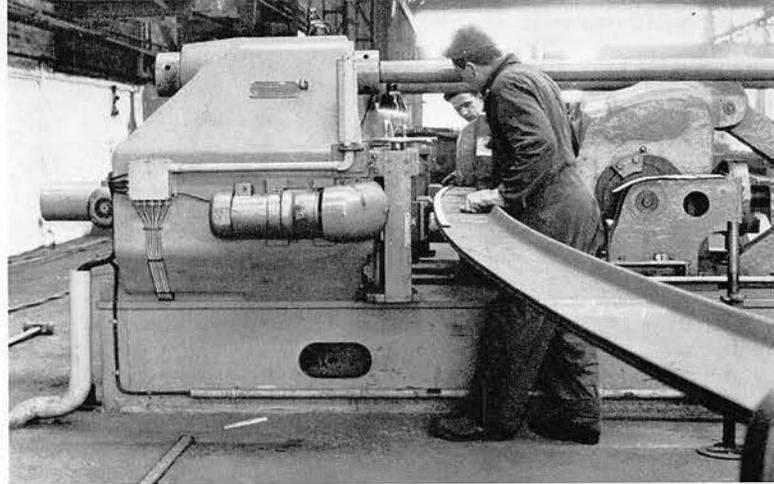
Der Schiffbauer

Lehrzeit: 3 Jahre. Nach einer Grundausbildung in der Lehrwerkstatt Versetzung in die einzelnen Betriebsabteilungen wie Helgen, Vormontage, Anzeichnerie, Richtschmiede und Schnürboden oder Optik. Ferner Ausbildung im Lichtbogenschweißen und Brennen. Für besonders begabte Lehrlinge zusätzliche Ausbildung im techn. Büro.

Tätigkeit: Zusammenbau von Profilstählen und Stahlblechen zu Schiffsteilen und Schiffskörpern. Herstellung der Schiffsaufbauten aus Stahl oder Leichtmetall und ihre Montage an Bord. Anfertigen von Aufrissen und Abwicklungen des Schiffskörpers. Herstellung der Schablonen oder Zeichnungen für verschiedene Anreißverfahren und zum Ausbrennen größerer Platten.

Möglichkeiten der Weiterbildung und des Aufstiegs: Durch Abendkurse und Teilnahme an Industriemeisterlehrgängen wird der Einsatz als Kalkulator, Arbeitsvorbereiter, Meister, Betriebstechniker oder Teilkonstrukteur möglich. Für besonders Begabte ist nach Erlangung der Fachschulreife der Besuch einer Ingenieurschule — Fachrichtung Schiffbau — und die Weiterbildung zum Schweißfachingenieur möglich.

Aussichten im Beruf: Sehr günstig, da Fachkräfte fehlen. Einsatz auch in anderen Industrien z. B. Stahlbau und Behälterbau möglich.



Der Kupferschmied

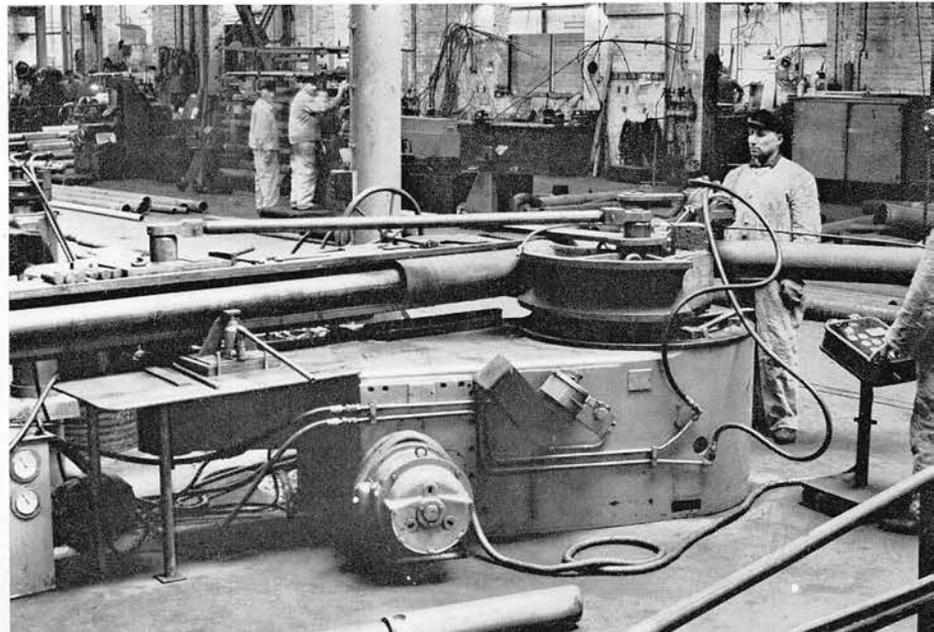
Lehrzeit: 3½ Jahre. Nach einer Grundausbildung für metallverarbeitende Berufe erfolgt eine weitere Ausbildung in den verschiedenen Abteilungen der Kupferschmiede und des Rohrleitungsbaues in der Werkstatt und an Bord. Ferner erhält der Lehrling eine Sonderausbildung in Kupferarbeiten, im Hart- und Weichlöten und im Gas- und Lichtbogenschweißen.

Tätigkeit: Anfertigen und Verlegen sämtlicher Rohrleitungen für Schiffe nach Zeichnungen und Schablonen. Mitarbeit beim Bau von Wärme- und Kälteausstauschern, Wasseraufbereitungsanlagen, Verdampfern, Durchlaufboilern und ähnlichen Geräten.

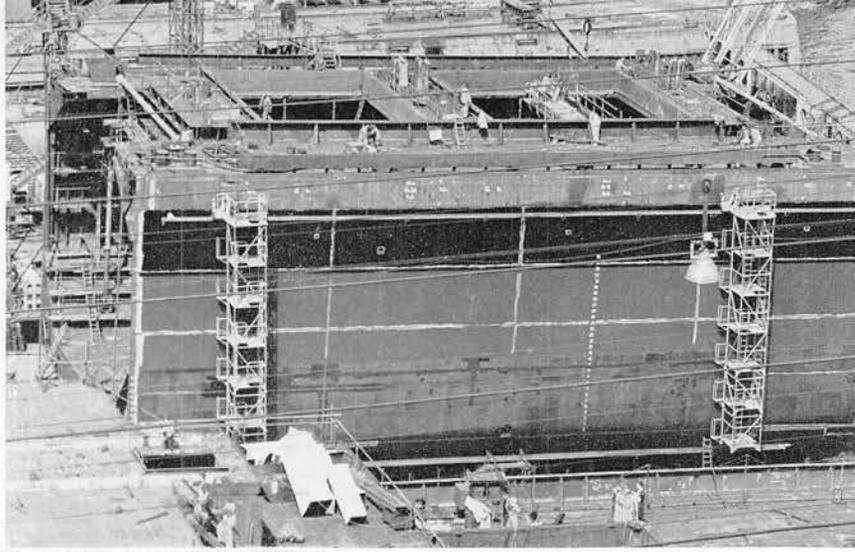
Möglichkeiten der Weiterbildung und des Aufstiegs: Durch Abendlehrgänge und Teilnahme an Industriemeisterkursen ist der Einsatz als Kalkulator, Arbeitsvorbereiter, Meister, Betriebstechniker oder Teilkonstrukteur im Rohrleitungs-

bau möglich. Für besonders Begabte empfiehlt sich, nach Erlangung der Fachschulreife, der Besuch einer Ingenieurschule — Fachrichtung Heizung und Lüftung — in Köln oder Wolfenbüttel. Ebenso ist der Besuch der Bundesfachschule für das Kupferschmiedehandwerk möglich.

Berufsaussichten: Sehr günstig, da Fachkräfte fehlen. Einsatz ist auch in anderen Industriebetrieben und im Handwerk möglich, z. B. beim Bau von Heizungen und Klimaanlagen, im Apparatebau und beim Rohrnetzbau großer chemischer Werke und Kraftwerke.



„Har Sinai“ wird verlängert.
Im nächsten Heft mehr darüber.



Hamburger Abendblatt 19.6.

Deutsche Werft gut beschäftigt

Aber die Preise für Neubauten sind unzureichend

Eigener Bericht

Kr. Hamburg, 19. Juni

Die erzielbaren Preise im Neubaugeschäft der Werften liegen auch heute noch mehr oder weniger unter den Herstellungskosten. Dies erklärte der Vorstandsvorsitzender der Deutschen Werft AG, Dr. Paul Voltz, bei der Vorlage des Geschäftsberichts dieser größten Hamburger Werft.

Die Bilanz der Werft unterstreicht seine Erklärung. Sie schließt zum erstenmal mit einem Jahresfehlbetrag von 46 240 DM ab. Nur die Auflösung von 610 000 DM aus der zweckgebundenen Rücklage erlaubt noch die Ausschüttung einer von 9 auf 4 Prozent herabgesetzten Dividende.

Nach den Erklärungen des Vorstandes wurden bereits in den letzten Jahren keine Kapitalertragssteuern mehr gezahlt, ein Zeichen dafür, daß seit 1961 die Steuerbilanzen nicht mehr mit Gewinn abschließen.

Wenn sich die Verbindlichkeiten der Werft 1963 um insgesamt 10 Mill. DM auf 262 Mill. DM erhöhten, so ist das im wesentlichen auf die Refinanzierung der Werft für an Kunden gestundete Forderungen zurückzuführen. Dabei wurden Rückstellungen um 10,5 Mill. DM vermindert und die Anzahlungen auf im Bau befindlicher Schiffe ging von 71,35 auf 50 Mill. DM zurück. Gleichzeitig erhöhten sich die Ausführungsfinanzierungskredite von 60 Mill. DM auf 100 Mill. DM. Auf der Aktivseite betragen allein die gestundeten Forderungen Ende 1962 noch 65,9 Mill. DM. Im vergangenen Jahr stiegen sie auf 102,4 Mill. DM. Sie laufen zum Teil bis 1972.

Dr. Voltz und das stellvertretende Vorstandsmittglied Dr. Knappertsbusch wehrten sich deshalb auch dagegen, daß die deutschen Werften auch noch Finanzierungsaufgaben übernehmen müssen, um den Schiffsneubau überhaupt durchführen zu können.

Hinzu kommt, daß die Refinanzierungsmöglichkeiten nicht nur teurer sind als im Ausland, sondern auch zu spät einsetzen. Viele Mittel würden erst bei Fertigstellung des Schiffes gegeben, so daß die Bauzeitinsen von der Werft getragen werden müssen.

Bei heutigen Finanzierungsmöglichkeiten — 20 Prozent Anzahlung und 80 Prozent zahlbar innerhalb von acht Jahren — entstünden bei einem 27,5-Mill.-DM-Objekt — das ist etwa der Preis eines 60 000-Tonnen-Tankers — 7,8 Mill. DM zusätzliche Kosten. Davon entfielen 0,8 Mill. DM auf Bauzeitinsen und 1,4 Mill. DM auf die Kosten der Hermes-Versicherung.

Leider sei es bis heute nicht gelungen, bei der Hermes-Versicherung nur die Abdeckung des politischen Risikos zu erreichen, vielmehr müssen in einem Mischsatz mit den politischen auch die wirtschaftlichen Risiken abgedeckt werden. Aber gerade das wirtschaftliche Risiko könne in vielen Fällen von der Werft selbst übersehen werden.

Trotz dieser ungünstigen Kostenlage hat die Werft eine Reihe von Abschlüssen getätigt, um die Beschäftigung unter Ausnutzung des günstigsten Kostenbereiches sicherzustellen. Gegenwärtig besteht der Auftragsbestand der Werft aus 12 Schiffen mit rund 470 000 t d w.

Außer den früheren Aufträgen kamen in diesem Jahr, wie berichtet, ein Shelltanker von 65 000 t Tragfähigkeit und ein Linienfrachter für Essberger von 15 000 t Tragfähigkeit hinzu. Daneben laufen drei Verträge über Schiffsneubauten von 68 000 t d w mit Rücktrittsrecht. Damit ist die Beschäftigung der Werft bis in das Jahr 1966 gesichert.

Hannoversche Allgemeine Zeitung

Freitag, 19. Juni 1964

Dividende aus der Substanz

Von unserem Korrespondenten
t. Hamburg, 18. Juni

Das Geschäftsjahr 1963 hat gegenüber dem Vorjahr keine grundlegende Wende für das Schiffbaugeschäft gebracht. Unzureichende Preise und langfristige Finanzierungswünsche der Reeder kennzeichneten nach wie vor den Markt. Dies erklärte der Vorstandsvorsitzender der Deutschen Werft AG in Hamburg, Dr. Voltz, vor Journalisten. Da die Werft mit einem guten Auftragsvolumen in das Berichtsjahr gegangen war, blieb die Produktion nahezu unverändert. Im Neubaugeschäft wurden sechs Schiffe mit zusammen 169 263 Tragfähigkeitstonnen abgeliefert. Das entspricht tonnagemäßig nahezu voll dem Vorjahresergebnis. Dennoch war der Umsatzerlös im Neubaugeschäft um 43 Prozent geringer, einmal weil die Neubauten zunehmend zu ungünstigen Preisen abgeschlossen wurden, zum andern weil die Ablieferung eines Großtankers über Jahresultimo hinaus verschoben werden mußte. Obwohl die Werft als Gegengewicht zum unattraktiven Neubaugeschäft die Betätigung im Reparaturbereich und die Fertigung von Sonderfabrikaten verstärken und hier die Umsatzerlöse um 10,6 Prozent erhöhen konnte, ging der Gesamtumsatz von 241 auf 177 Mill. DM zurück. Obwohl sich die Verringerung der Belegschaft in einer Senkung der Personalkosten um 5 Mill. DM niedergeschlagen hat — mit 69 nach 74 Mill. DM erforderten sie nahezu den gesamten Rohertrag von 70,8 Mill. DM — und außerdem 15,0 nach 11,3 Mill. DM an sonstigen Erträgen zugeflossen sind, darunter allein 6,4 (Vorjahr: 2,0) aus aufgelösten Rückstellungen, schließt das Jahr mit einem Fehlbetrag von etwa 46 000 DM. Nur weil ein Gewinnvortrag in Höhe von 122 600 DM zur Verfügung stand und außerdem 610 000 DM aus der Auflösung einer zweckgebundenen Rücklage, konnte ein Reingewinn von 0,69 Millionen DM ausgewiesen werden, aus dem 4 Prozent Dividende auf 16 Millionen DM Grundkapital gezahlt werden sollen. Im Vorjahr hatten die Aktionäre noch 9 Prozent erhalten, nachdem sie zuvor vier Jahre hindurch jeweils mit 14 Prozent bedacht worden waren. Der Vorstand befragt, weshalb man nicht überhaupt auf eine Dividende verzichtet habe, erklärte, dafür leider nicht zuständig zu sein. Die Großaktionäre — etwa 50 Prozent hält die Gutehoffnungshütte und rund 30 Prozent die AEG, über die Elektrofinanz AG — hätten die Ausschüttung gewünscht, obwohl sie zu Lasten der Substanz erfolgt.

Bremer Nachrichten 19.6.

Deutsche Werft mit vermindertem Umsatz

Hamburg. Die Deutsche Werft AG in Hamburg erzielte im Geschäftsjahr 1963 Umsatzerlöse von 176,97 Mill. DM gegenüber 240,99 Mill. DM 1962. Der Vorsitzende des Vorstandes, Dr. Paul Voltz, führte den Rückgang des Umsatzes vor allen Dingen darauf zurück, daß die Ablieferung eines Großtankers in den Anfang des laufenden Geschäftsjahres verschoben worden ist. Der Umsatz im Reparaturgeschäft und in den Sonderfabrikaten der Werft konnte dagegen

um 10,6 vH gesteigert werden. Am Gesamtumsatz war der Schiffbau mit 55 vH beteiligt. 1963 lieferte die Werft sechs Neubauten von rund 169 300 t d w ab.

Nach 4,67 (5,22) Mill. DM Abschreibung auf Sachanlagen und nach Auflösung eines Teilbetrages der „sonstigen zweckgebundenen Rücklagen“ von 0,61 (0,63) Mill. ergibt sich einschließlich Vortrag ein Reingewinn von 0,69 (1,56) Mill. DM, aus vier (neun) Prozent Dividende auf 16 Mill. DM Grundkapital verteilt werden. HV 7. Juli.

Auftragsbestand reicht noch bis 1966

Geringere Neubau- und höhere Reparaturumsätze der Deutschen Werft

Von unserer Hamburger Redaktion

HAMBURG, 18. Juni. Wenn der Fortbestand des deutschen Seeschiffbaus und der weitverzweigten Zulieferindustrie nicht ernsthaft gefährdet werden soll, dann muß endlich die volle Angleichung der Wettbewerbsbedingungen an die der staatlich geförderten Werften anderer Länder erreicht werden. Dieser zwar wiederholte, aber aus der ersten Sorge um die Zukunftsentwicklung berechtigte Satz findet sich auch im Vorstandsbericht der Deutschen Werft AG, Hamburg, über das Geschäftsjahr 1963, ein Jahr übrigens, das noch deutlicher gelehrt hat, wie schwer es dem deutschen Schiffbau gemacht wird, im internationalen Wettbewerb zu bestehen. Daran hat auch die Tatsache nichts geändert, daß sich im letzten Herbst durch die umfangreichen Getreidekäufe des Ostblocks der Frachtenmarkt belebte. Die Hoffnungen, daß dies auch Auswirkungen auf die Schiffspreise haben würde, sind nämlich enttäuscht worden. So steht die Werftindustrie weiterhin vor der Notwendigkeit, zur Sicherung ihrer Beschäftigung Neubaufträge zu beschaffen hereinzunehmen, die oft nicht einmal die Herstellungskosten decken. Im Endergebnis sieht das bei der Deutschen Werft so aus, daß die Dividende von nur noch 4 (i. V. 9)% wiederum nicht erwirtschaftet, sondern aus der Auflösung von Rücklagen ermöglicht worden ist. Wir hätten, so erklärte Dr. Paul Voltz, Vorstandsvorsitzer der Werft anlässlich der Bilanzbesprechung vor Journalisten, lieber nichts ausgeschüttet, aber die Anteilseigner großzügigere sind die GHH mit 53 und die EG mit 30% wünschten eine Dividende.

Von der betrieblichen Leistung her gesehen ist das Jahresergebnis mit dem von 1962 nur schwer vergleichbar, weil der Ablieferungstermin für einen Großtanker auf Anfang 1964 verschoben werden mußte. So blieben die Ablieferungen tonnagemäßig mit insgesamt 9 263 tdw um rund 30% und die Umsätze im Neubaugeschäft sogar um 43% unter denen des Vorjahrs. Der Umsatz der Werft betrug rund 17 (i. V. 241) Mill. DM, wobei sich der auf das Reparaturgeschäft und Sonderfertigungen entfallende Anteil von 40 auf 45% erhöht hat. Klarer wird das Bild, wenn man die Gesamtleistung betrachtet, die um 17,4 (14,7)% niedriger als 1962 war. Beim Rohertrag errechnet sich sogar nur ein Rückgang von 12,5%, der erkennen läßt, daß die fehlende Rentabilität im Neubaugeschäft bei anderen Tätigkeitsgebieten, vor allem bei der Reparatur, wenigstens zum Teil wieder aufgeholt worden ist.

Besserung im neuen Jahr

Im laufenden Jahr wird die Gesamtsituation der Deutschen Werft sicherlich schon wieder besser aussehen, denn in der Zwischenzeit konnten einige Neubau-Abschlüsse für die Beschäftigung gebucht werden, bei denen wenigstens die Finanzierungsbedingungen etwas günstiger sind. Welche Anforderungen auf diesem Gebiet heute an die Werften gestellt werden, erläuterte Vorstandsmitglied Dr. Peter

Knappertsbusch an einem Beispiel. Bei einer Anzahlung von 20% und einer Kreditlaufzeit von acht Jahren kostet die Finanzierung eines Schiffes mit einem Endpreis von etwa 27 Mill. DM (das entspricht einem Tanker von 55 000 bis 60 000 t) fast 8 Mill. DM. Davon sind 5,6 Mill. DM Kreditzinsen, rund 80 000 DM Bauzeit-, also Zwischenzinsen und rund 1,4 Mill. DM Hermes-Kosten. Im konkreten Fall lag der erwartete Gewinn bei 1,4 Mill. DM, dem gleichen Betrag also, der dann in der Endabrechnung an den Hermes ging. In diesem Zusammenhang betonte Dr. Voltz, für die Werften sei es ein Nachteil, daß sie das wirtschaftliche Risiko zwangsläufig mitversichern müssen, auch wenn die Bonität des Kunden bekannt ist.

13 Schiffe in Arbeit

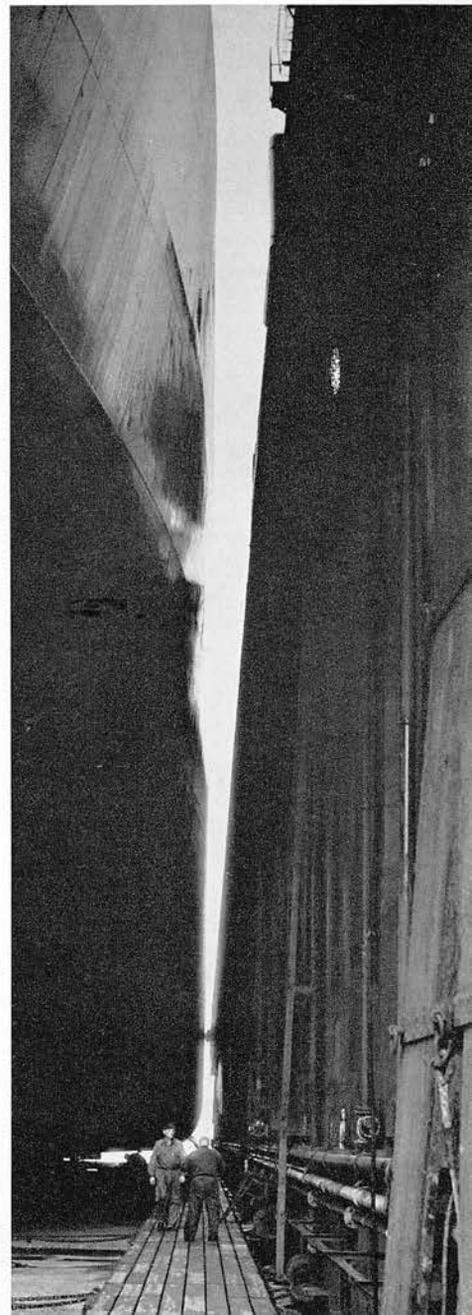
Der Auftragsbestand der Werft belief sich am Jahresende auf zusammen dreizehn Schiffe, davon zwei Tanker von je 65 000 tdw sowie drei Fracht- und Massengutschiffe bis zu 68 000 tdw. Die Beschäftigung ist damit bis in das Jahr 1966 hinein sichergestellt. Rund ein Drittel des Auftragsbestands konnte, wie Voltz mitteilte, zu „klassischen Zahlungsbedingungen“ kontrahiert werden, also ohne Inanspruchnahme der Werft, deren Bemühungen wie immer darauf gerichtet waren, in ihren Büchern eine möglichst günstige Mischung zwischen Aufträgen zu Weltmarkt-Bedingungen (d. h. mit Finanzierung) und solchen zu klassischen Bedingungen zu haben. Trotzdem ist auch die jetzt vorgelegte Bilanz wieder ein Spiegelbild für die gesteigerten Forderungen der Reeder auf Finanzierung. Allein die Restkaufgeld-Stundungen sind von 65,9 auf 102,3 Mill. DM gewachsen, denen auf der Passivseite entsprechend erhöhte Finanzierungskredite gegenüberstehen. Dies konnte, wie der Vorstand betonte, nicht ohne Auswirkungen auf die liquiden Mittel bleiben.

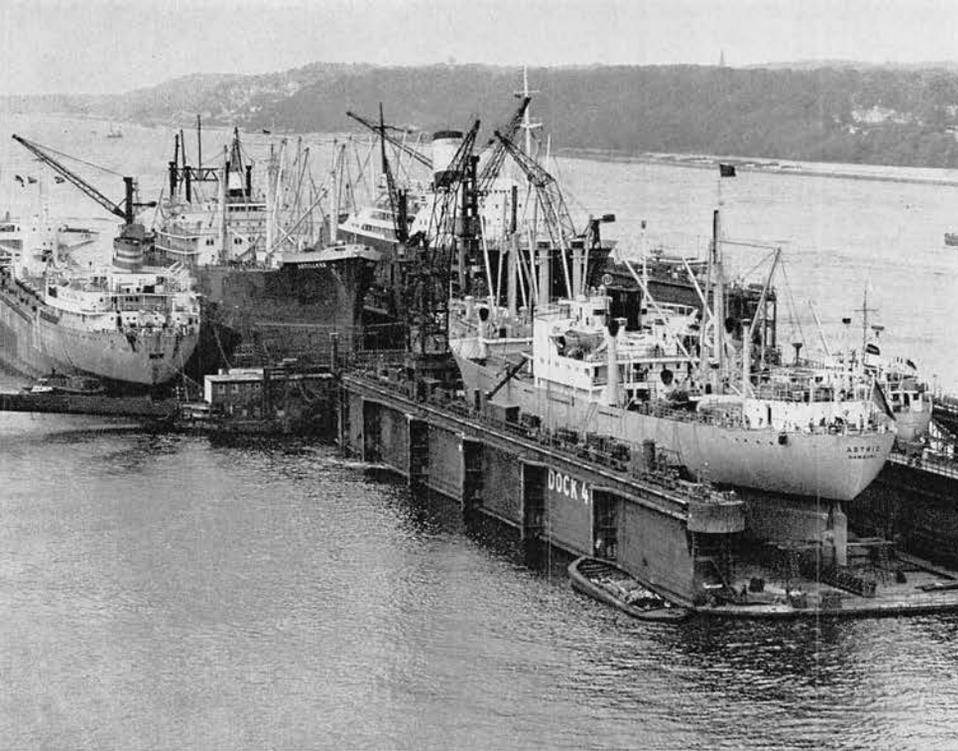
Die Investitionen, die vorwiegend der weiteren Rationalisierung und Ersatzbeschaffung dienen, waren auch 1963 erheblich niedriger (1,41 Mill. DM) als die Abschreibungen (4,67 Mill. DM), so daß die Eigenmittel jetzt fast 85 (80)% des Anlagevermögens finanzieren. Dr. Voltz deutete an, daß sich auch die Deutsche Werft mit dem Gedanken trägt, ihre Anlagen zu vergrößern. Wenn sie im Gegensatz zu anderen, auch deutschen, Betrieben bisher mit solchen Plänen noch nicht an die Öffentlichkeit getreten sei, dann nur deshalb, weil erst abgewartet werden soll, inwieweit bei der Konkurrenz die Vorplanungen erfüllbar sind, die diesen neu geschaffenen Anlagen zugrunde liegen. Da außerdem jede der Rationalisierung dienende Neuanlage zwangsläufig eine Ausweitung der Kapazität bedeutet, erscheine eine allzu frühzeitige Verwirklichung von größeren Investitionen im Augenblick noch nicht angebracht. Konkret wollte sich Dr. Voltz zu diesen Überlegungen zwar nicht äußern, sagte aber doch, man denke in erster Linie an universelle Anlagen, die der Werft größere Beweglichkeit im Schiffsbau geben. Wir wer-

den jedoch nicht bei den Hellingen beginnen, sondern denken an Hallen, in der die Vormontage großer Teile möglich ist, betonte er. In dieses Konzept paßt auch die Absicht, Brennschneidmaschinen einzusetzen, die mit von Elektronenrechnern gelieferten Magnetbändern gesteuert werden und automatisch arbeiten.

Kennzeichnend für die GuV-Rechnung ist die Tatsache, daß 1963 keine Körperschaftsteuer mehr gezahlt wurde. Die Erhöhung der Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen von 6,39 (2,04) Mill. DM zeigt sogar, daß still Reserven aufgelöst worden sind, also Substanzen angegriffen werden mußte. Die Personalkosten verminderten sich um 7% bei einer um 13,2% geringeren Belegschaft. Dieser Rückgang in der Beschäftigtenzahl ist die normale Fluktuation, die nicht ersetzt wurde, erklärte Dr. Voltz. Jetzt sei aber der Zeitpunkt gekommen, wenn Abgänge wieder ersetzt werden müssen, um den Betrieb aufrechterhalten zu können. Die ertragabhängige Steuerposition von 2,39 (2,75) Mill. DM entspricht der Entwicklung, mit der Voltz „im neuen Jahr ebenso unzufrieden ist wie 1963“. Wir erhoffen für die Zukunft nicht weiter, als eine normale Auslastung unserer Kapazität zu kostendeckenden Preisen, sagte er abschließend. HV am 7. Juli.

Maßarbeit: 86 000-t-Tanker „Altanin“ im Dock





Das Reparaturgeschäft war lebhaft

Getreidekäufen vermochte die Konditionen nicht zu verbessern.

Trotzdem hat die Werft nach den Worten des Vorstandes einige Aufträge gebucht, um die Beschäftigung zu erhalten. Es sind zwei Tanker von je 65 000 tdw sowie drei Fracht- und Massengutschiffe bis zu 68 000 tdw, alle für ausländische Rechnung. Deutsche Reeder bestellten fünf Kühlschiffe. Diese Aufträge, zusammen mit alten aus den Vorjahren und neuen aus dem laufenden Geschäftsjahr, sichern die Vollbeschäftigung bis 1966.

Wie Voltz erklärte, liegen die erzielbaren Preise nach wie vor mehr oder weniger unter den Herstellungskosten. Da die im Geschäftsjahr abgelieferten Schiffe zwei Jahre zuvor zu gleich schlechten Preisen kontrahiert worden seien, habe das finanzielle Ergebnis nicht befriedigt. Wenn der Umsatzrückgang auch nicht ganz so kraß gewesen sei, wie ihn die Gewinn- und Verlustrechnung mit 43 Prozent (von 240,99 Mill. DM auf 176,97 Mill. DM) ausweise, kennzeichne er doch die Lage im Schiffbau.

Darüber hinaus sei die Bilanz ein Spiegelbild für die gesteigerten Forderungen der Reeder nach günstigen Finanzierungsbedingungen, sagte Voltz. Tatsächlich haben sich die gestundeten Restkaufsummen von rund 65,9 Mill. D-Mark auf 102,3 Mill. DM im Berichtsjahr erhöht. Gleichzeitig weist die Passivseite der Bilanz eine Steigerung der Finanzierungskredite von rund 59,2 Mill. DM auf 100,4 Mill. DM aus. Die liquiden Mittel verringerten sich von 54,6 Mill. DM auf 38,3 Mill. DM. Voltz bedauerte in diesem Zusammenhang die Unzulänglichkeit der in Deutschland gebotenen Refinanzierungsmöglichkeiten.

Die Werft dehnte im vergangenen Jahr ihr Reparaturgeschäft sowie die Produktion von Sonderfabrikaten weiter aus; der Umsatz wurde um 10,6 Prozent erhöht. Sein Anteil am Gesamtumsatz erreichte jetzt fast 50 Prozent, dabei entfallen auf Schiffsneubau 97,4 Mill. DM, auf Reparaturen 57 Mill. DM und auf Sonderfabrikate 20 Mill. DM.

Die Welt

Deutsche Werft setzte wieder zu

Viele Aufträge mußten zu schlechten Preisen gebucht werden

Deutsche Werft AG, Hamburg, AK 16 Millionen DM, Rücklagen 23,8 Mill. DM, Umsatz 176,96 Mill. DM. Großaktionäre: Gutehoffnungshütte Aktienverein Nürnberg/Oberhausen (53 Prozent) und Elektrofinanz AG, Berlin (30 Prozent). Dividendenvorschlag 4 (9) Prozent. HV am 7. Juli.

Von unserem Redaktionsmitglied

Pu. Hamburg, 18. Juni

Wer heute Schiffe baut, muß viel Geld mitbringen. Diesen Eindruck macht wieder einmal die Bilanz der größten Hamburger Werft. Sechs Schiffsneubauten mit zusammen 169 263 tdw Tragfähigkeit abzuliefern, hat wieder einige Millionen „Substanz gekostet“. Wenn dieser Vorgang auch schwer zu definieren ist, das, worauf die deutsche Schiffbauindustrie seit Jahren hinweist, stellt sich so dar: Bei einem um 10,04 Mill. DM auf 70,76 verringerten Rohertrag wurden im Geschäftsjahr 1963 nicht weniger als 4,35 Mill. DM Rückstellungen mehr aufgelöst und 610 000 DM den Rücklagen entnommen, um zusammen mit dem

Gewinnvortrag von 122 610 DM eine um 5 auf 4 Prozent herabgesetzte Dividende vorschlagen zu können.

Obwohl die gesamten Aufwendungen ebenfalls sanken, wobei allein die Abwanderung von 964 Beschäftigten die Personalkosten um 5,11 Mill. DM zurückgehen ließ, mußten die Rückstellungen aufgelöst werden. Bei einem günstigeren Abschluß wären sie dem Unternehmen zweifellos als stille Reserven und damit als Substanz erhalten geblieben. Schon im vergangenen Jahr hatte die Deutsche Werft Reserven eingesetzt, um keinen Fehlbetrag ausweisen zu müssen.

Wie der Vorsitzende des Vorstandes, Dr. Paul Voltz, bei der Besprechung der Bilanz mitteilte, hat das letzte Geschäftsjahr keine grundlegende Wendung im Schiffbaugeschäft gebracht. Unzureichende Preise sowie Forderungen der Reeder nach langfristiger Finanzierung und kurzen Lieferfristen kennzeichneten weiterhin den Markt. Die kurze und kräftige Belebung der Nachfrage im Zusammenhang mit den

kleine chronik der weltschiffahrt...

Die „Savannah“ hat das Versprechen ihres Besuches nun eingelöst. Am 23. Juni mittags passierte das vielbesprochene, elegante Schiff die Deutsche Werft Richtung Hamburger Hafen; am 29. vormittags verließ sie uns wieder. Wir sind den Anblick großer und edler Schiffe gewohnt; doch das Sich-bewußt-machen, daß eine Handvoll Uran genügt, dieses Schiff über den Ozean zu treiben, flößt einem schon ein eigentümliches Gefühl von schauernder Bewunderung ein. Das Herzstück der Antriebsanlage ist der Kernreaktor, ein zylindrischer Druckwasserbehälter von 8,07 m Höhe und

2,48 m Innendurchmesser. In ihm werden die Brennelemente und die Kontrollstäbe zur Regulierung der Kernspaltungsreaktion von entmineralisiertem Wasser umpfult, das unter einem Druck von 123 at steht. Durch die gesteuerte Kernspaltung wird das Wasser in diesem „Primärkreislauf“ auf 271,3° C erhitzt, wobei der hohe Druck verhindert, daß es zu sieden anfängt. Wärmeaustauscher leiten die Temperatur in einen „sekundären“ offenen Kreislauf ab, in dem das Wasser verdampft und eine Turbine von maximal 22 000 PS antreibt. Mit dieser Antriebslei-



stung erreicht das 181,5 m lange, 23,77 m breite und 8,98 m tiefgehende Schiff eine Geschwindigkeit von 21 Knoten.

Als Brennstoff dienen 6 788 kg Uran, das mit 312,4 kg Uran-235 angereichert ist. Man spricht dem Reaktorkern bei normaler Energieleistung von 63,5 Megawatt eine Lebensdauer von 700 Tagen zu. Da sich die „Savannah“ nur etwa drei Fünftel dieser Zeit auf See befinden wird, beträgt die Gesamtbetriebsdauer etwa dreieinhalb Jahre.

In dieser Zeit, in der das Schiff 336 000 Seemeilen fahren könnte und ein konventionelles Handelsschiff gleicher Größe und Geschwindigkeit etwa 90 000 t Öl verbrauchen würde, werden von dem gesamten Brennstoff nur 58 kg Uran-235 tatsächlich verbrannt; der Rest wird durch Verunreinigung unbrauchbar.

Mit zahlreichen Geigerzählern wird die Luft im Schiff und um den Liegeplatz herum dauernd auf Radioaktivität geprüft. Die Verpackung des Reaktors ist so, daß ein Defekt ausgeschlossen scheint; doch werden alle Sicherheitsmaßnahmen getroffen, die für jeden nur denkbaren Unglücksfall erforderlich sind, auch wenn er noch so unwahrscheinlich ist.

*

Die sich häufenden Zeitungsmeldungen über Leistungen einer höchst anfechtbaren Rekordsucht geben Veranlassung, einmal über deren wahren Wert nachzudenken.

Da steht z. B.: „Junger Holländer will Robinson-Rekord aufstellen“. Und dann liest man von einem, der sich auf einer einsamen Insel aussetzen läßt und vier Monate und eine Woche lang dort den Ratten und Moskitos Gesellschaft leisten und sich ausschließlich von Schnecken und Fischen ernähren will.

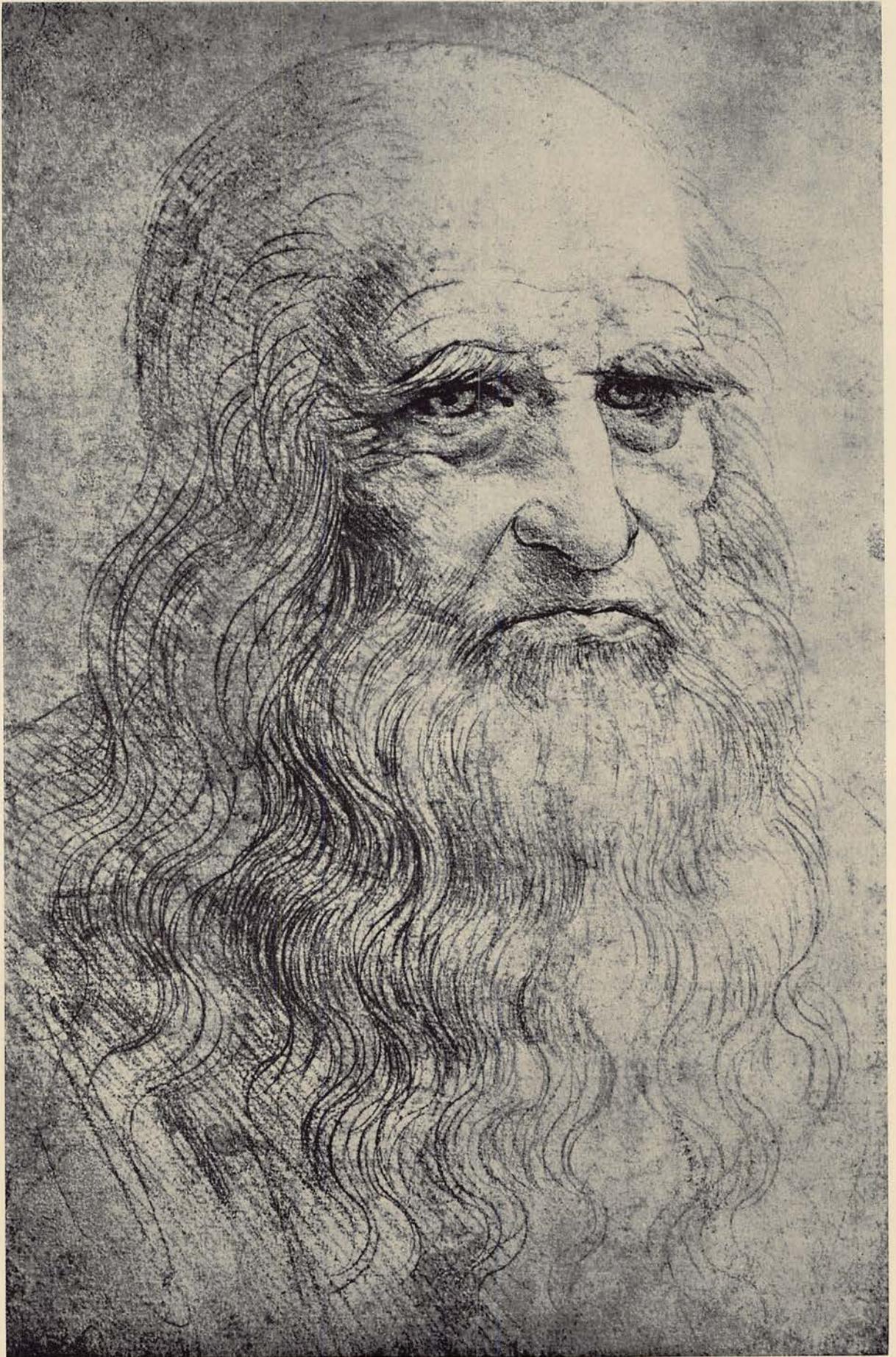
Dann erfährt man von „Wikingern“ in nachgebauten Langschiffen des elften Jahrhunderts, die von sich reden machen

wollen, indem sie Beweise für längst erwiesene Tatsachen zu bringen sich bemühen.

Ein Dutzend junger Norweger schließlich will das „Abenteuer des Jahrhunderts“ wagen und auf Skiern von Kanada über den Nordpol nach Rußland wandern.

Daß zu diesen Ausflügen eine gehörige Portion Mut, Kraft und Ausdauer gehört, steht außer Frage. Aber die im voraus verteilten Superlativ-Prädikate verstimmen einen zu tiefst. Als ob es in unserem Jahrhundert, das noch 36 Weltjahres vor sich hat, keine größeren Abenteuer gäbe als die Wiederholung längst vollbrachter Pioniertaten. Es ist noch nicht einmal eine Wiederholung, geschweige denn ein Überbieten. Auch wenn ein paar Kilometer mehr herauskommen, oder ein paar Schnecken und Fische mehr verpeist werden, das Wichtigste fehlt bei all diesen Unternehmungen, nämlich das, was sie überhaupt erst zum Abenteuer macht: die Ungewißheit, die grenzenlose Verlassenheit, das Gefühl, daß niemand auf der Welt etwas von einem weiß, daß man von niemandem auf der Welt gesucht wird und man keinen Menschen um Hilfe anrufen kann; daß man durchhält trotz wirklicher Aussichtslosigkeit, man nicht weiß, wo man ist, noch welche Leiden einem bevorstehen... Von all dem kann bei den heute getroffenen Vorbereitungen, den geographischen Kenntnissen, den technischen Hilfsmitteln, der Nachrichtenverbindung, den jederzeit auslösbaren Suchaktionen und den Verlockungen, noch Geld dafür zu kriegen und in die Zeitung zu kommen, gar keine Rede sein.

Was übrig bleibt ist also nicht viel und man fragt sich, ob es keine Aufgaben gibt, für die sich solch Aufwand an körperlichen Strapazen wirklich lohnt. Doch bis jetzt steht noch gar nicht mal fest, ob einer dieser Pläne bis zu Ende durchgeführt wird, oder ob da letzten Endes nicht mehr dran ist als an all den „Hochzeiten des Jahrhunderts“ mit Märchenprinzen und Wüstenscheichs, die nach pompösem Auftakt bald ein klägliches Ende nahmen. cl.



1. Selbstbildnis Leonardos



SCHÖNE SCHIFFE – GROSSE NAMEN

I. LEONARDO DA VINCI

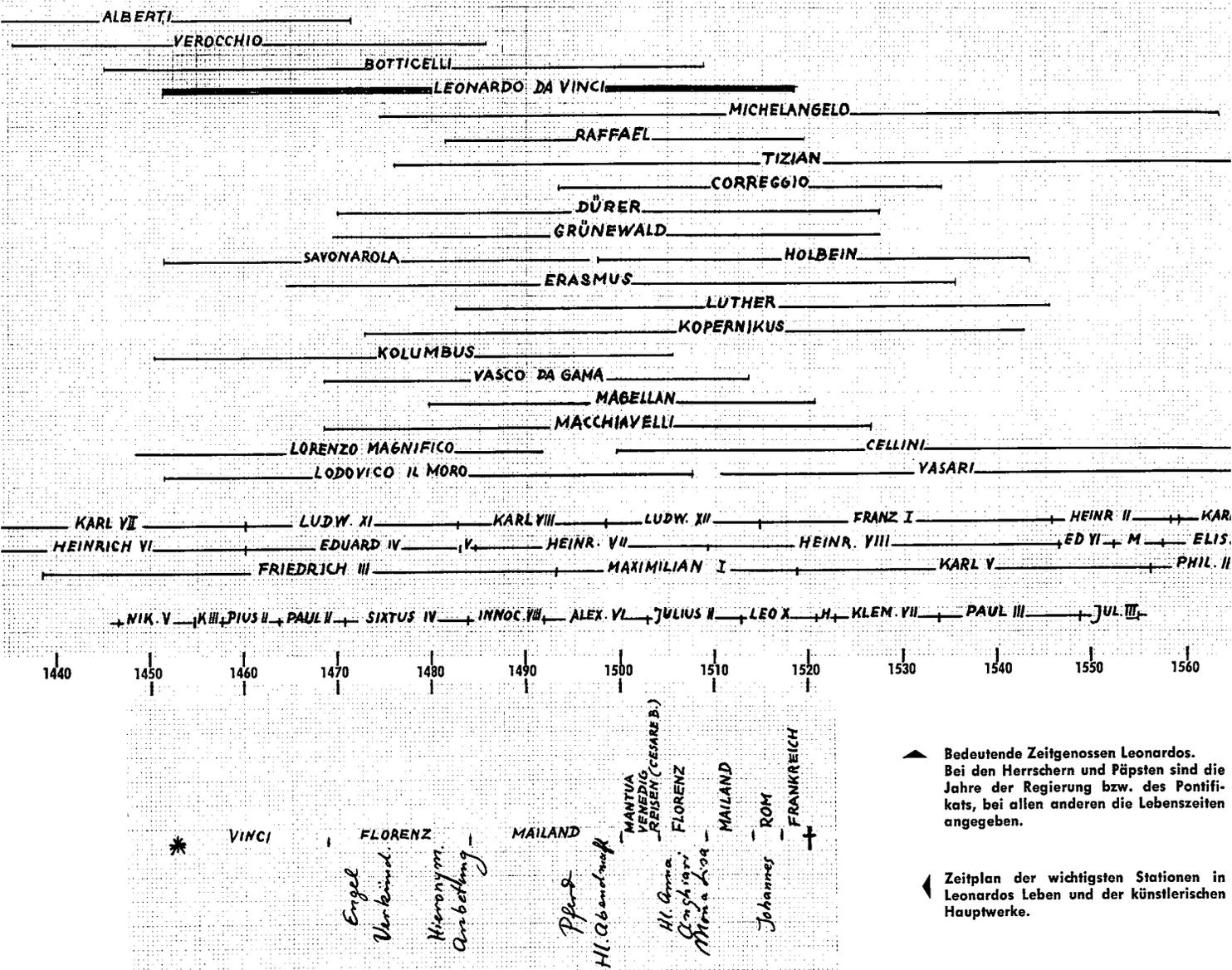
Von Wolfram Claviez

Das Flaggschiff der Italian Line, der 33 340 BRT große Ocean-Liner „Leonardo da Vinci“, bezeugt durch seinen Namen, was es sein will: eine Spitzenleistung im modernen Schiffbau, würdig der Stellung, die vor rund 500 Jahren Leonardo unter den großen Geistern seiner Zeit einnahm. Die Reederei selbst geht in einer symbolhaften Umdeutung noch weiter und nennt Leonardo da Vinci, analog zu Christofero Colombo (den Admiral des Weltmeeres), – „den Admiral des tiefsten aller Ozeane, den des menschlichen Geistes“. Und schließlich spricht ein Drittes aus einer solchen Namensgebung: die Verbundenheit der Italiener mit ihrer Vergangenheit. Das pulsierende Leben an Deck des edlen Schiffes verkörpert die Lebendigkeit der großen Namen der italienischen Kulturgeschichte im Herzen des Volkes. Man kann seine Schiffe gewiß auch Hanseatic, Bremen und Berlin nennen; doch was wäre geeigneter, die Namen der Großen eines Landes weitertragen zu lassen, als jene Werke von Menschenhand, denen als einzigen von jeher das Recht zu einer Personifizierung zugestanden wurde, die als einzige im Englischen „She“ und nicht „It“ heißen, den Schiffen? Der Enge von Museen und Geschichtsbüchern entrissen, weht so ein Hauch ihres Wesens über die Meere.

In diesem Sinne soll jenes Schiff auch der Anlaß sein, uns heute mit Leonardo da Vinci zu beschäftigen. Daß es sich dabei um keine erschöpfende Darstellung handeln, sondern bestenfalls eine Anregung für den Leser sein kann,

sich selbst näher mit Leonardo da Vinci und seiner Zeit zu befassen, versteht sich von selbst. Wie auch das Interesse des Lesers geartet sein mag – er wird auf seine Kosten kommen. Scheinbar nicht zu vereinen in eines Menschen Kopf und Herz, sehen wir in Leonardo so viele Seiten eines allumfassenden Geistes vor uns, daß es kaum möglich ist zu sagen, welche unsere größte Bewunderung verdient.

Leonardo da Vinci war Künstler, Techniker und Philosoph; er beschäftigte sich mit Studien der Anatomie, bemühte sich, in alle Bereiche der Naturwissenschaften einzudringen, und bewies mit seinen ungezählten Erfindungen einen unvergleichlichen praktischen Verstand. Die Intensität, mit der er alle diese Studien betrieb, der Drang nach letzter Vollkommenheit, ist für uns heute unbegreiflich; aber er war auch für die damalige Zeit außergewöhnlich, für die das Streben nach der Vollendung der Persönlichkeit, die Ausbildung einer schrankenlosen Vielseitigkeit, ein hohes Ziel war. Jacob Burckhardt widmet in seiner „Kultur der Renaissance in Italien“ diesem wesentlichen Charakteristikum ein Kapitel, in dem er hervorhebt, daß schon Dante von den einen zu seinen Lebzeiten Poet, von anderen Philosoph und von dritten Theologe genannt wurde und daß es „in der ganzen äußeren und geistigen Welt kaum einen wichtigen Gegenstand gäbe, den er nicht ergründet hätte und über welchen seine Aussage nicht die gewichtigste Stimme seiner Zeit gewesen wäre.“



▲ Bedeutende Zeitgenossen Leonardos. Bei den Herrschern und Päpsten sind die Jahre der Regierung bzw. des Pontifikats, bei allen anderen die Lebenszeiten angegeben.

◀ Zeitplan der wichtigsten Stationen in Leonardos Leben und der künstlerischen Hauptwerke.

Das 15. Jahrhundert sei vorzüglich dasjenige der vielseitigen Menschen. Burckhardt geht insbesondere auf den Architekten, Künstler und Schriftsteller Leone Battista Alberti ein, von dem er unter anderem rühmt:

„Und alles was er hatte und wußte, teilte er, wie wahrhaft reiche Naturen immer tun, ohne den geringsten Rückhalt mit und schenkte seine größten Erfindungen umsonst weg...“ (Welch innerer Abstand zu unserer Zeit, in der es wegen jeder fadenscheinigen Neuerung Patentstreitigkeiten gibt!) Und das Kapitel schließt mit den Worten: „Und zu Alberti verhielt sich Leonardo da Vinci wie zum Anfänger der Vollender, wie zum Dilettanten der Meister... Die ungeheuren Umrisse von Leonardos Wesen wird man ewig nur von ferne ahnen können.“

Um eine geschichtliche Episode besser zu begreifen, ist es nützlich sich klar zu machen, welche Herrscher zu der betreffenden Zeit in den verschiedenen Ländern regiert und welche Männer der Zeit das Gepräge gegeben haben.

Wir können uns viele Erklärungen bezüglich der geistigen und politischen Zusammenhänge ersparen, wenn wir uns mit aller Deutlichkeit bewußt machen, wer die Zeitgenossen Leonardos gewesen sind. Die oben wiedergegebene Skizze soll dazu verhelfen. Sie führt uns jene Epoche vor Augen, die in der Kunst- und Kulturgeschichte die „Renaissance“ heißt; ein Name, der, ohne die Gesamtheit der Merkmale dieser Zeitspanne zu umreißen, doch eines ihrer wesentlichsten Kennzeichen benennt, die „Wiedergeburt“ der Antike. In dem Wort Wiedergeburt liegt eindeutig, daß es kein „Zurück“ bedeutet, sondern es sich um einen schöpferischen Vorgang handelt, der durch ein Rückerinnern an die Größe der eigenen Vergangenheit ausgelöst wurde. Obwohl die „Renaissance“ zu einem Stillbegriff geworden ist, den das ganze Abendland absor-

biert hat, kann man doch mit Recht von der Wiedergeburt der eigenen antiken Kultur sprechen, denn von Italien ging die Renaissance aus.

Wie sehr es aber ein schöpferischer Vorgang war, das zeigt wahrlich ein einziger Blick auf die hier wiedergegebene Zeittafel. Es hat wohl niemals eine Zeit gegeben, die diese Epoche an Phantasie und geistigem Reichtum übertraf.

So besehen, ist Leonardo nicht ein großer Maler, ein genialer Ingenieur, ein emsiger Naturforscher, sondern das Genie eines Zeitalters. Wir wollen versuchen herauszuschälen, was den Kern seiner Persönlichkeit ausmacht.

Leonardo wurde am 15. 4. 1452 als unehelicher Sohn des Notars Piero da Vinci und eines Bauernmädchens, Catharina, geboren, von der nur wenig überliefert ist. Leonardo blieb in der Familie des Vaters in Vinci bis zum Jahre 1468, dann siedelte die Familie nach Florenz über. Es wird angenommen, daß Leonardo von diesem Zeitpunkt an in der Werkstatt des Verocchio lernte und arbeitete, eines Meisters, der sowohl hinsichtlich seiner künstlerischen Gestaltungskraft wie seiner Vielseitigkeit berufen war, einen so genialen Schüler auszubilden.

Die Vermutung liegt indessen nahe, daß es nicht lange gedauert hat, bis die Rückwirkungen des Schülers auf den Lehrer dominierten oder zum mindesten dem Lehrer-Schüler-Verhältnis die Waage hielt. Als Leonardo 25 Jahre alt war, verließ er die Werkstatt des Verocchio. Aus dieser Zeit datiert eine Gemeinschaftsarbeit beider, ein Bild der Taufe Christi, auf dem Leonardo einen Engel dargestellt hat. Dies gilt als das früheste erhaltene Werk der Malerei von Leonardo da Vinci. Wir müssen hier gleich betonen, daß ungeachtet der zahlreichen Bilder, welche Spuren oder Einfluß der Kunst Leonardos verraten, die Anzahl der-

jenigen erhaltenen Werke, auf die kein Schatten des Zweifels an seiner Urheberschaft fällt, erstaunlich gering ist. Es sind zehn Bilder, von denen wir einige hier wiedergeben: Der Engel in der Taufe des Verocchio, die beiden Verkündigungen (Uffizien und Louvre), das geheimnisvolle und unvollendete Bild aus den Uffizien „Anbetung der Könige“, die Madonna Benois (Eremitage), der Heilige Hieronymus (Vatikan), die Felsgrottenmadonna (Louvre), das Heilige Abendmahl (Mailand), Mona Lisa (Louvre) und Johannes der Täufer (Louvre). Von den großangelegten Werken, die seine Zeitgenossen einmal am stärksten beeindruckt haben, wie z. B. das Kolossal-Monument des Francesco Sforza und das Wandgemälde der Schlacht von Anghiari, weiß man, daß sie nicht vollendet wurden. Lediglich ein paar Skizzen vermitteln uns heute noch eine vage Vorstellung von diesen gigantischen Arbeiten.

Daß dieses Erbe des malerischen Werkes des Meisters quantitativ ein so geringes ist, liegt in seinem eigenen Wesen begründet. Seine Vielseitigkeit, sein Drang, alles zu erforschen und zu begreifen, beflügelten ihn und standen ihm gleichzeitig im Wege, da sie sich nicht mit einer ebenso nötigen Ausdauer vertrugen. So bildet Leonardos Nachlaß statt eines abgerundeten, systematisch aufgebauten Lebenswerkes, neben seinen Gemälden eine unübersehbare Fülle genialer Bruchstücke aus allen Gebieten. Wir werden auf diese Dinge im einzelnen noch zu sprechen kommen. Deutlich schon spüren wir es, wenn wir jetzt Leonardos weiteren Lebensweg verfolgen. Als er 1482 Florenz verließ und nach Mailand ging, bot er sich dort dem Herzog Lodovico il Moro nicht etwa als Hofmaler an, wie man es wohl vermuten dürfte, sondern als Ingenieur und Festungsbauer. Der Brief, den er an den Herzog geschrieben hatte, ist erhalten und ist wert, hier auszugsweise im Wortlaut wiedergegeben zu werden:

Nach einer höflich-umständlichen Einleitung folgt eine präzise Aufzählung der Fähigkeiten, mit denen er glaubt, dem Herzog nützlich sein zu können:

1. „Ich weiß eine Art von ganz leichten und starken Brücken, geeignet, sie ganz bequem zu tragen und mit ihnen zu verfolgen und vor dem Feind zu fliehen, und andere, die sicher und durch Schlachtfeuer unzerstörbar, leicht und bequem zu heben und zu legen sind. Und die Art, jene des Feindes zu verbrennen . . .
2. Für die Belagerung eines Landteils weiß ich das Wasser aus dem Graben zu ziehen und unzählige Brücken zu schlagen und Leitern und andere Werkzeuge . . .
3. Wenn wegen Höhe des Walls oder Befestigung der Stellung oder des Orts die Anwendung von Bombarden . . . nicht möglich ist, weiß ich verschiedene Arten, jede Burg oder andere Befestigung zu zerstören, falls diese nicht auf Felsen erbaut sind.
4. Ich weiß noch eine Art von sehr bequemen und leicht tragbaren Bombarden, um mit diesen ganz feinen Hagel zu schleudern, mit ihrem Rauch große Bestürzung beim Feind zu verursachen zu seinem großen Schaden und seiner Verwirrung.
5. Sollte ein Treffen auf See sein, kenne ich Arten von Werkzeugen, die sich sehr für Angriff und Verteidigung eignen, und Schiffe, die dem Schleudern jeder großen Bombe Widerstand leisten . . .
6. Ich weiß eine Art Gräben und geheime Gänge ohne jedes Geräusch anzulegen, um zu einer bestimmten Stelle zu gelangen, auch wenn man unter einem Wassergraben oder Fluß hindurch müßte.“

Punkt 7 nennt Kampfwagen, 8 Bombarden, Mörser, Feldgeschütze, Punkt 9 Schleudern und Wurfmaschinen, und nur der letzte der zehn Punkte geht auf seine Qualifikation als Künstler in Friedenszeiten ein. Er empfiehlt sich als Baumeister für öffentliche und private Bauten und auch „... in der Leitung von Wasser von einem Ort zum anderen. Auch werde ich in Marmor, Bronze und Ton Skulpturen ausführen und ebenso in der Malerei alles, was man im Vergleich zu jedem anderen schaffen kann . . .“ und so weiter. Wir dürfen sicher sein, daß Leonardo dieses Bewerbungsschreiben nicht nur so abgefaßt hat, um dem Herzog mit diesen so nützlichen Fähigkeiten zu imponieren. Ganz gewiß haben derartige Projekte ihn selbst mächtig inter-



3. Engel auf der Taufe des Verocchio

4. Heilige Anna Selbtritt





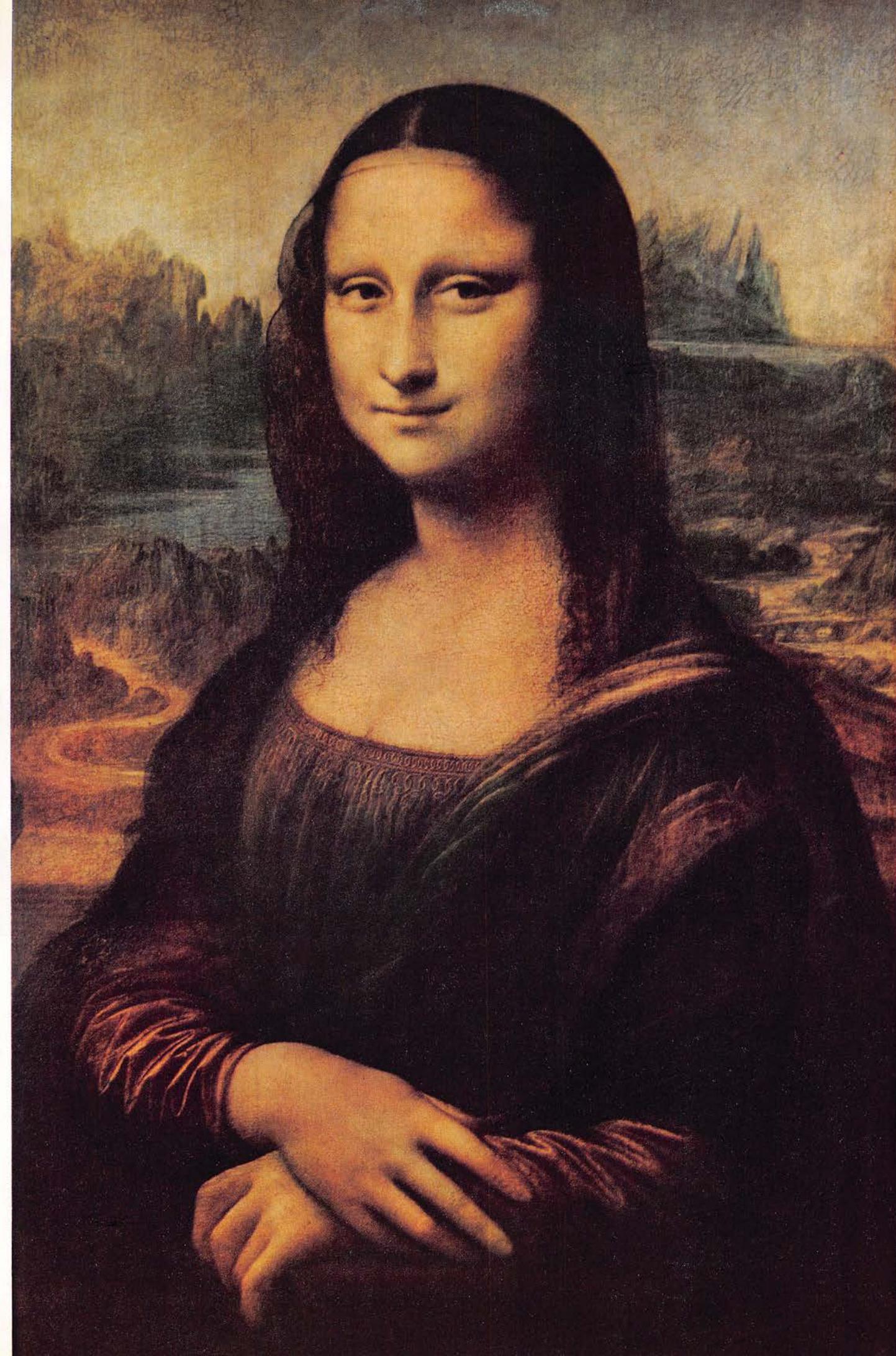
5. Verkündigung

6. Madonna Benois

7. Felsgrottenmadonna

8. Mona Lisa







9. Anbetung der Könige

essiert. So sehr alle seine Erfindungen hinsichtlich einer praktischen Verwendung konzipiert scheinen, waren doch viele seiner Studien und Entwürfe keineswegs vom Zwang einer notwendigen Verwirklichung diktiert, sondern aus eigenem Antrieb entstanden. Es gehört zum Wesen dieses universalen Geistes, daß viele uns heute als unvereinbar erscheinende Dinge nicht als solche Gegensätze empfunden wurden. Bei den reinen Naturstudien wie auch beispielsweise bei seinen Anatomiestudien ging es ihm ebenso um die Forschung um ihrer selbst willen als auch mittelbar um tiefe und gründliche Kenntnis aller Dinge für seine Malerei. Leonardo äußert immer wieder Gedanken, die in diese Richtung weisen: „die große Liebe entspringt in Wahrheit aus der tiefen Kenntnis der Sache“. Auch die durch Vasari überlieferte These „die Kunst ist die Nachahmerin der Natur“, sagt im wesentlichen nichts anderes und darf nicht etwa aus heutiger Sicht mit einem oberflächlichen Naturalismus verwechselt werden. Leonardo fordert nachdrücklich, man solle in der Kunst immer wieder die Natur studieren und nicht die älteren großen Meister nachahmen, von denen er Giotto ganz besonders hoch

schätzte, der ganz aus sich selbst heraus von einem Hirten zu einem der größten Künstler wurde. Diese Ansicht über die Größe Giottos teilen wir übrigens heute noch.

Wir müssen uns diese Zusammenhänge kurz vergegenwärtigen, um solche Kontraste verstehen zu können, wie z. B., daß Leonardo in Mailand einerseits das „Heilige Abendmahl“ schuf, zum anderen aber Kriegsmaschinen, die man lieber nicht in Aktion erleben möchte. Leonardo rechtfertigt seine Beschäftigung mit diesen Konstruktionen bestialischer Mordwerkzeuge in einem Traktat „über die Notwendigkeit der Verteidigung, um das höchste Geschenk der Natur zu bewahren, nämlich die Freiheit“. Über den Krieg sagt er, er sei eine „pazzia bestialissima“.

Die Jahre, die Leonardo in Mailand am Hofe des Herzogs Lodovico zubrachte, waren von einer immensen Vielseitigkeit der Betätigung. Es war die längste Zeit, die Leonardo jemals an einem Ort zugebracht hatte. Jacob Burckhardt deutet in seinem oben angeführten Werk an, was ihn so lange dort gehalten haben mag: „Die Welt stand ihm offen wie vielleicht überhaupt keinem von allen damaligen Sterblichen, und wenn irgendetwas dafür spricht, daß in

Lodovico Moro ein höheres Element lebendig gewesen, so ist es dieser lange Aufenthalt des rätselhaften Meisters in seiner Umgebung. Wenn Leonardo später dem Cesare Borgia und Franz I. gedient hat, so mag er auch an diesen das außergewöhnliche Naturell geschätzt haben.“

Er wäre vielleicht noch länger dort geblieben, wo ihm jede Freiheit für seine ausgefallenen Studien gelassen wurde, wenn nicht politische Wirren gewaltsam eine Änderung herbeigeführt hätten.

Die Geschichte Italiens weist eine Unzahl von Kleinkriegen einzelner Herzogtümer gegeneinander auf, und man schreckte nicht davor zurück, für die eigene Verstärkung Interventionen fremder Staaten herbeizuführen, was natürlich große Gefahren für das ganze Land heraufbeschwor. Franzosen, Spanier und selbst Türken wurden zur Hilfe gerufen. Die Einnahme Mailands 1499 durch Ludwig XII. von Frankreich war das Ereignis, das für Leonardos Leben einen Wendepunkt bedeutete. Lodovico Moro war geflohen, Leonardo reiste Anfang 1500 nach Venedig. Über diese politischen Ereignisse findet sich in Leonardos zahlreichen Aufzeichnungen kein Wort.

Es begann jetzt für ihn eine Periode unsteten Wanderlebens. Mantua und Venedig waren kurze Stationen, dann folgte wieder ein Jahr in Florenz, danach kam die Zeit, während der er als beratender Architekt und Baumeister mit dem berühmten und berühmten Cesare Borgia das Land durchquerte, mit Besichtigungen der Verteidigungsanlagen von Cesena, Forlì, Siena, Rom. Daran schloß sich noch einmal eine dreijährige Schaffenszeit in Florenz an. In dieser Periode entstanden zwei der bedeutendsten Werke des Meisters. Die Mona Lisa und die leider nicht erhaltene „Schlacht von Anghiari“. Leonardo hatte sie übrigens nie vollendet, er brach die Arbeit ab, als er bemerkte, daß er technische Fehler bei der Vorbereitung des Malgrundes für dieses Fresko gemacht hatte und ihm die ganze Geschichte durcheinanderlief. Es ist schwer zu begreifen, wieso ihm in seinem eigensten Fach so etwas



10. Allegorische Zeichnung.

wiederholt passieren konnte. Hatte er doch schon in Mailand bei seinem Heiligen Abendmahl erleben müssen, daß seine Experimentierlust ihm einen bösen Streich gespielt hatte und er schon zu seiner Lebzeit den beginnenden Verfall des Werkes beobachten mußte. (Oltempera auf Putz statt Fresco.) Von der „Anghiarischlacht“, von der die Zeitgenossen also nur den „Karton“, kannten, den im natürlichen Maßstab gezeichneten Entwurf, ging dessenungeachtet die allergrößte Wirkung aus.

Bei wievielen Werken, denen ihr Urheber nicht selbst einen authentischen Kommentar mit auf den Weg gibt, streiten sich nicht später die Gelehrten um die einzig wahren Zusammenhänge, die dem Bild zugrunde liegen. Nehmen wir nur mal als Beispiel die oben abgebildete allegorische Zeichnung. Eine Version besagt, es handle sich um eine Allegorie auf das Konkordat des französischen Hofes mit dem Papst. Das Petersschifflein mit dem Wolf am Steuer (Symbol Roms und damit des Papsttums),

11. Copie von Rubens nach der Schlacht von Anghiari



geleitet von dem Strahl, der von dem Adler, als Sinnbild des weltlichen Imperiums, ausgeht, usw. Eine andere Auslegung erklärt die Allegorie mit einem Bezug auf die Hochzeit Giulianos de Medici mit Filiberta von Savoiern. Eine dritte Deutung schließlich will von politischen Hintergründen nichts wissen und sieht in der Darstellung ein Programm Leonardos, identifiziert den Bären (!) mit der arbeitenden Bevölkerung und den Adler mit dem „gekrönten Genius“, der ihr zu Hilfe kommt. Jeder mag für sich entscheiden, ob diese neueste Version glaubwürdiger ist als die älteren.

Bei der Anghiarischlacht kann man hinsichtlich solcher Deutungen nicht im Zweifel sein; wohl aber bezüglich der historischen Zusammenhänge. Der Auftrag, den großen Ratssaal der Signorie von Florenz mit zwei monumentalen Wandgemälden zu schmücken, die Episoden aus für die Florentiner glücklich verlaufenen Kriegszügen darstellen sollten, ist uns durch Cellini, Vasari und andere genau überliefert und später oft von neuem beschrieben worden. Die Überlieferungen berichten übereinstimmend, daß Leonardo und Michelangelo je eine Wand zu gestalten gehabt hätten. Nun berichtet Cellini, daß beide Entwürfe Begebenheiten aus der Belagerung von Pisa zum Gegenstand gehabt hätten, wohingegen Vasari bei Leonardos Entwurf von einer Szene aus der Schlacht von Anghiari (1440) spricht, was wohl jedenfalls zutrifft. Aber Goethe begründet in überzeugender Weise, warum er auch in bezug auf die Darstellung des Michelangelo von der gewöhnlichen Meinung abwich und auch dessen Bild nicht mit dem alten Groll gegen die Pisaner in Zusammenhang bringen möchte. Doch diese historischen Vorgänge sind für uns ganz belanglos. Von höchstem Interesse dagegen ist die Verschiedenartigkeit der Auffassungen der beiden Künstler, die Wahl der Szenen, die kaum verschiedener sein konnten. Um die beiden Bildideen einander gegenüberzustellen, seien einige Sätze aus Goethes Nachwort zu seiner Cellini-Übertragung zitiert. Eine eindrucksvollere und den Kern der Sache besser treffende Beschreibung ist mir nicht bekannt.

Der Karton des Michelangelo:

„Die florentinischen Anführer standen nicht genugsam auf ihrer Hut, so wie überhaupt die lose Art Krieg zu führen in damaliger Zeit, ingleichen die Insubordination der Truppen, über alle Begriffe geht. Die Hitze war heftig, die Soldaten hatten zum großen Teil, um sich zu erfrischen oder zu ergötzen, das Lager verlassen.

Unter diesen Umständen kommt Piccinin herangezogen... Mag nun der Künstler den Umstand, daß die Krieger sich eben im Flußbad erquicken, als der Feind unerwartet heranzieht, in der Geschichte vorgefunden oder aus seinem Geiste geschöpft haben, wir finden dieses gehörigste Motiv hier angewendet. Das Baden steht, als höchstes Symbol der Abspannung, entgegengesetzt der höchsten Kraftäußerung im Kampfe, zu der sie aufgefordert werden...“

Dann folgt eine Beschreibung des Bildes, wie die Vielzahl der dargestellten Personen dem Maler Gelegenheit gibt, alle denkbaren Situationen (sich anziehen, rüsten, vorwärtsstürmen) und die unterschiedlichsten psychischen Reaktionen (Bestürzung, Haß, Schreck, Kriegslust) in einer turbulenten Szene zu gestalten. –

Ganz anders der Karton des Leonardo da Vinci:

„Hatte Michelangelo den zweifelhaften Anfang des Trefens in einer vielfachen Komposition dargestellt, so wählte Leonardo da Vinci den letzten schwankenden Augenblick des Sieges und trug ihn in einer künstlichen, gedrängten Gruppe vor...“

Dann folgt eine Beschreibung des in einer dynamischen Komposition eingefangenen dramatischen Momentes, in dem sich ein Knäuel ineinander verbissener Krieger und Pferde den Endkampf um die Fahne liefern. Das Hauptstück des Bildes ist uns in mehreren Kopien erhalten geblieben. Abb. 11 zeigt eine Kopie des Peter Paul Rubens. Jedoch wurden beide Bilder, deren Entwürfe bereits „die Bewunderung und den Nacheifer aller künstlerischen Zeitgenossen erregten und höher als andere Arbeiten geschätzt wurden“, nicht zu Ende ausgeführt. Das lag sicher nicht zuletzt daran, daß die Wahl Johannes v. Medicis zum

Papst (Leo X.) so manche Kunstunternehmung in Florenz zum Stocken brachte.*)

Die Mona Lisa malte Leonardo ebenfalls in dieser letzten Florentiner Epoche seines Lebens. Das Bild erlangte schon zur Zeit seiner Entstehung große Berühmtheit. Er mußte es dem König Franz I. von Frankreich überlassen, der Leonardo immer wieder zu überreden suchte, nach Frankreich zu kommen. Wie wir wissen, folgte Leonardo nach langem Zögern diesem Ruf. Nachdem er 1505 kurz in Rom gewesen war, von 1508–1513 nochmals in Mailand wirkte, reiste er 1516 abermals nach Rom, von wo aus er dann über Mailand, von dort aus im Gefolge Franz I., nach Frankreich aufbrach. In dem Schloßchen Cloux bei Amboise verbrachte er seine letzten drei Lebensjahre. Er starb am 2. Mai 1519.

Der Versuch einer objektiven Bewertung des Lebenswerkes nach den Leistungen auf den vielen verschiedenen Gebieten, auf denen Leonardo sich betätigt hat, ist eine bis heute noch nicht endgültig gelöste Aufgabe. Für uns heute sind die hinterlassenen Schriften gewiß von unterschiedlichem Interesse, je nachdem wie groß die Pionierleistung, wie weit er mit Gedanken und Erfindungen seiner Zeit voraus war.

Für Leonardo mögen oft zahlreiche Probleme von gleicher Aktualität gewesen sein, so daß er oft nicht wußte, welchem er sich zuerst zuwenden sollte. Nur so ist seine unstete Arbeitsweise zu erklären, von der uns so manche zeitgenössische Äußerung Kunde gibt. Sehr aufschlußreich ist z. B. ein Bericht, den Fra Pietro 1501 der Isabella d'Este schickte, nachdem diese hatte anfragen lassen, ob man Leonardo nicht dazu überreden könnte, ihr ein Madonnenbild zu malen. In dem Antwortschreiben heißt es:

„In diesem Augenblick habe ich den Brief von Ew. Excellenz erhalten, und ich werde mit Eifer und größter Eile besorgen, was Sie mir aufgetragen haben. Aber, wie ich weiß, ist das Leben Leonardos vielgestaltig und unberechenbar bewegt, so daß es scheint, daß er von einem Tag zum anderen lebt. Seit er in Florenz ist, hat er nur eine Zeichnung auf Karton gemacht, Christus als Kind darstellend, das aus den Armen der Mutter wegstrebt, ein Lämmchen faßt und es scheinbar ans Herz drückt. Die Mutter, die sich sozusagen vom Schoß der hl. Anna erhebt, hält die Tochter zurück, die das Kind vom Lämmchen trennen will, was vielleicht die Kirche darstellen soll, welche nicht ohne das Leiden Christi bestehen soll... Dieser Entwurf ist noch nicht beendet. Weiter hat er nichts gearbeitet, wenn er nicht an einige Bilder seiner Schüler manchmal die Hand legt; er hält sich streng an die Geometrie und meidet voll Widerwillen den Pinsel.“

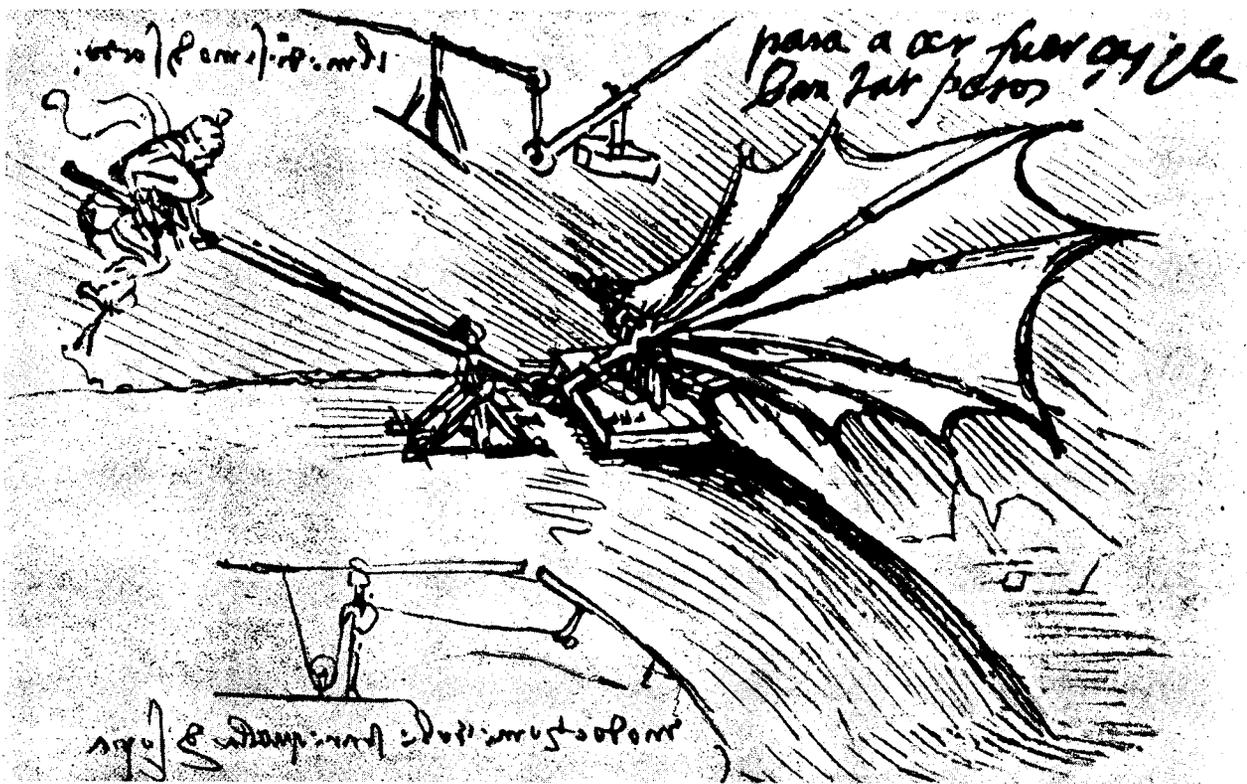
Dieser Brief ist für uns doppelt wertvoll. Er gibt einen Hinweis auf die symbolhafte Aussagekraft von Leonardos religiösen Bildern und zeugt zugleich von seiner inneren Hin- und Hergerissenheit.

Was war es nun, was ihn so gefangen nahm, daß er zuweilen seine Kunst darüber vernachlässigte? Wir sahen bereits in Leonardos Brief an den Herzog Lodovico, welcher Fähigkeiten er sich rühmte. Etliche Zeichnungen und Berechnungen aller Art sind erhalten geblieben. Sie befinden sich teils auf einzelnen Blättern, teils in Manuskripten, die der Meister hinterlassen hat. Etliche von seinen Blättern, von denen wir nicht genau wissen, welche Ordnung für dieselben Leonardo einst geplant hatte, sind später in Sammelwerken willkürlich zusammengefaßt worden, die nach der Form, den Sammlern, oder auch nach den enthaltenen Themen benannt worden sind, wie z. B. der „Codex Atlanticus“, der „Codex Arundel“, der „Codex über den Vogelflug“ und etliche andere.

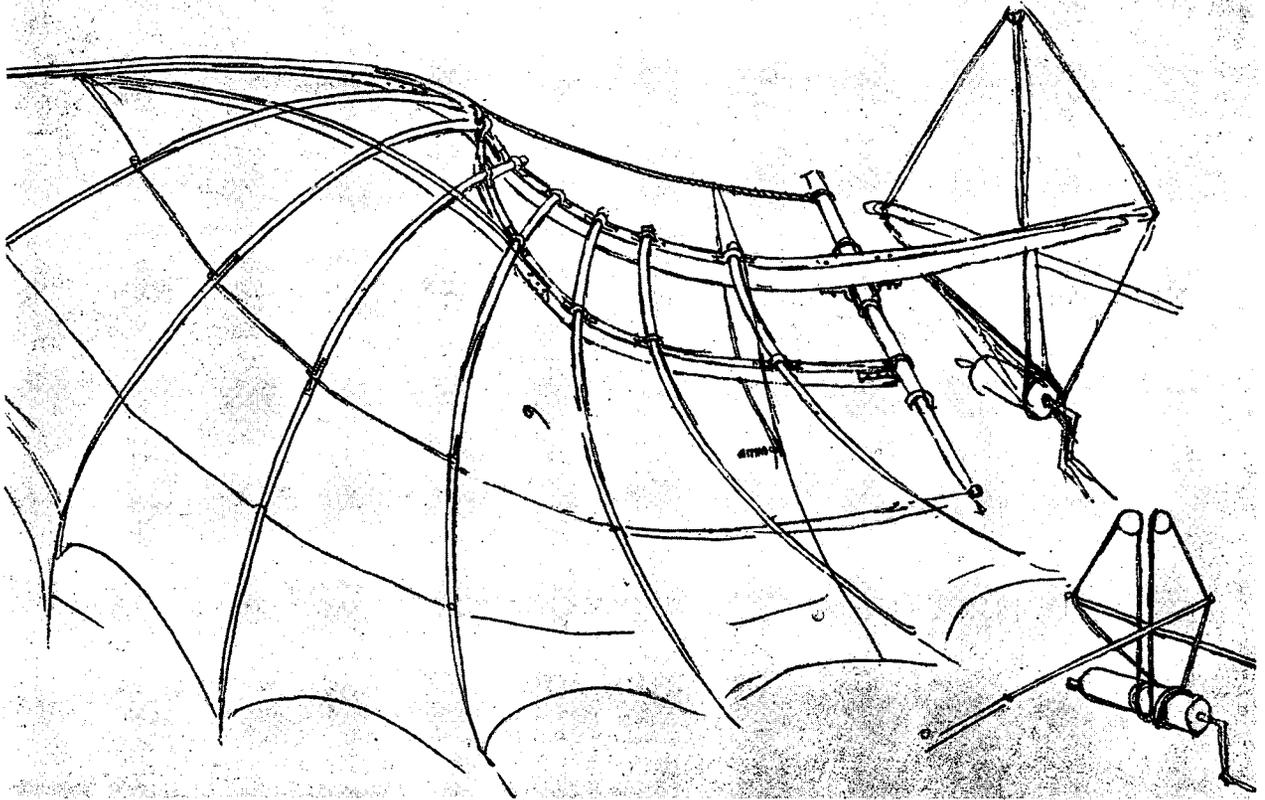
Nur der letztgenannte gibt eine geschlossene Darstellung eines Themas. Der Vogelflug war ein Kapitel in Leonardos Leben, das ihn schon früh beschäftigte und bis an sein Ende nicht mehr los ließ. Es existieren auch außerhalb dieser 18 Blätter umfassenden Handschrift Zeichnungen und Notizen, die dieses Thema berühren, – vor allem konstruktive Details für künstliche Flugapparate – in den übrigen Schriften Leonardos.

Es ist schwer zu sagen, wie nahe Leonardos Flugapparat einer Verwirklichung kam. Sicher näher als irgendein an-

*) Goethe, Cellini



12

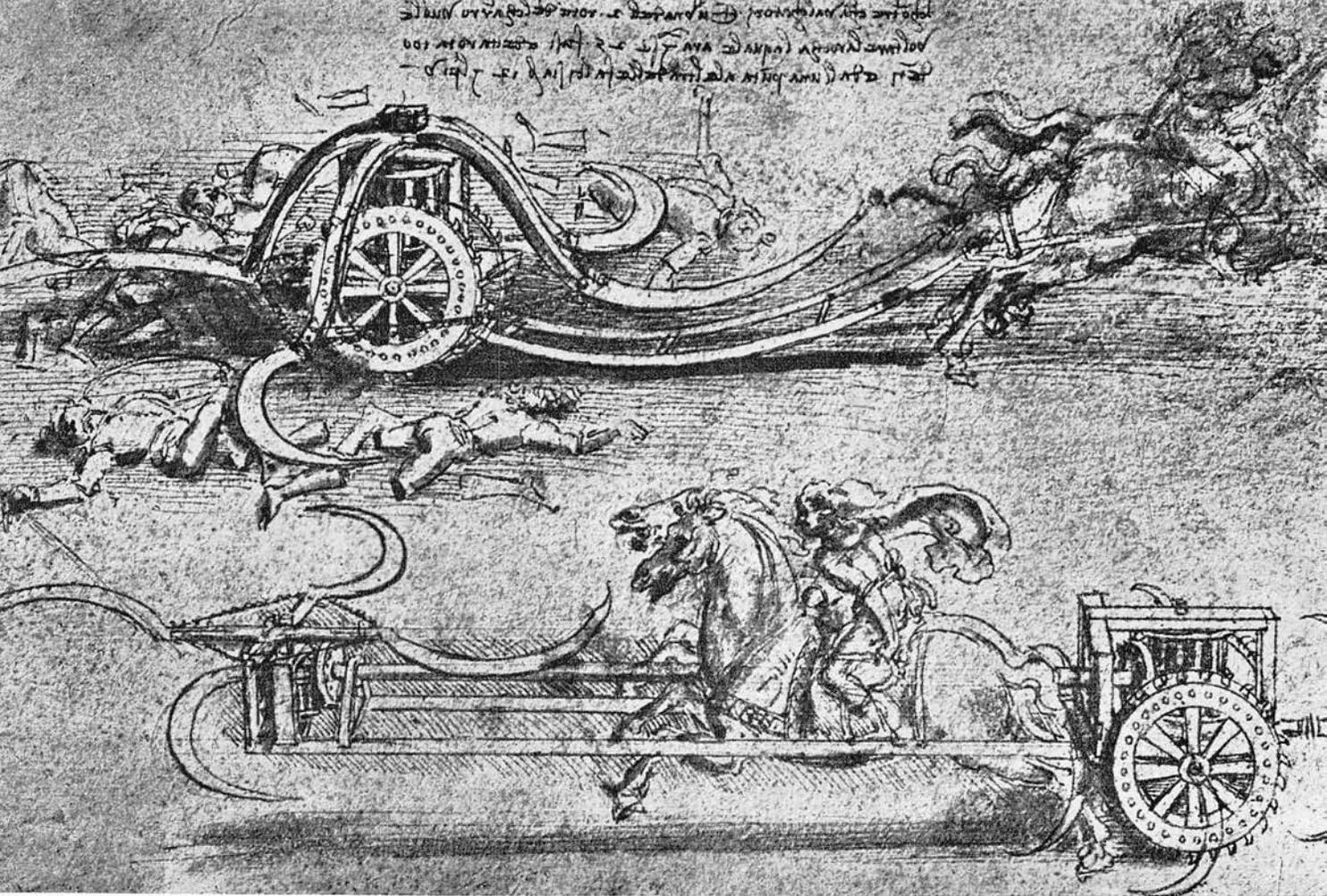


13

derer Versuch dieser Art bis zum 19. Jahrhundert. Leonardo hatte keinen Gleiter erdacht mit starren Flügeln, sondern war auch in diesem Punkt der „Lehrmeisterin Natur“ verhaftet. Er dachte es dem Vogel gleichzutun zu müssen mit beweglichen Schwingen, und alle erhaltenen Studien verrieten intensives Bemühen um die Beurteilung der menschlichen Muskelkraft – wobei er auf das Gesetz von Aktio und Reaktio auch im aerodynamischen Bereich stieß – sowie um ausgeklügelte Mechanismen für eine sinnvolle Ausnutzung der Muskelkraft für Flügelbewegung und Steuerung. Auf einen geplanten Flugversuch lassen einige Schriftstellen schließen, die allerdings einen mehr visionär prophetischen Charakter haben als ein wirkliches Programm enthalten.

Der Flugmaschine Leonardos ist ein Zug eigen, den auch seine Panzerwagen und andere Gebilde haben: Sie „funk-

tionieren“ – wie auch nachgebaute Modelle gezeigt haben – rein mechanisch sehr gut; aber waren sie reif für einen praktischen Einsatz? War der Flügelkurbelmechanismus etwa geeignet, auch nur im mindesten ein „Fluggefühl“ auszubilden (Abb. 13), gab es irgendwo in Italien ein Schlachtfeld, auf dem der Sensenwagen sich nicht nach wenigen Metern im Sande oder Gebüsch festbiß (Abb. 14), gab es irgendwo in Europa Athleten, die mit der Fortbewegung des kegelförmigen Panzerwagens zurechtgekommen wären (Abb. 15)? Doch müssen wir die Dinge richtig sehen. Nicht, ob sie sich alle schon damals in der Praxis bewährten, ist entscheidend, sondern die schöpferische Kraft, mit der Leonardo seine Maschinen ohne Vorläufer wirklich „erfand“. In vielen Fällen hätte es nur einer kurzen, intensiven Entwicklungsarbeit bedurft, um sie zu realisieren. Doch da sie oft ihrer Zeit zu weit voraus



14

waren, gerieten sie wieder in Vergessenheit – soweit sie damals überhaupt Leuten, die etwas damit hätten anfangen können, bekannt wurden –, und wurden dann später von neuem erfunden. Manche seiner Maschinen wurden auch einfach deshalb nicht gebaut, weil die Projekte, für die man sie benötigt hätte, aus politischen oder anderen Gründen wieder fallen gelassen wurden. Als Beispiele

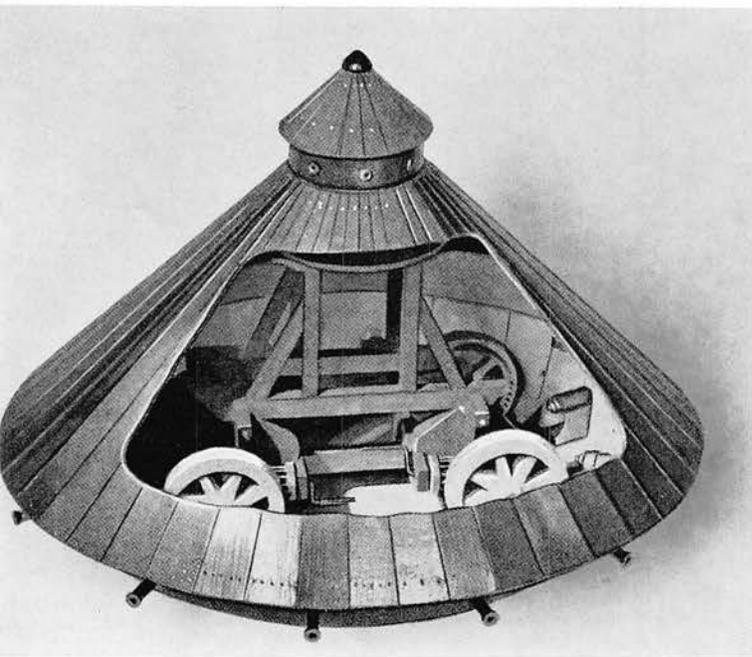
Umleitungen noch brachliegendes Land zu bewässern und fruchtbar zu machen – wer möchte nicht an den alten Faust erinnert sein, wie er, kurz vor seinem Tode seine letzte hohe Aufgabe darin sieht, dem Meere Land abzutrotzen und es urbar zu machen?

Doch wenden wir uns noch einigen von Leonardos Maschinen zu.

Von großer Bedeutung sind seine Vorschläge für den Bau von Werkzeugmaschinen, unter denen sich Walzwerke, Ziehbänke, Bohrmaschinen, Sägewerke und zahlreiche andere befinden, von denen noch vor gar nicht langer Zeit etliche einer viel späteren Epoche zugeschrieben wurden. In höchstem Maße bemerkenswert erscheint mir die Feilenhaumaschine (Abb. 22) sowie das Gewindeschneidezeug (Abb. 21), von dem man bis zum Bekanntwerden dieser Zeichnung und der dazugehörigen Beschreibung (im Codex Atl. fol. 367) nicht annahm, daß es vor Beginn des 18. Jh. irgendjemand ersonnen hätte.*) Ebenso handelt es sich bei der in Abb. 23 wiedergegebenen Zeichnung einer Schraubenschneidmaschine um ein überaus wohldurchdachtes Gerät. Wir brauchen es unserem technisch geschulten Leserkreis nicht näher zu erläutern.

Schließlich sei aus der unübersehbaren Fülle noch etwas aus unserem Ressort herausgegriffen; es wäre ja seltsam, wenn Leonardo sich nicht auch mit schiffstechnischen Plänen befaßt hätte. Daß er Boote mit Radantrieb skizziert hat, mit allen möglichen Arten von Getrieben (Abb. 19), ist noch nicht einmal so bemerkenswert wie die unscheinbare Skizze (Abb. 17), die erstmals eine kardanische Aufhängung für Kompass zeigt. Das Sprengschiff (Abb. 16) ist im 16. Jh. in den Kämpfen in den Niederlanden nachweislich zum Einsatz gekommen, und auf der motorisierten Weiterentwicklung dieses schwimmenden Geschosses ist der Verfasser vor 20 Jahren selbst gefahren. Zuletzt bedürfen die Skizzen (25) keines Kommentars. Sie scheinen geradezu einem Katalog für moderne Wassersportgeräte entnommen zu sein.

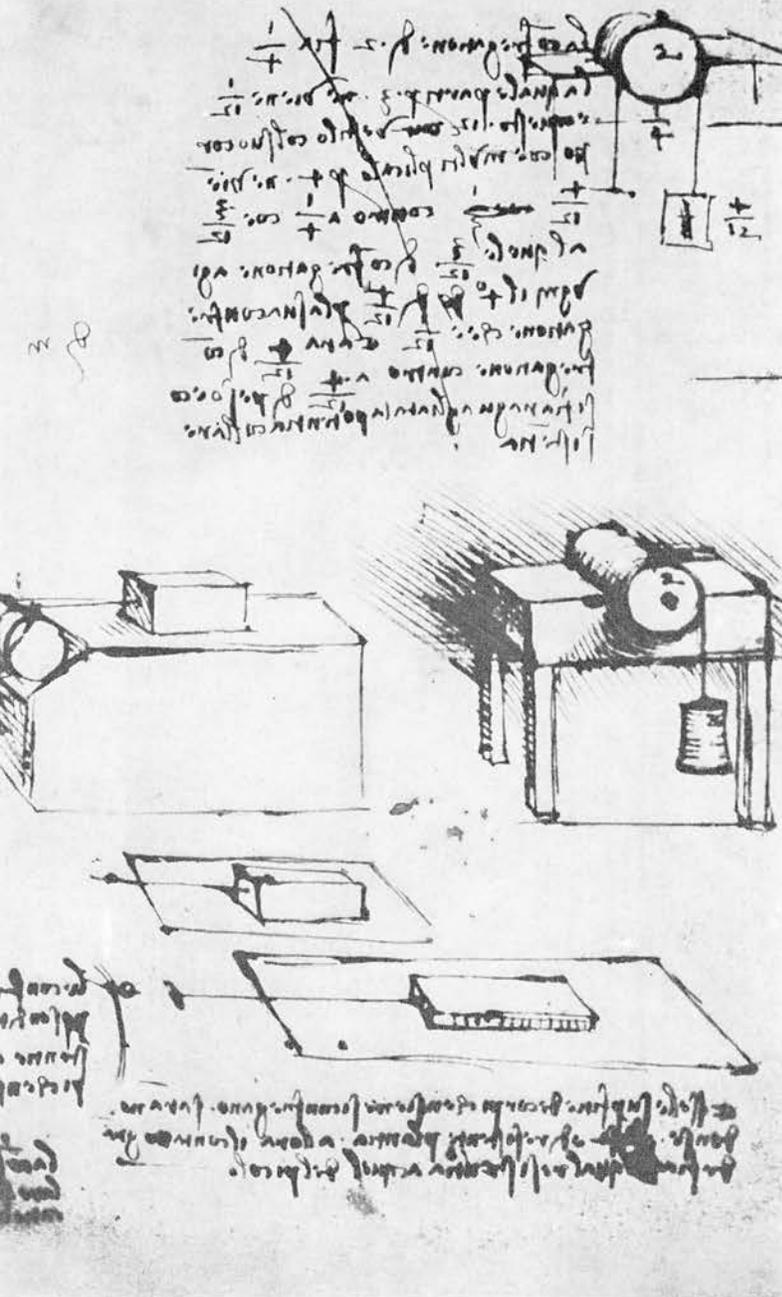
Nachdem die Leonardo-Forschung in den letzten Jahrzehnten so unvermutete Ergebnisse gezeitigt hat, und nachdem die in alle Welt zerstreuten Manuskripte heute einem



15

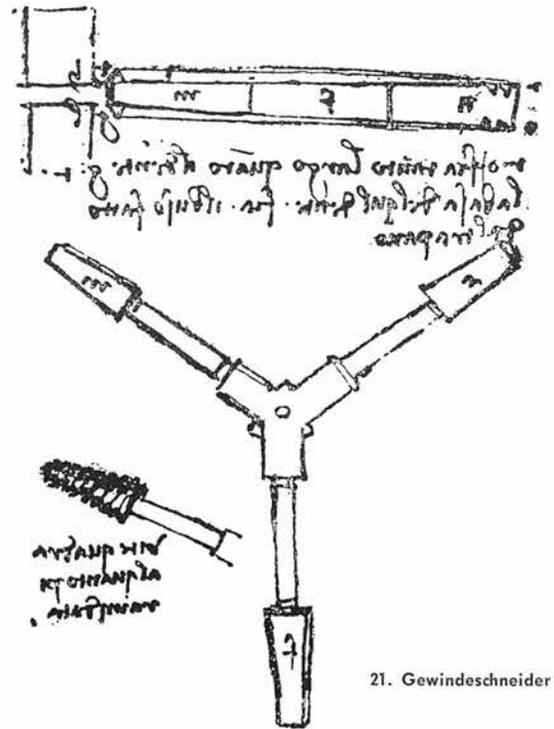
seien seine Kanalbaumaschinen erwähnt, die für einen Arno-Kanal gedacht waren, der Florenz mit Prato, Pistoja, Lucca und Pisa verbinden sollte (Abb. 18). Leonardo hatte noch weitere große Pläne solcher Art im Sinn, bis zuletzt, da er als alter Mann in Frankreich sinnend den breiten, wechselvollen Loirelauf betrachtet und über der Beobachtung der Strömungen und Wirbel davon träumt, durch sinnvolle

*) Franz M. Feldhaus, Leonardo als Techniker und Erfinder

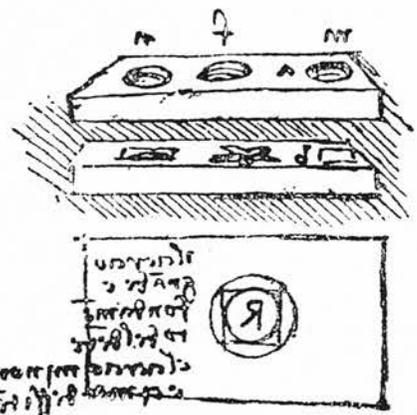


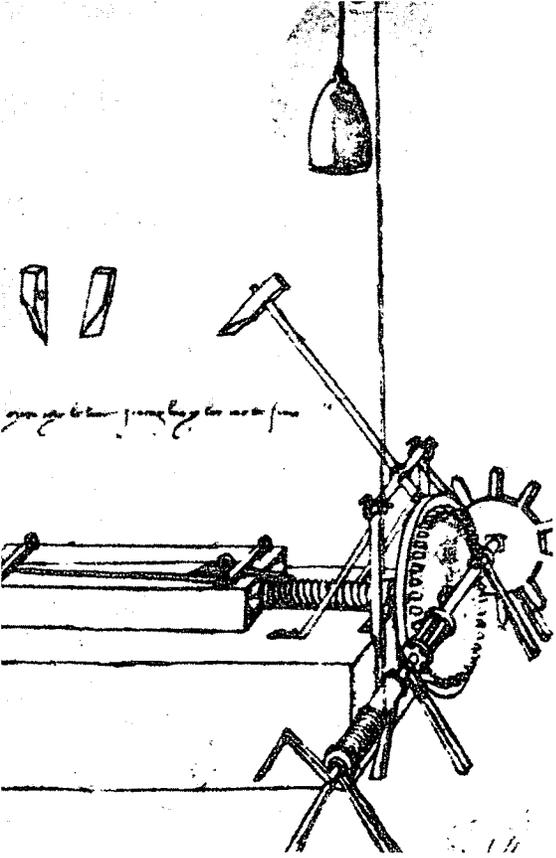
Das kann wörtlich auf Leonardo angewandt werden, nur daß es bei ihm über die direkt sichtbaren Zusammenhänge hinaus (wie etwa: Bildhauerei – Anatomie der Körperformen – Anatomie als Wissenschaft für sich; oder: Malerei – Lehre von den Farben – Optik als Teilgebiet der Physik; oder: perspektivische Darstellungen – architektonische Entwürfe – Statik der Gewölbeformen – usw.) noch viel weiterreichend ist als bei irgendeinem seiner Zeitgenossen, und letztlich in die Philosophie mündet. Oft äußert Leonardo Gedanken, in denen er kühne Bogen spannt und die große Wahrheiten in sich bergen. Im Codex Atlanticus fol. 9 steht z. B. der Satz: „So wie der ins Wasser geworfene Stein Mittelpunkt und Ursache verschiedener Kreise wird, verbreitet sich kreisförmig der in der Luft gebildete Ton. In derselben Weise strahlt kreisförmig und erfüllt die umgebenden Teile mit seinem Abbild jeder in die lichte Luft gestellte Körper und erscheint ganz im Ganzen und ganz in jedem Teil.“ Daraus nun jedoch herauszulesen, Leonardo habe „die Wellentheorie des Lichtes begründet“, wie es Argentieri tut, oder aus der Bemerkung: „Wenn der Stein in das unbewegte Wasser fällt, so werden die Kreise gleichen Abstand vom Mittelpunkt haben. Wenn aber der Fluß sich bewegt, so werden diese Kreise sich in die Länge ziehen und eine beinahe eiförmige Gestalt bilden, und diese wird zusammen mit ihrem Mittelpunkt dem Strome folgen und ihren Entstehungsort verlassen“ – zu schließen, Leonardo habe als erster Dopplereffekt entdeckt, ist wohl zu weit gegriffen. Das intuitive Erfassen wahrer Zusammenhänge in dieser Art ist eher ein schöpferisches Ahnen, mehr ein künstlerischer Vollzug als ein wissenschaftliches Ergebnis. Denn in der Wissenschaft lassen sich keine Stufen überspringen.

Seine Methoden, eine Sache zu untersuchen, sind durchaus wissenschaftlicher Natur. Seine Experimente sind präzise, seine Beobachtungsgabe übersteigt um ein Vielfaches die irgendeines Menschen unserer Zeit, die wir durch Meßinstrumente und Photographie verdorben, nur noch verkümmerte Reste einer solchen Kraft besitzen; wobei natürlich feststeht, daß Beobachtungen wissenschaftlicher Art von damals mit der heute notwendigen Präzision nicht vergleichbar sind. – Indessen schätzt er das Experiment keineswegs zu hoch, denn er spricht von sich zwar als von dem „Sohn und Schüler des Experimentes“, sagt aber auch: „Keine Wirkung ohne Ursache. Hast Du die Ursache erkannt, bedarf es keiner Erfahrung mehr.“ Das Erkennen der Naturgesetze, tiefes Durchdringen und Verstehen aller Zusammenhänge des Lebens ist sein höchstes Ziel, und wenn wir alle seine Bemühungen in diesem Sinne deuten, empfinden wir nicht mehr als so verwunderlich, daß er seine Kräfte auf wirklich alle nur denkbaren Gebiete austretet. Auf keinem Einzelgebiet ist ihm seine Forschung Endzweck. Es ist vielmehr in dem Sinne zu begreifen, wie es Vasari in seiner Schrift über Aberti sagt: „Sind daher Theorie und Praxis zufällig vereint, so gibt es nichts, was unserem Leben nützlicher sein könnte, teils weil die Kunst mittels der Wissenschaft viel vollkommener und reicher wird, teils auch, weil der Rat und die Schriften gelehrter Künstler größere Wirksamkeit und mehr Ruf haben als Wort und Werke solcher, die sich nur auf die Ausübung beschränken und ihre Sachen so gut oder schlecht machen, als es ihnen eben gelingt...“

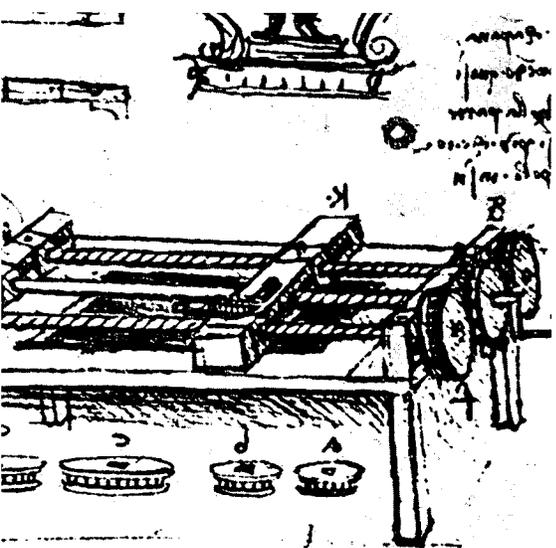


21. Gewindeschneider

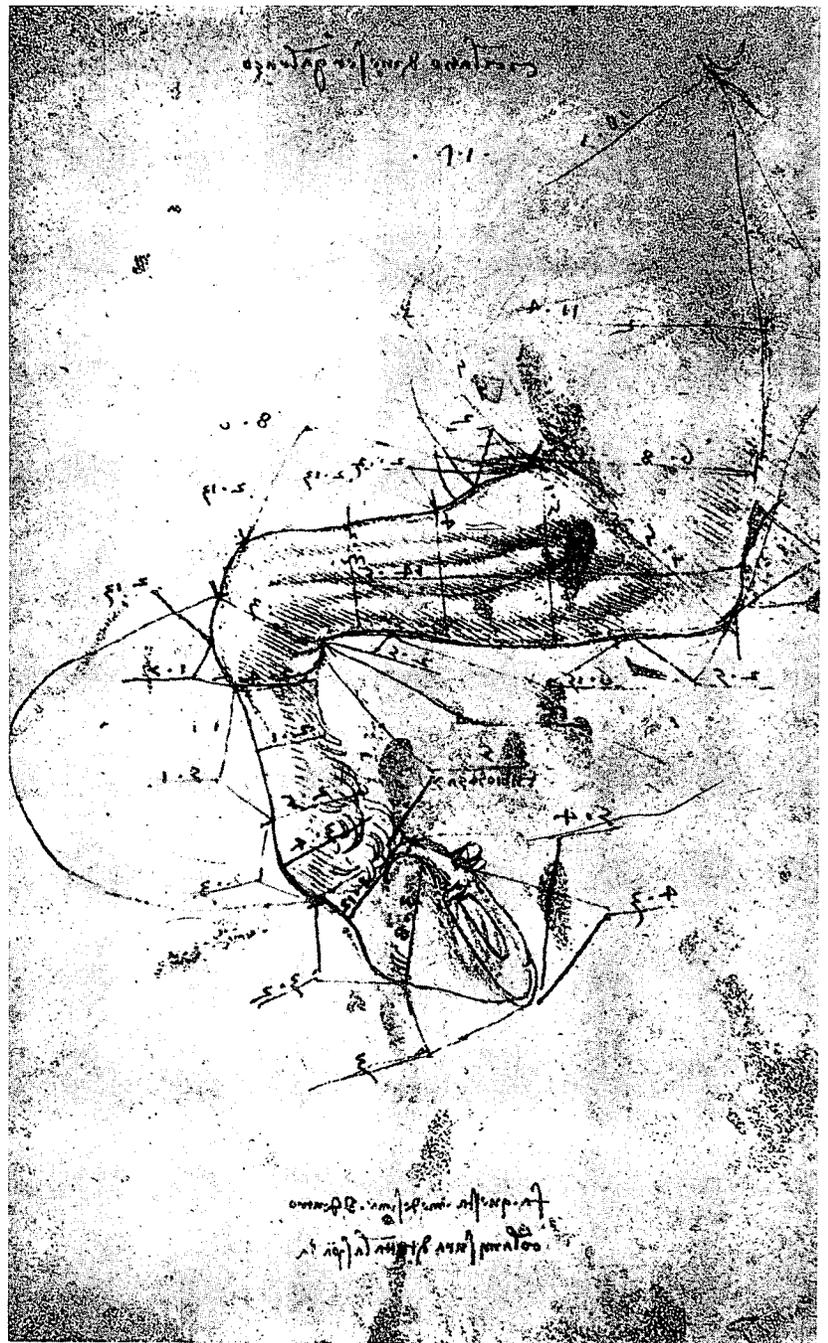




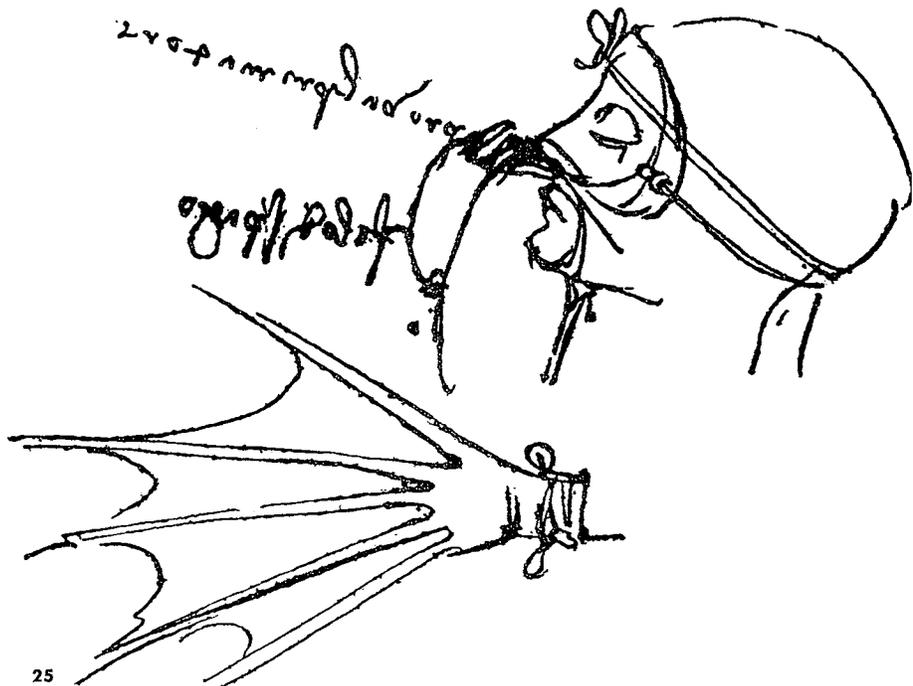
22. Feilenhaumaschine



23. Schraubenschneidmaschine



24. Proportionsstudie oder Aufmaße f. Reiterdenkmal (?)



Leonardo hielt die Mechanik für das Paradies der mathematischen Wissenschaften; „denn in ihr zeitige man die Früchte der Mathematik“.

Mathematiker um der Mathematik willen war er nicht. Ebenso darf man trotz gelegentlicher astronomischer Studien nicht sagen, Leonardo sei ein Astronom gewesen. Man möchte der Bemerkung gerne zustimmen: „Wo Galilei Abhandlungen schrieb, hinterließ Leonardo eine Unzahl von Aphorismen und Anmerkungen aus der Wirklichkeit“. Oder wie Diltthey sagt: „In Galilei folgte auf mehr als zwei Jahrtausende von Beschreibungen und Formbetrachtung der Natur, die nun im Weltbild des Copernikus einen Abschluß gefunden hatte, das Stadium einer wirklichen Analyse der Natur.“ *)

Leonardo steht auf der Schwelle zu dieser neuen Epoche und kommt Galilei schon außerordentlich nahe, so daß aufgrund neuester Forschungen manche Prioritätsprobleme auftauchen.

Leonardos unglaublicher Fähigkeit, spielend leicht seine Gedanken und Entwürfe zu Papier zu bringen, verdanken wir einen Einblick in Denkweise und Arbeitsmethoden wie bei keinem anderen. Selbst das Erhaltene ist bis heute noch nicht voll ausgeschöpft – und wie vieles ging verloren! Allein auf dem Teilgebiet Technik ist Leonardos Vielseitigkeit unvergleichbar, und Feldhaus sagt mit Recht: „So reichhaltig, so eigenartig wie der Nachlaß dieses Technikers, ist kein Lebenswerk eines anderen Fachmannes“.

Und immer wieder müssen wir uns sagen: alles, was ein Mensch an sichtbaren Zeugnissen hinterläßt, offenbart uns nur einen Teil seiner Persönlichkeit. Wie groß muß erst die Kraft des gesprochenen Wortes bei Leonardo gewesen sein!

Das sichtbare Werk spricht uns alle an, unverfälscht und ursprünglich wie eh und je – da ist die Kunstgeschichte besser dran als jede andere historische Forschung – doch was wir darüber hinaus wissen wollen, da müssen wir uns auf andere verlassen. Vasari gilt als einer, der zeitlich dem Leben des Leonardo da Vinci so nahe stand, daß wir ihm vieles glauben dürfen, und so wird er dann auch von allen Leonardo-Forschern als Quelle herangezogen. Wir wollen hier zur Abrundung dieses Abrisses einige Sätze von ihm wiedergeben. Er beginnt mit einem erhabenen Loblied:

„Die reichsten und manchmal übernatürlichen Gaben sehen wir häufig auf natürliche Weise mit Hilfe der himmlischen Einflüsse über menschliche Geschöpfe ausgegossen; wir sehen in einem einzigen Körper Schönheit, Liebenswürdigkeit und Tugend sich so vereinigen, daß, wohin auch jener sich wendet, ... alle Menschen hinter ihm zurückbleiben und es sich deutlich offenbart: was er leistet, ist von Gott gespendet ...“

Dies erkannte man bei Leonardo da Vinci, in dem, außer der nie genug gerühmten körperlichen Schönheit, eine mehr als unendliche Anmut in jeder seiner Handlungen war; auch besaß er eine so vollkommene Fähigkeit, daß, wohin sein Geist sich wandte, er das Schwierigste mit Leichtigkeit löste. Große Kraft verband sich ihm mit Gewandtheit; sein Mut und seine Tapferkeit waren erhaben und großartig ...“

Ein Wesenszug, den wir schon aus anderer Quelle kennen, wird auch von Vasari bestätigt. Er sagt: „Leonardo unternahm vielerlei aus Verständnis der Kunst, beendete aber niemals etwas; es schien ihm, die Hand könne der Vollkommenheit der Kunst in den Dingen, die er mit dem Gedanken erfaßte, nichts mehr hinzufügen; weil er sich in der Idee einige feine und so wunderbare Schwierigkeiten zu schaffen pflegte, welche selbst die geschicktesten Hände nicht auszuführen vermocht hätten ...“ Dieses scheint auch ganz besonders die Arbeit am Heiligen Abendmahl zu betreffen. Bis zuletzt konnte er sich nicht entschließen, die Köpfe von Christus und Judas zu vollenden. „Der von

Christus“, berichtet Vasari, „nach welchem er nicht auf Erden suchen wolle“, und Judas, für den es ihm unmöglich schiene, passende Gesichtszüge zu erfinden ...“

Und zuletzt noch einen bemerkenswerten Satz von seinem Ende in Frankreich: „Der König, der ihn oft und liebevoll besuchte, kam bald nachher zu ihm. Leonardo richtete sich ehrfurchtsvoll empor, um im Bette zu sitzen, schilderte ihm sein Übel mit allen seinen Umständen und sagte, wie er gegen Gott und die Menschen gefehlt habe, daß er in der Kunst nicht getan hätte, was ihm Pflicht gewesen wäre ...“

Vorbehaltlich aller Zweifel, die man an der authentischen Überlieferung solcher Aussprüche haben kann, möchte ich dieses doch für ein Zeugnis höchster Selbsterkenntnis halten und diese Betrachtungen in diesem Sinne abschließen. Ich darf zusammenfassen: Die Universalbegabung dieses Mannes war unübertroffen. Er verkörperte im Sinne der eingangs gegebenen Definition die höchstmögliche Entfaltung des Persönlichkeitsideals der Renaissance. Es zeigt sich aber in ihm bereits, daß es die vollendete Wirklichkeit dieses Ideals nicht geben kann. Er war doch nicht im gleichen Range Wissenschaftler wie er Künstler war. Seine zahlreichen Erfindungen entsprangen seiner Beobachtungsgabe und seiner Phantasie. Diese ist eine der Wurzeln, aus der auch seine Kunstwerke hervorgingen; jene war seit der Renaissance für die bildende Kunst eine nicht minder wichtige, für die wissenschaftliche Forschung jedoch fundamentale Voraussetzung.

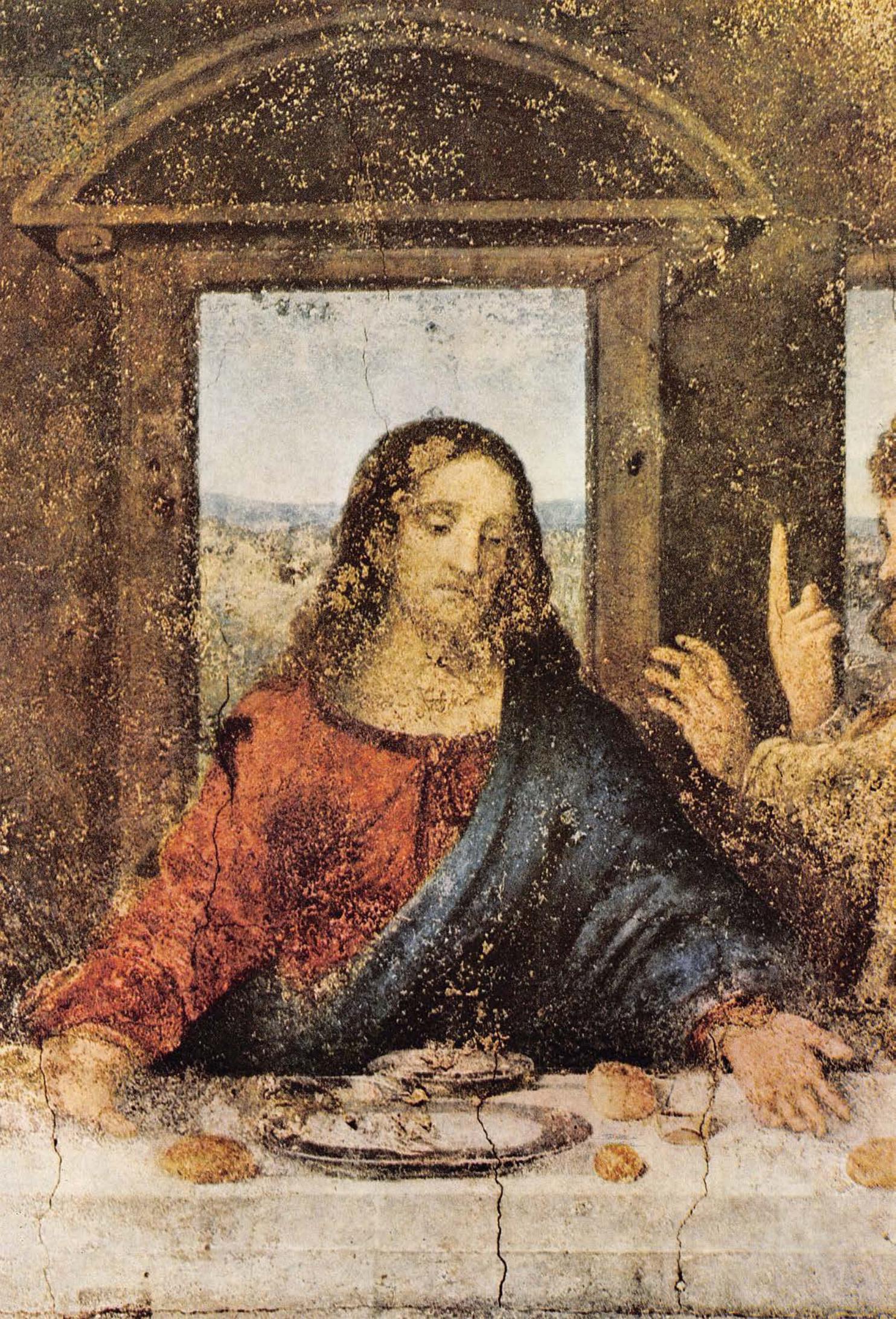
Ist nun die exakte Beobachtung ein Teil beider geistiger Bereiche, paart sie sich beim überwiegend künstlerischen Geist mit Phantasie, Spontaneität, Spieltrieb, beim überwiegend wissenschaftlich orientierten Menschen mit der Fähigkeit abstrakten Denkens, logischen Folgerns und vor allem einer Engelsgeduld. Es besteht nicht der geringste Zweifel darüber, welchem Typus Leonardo angehörte.

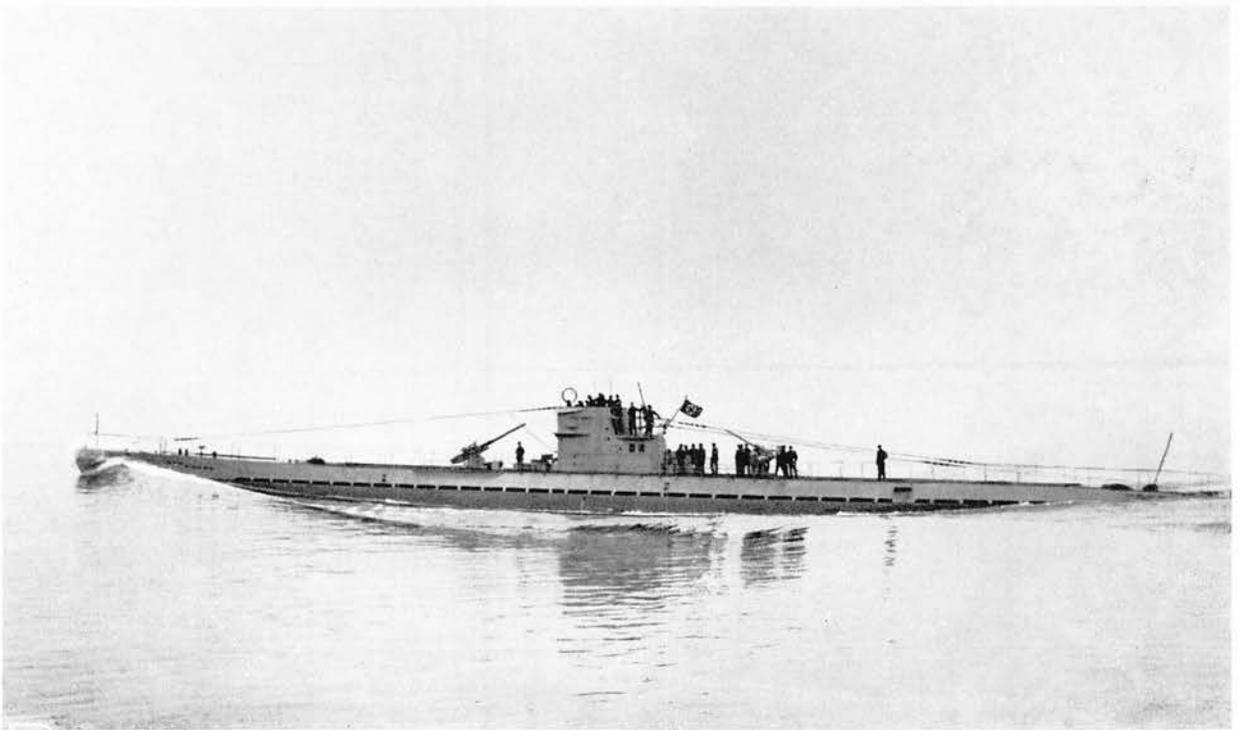
Letzten Endes war für ihn die wissenschaftliche Forschung nicht der Endzweck, das Ziel aller Arbeit, sondern ein Mittel zur Erkenntnis, die Naturstudien Voraussetzung für die Durchdringung der Welt, die er in seinen Bildern gestaltet. Alle seine Bemühungen auf den verschiedensten wissenschaftlichen Gebieten könnte man im tiefsten Grunde als Teilbereiche eines grandiosen künstlerischen Ausdruckswillens werten, selbst seine Kriegsmaschinen. Nicht umsonst beweist Burckhardt in seinem oben erwähnten Werk über die Renaissance „auf welche Weise auch der Krieg den Charakter eines Kunstwerkes annahm.“ –

Wir müssen die Frage stellen:

Was ist geblieben von Leonardos Werk, was hat nach fünf Jahrhunderten nicht das mindeste eingebüßt an Strahlkraft – und was hat nur noch historischen Wert? Die Antwort gibt sich von selbst. Mona Lisa lächelt geheimnisvoll und bezwingend wie einst, und der undurchdringliche Zauber dieses Antlitzes bleibt bestehen. Dieses Bild kann in seiner Art nicht übertroffen werden. Leonardos wildeste Kriegsmaschine ist jedoch ein liebliches Spielzeug gegen das geringste all der Mordwerkzeuge unserer heutigen Zeit. Leonardo wäre es vielleicht fast gelungen, sich mit seinem Flugapparat vom Boden zu erheben – doch heute fliegen wir mit dreifacher Schallgeschwindigkeit! Und wiederum: Heute, bauen wir Kirchen, die ein Schattendasein führen neben Versicherungsgebäuden und Hochgaragen; mit künstlichen Gebilden, deren allgemein verbindlicher Wert für alle Glieder der Gemeinde ziemlich umstritten ist, – Leonardo aber hat mit seinem Heiligen Abendmahl für alle Zeiten eine Vorstellung geprägt, wie Christus einst mit den Zwölfen zum letztenmal zu Tische saß! Die großen Geister unserer Zeit sind gewiß nicht besser oder schlechter, klüger oder unbegabter als jene des fünfzehnten Jahrhunderts. Aber ihr Betätigungsfeld ist ein anderes. Das Raumschiff ist das Projekt, das unser Zeitalter trotz aller Milliarden aus innerem Zwang heraus verwirklichen muß; ein Heiliges Abendmahl wird nie wieder gemalt werden.

*) Diltthey: Schriften, Bd. II, S. 259





Die Unterseeboote der Deutschen Werft

Teil 1: Die IXer-Boote

Von Bodo Herzog

Zu den interessantesten Objekten im Schiffbau gehören zweifellos Unterseeboote, die von der Deutschen Werft während des Zweiten Weltkrieges in einer größeren Anzahl gebaut wurden. Die im Jahre 1927 von der DW übernommene Reiherstiegwerft lieferte mit den Baunummern 485 bis 487 bereits an die Kaiserliche Marine U-Boots-Druckkörper für die U-Kreuzer S.M. U-151 bis U-153, die ursprünglich als Handels-Unterseeboote geplant waren (lt. E. Gröner a.a.O. S. 30 wurde auch die Hülle von U-154 von der Reiherstiegwerft geliefert, jedoch steht diese Baunummer nicht einwandfrei fest). Darüber hinaus baute die Werft vier weitere Druckkörper mit den Nummern 504 und 507 für die Kaiserliche Marine. Die eigentlichen Bootsnummern können nicht ermittelt werden.

Nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges wurden in zunehmendem Maße neben den bekannten U-Boot-Werften (Deutsche Werke in Kiel, Krupp Germaniawerft in Kiel, Deschimag AG. Weser in Bremen) auch reine Handelsschiffswerften herangezogen.

Die Deschimag-Werft lieferte mit dem Typ IX (A—C) ein leistungsfähiges Hochseeboot, das schließlich auch von der DW gebaut werden sollte. Das erste IX-C-Boot wurde von der Deutschen Werft im April 1941 abgeliefert und am 30. April 1941 unter Korvettenkapitän H. Förster in Dienst gestellt. Mit der Reihe U-501 bis U-550 kam bis zum heutigen Tage die größte, ununterbrochen gebaute Serie von 50 U-Booten zur Ablieferung. Von diesen Einheiten überlebten nur acht den Krieg: U-505, U-510, U-511, U-516, U-530, U-532, U-539 und U-541. Das von der US-Navy unter Captain USN Gallery gekaperte U-505 steht seit 1954 als Denkmal vor dem Museum of Science and Industry in Chicago. Ein anderes Boot — U-510 — fuhr bis vor einigen Jahren unter dem Namen „Bouan“ in der französischen Marine.

Von August 1943 bis Mai 1944 übernahm die Kriegsmarine mit den Booten U-1221 bis U-1235 weitere 15 DW-Einheiten vom Typ IX-C. Von diesen überlebten fünf den Krieg (U-1231 kam unter russischer Flagge in Fahrt). Alle Boote erhielten MAN-Dieselmotore. Während des Ersten Weltkrieges zeigten diese Motore bereits ihre überaus konstante Zuverlässigkeit.

Bis zur Wiederaufrüstung baute die MAN U-Boot-Dieselmotore für Finnland („Vesikko“), Frankreich (Exportboote für Jugoslawien: „Osvetnik“ und „Smeli“), Niederlande (K-VII bis K-XIII, K-XIV bis K-XVIII, O-16) sowie für die Türkei („Kakaria“, „Dumlupinar“, „Gür“ ex E-1, „Birinci İnönü“, „İkindi İnönü“ — Exportboote aus Italien, Spanien und Holland). Es spricht für die Zuverlässigkeit der MAN-U-Boot-Dieselmotoren, daß einige Motoren aus dem Ersten Weltkrieg seit über 30 Jahren in Schottland in Tätigkeit sind.

Im überseeischen Einsatz kamen die IX-C-Boote der DW, die sich in jeder Beziehung bewährten, zu überragenden Ergebnissen. Sie wurden — nachdem sie zur Front kamen — bei der 2., 10. und 33. U-Flottille (2. und 10. U-Flottille in Lorient, 33. U-Flottille in Flensburg, Penang und Djakarta) eingesetzt. Weder im Mittelmeer noch im Nordmeer wurden Frontflottilen mit IXer-Booten ausgerüstet. Das erfolgreichste Boot — U-515 — konnte unter Führung von Kapitänleutnant Henke in der Zeit von April 1942 bis April 1944 auf sechs Feindfahrten mit 337 Seetagen insgesamt 25 Handelsschiffe mit zusammen 156 829 BRT und das Depotschiff „Hecla“ (10 850 ts) versenken sowie den Zerstörer „Marne“ torpedieren. Zweimal kehrte Kapitänleutnant Henke hierbei mit überdurchschnittlichen Erfolgen (11 — 64 387 BRT / 10 — 52 816 BRT) zurück.

Stellvertretend für die übrigen DW-Boote sollen zwei KTB-Auszüge dieses Bootes die Härte der Schlacht im Atlantik dokumentieren.

Im Zusammenhang mit der Operation Torch (alliierte Landung in Französisch-Nordafrika am 8. November 1942) kam neben den Booten U-73, U-77, U-81, U-84, U-91, U-92, U-98, U-108, U-130, U-155, U-173, U-185, U-205, U-263, U-380, U-407, U-411, U-413, U-431, U-509, U-564, U-566, U-595, U-613, U-653, U-752 auch U-515 (Kapitän Henke) sowie einige italienische U-Boote zum etwas verspäteten — die mächtige Invasionsflotte wurde von den mehr als zahlreichen deutschen U-Booten nicht rechtzeitig entdeckt — erfolgreichen Ansatz gegen die alliierten Schiffe. Westlich von Gibraltar stehend, trug Kapitänleutnant Henke in der Nacht vom 12./13. November 1942 in das KTB (Kriegstagebuch) ein:

„... 19.15 h Über Wasser. Kreuzerverband in Sicht. 2 Kreuzer Typ „Birmingham“ und „Frobisher“, dazu 3 Zerstörer der K-Klasse mit Ostkurs, Fahrt 15 Sm. Ich setze mich 5 Stunden lang mit äußerster Kraft vor und werde mehrmals vom Zerstörer abgedrängt. Zeitweise Funkmeßortung auf 139 cm.

00.15 h. Auf achteren Kreuzer, Typ „Birmingham“, angelaufen. Von einem Vierfächer sind 2 Torpedos Oberflächen- und Kreisläufer, einer trifft Mitte Maschinenraum nach 70 Sek. Laufzeit. Das Schiff bleibt gestoppt liegen, 3 Zerstörer sichern. Der 2. Kreuzer läuft mit hoher Fahrt nach Osten ab. Nach einer Stunde die Sicherung durchstoßen um 01.28 h und 01.48 h je 1 Fangschuß. Der erste Treffer Mitte hinten 40. Kreuzer liegt mit schwerer Schlagseite nach Steuerbord. Auf einen längsseits gehenden Zerstörer der K-Klasse erziele ich um 02.01 h einen Treffer im Achterschiff. Es erfolgt eine heftige Detonation mit hoher, breiter Sprengsäule und Wabo-Detonation unter dem Heck.

Um 02.06 h weitere Treffer auf Kreuzer erzielt. Schiff sinkt immer noch nicht. Werde von Leuchtgranaten schießendem Zerstörer gejagt, habe Ruderversager und Schalttafelbrand. Werde unter Wasser gedrückt und erhalte Wasserbomben auf 120—160 m Tiefe. Nachgeladen.

Um 04.30 h aufgetaucht. Angelaufen auf tief im Wasser liegenden Kreuzer, der langsam von einem längsseits liegenden Zerstörer über den Achterstegen geschleppt wird. Plötzlich Artilleriebeschuß von sicherndem Zerstörer und vom vorderen Turm des Kreuzers. Wieder Alarm! Zahlreiche Wabos, Asdic-Geräusche.

Um 06.13 h wieder aufgetaucht. Angelaufen auf Kreuzer. Werde von Zerstörer mit Artillerie beschossen. Um 06.50 h Doppelschuß Rohr II und I mit verlegtem Treffpunkt am Ziel. Einen Treffer gehört. Wieder auf Tiefe, Wasserbomben und Hochverfolgung. Bolde mit Erfolg angewandt. Am nächsten Tag Hunderte von Wabos gehört, aus Sehrohrtiefe Flugzeuge und U-Jagdgruppen festgestellt...“

Henke hatte indessen bei diesem überaus zähen Angriff das neue britische Zerstörerbegleitschiff „Hecla“ versenken sowie den britischen Zerstörer „Marne“ torpedieren können.

Anschließend soll der erfolgreichste Einzelangriff eines U-Bootes im Zweiten Weltkrieg gegen den TS-37-Convoy (Trinidad-Freetown) — den ebenfalls Kapitänleutnant Henke mit seinem Boot U-515 am 30. 4./1. 5. 1943 durchführen konnte — geschildert werden:

„30. 4. 1943, 21.00 h. Standort 90 Sm südlich Freetown, Rauchwolken rw 145° in Sicht, Abstand 15 Sm. Als Geleitzug mit Nordwestkurs ausgemacht, etwa 14 große, vollgeladene Dampfer, Durchschnittsgröße 6000-7000 BRT, 3 Zerstörer, 5 Bewacher. In dunkler Regenböe abgesetzt, Ortung bis Lautstärke 4 auf 141 cm Wellenlänge im Metox festgestellt. Da die vordere und seitliche Sicherung zu stark, von hinten in den Geleitzug hineingestoßen. Zwischen 22.56 h und 23.01 h bei dunkler Nacht und starkem Wetterleuchten 6 gezielte Einzelschüsse, Tiefe 5 m, 5 Frachter und 1 Tanker. Alles Treffer Mitte... Leuchtgranaten und Leuchtraketen von der Sicherung an Steuerbord. 1 Zerstörer in Lage 0, 1 Bewacher und 1 Zerstörer an Backbord. Getaucht und auf 170 m ge-

gangen. Wasserbomben in mittlerer Entfernung, starke Sinkgeräusche, 3 Etos nachgeladen.

1. 5. 1943, 01.30 h. Aufgetaucht. Gehe zur Versenkungsstelle, großes Trümmerfeld, das sich in Ost-West-Richtung erstreckt. Viele beleuchtete Boote und Flöße, ein größerer Bewacher nimmt Überlebende auf. Der Versuch, ihn zu torpedieren, mißlingt. Beim Absuchen des Gebietes kein angeschossenes Schiff getroffen. Stoße nach.

05.13 h Fühlung am Geleit in sehr dunkler Nacht wiederhergestellt. Schiebe mich von hinten in den Geleitzug hinein...“

05.40 h 3 gezielte Einzelschüsse mit Tiefe 7 m auf 3 große Frachter, die nach guten Treffern zu sinken beginnen...“

05.49 h Leuchtgranaten und Raketen, 2 Zerstörer in spitzer Lage. Alarm. Wassertiefe nur 80 m. Wabos und Asdic, verhole mich über Grund in tiefes Wasser. Günstige Wasserschichtungen im gesamten Küstengebiet. Werde nicht erfaßt. Sinkgeräusche an Steuerbord. Viele Wabos weitab...“

Soweit die kurze und prägnante Sprache des KTBs von U-515. Der Kommandant meldete sehr exakt als Versenkungsergebnis acht Schiffe mit zusammen 50 000 BRT. Tatsächlich konnte Kapitänleutnant Henke die Schiffe „Manking“ (5931 BRT), „Corabella“ (5682 BRT), „Bandar Shapur“ (5236 BRT), „Kolattjandi“ (7295 BRT), „Nagina“ (6551 BRT) auf 05°N—11°10'W bzw. auf 07°15'N—13°49'W und danach die „Clan MacPherson“ (6940 BRT), „City of Singapore“ (6555 BRT) und „Mokambo“ (4996 BRT) mit genau 49 186 BRT auf den Grund des Meeres schicken.

In fast allen Schilderungen über den U-Boot-Krieg wird kaum an die Leistungen der Konstrukteure, Techniker und Werftarbeiter gedacht. Sie trugen in erster Linie zu den Erfolgen bei. In einer größeren Darstellung des Verfassers (B. Herzog/G. Schomaekers: „Ritter der Tiefe — Graue Wölfe. Die erfolgreichsten U-Boot-Kommandanten der Welt“; Verlag Welsermühl, Wels-München — in Vorbereitung) wird im besonderen Maße auch den Technikern ein Denkmal gesetzt. Im Mai 1954 sagte der ehemalige Führer der U-Boote-Nordmeer, Fregattenkapitän a. D. Reinhard Suhren, in Hamburg anlässlich des 2. U-Boot-Fahrer-Treffens hierüber u. a.:

„Wir haben gelernt, Achtung zu haben vor der Arbeit anderer Menschen. Sie alle können sich an Wasserbombenverfolgungen erinnern, als wir auf 100 bis 200 Meter Tauchtiefe diese scheußlichen Vernichtungsbomben krachen hörten. Da waren wir angewiesen auf Glück — und die Arbeit der Menschen, die unsere Waffen in der Heimat für uns geschmiedet hatten! — Und was haben die Stahlröhren ausgehalten! Wenn wir dann zur Werft kamen, war es keine Propagandahohlheit, sondern das war echt, wenn wir den Werftarbeitern die Hand drückten. Wir, die wir stolz waren auf unsere Dekorationen, standen dankbar vor der Leistung dieser Menschen, die oft nach schrecklicher Bombennacht selbstverständlich ihre Pflicht an ihren Arbeitsplätzen erfüllten...“

Diese Worte des Dankes sollen diese kurze Studie beenden. Die dem Text beigefügten Tabellen geben über die von der DW gebauten IX-C-Unterseeboote Auskunft.

Technische Daten Typ IX-C

Größe: 1120 / 1232 / 1540 m³
 Länge: 76,8 m
 Durchschnitt: 6,8 / 4,4 m
 Tiefgang: 4,7 / 9,6 m
 Leistung: 4400 / 1000 PS
 Geschwindigkeit: 18,2 / 7,3 Kn
 Reichweite: 11 000—11 400 : 12 sm

Eigenschaften: Hochseeboot — über Typ IX-B entwickelt — für den Übersee-Einsatz

Tauchtiefe: 100 (200) m
 Ölverrat: 208 t
 Bewaffnung: 4 Bug- und 2 Heck-Torpedorohre, 53,3 cm
 Vorrat: 22 Torpedos oder 8 Torpedos und 42 Minen
 Artillerie: 1 10,5 cm, 1 3,7 cm, 1 2 cm;
 ab 1942 nur 3,7- und 2-cm-Flak
 Besatzung: 49 Mann

Technische Daten IX-C-40

Größe: 1144 / 1247 / 1545 m³
 Länge: 76,8 m
 Durchschnitt: 6,9 / 4,4 m
 Tiefgang: 4,7 / 9,6 m
 Leistung: 4400 / 1000 PS
 Geschwindigkeit: 18,3 / 7,3 Kn
 Reichweite: 11 400 : 12 sm

Eigenschaften: Hochseeboot — über Typ IX-C entwickelt — für den Übersee-Einsatz

Tauchtiefe: 100 (200) m
 Ölverrat: 214 t
 Bewaffnung: }
 Vorrat: } wie Typ IX-C
 Artillerie: }
 Besatzung: }

	Bau-Nr.	Stapel-lauf	Abnahme	Indienst-stellung	Indienststellungs-Kommandant	Verbleib
U-501	291	25. 1. 1941	16. 4. 1941	30. 4. 1941	Korv.-Kapt. H. Förster (Gef.)	† 10. 9. 1941 S Grönland auf 62°50'N—37°50'W (N Kap Farewell, Irminger See) durch HMCS „Chambley“ und „Moosejaw“ am SC-42-Convoy (auf der 1. Feindf.)
U-502	292	18. 2. 1941	19. 5. 1941	31. 5. 1941	Kaptln. J. von Rosenstiel †	† 5. 7. 1942 in der Biscaya (W La Rochelle) einlaufend auf 46°10'N—06°40'W von „Wellington“-H der RAF Squadron-172
U-503	293	5. 4. 1941	24. 6. 1941	10. 7. 1941	Kaptln. O. Gericke †	† 15. 3. 1942 SO Neufundland auf 45°50'N—48°50'W durch Squadron-82
U-504	294	24. 4. 1941	16. 7. 1941	30. 7. 1941	Korv.-Kapt. F. Poske	Kaptln. Luis † 30. 7. 1943 NW Kap Ortegal (Biscaya) auslaufend auf 45°33'N—10°47'W durch HMS „Kite“, „Woodpecker“, „Wren“, „Wild Goose“ (zusammen mit U-461 und U-462 vernichtet)
U-505	295	24. 5. 1941	13. 8. 1941	26. 8. 1941	Kaptln. A. O. Loewe	Obltn. z. S. d. R. Lange (Gef.) † 4. 6. 1944 NW Dakar auf 21°30'N—19°20'W von zwei „Wildcats“ der VC-Squadron-8 des US CVE „Guadacanal“ und Zerstörer „Pillsbury“, „Jenks“, „Chatelain“ aufgebracht, jetzt vor dem Industriemuseum in Chicago aufgestellt.
U-506	296	20. 6. 1941	3. 9. 1941	15. 9. 1941	Kaptln. Murb	Kaptln. Würdemann † 12. 7. 1943 W Vigo auf 42°30'N—16°30'W durch „Liberator“ der VP A/S Squadron-1 (auf dem Wege zum Indischen Ozean)
U-507	303	15. 7. 1941	24. 9. 1941	8. 10. 1941	Korv.-Kapt. H. Schacht †	† 13. 1. 1943 NW Canocim (Brasilien) auf 01°38'S—39°52'W US Squadron-83
U-508	304	30. 7. 1941	8. 10. 1941	20. 10. 1941	Obltn. z. S. G. Staats †	† 12. 11. 1943 N Kap Ortegal — auslaufend Biscaya — auf 46°00'N—07°30'W durch US „Liberator“ der VP Squadron-103
U-509	305	19. 8. 1941	22. 10. 1941	4. 11. 1941	Korv.-Kapt. Wolff	Kaptln. W. Witte † 15. 7. 1943 NW Madeira auf 34°02'N—26°02'W durch VC Squadron-29 des US „Santee“ (auf dem Wege zum Indischen Ozean)
U-510	306	4. 9. 1941	12. 11. 1941	25. 11. 1941	Korv.-Kapt. K. Neitzel	Kaptln. Eick 8. 5. 1945 in St. Nazaire kapituliert, als frz. „Bouan“ in Dienst (von Japan zurückkehrend)
U-511	307	22. 9. 1941	26. 11. 1941	3. 12. 1941	Obltn. z. S. F. Schneewind	Juli 1943 an Japan übergeben, als RO-500 in Dienst
U-512	308	9. 10. 1941	10. 12. 1941	20. 12. 1941	Kaptln. W. Schultze †	† 2. 10. 1942 N Cayenne auf 06°50'N—52°25'W durch US-Army-Bomber (Geschwader 99) versenkt
U-513	309	29. 10. 1941	31. 12. 1941	10. 1. 1942	Korv.-Kapt. R. Rüggeberg	Kaptln. F. Guggenberger (Gef.) vor Santos/Florianopolis (Brasilien) am 19. 7. 1943 auf 27°17'S—47°32'W von VP-Squadron-74
U-514	310	18. 11. 1941	14. 1. 1942	24. 1. 1942	Kaptln. H.-J. Auffermann †	† 8. 7. 1943 NO Kap Finisterre auf 43°37'N—08°59'W (Biscaya-Ausgang vor Coruna) von „Liberator“-R der RAF Squadron-224 (auf dem Wege zum Indischen Ozean)
U-515	311	2. 12. 1941	6. 2. 1942	21. 2. 1942	Kaptln. W. Henke (Gef.)	† 9. 4. 1944 N Madeira auf 34°35'N—19°18'W durch VC Squadron-58 von US CVE „Guadacanal“ und Zerstörer „Pope“, „Pillsbury“, „Chatelain“, „Flaherty“ (vgl. auch U-505)
U-516	312	16. 12. 1941	25. 2. 1942	10. 3. 1942	Korv.-Kapt. G. Wiebe	Obltn. z. S. Petran, Mai 1945 nach England
U-517	313	30. 12. 1941	11. 3. 1942	21. 3. 1942	Kaptln. P. Hartwig (Gef.)	† 21. 11. 1942 SW Irland (Kap Finisterre) auf 46°16'N—17°09'W von „Albacore“-I NAA-Squadron-817 der „Victorious“
U-518	314	11. 2. 1942	17. 4. 1942	25. 4. 1942	Freg.-Kapt. H.-G. Brachmann	Obltn. z. S. Offermann † 22. 4. 1945 NW Azoren auf 43°26'N—38°23'W von US „Carter“ und „Neal A. Scott“
U-519	334	12. 2. 1942	22. 4. 1942	7. 5. 1942	Kaptln. G. Eppen †	† 10. 2. 1943 SW Irland auf 47°05'N—18°34'W (NO Azoren) von US „Liberator“ T A/S Squadron-2
U-520	335	2. 3. 1942	6. 5. 1942	19. 5. 1942	Kaptln. V. Schwartzkopf †	† 30. 10. 1942 O Neu-Fundland (W St. Johns) auf 47°47'N—49°50'W von „Liberator“ RCAF Squadron-10
U-521	336	17. 3. 1942	27. 5. 1942	3. 6. 1942	Kaptln. K. Bargsten (Gef.)	† 2. 6. 1943 SO Baltimore (NW Norfolk) auf 37°43'N—73°16'W von US PC-565
U-522	337	1. 4. 1942	3. 6. 1942	11. 6. 1942	Kaptln. H. Schneider †	† 23. 2. 1943 SW Madeira (W Azoren) auf 31°27'N—26°22'W durch HMS „Totland“
U-523	338	15. 4. 1942	17. 6. 1942	25. 6. 1942	Kaptln. W. Pietzsch †	† 25. 8. 1943 W Vigo auf 42°03'N—18°02'W durch HMS „Wanderer“, „Wallflower“
U-524	339	30. 4. 1942	1. 7. 1942	8. 7. 1942	Kaptln. W. Frhr. von Steinaecker †	† 22. 3. 1943 S Madeira auf 30°15'N—18°13'W durch US-Army-Flugzeug 1480-G der A/S Squadron-1
U-525	340	20. 5. 1942	22. 7. 1942	30. 7. 1942	Kaptln. H.-J. Drewitz †	† 11. 8. 1943 NW Azoren auf 41°29'N—38°55'W durch VC-Squadron-1 des US „Card“
U-526	341	3. 6. 1942	5. 8. 1942	12. 8. 1942	Kaptln. H. Möglich †	† 14. 4. 1943 vor Lorient auf 47°30'N—03°45'W durch Mine
U-527	342	3. 6. 1942	25. 8. 1942	2. 9. 1942	Kaptln. H. Uhlig †	† 23. 7. 1943 S Azoren auf 35°25'N—27°56'W durch VC-Squadron-9 des US „Bogue“
U-528	343	1. 7. 1942	7. 9. 1942	16. 9. 1942	Kaptln. von Rabenau (Gef.)	† 13. 5. 1943 SW Irland auf 46°55'N—14°44'W (NW Kap Finisterre) von „Halifax“-D RAF Squadron-58 und HMS „Fleetwood“
U-529	344	15. 7. 1942	21. 9. 1942	30. 9. 1942	Kaptln. G.-W. Fraatz †	† 15. 2. 1943 SO Kap Farewell auf 55°45'N—31°09'W von „Liberator“-S der RAF Squadron-120
U-530	345	28. 7. 1942	5. 10. 1942	14. 10. 1942	Lange	Obltn. z. S. O. Wermuth, Juli 1945 Argentinien angelaufen, Abgabe an USA

Bau-Nr.	Stapel-lauf	Abnahme	Indienst-stellung	Indienststellungs-Kommandant	Verbleib	
U-531	346	12. 8. 1942	21. 10. 1942	28. 10. 1942	Kaptln. H. Neckel †	† 6. 5. 1943 NO Neufundland auf 52°31'N—44°50'W am ONS-Convoy durch HMS „Oribi“
U-532	347	26. 8. 1942	4. 11. 1942	11. 11. 1942	Korv.-Kpt. O. Junker	Mai 1945, auf Rückfahrt von Japan kommend Liverpool ange-laufen
U-533	351	11. 9. 1942	18. 11. 1942	25. 11. 1942	Kaptln. H. Hennig †	† 16. 10. 1943 Golf von Oman auf 25°28'N—56°50'O von Bisleys E und H der RAF Squadron-244 (auf dem Wege zum Indischen Ozean)
U-534	352	23. 9. 1942	2. 12. 1942	23. 12. 1942	Kaptln. H. Nollau	† 5. 5. 1945 NW Helsingör (Kattegat) auf 56°39'N—11°48'O von „Liberator“-T der RAF Squadron-206
U-535	353	8. 10. 1942	16. 12. 1942	23. 12. 1942	Kaptln. H. Ellmenreich †	† 5. 7. 1943 NO Kap Finisterre (Biscaya-Ansteuerung) auf 43°38'N—09°13'W von „Liberator“ G der RAF Squadron-53
U-536	354	21. 10. 1942	6. 1. 1943	13. 1. 1943	Kaptln. R. Schauenburg (Gef.)	† 20. 11. 1943 NO Azoren auf 43°50'N—19°39'W durch HMS „Nane“, HMCS „Calgary“ und „Snowberry“
U-537	356	7. 11. 1942	20. 1. 1943	27. 1. 1943	Kaptln. P. Schrewe †	† 9. 11. 1944 SO Sourabaya (Java-See, N Bali) durch US-U-Boot „Flounder“ (Stevens) auf 07°13'S—115°17'O
U-538	357	20. 11. 1942	3. 2. 1943	10. 2. 1943	Kaptln. J.-E. Gossler †	† 21. 11. 1943 SW Irland auf 45°40'N—19°35'W (NO Azoren) durch HMS „Foley“ und „Crane“
U-539	360	4. 12. 1942	17. 2. 1943	24. 2. 1943	Kaptln. H.-J. Lauterbach-Emden	Mai 1945 in Bergen kapituliert
U-540	361	18. 12. 1942	3. 3. 1943	10. 3. 1943	Kaptln. L. Kasch †	† 18. 10. 1943 O Cap Farewell auf 58°38'N—31°50'W durch „Libe-rator“ D der RAF Squadron-59 und H der RAF Squadron-120
U-541	362	5. 1. 1943	17. 3. 1943	24. 3. 1943	Kaptln. K. Petersen	Mai 1945 Gibraltar angelaufen
U-542	363	19. 1. 1943	31. 3. 1943	7. 4. 1943	Obltn. z. S. Chr. Brandt-Coester †	† 28. 11. 1943 N Madeira auf 39°03'N—16°25'W durch „Wellington“ L der RAF Squadron-179
U-543	364	3. 2. 1943	14. 4. 1943	21. 4. 1943	Kaptln. H.-J. Hellriegel †	† 2. 7. 1944 SW Teneriffa auf 25°34'N—21°36'W (Canaren) durch VC Squadron-58 des US „Wake Island“
U-544	365	17. 2. 1943	28. 4. 1943	5. 5. 1943	Kaptln. W. Mattko †	† 17. 1. 1944 NW Azoren auf 40°30'N—37°20'W von VC Squa-dron-13 des US CVE „Guadalcanal“
U-545	366	3. 3. 1943	12. 5. 1943	19. 5. 1943	Kaptln. d. R. G. Mannesmann	† 11. 2. 1944 W Hebriden auf 58°17'N—13°22'W von „Wellington“ O der RAF Squadron-612 (U-545-Besatzung durch anderes U-Boot gerettet)
U-546	367	17. 3. 1943	26. 5. 1943	2. 6. 1943	Kaptln. P. Just (Gef.)	† 24. 4. 1945 NW Azoren auf 43°53'N—40°07'W durch USS „Flaherty“, „Neunzer“, „Varian“, „Hubbard“, „Janssen“, „Pillsbury“, „Keith“, „Chatelain“, „Frederick O. Davis“ nach 11stündiger WaBo-Verfolgung
U-547	368	3. 4. 1943	9. 6. 1943	16. 6. 1943	Obltn. z. S. H. Niemeyer	† 11. 1944 Ostsee (Minentreffer) — gehoben, AD-Stellung
U-548	369	14. 4. 1943	23. 6. 1943	30. 6. 1943	Obltn. z. S. E. Zimmermann	Obltn. z.S. Kreml † 30. 4. 1945 O Cap Hatteras auf 36°34'N—74°00'W durch USS „Natchez“, „Coffmann“, „Bost-wick“, „Thomas“ (vor der Chesapeake-Bucht)
U-549	370	28. 4. 1943	7. 7. 1943	14. 7. 1943	Kaptln. D. Krankenhagen †	† 29. 5. 1944 SW Madeira auf 31°13'N—23°03'W nach Versen-kung des US CVE „Block Island“ und Torpedie-rung DE „Barr“ von US-Zerstörer „Elmore“ und „Ahrens“
U-550	371	12. 5. 1943	21. 7. 1943	28. 7. 1943	Kaptln. K. Hänert (Gef.)	† 16. 4. 1944 O New York auf 40°09'N—69°44'W nach Torpedie-rung Tanker „Pan Pennsylvania“ durch US-Zer-störer „Candy“, „Joyce“ und „Peterson“
U-1221	384	2. 5. 1943	4. 8. 1943	11. 8. 1943	Kölzer	Obltn. z. S. P. Ackermann, am 3. 4. 1945 in Kiel an Boje A-7 durch USAAF
U-1222	385	9. 6. 1943	26. 8. 1943	1. 9. 1943	Kaptln. H. Bielfeld †	† 11. 7. 1944 W La Rochelle auf 46°31'N—05°29'W (Biscaya ein-laufend) von „Sunderland“ P d. RAF Squadron-201
U-1223	386	16. 6. 1943	29. 9. 1943	6. 10. 1943	Schmögel	Obltn. z. S. A. Kneip, auf Marsch nach Kiel am 23. 4. 1945 vor Warnemünde durch Fliegerbomben
U-1224	387	7. 7. 1943	13. 10. 1943	20. 10. 1943	Kaptln. G. Preuss	15. 2. 1944 an Japan (RO-501), auf Überführungsmarsch am 13. 5. 1944 NW Kap Verden auf 18°08'N—33°13'W durch US-Zerstörer „Francis M. Robinson“
U-1225	388	21. 7. 1943	4. 11. 1943	10. 11. 1943	Oberltn. z. S. E. Sauerberg †	† 24. 6. 1944 NW Bergen auf 63°00'N—00°50'W (NO Farøer) von Canso P der RAF Squadron-162
U-1226	389	21. 8. 1943	17. 11. 1943	24. 11. 1943	Obltn. z. S. A.-W. Claussen †	† 10. 1944 Letzte Meldung vom 23. 10. 1944 (Schnorchelpanne) aus 59°30'N—20°00'W
U-1227	390	18. 9. 1943	1. 12. 1943	10. 12. 1943	Obltn. z. S. F. Altmeier	† 4. 1945 Luftangriff auf Kiel
U-1228	391	2. 10. 1943	14. 12. 1943	22. 12. 1943	Obltn. z. S. F.-W. Marienfeld	Mai 1945 Kapitulation, USA-Atlantikhafen angelaufen
U-1229	392	22. 10. 1943	7. 1. 1944	13. 1. 1944	Kaptln. A. Zinke †	† 20. 8. 1944 SO Neufundland auf 42°20'N—51°39'W durch VC Squadron-42 des US CVE „Bogue“
U-1230	393	8. 11. 1943	19. 1. 1944	26. 1. 1944	Kaptln. H. Hilbig	Mai 1945 Wilhelmshaven, 24. 6. 1945 nach England
U-1231	394	18. 11. 1943	2. 2. 1944	9. 2. 1944	Kapt. z. S. Lessing	Obltn. z. S. H. Wicke, Mai 1945 nach England, anschließend UdSSR
U-1232	395	20. 12. 1943	1. 3. 1944	8. 3. 1944	Kapt. z. S. Dobrätz	Obltn. z. S. G. Roth, Mai 1945 Wilhelmshaven, 24. 6. 1945 nach England
U-1233	396	23. 12. 1943	15. 3. 1944	22. 3. 1944	Korv.-Kapt. H.-J. Kuhn	Obltn. z. S. P. Niemeyer, Mai 1945 Wilhelmshaven, 24. 6. 1945 nach England
U-1234	397	7. 1. 1944	12. 4. 1944	19. 4. 1944	Kaptln. Thurmann	Obltn. z. S. H. C. Wrede, vor Gotenhafen am 15. 5. 1944 durch Kollision gesunken — gehoben — Selbstversen-kung 5. 5. 1945 Flensburger Förde (Höruphaff)
U-1235	398	25. 1. 1944	10. 5. 1944	17. 5. 1944	Obltn. z. S. F. Barsch †	† 15. 4. 1945 im mittleren Nordatlantik auf 47°54'N—30°25'W von US-Zerstörern „Shanton“ und „Frost“



Kapitän Henke — auf dem Turm ganz links neben dem Schrohr — kehrt am 24. 6. 1943 von seiner ertragreichsten Operation aus dem Gebiet von Freetown nach Lorient zurück. Wie exakt seine Erfolgsberechnungen waren (vgl. auch Text) — er meldete damals 66 000 BRT versenkten Schiffsraumes —, geht aus Nachkriegsuntersuchungen hervor: Tatsächlich konnte der Kommandant elf Einheiten mit zusammen 64 387 BRT vernichten (erfolgreichste Unternehmung des Jahres 1943).

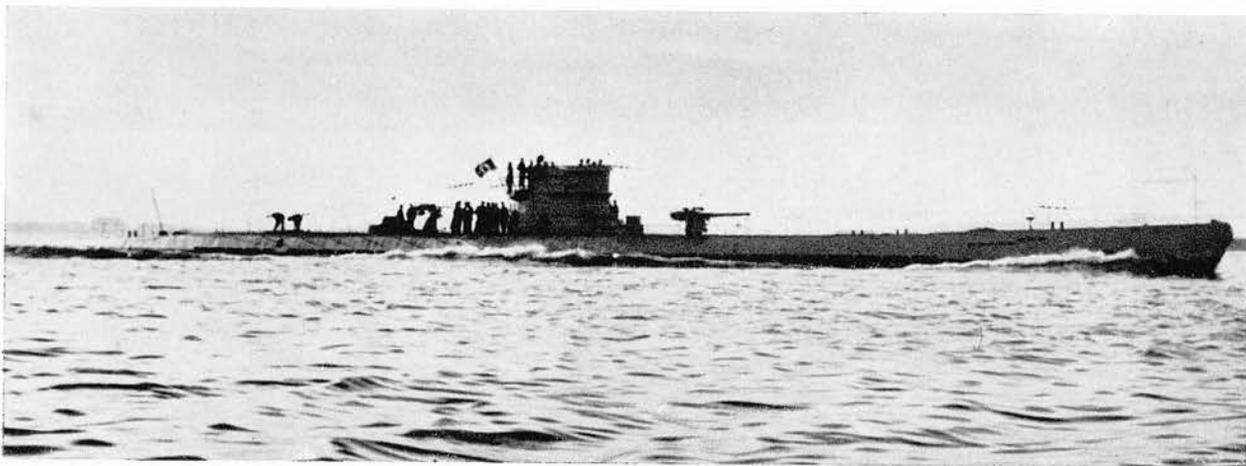
Henke fuhr bereits mit 15 Jahren zur See, zunächst als Kadett auf der „Großherzogin Elisabeth“, machte sein Steuermannspatent und sein Patent als Kapitän auf Großer Fahrt. Anschließend fuhr er vier Jahre auf Schiffen der Hansa-Linie und der Hapag, bevor er zur Kriegsmarine ging. Im Frühjahr 1940 kam er erst zur U-Boot-Waffe (I. WO auf U-124 / Kapitän Mohr), im Februar 1942 stellte er als Kommandant U-515 in Dienst. Nach seiner Gefangennahme — bei Vernichtung seines Bootes U-515 — starb Kapitän Henke am 15. 6. 1944 auf mysteriöse Weise („auf der Flucht erschossen“) in amerikanischer Gefangenschaft. Die Begleitumstände der „Ceramic“-Vernichtung durch U-515 sind bis zum heutigen Tage umstritten.

Auch ältere Seeoffiziere fuhren noch als Kommandanten auf Unterseebooten: Fregattenkapitän Neitzel — Kommandant von U-510 — kehrt am 16. 4. 1943 nach Lorient zurück. Der Dreizack Neptuns, das Bootszeichen, ist zum Einlaufen ausgesteckt; der Signalgast dankt für das Geleit. Auf dieser Operation griff Neitzel vom 9.—10. 3. 1943 vor der brasilianischen Küste ein Motorschiff und sieben Liberty-Schiffe aus dem BT-6-Convoy erfolgreich an: vier Schiffe mit zusammen 25 416 BRT gingen verloren, während der Kommandant vier weitere Einheiten mit zusammen 28 714 BRT torpedieren konnte.



Kapitän Guggenberger, Kommandant des Bootes U-513, überwacht am 28. 5. 1943 in Lorient das Ablegen seines zur Operation auslaufenden Bootes U-513, während seine Kameraden zum Abschied winken. Rechts auf dem Turm der französische Lotse. Vor Brasilien konnte der Kommandant im Juni 1943 vier Schiffe mit zusammen 17 151 BRT versenken sowie eine weitere Einheit torpedieren. Als Kommandant der U-81 versenkte Kapitän Guggenberger im Mittelmeer am 14. 11. 1941 den von Göring bereits im September 1939 als versenkt gemeldeten englischen Flugzeugträger „Ark Royal“.

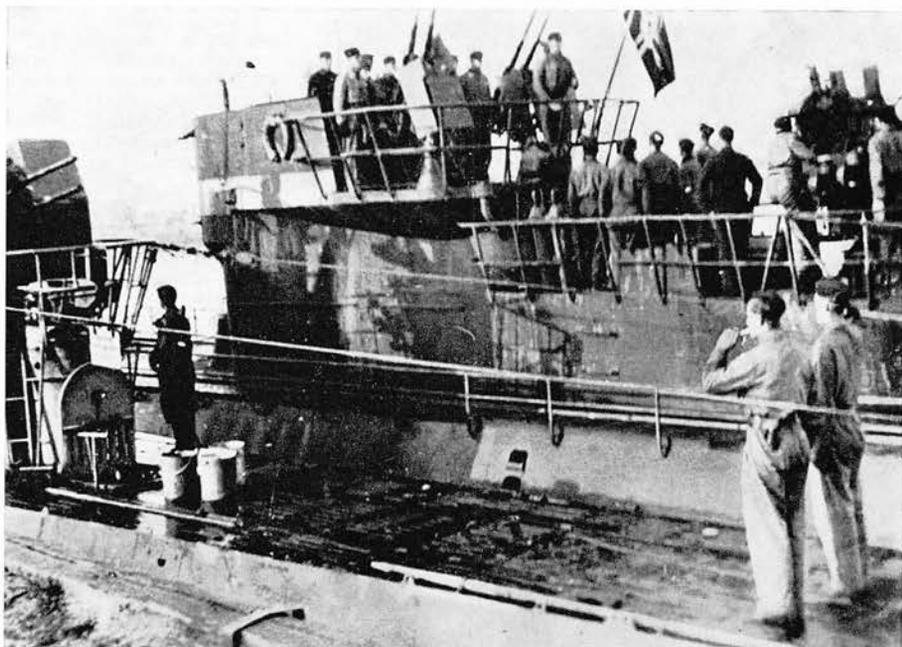




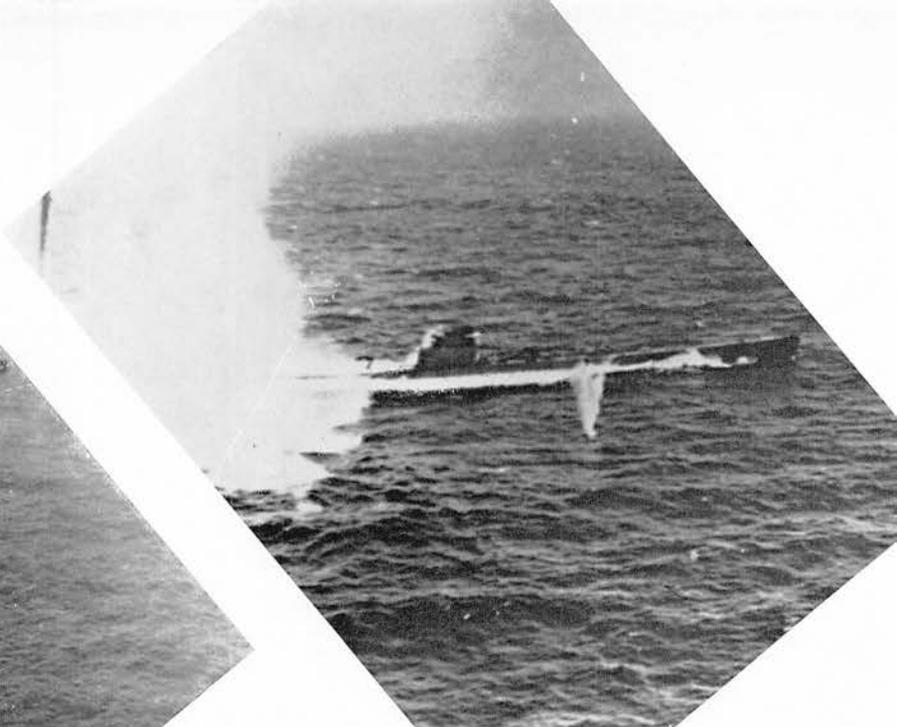
U-150 — das erste DW-IX-C-Boot — am 10. 4. 1941 auf einer Probefahrt. Sechs Tage später wurde das Boot abgenommen und am 30. 4. 1941 von Korv.-Kapt. Hugo Förster in Dienst gestellt. Während der Operation gegen den SC-42-Convoy (9.—12. 9. 1941) ging U-501 — auf der ersten Feindfahrt — am 10. 9. 1941 südlich von Grönland auf $62^{\circ}50'N-37^{\circ}50'W$ (nördlich Kap Farewell) durch zwei zusätzlich zum Convoy stoßende Korvetten, „Chambley“ und „Moosejaw“, verloren. Die „Moosejaw“

versuchte zuvor in der hochgehenden Dünung und bei schwerer See, das U-Boot zu rammen. Hierbei wurde die Korvette aus dem Anlaufkurs geworfen, beide Fahrzeuge prallten Bordwand an Bordwand zusammen, und bevor sich U-501 von der Korvette lösen konnte, sprang der U-Boot-Kommandant auf das Vordeck und ergab sich. Korv.-Kapt. Förster wurde im Januar 1945 ausgetauscht und endete einen Monat später durch Freitod.

U-541 mit verstärkter Flak: 1 Vierling 2 cm und 2 Doppellafetten 2 cm. Das Boot griff u. a. unter Führung von Kaplt. Petersen mit den neuen „Zaunkönig“-Torpedos während der Gruppen-Operation BORKUM (15. 12. 1943—7. 1. 1944) im Gebiet von Kap Ortegal und westlich der Biscaya mit 14 weiteren U-Booten eine sichernde amerikanische U-Jagdgruppe erfolgreich an. Das Geheimnis der „Zaunkönig“-Torpedos war — wie wir heute wissen — seit der Vernichtung von U-487 (Oblt. z. S. d. R. Metz) im Juli 1943 den Alliierten durch bereitwillige Mitarbeit eines deutschen Spezialisten bekannt.

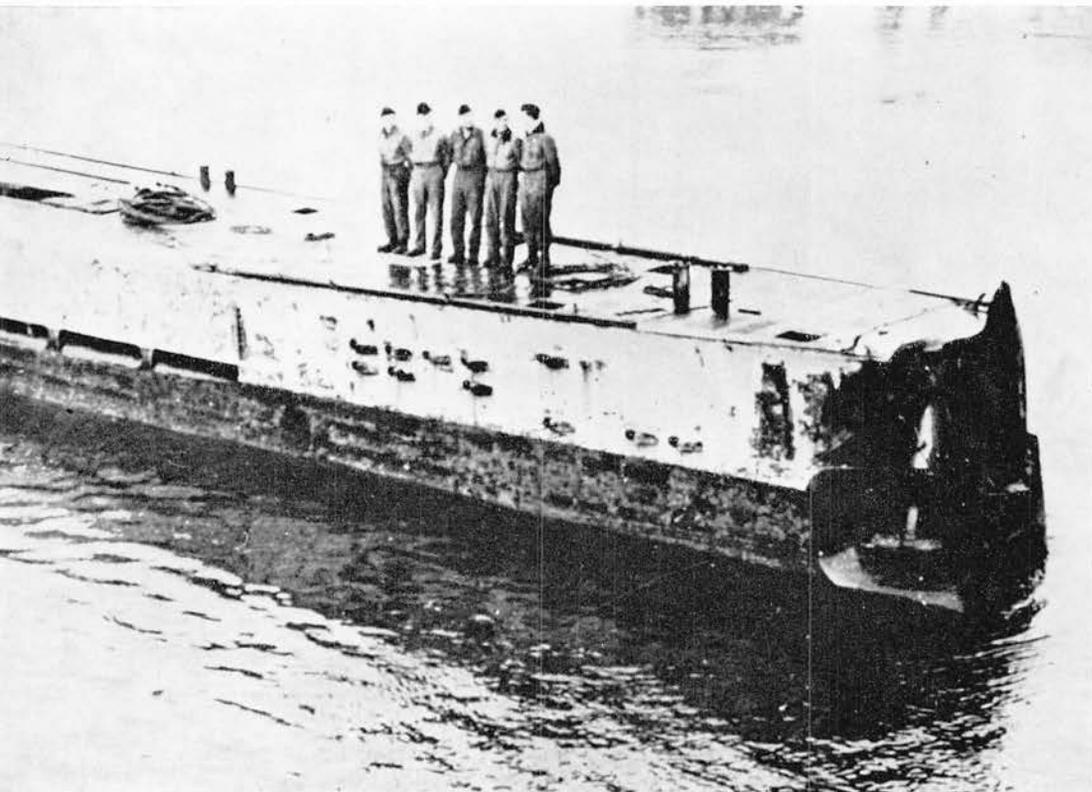


Das japanische U-Boot RO-500 (ex U-511), das im Juli 1943 übergeben wurde. Zuvor versenkte U-511 (Kaplt. Steinhoff) am 28. 8. 1942 bei einem Angriff auf den TAW-15-Convoy vor der Windward-Passage (Caribic) 2 Schiffe mit 21 999 BRT. Beim Ansatz der U-Bootsgruppe DELPHIN vernichtete U-511 (Kaplt. Schneewind) im Januar 1943 ein Schiff mit 5004 BRT sowie im Indischen Ozean im Juni 1943 ein weiteres Fahrzeug mit 7194 BRT.



22. März 1943 — südlich Madeira — Position $30^{\circ}15'N-18^{\circ}13'W$: Das Ende von U-524 unter Führung von Kapitänleutnant Freiherr von Steinacker. Das Boot verließ am 3. 3. 1943 Lorient und wurde vom 12.—18. 3. 1943 gegen den vom B-Dienst eriaßten — von U-172 gemeldeten — Convoy-UGS-6 mit den Gruppen Unverzagt, Wohlgemut und Tümmler (12 U-Boote) angesetzt. Unter ungünstigen Angriffsbedingungen kamen U-130, U-167, U-172, U-410, U-521, U-524, U-558 zum Schuß und vernichteten vier Schiffe mit zusammen 28 018 BRT. Von der Sicherung ging U-130 verloren. U-524 meldete sich am 19. 3. 1943 südöstlich der Azoren („Brennstoff“) zum letzten Male.

9. April 1944 — nördlich Madeira — Position $34^{\circ}35'N-19^{\circ}18'W$: Das Ende von U-515 unter Führung von Kapitänleutnant Werner Henke. Die Erfahrungen der Vernichtung wurden bei der Aufbringung von U-505 (vergl.) weitgehend genutzt. In beiden Fällen war der US-Geleitflugzeugträger „Guadalcanal“ (Gallery) beteiligt. U-515 lief am 30. 3. 1944 von Lorient aus und meldete sich am 5. 4. 1944 aus $42^{\circ}00'N-13^{\circ}00'W$ mit „Bitte um Operationsgebiet“ zum letzten Male.



Um Haaresbreite! Am 29. 12. 1943 wurde U-530 (Kapitän K. Lange) — ein Boot der 10. U-Flottille — nach einem mißglückten Angriff bei einem Tanker unter Wasser auf Sehrohrtiefe gerammt. 6,5 m des Vorschiffes wurden hierbei nach Steuerbord querab geknickt. Das U-Boot konnte auf 240 m Wassertiefe abgefangen werden. Anschließend dichtete man die Leckagen. Nachts tauchte das U-Boot auf, und durch „Voll voraus“ und „Voll zurück“ konnten die 6,5 m des Vorschiffes abgetrennt werden. Trotz mehrerer Versuche konnte der Torpedomechaniker die nunmehr scharf gewordene Gefechts-pistole des noch im Rohr steckenden Torpedos nicht entfernen. Es gelang jedoch dem Boot, von Colon (Panamakanal) in einer achtwöchigen Fahrt nach Lorient zurückzukehren. Im Dock wurde festgestellt, daß die Pistole noch 28 cm von dem losen, herumgebogenen Blech entfernt war!

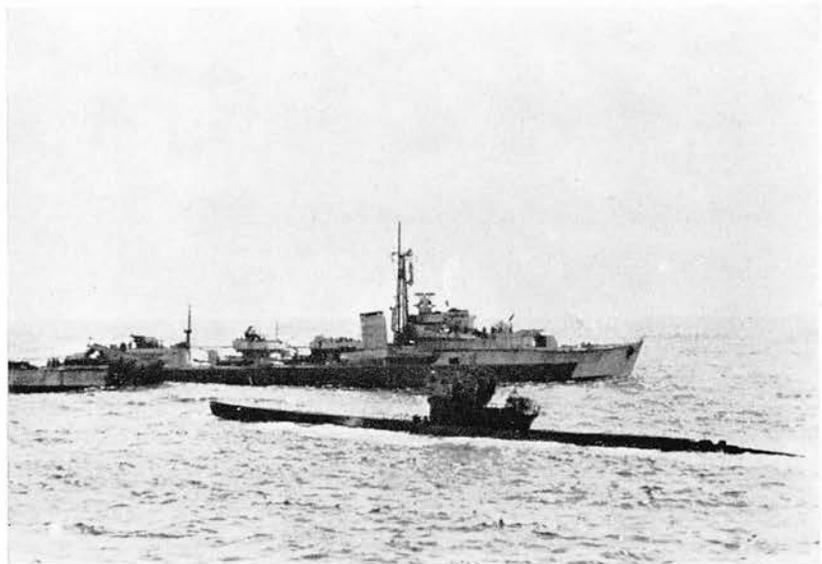
Das amerikanische Preisenkommando auf dem Turm von U-505 am 4. 6. 1944 nach Aufbringung durch den Träger „Guadalcanal“ (Gallery) und Zerstörer „Pillsbury“ (Casselman), „Jenks“ (Way), „Chatelain“ (Knox) „Flaherty“ (Johnston), „Pope“ (Headland) nordwestlich von Dakar auf 21°30'N—19°20'W.



U-1232 kehrt am 15. 2. 1945 unter Führung von Kapitän zur See Dobratz (einer der höchstrangigen U-Boot-Kommandanten) mit einem Erfolg von vier vernichteten Schiffen mit 24 431 BRT (ein weiteres Schiff mit 2373 BRT wurde torpediert), die er aus zwei Convoys im Gebiet Halifax und NeuSchottland versenken konnte, zurück. Auf der Ausreise verlor das U-Boot infolge Sturmschäden sämtliche Flakwaffen (vgl. Foto).



U-516 (Obtln. z. S. Petran) kapituliert weisungsgemäß im Mai 1945 vor einem englischen Zerstörer. Vor Trinidad konnte das Boot unter Führung von Korv.-Kapt. Wiebe im September 1942 vier Schiffe mit 19 137 BRT versenken, vor Südafrika im Februar 1943 drei weitere Einheiten mit 14 614 BRT. Im November 1943 brachte das Boot unter Führung von Kapltln. Tillessen weitere sechs Schiffe mit 24 745 BRT zur Strecke.



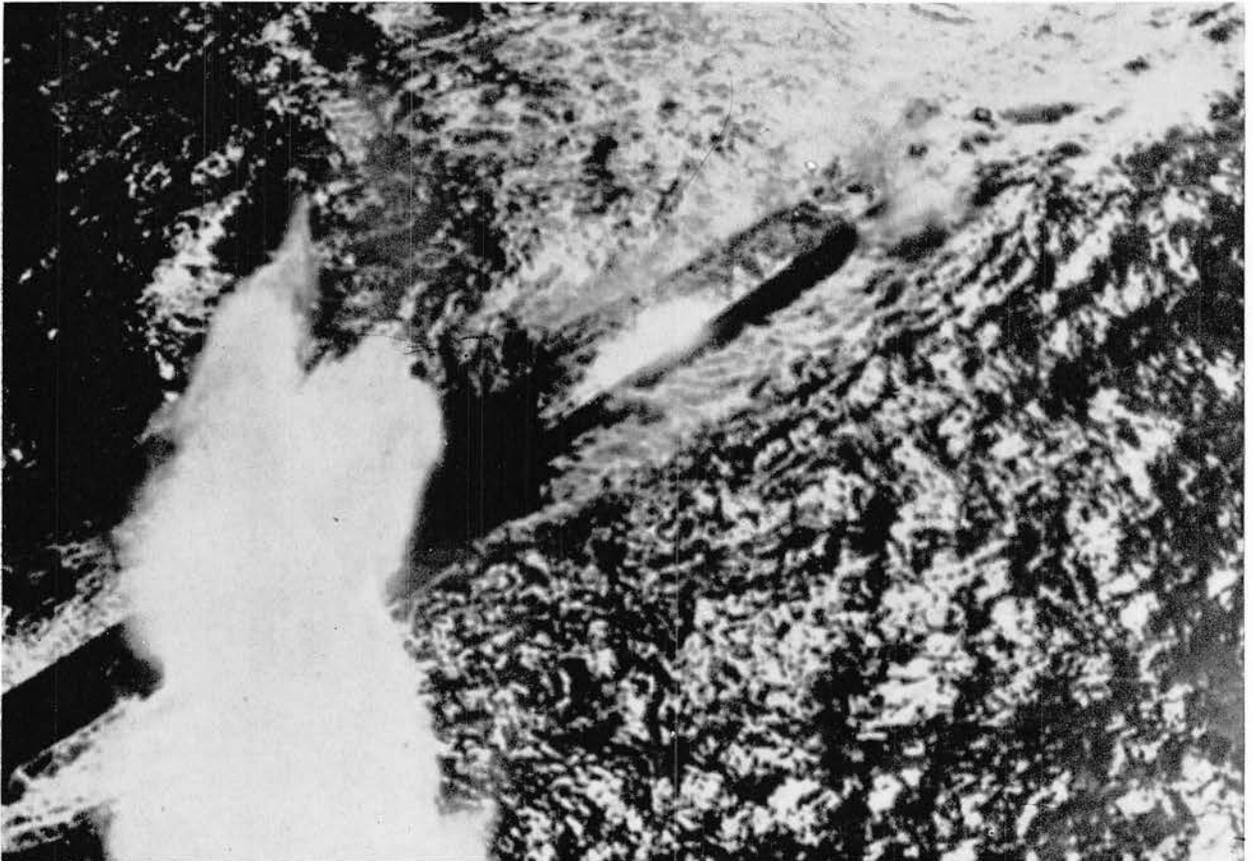
U-507 beteiligte sich unter Führung von Fregattenkapitän Schacht an der dramatischsten Rettungsaktion in der Geschichte des U-Boot-Krieges: Durch die Boote U-156 (Korv.-Kapt. Hartenstein) — dieses Boot versenkte am 12. 9. 1942 die 19 695 BRT große „Laconia“ (Sharp) mit 1800 italienischen Kriegsgefangenen an Bord —, U-506 (Kapitän. Würdemann) und des italienischen U-Bootes „Commandante Cappellini“ (Kapitän. Revedin, den Hamburgern als Kommandant des Schulschiffes „Amerigo Vespucci“ nach dem Kriege bekannt) konnten zahlreiche Schiffbrüchige gerettet werden.



23. Juli 1943 — südlich der Azoren — Position $35^{\circ}25'N-27^{\circ}56'W$: Das Ende des am 10. 5. 1943 aus Lorient ausgelaufenen U-Bootes U-527 unter Führung von Kapitänleutnant Uhlig.

U-527 wurde u. a. vom 6.—11. 3. 1943 mit 28 anderen Booten der Gruppen Wildfang, Burggraf und Neuland im Nordatlantik gegen den Convoy SC-121, der vom B-Dienst erkannt und von U-405 gemeldet wurde, angesetzt. In vier Nächten versenkten U-190, U-229, U-230, U-405, U-409, U-527, U-530, U-591, U-616, U-642 — bei Verlust von U-633 — insgesamt 13 Schiffe mit zusammen 59 331 BRT.

Vom 16.—20. 3. 1943 beteiligte sich U-527 erfolgreich an der größten Convoy-Operation während des Krieges (gegen die Convoys SC-122 und HX-229). Der BdU setzte mit den Gruppen Raubgraf, Stürmer und Dränger 44 U-Boote — von denen 19 zum Schuß kamen — ein. Insgesamt konnten, bei einem Verlust (U-384), 21 Schiffe mit zusammen 140 842 BRT versenkt werden.





Das Ende des letzten DW-IX-C-Bootes der Großserie U-501 bis U-550: Östlich von New York wurde nach Torpedierung des Tankers „Pan Pennsylvania“ U-550 (Kapitän. Hänert) am 16. April. 1944 auf 40°09'N—69°44'W durch die amerikanischen Geleitzerstörer „Gandy“ (Sessions), „Joyce“ (Wilcox) und „Peterson“ (Hay) vernichtet.

Die erfolgreichsten IXer-Boote der Deutschen Werft

Boot	Kommandant	Operations- gebiet	Operations- dauer	versenkt		beschädigt	
				Schiffe	Tonnage	Schiffe	Tonnage
U-515	Henke	Freetown	21. 2. 43—24. 6. 43	11	64 387 BRT		
U-515	Henke	Trinidad	12. 8. 42—14. 10. 42	10	52 816 BRT		
U-508	Staats	Caribic	17. 10. 42—31. 12. 42	9	50 265 BRT		
U-502	v. Rosenstiel	Caribic	22. 4. 42— 5. 7. 42	8	46 252 BRT		
U-518	Wissmann	Neufundland	26. 9. 42—15. 12. 42	6	45 188 BRT		
U-507	Schacht	Golf von Mexiko	4. 4. 42— 4. 6. 42	9	44 782 BRT		
U-504	Poske	Südafrika	19. 8. 42—11. 12. 42	7	41 638 BRT		
U-506	Würdemann	Golf von Mexiko	6. 4. 42—15. 6. 42	8	39 906 BRT	3	23 354 BRT
U-509	Wolff	Mittelatlantik	15. 10. 42—26. 11. 42	6	39 204 BRT		
U-510	Eick	Golf von Aden	3. 11. 43—17. 4. 44	5	31 220 BRT	1	9 970 BRT
U-504	Poske	US-Ostküste	25. 1. 42— 1. 4. 42	5	30 460 BRT	1	11 615 BRT
U-516	Wiebe	Trinidad	19. 8. 42—14. 11. 42	5	30 044 BRT	1	9 687 BRT
U-510	Neitzel	Brasilien	26. 1. 43—16. 4. 43	4	25 416 BRT	4	28 714 BRT

IX-DW-Kommandanten (Li'), die mit dem Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes ausgezeichnet wurden

1. Korv.-Kapt. Poske	U-504	6. 11. 1942	
2. Kaplt. Henke	U-515	17. 12. 1942	Eichenlaub 4. 7. 1943
3. Korv.-Kapt. Schacht	U-507	9. 1. 1943	
4. Kaplt. Schneider	U-522	16. 1. 1943	
5. Kaplt. Würdemann	U-506	14. 3. 1943	
6. Korv.-Kapt. Neitzel	U-510	27. 3. 1943	
7. Kaplt. Bargsten	U-521	30. 4. 1943	
8. Kaplt. Staats	U-508	14. 7. 1943	
9. Kaplt. (Ing.) Rohweder	U-514	14. 11. 1943	
10. Kaplt. Hellriegel	U-543	3. 2. 1944	
11. Kaplt. Eick	U-510	31. 3. 1944	
12. Kapt. z. S. Dobratz	U-1232	23. 1. 1945	
13. Kaplt. (Ing.) Lichtenberg	U-516	31. 3. 1945	

Versenkungserfolge gegen Handelsschiffe über 10 000 tdw

U-515	Henke	6. 12. 1942	brt. DP	„Ceramic“	18 713	40°30'N — 40°20'W	
U-511	Steinhoff	28. 8. 1942	brt. DT	„San Fabian“	13 031	18°09'N — 74°38'W	
U-550	Hänert	16. 4. 1944	USA DT	„Pan Pennsylvania“	11 017	40°07'N — 69°24'W	
U-516	Wiebe	27. 2. 1943	holl. DP	„Columbia“	10 972	vor Simonstown	
U-512	W. Schultze	12. 9. 1942	USA DT	„Patrick J. Hurley“	10 864	22°59'N — 46°15'W	
U-507	Schacht	12. 5. 1942	USA DT	„Virginia“	10 731	28°53'N — 89°29'W	
U-510	Neitzel	8. 7. 1943	nwg. MT	„B. P. Newton“	10 324	05°50'N — 50°20'W	
U-504	Poske	22. 2. 1942	USA DT	„W. D. Anderson“	10 227	27°09'N — 79°56'W	
U-516	Tillessen	16. 12. 1943	USA TT	„McDowell“	10 195	13°08'N — 70°02'W	
U-518	Wissmann	23. 11. 1942	USA DT	„Caddo“	10 172	42°25'N — 48°27'W	
U-515	Henke	12. 9. 1942	pan. DT	„Stanvac Melbourne“	10 013	10°30'N — 60°20'W	
U-516	Wiebe	30. 8. 1942	USA DT	„Jack Carnes“	10 907	41°35'N — 29°01'W mit U-705	
U-522	Schneider	9. 1. 1943	pan. MT	„Nordvik“	10 034	28°08'N — 28°20'W mit U-442, U-436, U-575	
Beschädigungen							
U-502	v. Rosenstiel	7. 10. 1941	brt. DW	„Svend Foyn“	14 795	60°37'N — 21°44'W	
U-504	Poske	16. 2. 1942	USA DT	„E. H. Blum“	11 615	36°45'N — 75°45'W	
U-530	Lange	26. 12. 1943	USA TT	„Chapultepec“	10 195	10°30'N — 78°58'W	
U-539	Lauterbach-Emden	4. 7. 1944	USA-TT	„Kittanig“	10 195	09°55'N — 79°27'W	
U-549	Krankenhagen †	29. 5. 1944	USA CVE Flugzeugträger	„Block Island“	7 800 ts	31°13'N — 23°03'W	



- 1 In den Wellenbergen
SM U-53
- 2 Die Schiffe
des III. Geschwaders
im Kampf gegen
„Defence“ und „Warrior“
- 3 Der letzte Kampf
der „Bismarck“,
27. Mai 1941
- 4 Die sinkende „Lützow“

CLAUS BERGEN

1

Der vorstehende Bericht von Bodo Herzog über die U-Boote der Deutschen Werft mag uns veranlassen, auf ein Buch desselben Verfassers hinzuweisen, das hauptsächlich die gleiche Welt zum Inhalt hat: Claus Bergen (1963 Hermann Rühl-Verlag, Krefeld). Die Tatsache, daß Claus Bergen in wenigen Monaten 80 Jahre alt wird, ist ein Grund mehr, dieses Mannes zu gedenken, dessen Name vielen von uns älteren wohlbekannt ist. Wer ist Claus Bergen, in welcher Zeit liegen die Wurzeln seiner Kunst?

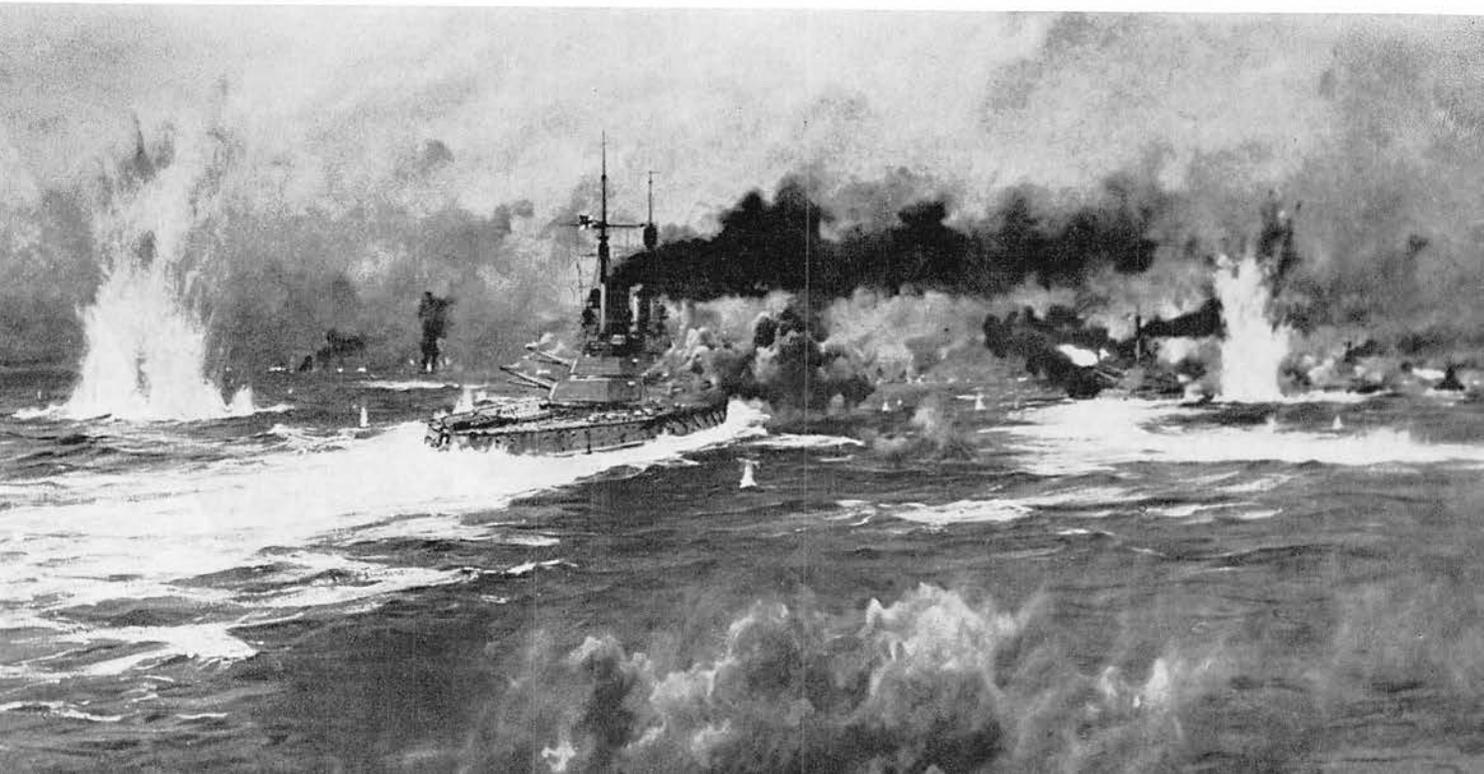
Bergen wurde 1885 in Stuttgart geboren und wuchs in München auf. Er besuchte 1904 die Zeichenschule von Weinhold, arbeitete mit Strützel in der Landschaft und verdankte Karl v. Marr auf der Akademie seine weitere künstlerische Förderung.

Ist bis dahin sein malerisches Interesse allgemein, erwacht bei der ersten Begegnung mit der See eine Liebe, die ihn nicht mehr losläßt. Auf mehreren Reisen von 1908 bis 1913 besucht Bergen die Küste von Cornwall, studiert das Meer und fährt mit den Fischern hinaus. Auf diesem Fundament war es für ihn eine folgerichtige Weiterentwicklung, daß er als Marinemaler während des ersten Weltkrieges zur Flotte kommandiert wurde und an Kriegseinsätzen teilnahm, und zwar auf Linienschiff und U-Boot.

Claus Bergen ist für uns Deutsche wohl zum Inbegriff des

Marinemalers geworden; und zwar müssen wir den Begriff wörtlich nehmen, wie wir gewohnt sind, ihn zu verstehen. Wenn wir von „Marine“ sprechen, meinen wir eigentlich wie selbstverständlich unsere „Navy“, den schwimmenden Teil der Streitkräfte, die unser Land zu verteidigen haben. Meinen wir diese nicht, müssen wir ausdrücklich das Wort „Handels“ davorsetzen, worauf dann auch die Betonung liegt. In der kunstwissenschaftlichen Terminologie ist nun der Begriff noch weiter gefaßt, und man versteht unter „Marine“ alle Bilder schlechthin, die ein maritimes Thema zum Gegenstand haben, also irgendein Schiff, ein Hafen oder auch ein reines Seestück. Marine war — wie Historie, Landschaft oder Stilleben — ein Terminus der klassischen Kunstwissenschaft, als es noch selbstverständlich war, daß alle bildende Kunst „gegenständlich“ war. Heute ist ja alle gegenständliche Malerei nur ein Teilgebiet der bildenden Kunst, und man teilt in andere Kategorien, auf die wir hier nicht eingehen wollen. In der gegenwärtigen Phase ist das reale Thema eines Bildes lange nicht mehr von solchem Interesse wie die Art der Verarbeitung, der „Übersetzung“ irgendeines Bildgegenstandes in eine neue Bildform, soweit — wie gesagt — überhaupt von einem Gegenstand ausgegangen wird.

2





Viele Richtungen, Auffassungen, Ausdrucksweisen bestehen heute nebeneinander. Was haben etwa Picasso, Piet Mondrian, Jackson Pollock und Giorgio de Chirico gemeinsames? Jeder sucht seine eigene Welt zu bauen, gleich weit von der irgendeines anderen, wie von der wirklichen entfernt. Je weiter, desto aktueller, desto „moderner“. Ob besser, ist damit noch nicht gesagt. Und modern ist man immer nur sehr kurze Zeit.

Daneben gibt es aber auch Künstler, die ihr Leben lang einer einmal gestellten Aufgabe treu bleiben, bei denen sich die allgemeine Zeitströmung weniger stark durchsetzt als dies persönliche Wollen, von dem sie einmal ausgegangen sind, und das eine bestimmte Sache zu ihrer eigenen Welt macht. Zu diesen letzteren, im heutigen Sinne Nicht-Modernen, gehört Claus Bergen.

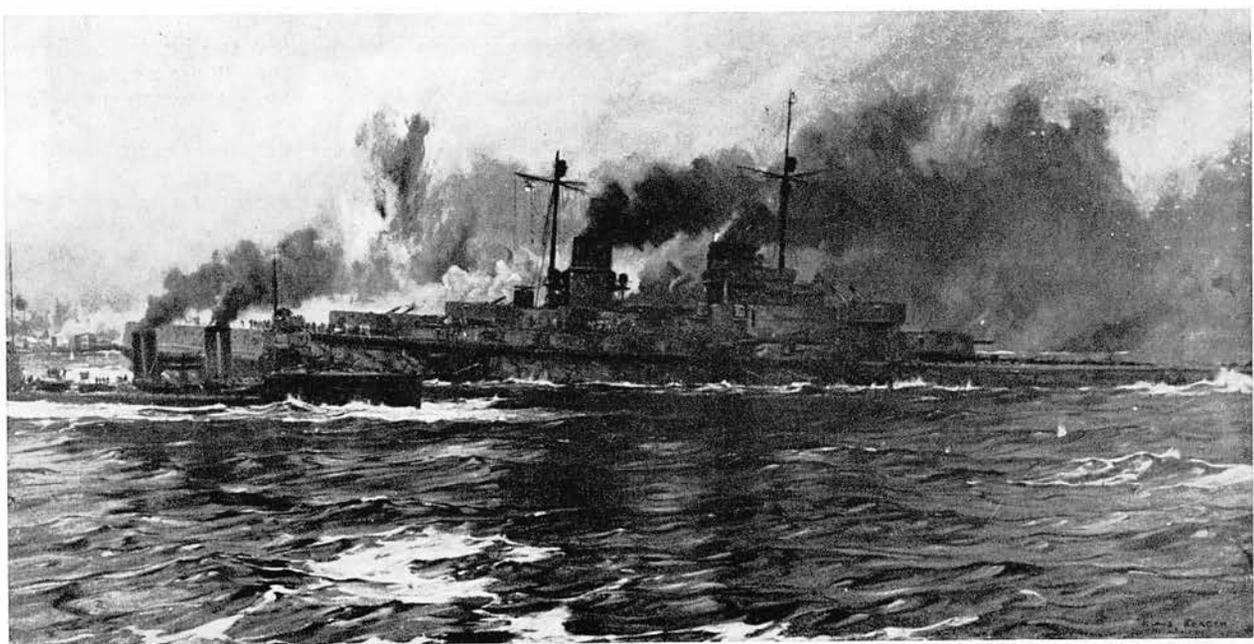
Nicht die künstlerische Freiheit dominiert, die die objektive Welt negiert und sich um andere Werte bemüht, sondern gerade die fundierte Sachkenntnis, die einen strengen Realismus bewußt betont. Und so ist es kein Wunder, daß Maler dieser Art sich meistens bewußt auf eine Sache spezialisieren und — so paradox es klingen mag — gerade in solcher Beschränkung (gegenüber dem, was ich über Leonardo da Vinci und seine Zeit gesagt habe) — nämlich doch einen modernen Zug in unserem Dasein verkörpern; in unserem Zeitalter des Spezialistentums.

Mit derartigen Betrachtungen gibt sich Herzog in seinem Buch nicht ab. Sie sind für ihn kein besonderes Problem. Das ist kennzeichnend für die Tatsache, daß die Maler dieser zuletzt charakterisierten Gruppe ihr eigenes, primär nicht künstlerisch orientiertes, sondern an der betreffenden Sachwelt interessiertes Publikum haben. Herzog ist nicht Kunstwissenschaftler, sondern Marinespezialist, und es besteht kein Zweifel darüber, daß der Wert seines Buches mehr auf der Ebene fachlicher Dokumentationen als der von Kunstbiographien liegt. Das gilt für den Inhalt wie für die äußere Aufmachung.

Wann in der letzten Zeit der Name Claus Bergen in die Öffentlichkeit drang, bestätigte es das oben Gesagte. Ob es sich um die Schenkung des Bildes von Nelsons Flaggschiff „Victory“ vor Trafalgar an die britische Admiralität handelt oder um den Bericht in der Illustrierten „Life“: statt Namen aus der Kunstwelt — Marineprominenz; statt Manifestation neuer künstlerischer Gestaltung — Illustration eines historischen Geschehens.**)

Wessen Interesse dieser Welt gehört, der findet in dem Buch von Bodo Herzog eine wertvolle Ergänzung seiner Bibliothek. cl.

*) Siehe Claviez: „Was ist modern?“, WZ II/59.
 **) „Life“ Nr. 9 vom 18. 5. 1964, „The War at Sea“.





Direktor Otto Reisse tritt in den Ruhestand

Am 30. Juni schied Direktor Otto Reisse nach 45jähriger Tätigkeit aus den Diensten der Deutschen Werft aus. Dr. Knappertsbusch würdigte Reisses Verdienste und zeigte in großen Zügen seinen Werdegang sowie den Umfang seines Arbeitsbereiches auf. Er sagte:

„Lieber Herr Reisse,

das Büro, in dem wir hier versammelt sind, um Sie am heutigen Tage zu ehren und Ihnen unseren Dank abzustatten, ist in Ihrer 45jährigen Zugehörigkeit zur Deutschen Werft der sechste Arbeitsplatz, den Sie eingenommen haben. Denn als Sie 1919 am 27. Januar in die Abteilung KR der Deutschen Werft eingetreten sind, hat Sie Ihr Weg nicht etwa nach Finkenwerder geführt, wo Schiffe gebaut wurden, sondern in die Stadt, in die Mönckebergstraße, wo das erste Verwaltungsdomizil der Deutschen Werft im Levantehaus untergebracht war. Von dort sind Sie nach einigen Jahren übergesiedelt in das Parkhotel an der Elbchaussee und dann später auf den Reiherstieg, bis die Büros im Kriege zerstört wurden. Erst dann haben Sie Ihren Arbeitsplatz auf Finkenwerder gefunden. Hier haben Sie aber mancherlei Notquartier durchlaufen müssen, bis Sie Ihren Platz im neuen Verwaltungsgebäude übernommen haben.

Ich erwähne diese verschiedenen Standorte Ihrer Tätigkeit, weil damit auch wesentliche Entwicklungsstufen der Werft gekennzeichnet sind, an denen Sie an hervorragender Stelle Anteil gehabt haben. Ihre Tätigkeit ist in einen Zeitraum gefallen, in dem wohl alle Erscheinungsformen wirtschaftlichen Handelns, die man sich vorstellen kann, einmal aufgetreten sind. Sie haben sich mit mehreren Währungsreformen befaßt müssen; Sie haben Auf- und Abwertung erlebt; die Zeiten des Dawes-Planes und der Young-Anleihe sind Ihnen in guter Erinnerung; Devisenbewirtschaftung und Ausfuhrförderungsmaßnahmen und alle anderen Anzeichen staatlicher Eingriffe in unternehmerisches Handeln sind Ihnen begegnet. Sie haben es verstanden, die entsprechenden kaufmännischen Entscheidungen zu treffen und deren Ergebnisse in klaren Bilanzen niederzulegen.

Alle kaufmännischen Bereiche vom Einkauf über die Buchhaltung, die Betriebsabrechnung und das Lagerwesen

bis zum Personalbereich haben Sie geführt und sind Ihren Mitarbeitern Vorbild und Beispiel gewesen.

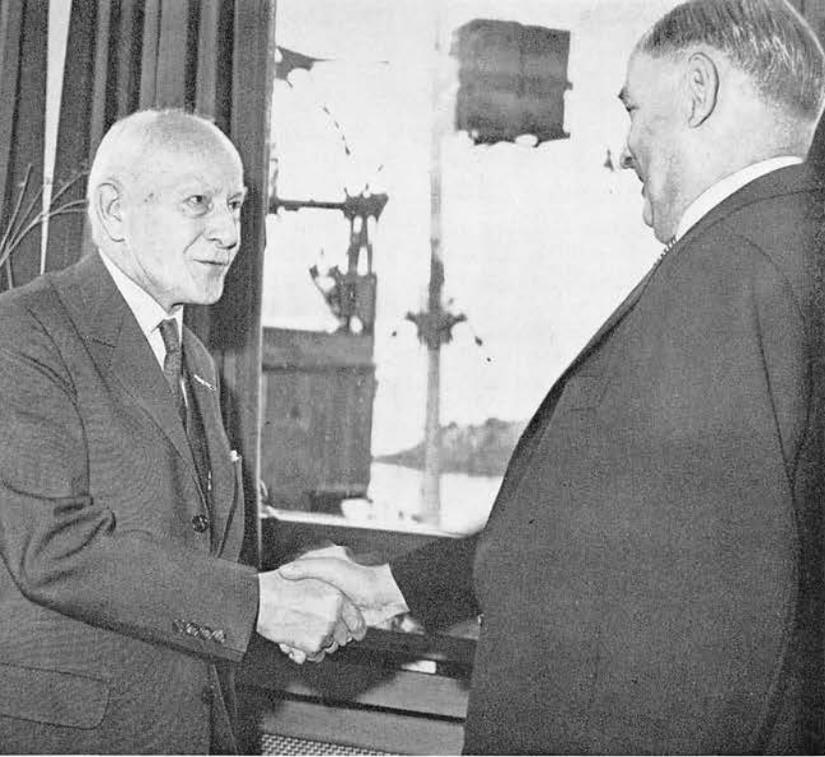
Als Verantwortlicher für die Finanzen dieses Unternehmens haben Sie auch populäre Entscheidungen treffen müssen. Sie haben sich dieser oft undankbaren Aufgabe immer in der richtigen Form unterzogen und das nötige Verständnis zu wecken gewußt.

Ihre Tätigkeit hat sich aber nicht in der Arbeit für die Deutsche Werft erschöpft. Als kaufmännischer Geschäftsführer der Dockbaugesellschaft, als Vorstand der Landesversicherungsanstalt und der Betriebskrankenkasse sowie als Mitglied des betriebswirtschaftlichen Ausschusses des Verbandes deutscher Schiffswerften und verschiedener Gremien in unserem Konzern haben Sie Ihren Rat und Ihre Erfahrungen einem größeren Kreis zugute kommen lassen.

Ich habe versucht, in großen Zügen Bilanz zu ziehen über die zahlreichen Aufgaben, die Sie bei der Deutschen Werft und anderen Institutionen erfolgreich erfüllt haben. Ich möchte Ihnen im Namen des Vorstandes unseren herzlichen Dank und unsere volle Anerkennung für Ihre langjährige Tätigkeit zum Ausdruck bringen. Dieser Dank ist uns allen ein aufrichtiges Anliegen.

Lieber Herr Reisse, Sie sind ein Mann gewesen, dem das Schicksal der Werft in besonderer Weise am Herzen gelegen hat. Sie haben mit diesem Unternehmen gelebt. Aus einer solchen Einstellung heraus wissen wir, daß Ihnen der Weggang in Ihren Ruhestand nicht leicht fällt. Sie scheiden hier aber als ein Mann aus, dem wir ansehen, daß sein Tätigkeitsdrang nicht erlahmt ist, und wir freuen uns, Sie bei guter Gesundheit antreffen zu können. So wünschen wir Ihnen, daß Sie an den Dingen, für die Sie nun mehr Zeit finden, Freude und Befriedigung haben werden. Im übrigen reißt unsere Verbindung zu Ihnen nicht ab. Dies ist allein dadurch dokumentiert, daß der Vorsitzende unseres Aufsichtsrates, Herr Doktor Reusch, Sie gebeten hat, auch in Zukunft an dem Zusammensein nach den Aufsichtsratssitzungen teilzunehmen.

Wir haben uns natürlich überlegt, lieber Herr Reisse, wie wir Ihnen eine Freude machen können am heutigen Tage anläßlich Ihres Ausscheidens aus der Deutschen Werft. Herr Jansen hat einen Einfall gehabt, zu dem ich ihm jetzt das Wort geben möchte:“



*Fieufveerdig Joar, dat is'n lange Tied,
wenn man se vör sik liggen süht,
doch kiekt man se vun achtern an,
dann weer dat blot 'ne kotte Spann. —*

*Und doch, was gab's in dieser Zeit
iür Arbeit, Müh', auch manchen Streit.
Zahllose Dinge, groß und klein,
die gaben sich ein Stelldichein
an diesem alten Arbeitstisch.
Man sieht's, er ist nicht mehr ganz frisch.*

*Verträge, Bücher und Bilanzen,
Verlust, Gewinne und Finanzen,
Kostenarten, Kostenträger,
Gehälter, Löhne, Schornsteinfeger,
Gebühren, Miete, Zoll, Versände,
Memos, Rechnungen, Verbände,*

*Krankenkasse, Lohnbüro
und Vertreter irgendwo,
Devisen, Börse und Prozesse,
dazu Berichte iür die Presse,
Aktionäre, Aufsichtsrat
und die Steuern iür den Staat.*

*Doch hier im Raum, das war sehr wichtig,
hieß stets es: Reisse rechnet richtig.*

*Zahlen hin und Zahlen her,
Zahlen kreuz und Zahlen quer,
Zahlen krumm und Zahlen grad,
1000 Zahlen im Quadrat,
nachts im Traum, Sie malten stur
immer Ihre Zahlen nur.*

Mit Heiterkeit und Beifall wurde der Einfall, den lang-jährigen Finanzminister der Deutschen Werft jetzt zum Aktionär zu machen, quittiert. Abschließend würdigte

Dr. Voltz in einer kurzen Ansprache die Verdienste von Direktor Reisse, die in dem Satz gipfelten: „Sie haben sich um die Deutsche Werft verdient gemacht!“

*Entwicklungshilfe iür Hottentotten,
Aufbau ganzer Handelsflotten,
Werkstattschreiber, Komödianten,
Zahnarztzuschuß iür die Anverwandten,
Belegschaftshilfe, Jubiläen,
iür den Betriebssport Siegtrophäen,*

*Einkauf, Verkauf, Provisionen,
Strom und Gas und Investitionen,
Prüfer, Vorstand, viele Reeder,
Behörden, Wohnungswesen, und ein jeder
wollte von der Werft was haben,
Spenden, Zuschuß, milde Gaben.*

*Denn immer ging's mal rauf mal runter,
mal sah es bö's' aus, manchmal munter.
Sie haben als treuer Geldverwalter
gearbeitet ein ganzes Lebensalter
und auch als guter Financier
sich nie beteiligt an der DW.*

*Ab heute soll das anders sein!
Schau'n Sie in dieses Buch hinein,
da finden Sie auf jedem Blatt,
was immer sich ereignet hat.*

*Bilanzen von achtzehn bis dreiundsechzig,
viel gute, einige mittelprechtig,
doch alle tragen auf ihre Weise
die Handschrift unseres Otto Reisse.*

*Damit Sie auch in künftigen Tagen
das Geschick der Werft vor Augen haben,
haben wir an ein kleines Geschenk gedacht
und hoffen, daß es Ihnen Freude macht.*

*Von nun an sind Sie DW-Aktionär!
Sie haben es gewiß nicht schwer,
die Dividende zu vernaschen,
denn sie bringt keine vollen Taschen.*

*Von nominell einhundert Mark,
ich weiß, es ist ein bißchen stark,
erziel'n Sie brutto D-Mark vier,
das langt grad' iür ein paar Glas Bier.*

*Doch hoffen wir zum guten Schluß,
daß das nicht immer so bleiben muß
und wünschen Ihnen bis ans Lebensende
eine gleichbleibend fette DW-Dividende.*

Hier spricht der Unfallschutz!

Was dem Sicherheitsingenieur auf seinen Kontrollgängen auffiel

1. Mannlochsicherung

Immer wieder kann beobachtet werden, daß die Löcher, die der Brenner in Decks, Tankdecks usw. brennt, längere Zeit ungeschützt bleiben. Um zu verhüten, daß Arbeitskollegen in diese Löcher hineinstolpern und sich Arme und Beine brechen, ist es nötig, die Löcher sofort durch Holzgrätting oder Mannlochbock abzusichern. Zuständig ist dafür der Stellagenbau, er muß aber von Fall zu Fall benachrichtigt werden.

2. Provisorische Raumbelichtung

Klagen über schlechte Raumbelichtung auf Neubauten haben ihre Begründung oft darin, daß die ursprünglich ordentlich ausgeführte Beleuchtung von eigensüchtigen Mitarbeitern für ihre Arbeit willkürlich geändert wird. Anstatt sich für ihre Arbeitsecke eine Handlampe zu besorgen, ziehen sie 100- bzw. 200-Watt-Lampen in ihre Ecke, und der Raum wird entsprechend dunkel und damit unfallgefährdet. Bitte, bei schlechter Beleuchtung den Elektriker heranziehen, er hat dafür zu sorgen, daß die Beleuchtung einwandfrei ist.

3. Stellagen

Die Stellagen am und im Schiff liegen oft voll von Dingen, die, wenn sie durch einen unglücklichen Zufall hinunterfallen, den unten arbeitenden Männern schwerste Verletzungen zufügen können. Es genügt nicht, daß mit einer Gewaltaktion die Stellagen alle 14 Tage freigemacht werden, sie sollen ständig entrümpelt sein. Rücksichtnahme aufeinander ist erstes Gebot im Unfallschutz, niemand kann mehr Rücksicht verlangen, als er selbst zu üben gewillt ist; deshalb Stellagen freihalten von Abfällen, Nieten, Schrauben und dergleichen, von Dingen also, die dem unten arbeitenden Kollegen beim Hinunterfallen gefährlich werden können.

4. Abbrandstücke

Es ist schon des öfteren davon gesprochen und geschrieben worden, daß Abbrandstücke vor dem Hinunterfallen gesichert werden müssen. Wenn in dem Stück kein Loch ist, dann sollte eines hineingebracht werden, um hier einen Sicherheitsdraht durchzuführen, der dann an einem Bauteil festgemacht wird. Unfälle der letzten Zeit machen diesen Hinweis erneut nötig. Es mag noch darauf hingewiesen sein, daß der rücksichtslose Brenner ja nicht immer oben arbeitet und der Schlosser unten. Wenn es nun mor-

gen umgekehrt ist und der Schlosser genau so rücksichtslos arbeitet, dann machen wir uns so langsam alle krankenhausreif und was dann?

5. Planken an Ladeporten der Kühlschiffe

Immer wieder wird die gefährliche Unsitte geübt, von dem Ausrüstungskai nach den Ladeporten der Kühlschiffe eine Bohle zu legen und über diesen Steg an Bord zu balancieren. Manchmal geht es ja auch gut, aber manchmal auch nicht. Auch das Schild „Übergang verboten“ läßt die mutigen Artisten ohne Netz und doppelten Boden einen nasen . . . riskieren, solange, bis einer dabei zu Tode kommt. Muß das erst soweit kommen? Ich habe nichts dagegen, wenn Isoliermaterial usw. auf diese Weise an Bord geschoben wird, aber Menschen haben die normale Gangway zu benützen.

6. Gekennzeichnete Wege in den Hallen

Die Kennzeichnung der Hallenwege geschah, um den Männern ein sicheres Begehen zu ermöglichen. Oft genug sind diese Wege mit irgendwelchen Teilen belegt und unpassierbar. Muß das sein? Bei etwas Überlegung können Kranhieven so abgelegt werden, daß für den Menschen

auch noch ein Weg frei bleibt. Die Herren Anschläger sollten mal darüber nachdenken.

7. Stehleitern

Nach der Unfallverhütungsvorschrift müssen Stehleitern in halber Höhe an beiden Seiten mit Ketten oder Spann gelenken gegen Ausgleiten gesichert sein, Holme oder Scharniere als Widerlager sind unzulässig. Trotzdem werden immer wieder Stehleitern ohne Sicherung vorgefunden. Der Unfallschutz bittet die Besitzer, ihre Leitern zu überprüfen, und, wenn erforderlich, mit Sicherungen auszurüsten.

8. Rettungsgeräte

Zu den bereits vorhandenen sind nun an dem Ausrüstungskai zusätzliche Rettungsgeräte hinzugekommen. Sie sollen für den Fall bereitstehen, daß ein Mann in die Gefahr des Ertrinkens gerät. Sie können aber nur dann wirksam eingesetzt werden, wenn sie vollständig in Ordnung sind und nicht vorher spielerisch beschädigt oder zerstört wurden. Mit dem Schild „Rettungsgeräte, dem Schutze der Belegschaft empfohlen“ bittet der Unfallschutz um Schonung der Geräte für den — hoffentlich nicht erforderlichen — Einsatz.
Berndt, Sicherheits-Ingenieur

Brennende Sonne - heilende Sonne

In unserer Zeit der Superlative ist man leicht geneigt, auch die Erholung zu „intensivieren“. Wenige Urlaubswochen sollen neben einem Höchstmaß an Entspannung zugleich möglichst viele neue Eindrücke bringen. Diese Überladung von Ferienprogrammen ist zwar widersinnig, aber einigermaßen ungefährlich. Anders liegen die Dinge, wenn der Großstadtmensch den Ehrgeiz besitzt, sein bleiches Aussehen in kürzester Frist von der Sonne wegzaubern zu lassen, um einen sichtbaren Beweis „wirklicher“ Erholung mit nach Hause zu bringen. Hier geht die Rechnung oft nicht auf. Die Natur läßt sich nicht das Tempo vorschreiben, und jedes Zuviel, das ihr abgefordert wird, muß vielfach recht hoch bezahlt werden. Das gilt insbesondere für eine zu intensive Sonnenbestrahlung.

Wenn der Körper zu plötzlich und zu lange den ungewohnten Strahlen der Sonne ausgesetzt wird, droht als erstes ein Sonnenbrand. Die noch untrainierte Haut kann nur allmählich ihre Schutzvorrichtungen gegen die Reizwirkungen des Lichtes aufbauen. Die so begehrte klassische Bräune stellt sich niemals plötzlich ein. Zuerst antwortet die der Sonne entwöhnte Haut nur mit roter Entzündung und schmerzhafter Blasenbildung, einer regelrechten Verbrennung zweiten Grades, auf die zu intensive Sonnenbestrahlung. Zarthäutige Hellblonde (insbesondere Rotblonde) müssen ganz besonders vorsichtig sein. Sonnenbäder dürfen also nur ganz allmählich gesteigert werden. Dabei sollte man eine dem speziellen Hauttyp angepaßte Sonnenschutz-Crème verwenden, die die Haut gleichzeitig vor zu starker Austrocknung und Runzelbildung bewahren soll. Dieser Sonnenbrand darf niemals mit Wasser bekämpft werden! Häufig gewechselte Umschläge mit Milchrahm, Brandsalben oder ein öliger Film, den man aufsprayen kann, tun da weit bessere Dienste.

Zwei regelrechte Erkrankungen bedrohen den unvorsichtigen „Sonnenanbeter“ im Sommer: Hitzschlag und Sonnenstich.

Beim Sonnenstich kommt es durch die direkte Sonneneinwirkung auf den ungeschützten Kopf zu einer Blutüberfüllung und Quellung des Gehirns mit den typischen Hirndruck-Symptomen: Kopfschmerzen, Übelkeit, Erbrechen, Schwindel und schließlich Atem- und Bewußtseinsstörungen, besonders dann, wenn die lebenswichtigen Zentren im verlängerten Mark durch zu lange Sonnenbestrahlung des Nackens in Mitleidenschaft gezogen sind. Auch Fieber und Schüttelfrost können sich einstellen. Durch einen Sonnenhut, notfalls ein geknotetes Taschentuch oder einen

Papierhelm kann man diesem Übel vorbeugen. Besonders Kleinstkinder darf man niemals „unbehütet“ der prallen Sonne aussetzen, aber auch Kahlköpfige sind gefährdet. Sollte aber der Sonnenstich schon ausgebrochen sein, dann muß man den Betroffenen rasch in den Schatten bringen, für Abkühlung sorgen und reichlich kalte Getränke — Tee, Fruchtsäfte, kohlen säurehaltige Wässer — zu trinken geben. Auch hier gilt natürlich die Regel, daß man einem Bewußtlosen niemals etwas einflößen darf.

Der Hitzschlag, der den Menschen wie vom Schlag getroffen zu Boden wirft, entsteht unter anderen Bedingungen und beruht auf einer Wärmestauung im Körper. Feuchtschwüle, wasserdampfgesättigte Luft — unter oft verhangenem Himmel — verhindert den Körper an der Wärmeabgabe durch Erzeugung von Verdunstungskälte, bis er schließlich jegliche Schweißproduktion als nutzlos einstellt. Die Haut des vom Hitzschlag Getroffenen ist auffällig trocken, blaß oder bläulichrot. Außerdem führt zu geringer Flüssigkeitszufuhr zu einer Eindickung des Blutes und innerer Vergiftung bei ungenügender Durchspülung der Nieren. Schwindel tritt auf, der Gang wird taumelnd, Herzschlag und Atmung können aussetzen, der ganze Zustand wirkt äußerst bedrohlich. Verbringung an einem kühlen Ort, bequeme Lagerung, kalte Waschungen und Umschläge, das Zufächeln von frischer Luft und kühle Getränke — an heißen Tagen jedoch niemals alkoholische, die noch von innen heraus hitzen, sind als erste Hilfe zu empfehlen. In allen ernsteren Fällen ziehe man rechtzeitig einen Arzt hinzu, da neben Kreislaufstörungen ein Atemstillstand eintreten kann, der sofortige künstliche Atmung erfordert, die man aber bei allen Hirnschädigungen niemals von Hand, sondern immer nur mit einem Beatmungsgerät ausführen darf.

Diese Gefahren lassen sich vermeiden, man darf sie nur nicht unterschätzen, sondern muß sie kennen und sich davor in Acht nehmen. Die Sonne hat eine beachtliche Heilkraft: sie regt die Blutbildung und den Stoffwechsel an, läßt die innersektorischen Drüsen eifriger arbeiten, fördert die Abwehrkräfte und heilt so manche Hautkrankheiten wie die Akne der Jugendlichen, Kopfschuppen und viele Formen der durchaus nicht so seltenen Schuppenflechte.

Wenn wir eiligen Menschen ihr die Zeit dazu lassen, dann wird die Sonne sich auch als Segenspender im Urlaub erweisen, uns mit neuen Kräften beleben und mit der beliebten Bräune beschenken.
Dr. med. Eva Tzschucke



Wir beglückwünschen unsere Jubilare

40 Jahre:

Ehrung am 2. April 1964 am Arbeitsplatz

Otto Riecke, kfm. Angestellter KE

25 Jahre:

Ehrung der Jubilare am 24. April 1964

Günther Jenfeldt, Ingenieur	RS 1-3
Walter Bachorz, techn. Angestellter . .	RMH
Franz Brodersen, techn. Angestellter . .	SU
Horst Cassens, Vorarbeiter	1560
Ernst-Otto Kipke, Vorarbeiter	1134
Julius Wiechmann, Vorarbeiter	1404
Hinrich Barghusen, Matrose	2514
Wilhelm Blancke, Schlosser	1220
Gustav Bode, Maschinenbauer	1340
Max Heincke, Maschinenbauer	1340
Heinrich Jens, Schlosser	1220
Siegmund Kark, Maschinenbauer	2510
Arthur Klähn, Schlosser	1220
Erich Kohlmorgen, Maschinenbauer . . .	2310
Heinrich Rüter, Behauer	1120
Otto Schröder, Brenner	1160
Alfred Stoffregen, Maschinenschlosser	1540

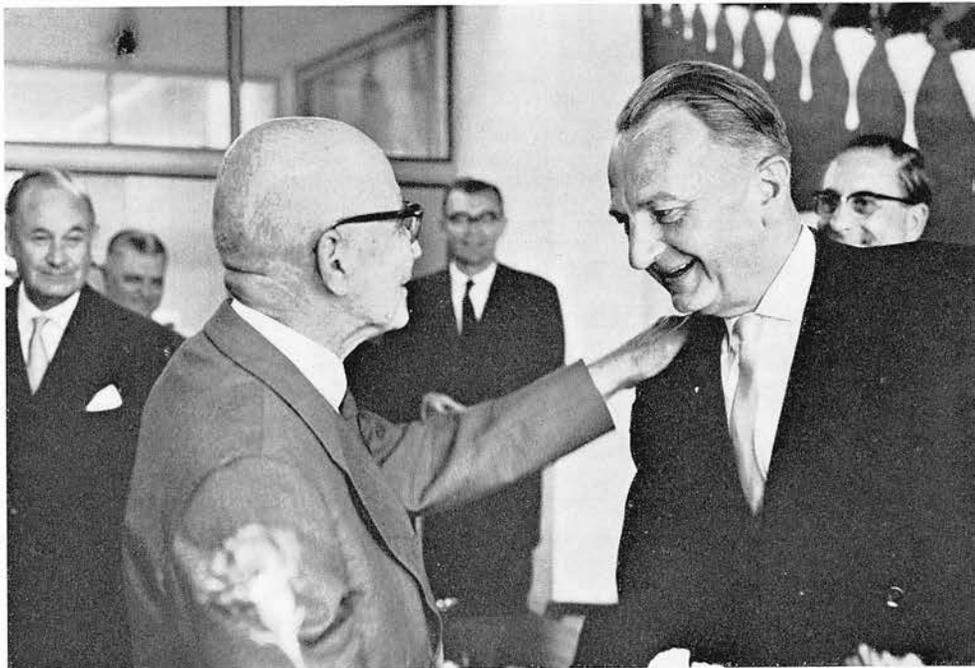
Betr.-Ing. Jenfeldt 25 Jahre auf der DW

Jenfeldt lernte von 1939—1942 als Schiffbauer auf der DW und arbeitete noch ein weiteres Jahr als Geselle — bis er 1943 zum Militär einberufen wurde. 1947 trat er wieder bei uns ein und arbeitete bis 1954 im FH- und FTB-Büro. In dieser Zeit erwarb er theoretische Kenntnisse, die er in Abendkursen fleißig weiterbildete. 1954—1957 leitete er das Betriebsbüro auf dem Reiherstieg und wurde dann als Assistent dem Reparaturbetrieb unterstellt.

Im Januar 1963 wurde er zum Betriebsingenieur ernannt. Er erfreut sich großer Beliebtheit bei den Reedereinspektoren und seinen Mitarbeitern und hat durch sein ruhiges und überlegtes Handeln das verdiente Ansehen bei seinen Vorgesetzten erlangt.

Vor 40 Jahren begann Otto Riecke auf der damaligen Reiherstiegwerft, Werk III, in Steinwerder als Lohnbuchhalter seine Tätigkeit und wurde im Jahre 1939 nach dem Betrieb Werk I, in die Versicherungsabteilung, versetzt. Heute ist er Gruppenführer der Versicherungs- und der Holzabteilung in Finkenwerder. In diesen beiden Sachgebieten hat sich Otto Riecke eine hervorragende Kenntnis und umfangreiche Erfahrung erworben. Ein Schadensfall, und sei er noch so klein, ohne daß unser guter Otto seinen Senf dazugibt, ist auf der DW nicht möglich. Sein nie versagender Humor und seine stets gleichbleibende Aktivität haben ihm im Kreise seiner Kollegen nur Freunde geschaffen, und alle wünschen wir Dir, lieber Otto, daß Du weiterhin unsere Schadensfälle, wie bisher, klarierst. Nach Deiner leider so bald bevorstehenden Pensionierung wünschen wir Dir einen geruhigen und gesunden Lebensabend.

Der Holzwurm



Am 1. 6. 1964 feierte Obering. Hans Dohrmann sein 25jähriges Dienstjubiläum

Dohrmann wurde am 10. Juli 1907 geboren. Er besuchte das Leipziger Nicolai-Gymnasium und machte 1927 sein Abitur. Nach einem halben Jahr praktischer Werkzeit immatrikulierte er an der Danziger TH und schloß 1936 sein Studium mit bestandener Diplom-Hauptprüfung ab. Am 1. Juni 1936 begann Dohrmann seine Arbeit auf der DW, die er 1937 für zwei Jahre unterbrach, um zur J. M. Voith GmbH. nach Heidenheim zu gehen. Während des Krieges war er wieder auf der DW.

Nachdem Hans Dohrmann nach dem Wiederaufleben des deutschen Schiffsbaus in den 50er Jahren im SK-Büro arbeitete, das er bald als Büroleiter übernahm, wurde er 1957 Nachfolger des ausscheidenden Schiffbaudirektors Dr.-Ing. e. h. Wilhelm Weingart und zum Oberingenieur ernannt. Obering. Dohrmann erhielt Prokura und leitet heute die Schiffbaubüros. Sein eigenes Fachgebiet ist die Schweißtechnik. Hier hat er durch Veröffentlichungen, Vorträge und Mitwirkung in verschiedenen Fachausschüssen Anerkennung erworben.



FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen

Vorarbeiter Rudolf Rautenberg mit Fr. Erika Singer am 19. 3. 1964
 Tischler Hans-Georg Krisat mit Fr. Ruth Hames am 23. 3. 1964
 Locherin Christel Schülke mit Herrn Werner Lange am 10. 4. 1964
 M'schlosser Günther Tiedemann mit Fr. Renate Brischke am 18. 4. 1964
 M'schlosser Manfred Rossmann mit Fr. Ingrid Lange am 6. 5. 1964
 M'schlosser Wilfried Glummert mit Fr. Ute Watzlaw am 22. 5. 1964
 M'schlosser Ernst-Walter Felgenhauer mit Fr. Margarete Ranglack
 am 28. 5. 1964
 Schlosser Heinrich Henke mit Fr. Erika Wollesen am 29. 5. 1964

Geburten

Sohn

M'schlosser Peter Naujoks am 15. 4. 1964
 Heizer Walter Kleinfeldt am 16. 4. 1964
 S'zimmerer Werner Ockelmann am 22. 4. 1964
 E'schweißer Günther Strankmann am 23. 4. 1964
 Klempner Reiner Teetz am 30. 4. 1964
 Angel. Rohrschlosser Heinz Brunswig am 1. 5. 1964
 Stellagenbauer Karl-Heinz Schlüter am 6. 5. 1964
 Reinmachefrau Hertha Bade am 6. 5. 1964
 Helfer Martin Kawohl am 7. 5. 1964
 Elektriker Alfred Rodau am 16. 5. 1964

Tochter

Ing. Jens Schloicka am 28. 3. 1964
 Schlosser Kurt Schwenk am 13. 5. 1964
 E'schweißer Paul Junge am 17. 5. 1964
 S'zimmerer Otto Rübcke am 19. 5. 1964
 E'schweißer Erhard Lech am 20. 5. 1964
 Kfm. Angestellter Josef Granofsky am 30. 5. 1964

Für die mir zu meinem 40jährigen Dienstjubiläum erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung sowie allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.

Otto Riecke

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

Franz Brodersen

Für die vielen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Jubiläums sage ich der Betriebsleitung und den Kollegen meinen herzlichsten Dank.

Ernst-Otto Kipke

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.

Walter Bachorz

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

Walter Münzel

Für die mir zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung und den Kollegen meinen herzlichsten Dank.

Sigmund Kark

Für die mir zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung und den Kollegen meinen herzlichsten Dank.

Heinrich Rüter

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

Bernhard Grimme

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums so zahlreich erwiesenen Ehrungen und Aufmerksamkeiten danke ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen meinen Arbeitskollegen recht herzlich.

Wilhelm Blande

Für die anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Ehrungen möchte ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank sagen.

Alfred Stoffregen

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen recht herzlichen Dank.

Julius Wiechmann

Für erwiesene Aufmerksamkeit anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums danke ich allen Kolleginnen und Kollegen herzlichst.

Horst Cassens

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

Erich Kohlmorgen

Unser Rentner Franz Rzytki wurde am 5. 6. 1964 80 Jahre alt und dankt für die ihm erwiesenen Aufmerksamkeiten seitens der Direktion.

Für das überaus freundliche Gedenken zu meinem „80.“ danke ich herzlichst. Es hat mich sehr gefreut.

Hartwig Hartmann

Für die herzliche Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes Karl Stemme sage ich der Direktion, dem Betriebsrat und allen Kollegen herzlichen Dank.

Anni Stemme

Beim Heimgange unseres lieben Entschlafenen Carl Heinrich durften wir sehr viel Anteilnahme erfahren. Dafür möchten wir allen unseren Dank sagen.

Anni Heinrich geb. Prange und Kinder

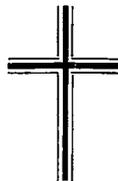
Für erwiesene Teilnahme herzlichen Dank.

Frau Maria Krüger

Für die vielen Beweise der Anteilnahme anlässlich des Heimganges meines lieben, unvergeßlichen Mannes sage ich der Direktion, der Betriebsleitung und allen Mitarbeitern meinen aufrichtigen Dank.

Marie Rerup

Wir gedenken



unserer Toten

Schleifer
Karl Stemme
 gest. am 19. 4. 1964

Schmied
Carl Heinrich
 gest. am 1. 5. 1964

Sandstrahler
Fritz Krüger
 gest. am 2. 5. 1964

E'Schweißer
Otto Wichern
 gest. am 3. 5. 1964

Rentner
 (früher Angestellter)
Karl Schlichting
 gest. am 10. 5. 1964

Maschinenschlosser
Johannes Mohr
 gest. am 5. 5. 1964

Kraftwagenfahrer
Gerhard Stamer
 gest. am 17. 5. 1964

Rentner
 (früher Arbeiter)
Max Gellikowski
 gest. am 18. 5. 1964

WERFTKOMÖDIANTEN

Unser letztes Stück, welches für April vorgesehen war, konnten wir wegen Krankheit mehrerer Spieler nicht durchführen. Da wir nicht weiterproben konnten, wurden wir uns einig, das Spiel abzusetzen. Leider konnten wir dieses nicht mehr in der Werkzeitung bekanntgeben, da sie schon in Druck war. Es tut uns sehr leid, daß viele Besucher dadurch vergeblich zur Vorstellung kamen. Im September laufen nun unsere nächsten Termine an, und wir wollen hoffen, daß wir uns dann wiedersehen. Im Moment haben wir infolge Urlaubs noch Besetzungsschwierigkeiten. Wenn die Zeit näherrückt, beachten Sie bitte unseren Plakataushang.

Auf unserer Hauptversammlung am 28. 5. 1964 gingen wir zur Vorstandswahl über, da wieder einmal zwei Jahre vergangen waren.

Gewählt wurden: 1. Vorsitzender: Erwin Sauter, 2. Vorsitzender: Rolf Bandomir, Kassierer: Bruno Strübing, Nebenkassierer: Günther Sempf, Schriftführer: Jürgen Hoppe.

Anschließend möchten wir noch allen unseren Freunden einen recht schönen Sommer und frohe Urlaubstage wünschen.
Erwin Sauter

SPORT

LEICHTATHLETIK

Auch die Leichtathleten hatten auf der herrlichen Anlage des Allianz-Sportplatzes zu einem fröhlichen Wettstreit eingeladen. Daß die Deutsche Werft ein gerngesehener Gast bei den Sportfesten ist, bewiesen die zahlreichen Meldungen, die bei der Ausschreibung unseres Sportfestes eingingen. So konnte der 1. Vorsitzende, Herr Karl Lenz, die Sportler folgender Firmen mit ein paar netten Worten aufs herzlichste begrüßen: Ortlepp, HEW, Deutsche Bank, Tretorn, Hamburger Flughafen-Verwaltung, Albingia, Allianz, Dresdner Bank, Philips und Reemtsma.

Leider konnte die Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden nicht pünktlich um 14.00 Uhr erfolgen, denn durch eine Unachtsamkeit war es übersehen worden, daß wir für die Läufe keinen Starter, keine Pistole und keine Munition hatten. Hier zeigte sich aber die Kameradschaft, die unter den Leichtathleten sprichwörtlich ist, von ihrer besten Seite. Herr Mietzner (Allianz) besorgte uns eine Pistole, und Herr Voß (Allianz) stellte sich als Starter zur Verfügung. Nun fehlte noch die Munition. Obwohl es kurz vor 14.00 Uhr war, setzte sich unser 1. Vorsitzender in seinen Wagen und brachte das Unglaubliche fertig, um 14.10 Uhr mit dem noch fehlenden zur Stelle zu sein. So konnten die Wettkämpfe mit einer viertelstündigen Verspätung beginnen. Unseren Kampfrichtern haben wir es zu verdanken, daß durch den reibungslosen Ablauf in den einzelnen Sportarten die verbummelte Zeit wieder eingeholt, ja sogar unterboten wurde, und somit jeder Aktive sich gut auf den nächsten Start vorbereiten konnte. Hiermit nochmals unseren herzlichsten Dank an alle Kampfrichter und deren Helfer.

In den einzelnen Sportarten konnten folgende Plätze belegt werden:

100-m-Lauf der Frauen

Am Start für die Vorläufe: Frl. Neuhaus, Frau Püschel und, man höre und staune, Frl. Binder (Werksfürsorge), sie startete allerdings außer Konkurrenz. Es war aber deutlich zu sehen, hier startete eine Läuferin, die früher zur oberen Klasse gehörte. Wenn ihr auch keiner der ersten Plätze beschieden war, so liefen doch immerhin drei aktive Frauen eine schlechtere Zeit als unser Frl. Binder. Auch Frl. Neuhaus mußte schon im Vorlauf trotz einer annehmbaren Zeit die Segel streichen. Verblieb nur noch Frau Püschel. Sie hatte ihren Vorlauf leicht gewonnen und setzte unsere Hoffnungen dadurch auf ein sehr hohes Ziel. Wir wurden nicht enttäuscht, denn im Endlauf hatte sie nicht nur die Nase, sondern ihren ganzen Körper plus ein paar Metern den anderen voraus und wurde gute Siegerin in 13,8 Sek.

100-m-Lauf der Männer

Als einziger am Start für uns: Hans-Jürgen Lück. Er konnte den ersten Vorlauf gewinnen (12,0 Sek.) und sich für den Endlauf qualifizieren. Uns allen war es klar, daß er den ersten Platz nicht erreichen konnte, denn von Holt (Allianz), den wir schon von früheren Wettkämpfen kannten, ist ein sehr guter Sprinter. Durch einen prächtigen Lauf sicherte sich unser Mann aber den zweiten Platz mit einer Zeit von 11,5 Sek. Ein sehr schöner Erfolg.

3000-m-Lauf

Hier versuchte sich zum ersten Male Wolfgang Neitsch. Es war ein gut besetztes Feld (11 Läufer) und, wie wir feststellten, alles alte Hasen. Es wurde ein flottes Tempo vorgelegt, und nach drei Runden, 1200 m, hatte sich das Feld schon merklich auseinandergezogen. In der Spitzengruppe (sechs Mann) war Wolfgang Neitsch zu finden, dann machte sich aber das schnelle Tempo bei unserem Neuling bemerkbar und nach 2400 m hißte er die weiße Fahne und kapitulierte.

100 m weibliche Jugend

Am Start für die DW: Kirsten Sudmann und Gerhild Zastrow. Diese beiden netten Deerns lieferten sich bei jedem Sportfest wunderbare Kämpfe, und einmal hatte die und

Otto Hummel †

Mitte Mai verstarb plötzlich und unerwartet im Alter von 61 Jahren unser langjähriger Fußballobmann und 2. Vorsitzender Otto Hummel.

Sein Verdienst war es im wesentlichen, daß die Sparte Fußball unserer Betriebssportgemeinschaft in den Jahren 1954 bis 1962 eine Blütezeit erlebte, wie sie sich kaum wiederholen wird. Zeitweilig waren in diesen Jahren acht Fußballmannschaften der DW an den Punktspielen des Betriebssportverbandes beteiligt. Als Krönung seiner Tätigkeit gelang es Otto Hummel, die 1. Mannschaft dreimal zur Meisterschaft in der Sonderklasse und damit zur Teilnahme am Endspiel um den Verbandsmeister des Betriebssportverbandes zu führen. In der Winterrunde gelang es unter seiner Leitung sogar, dreimal hintereinander Verbandsmeister zu werden.

Als Otto Hummel Anfang 1963 infolge Krankheit vorzeitig aus den Diensten der DW ausscheiden mußte, war es für die Sportgemeinschaft ein schwerer Verlust, ohne seine Hilfe und seinen unermüdlichen Einsatz auszukommen. Er, der sich dem Sport von frühester Jugend an verschrieben hatte und der seinem besonderen Hobby, dem Fußball, jede freie Minute opferte, fehlte uns an allen Ecken und Enden. Die Sportgemeinschaft der Deutschen Werft und die Sparte Fußball des Betriebssportverbandes, für welche er jahrelang als Mitglied des Spielausschusses Fußball wirkte, haben ihm vieles zu verdanken. Otto Hummel war ein in jeder Weise echter und fairer Sportsmann. Wir werden ihn nie vergessen.



Start zum 100-m-Vorlauf (mitte Hans-Jürgen Lück)



Hans-Jürgen Lück Sieger im 100-m-Vorlauf (ganz in Weiß)



Hans-Jürgen Lück beim Weitsprung



Hannelore Püschel Siegerin im 100-m-Endlauf

einmal jene die Nase vorne. Beim heutigen war es Gerhild, die Kirsten mit einer Nasenlänge das Nachsehen gab und sich hinter Marion Kähler (Allianz) den zweiten Platz ergattern konnte. Zweiter und dritter Platz also für DW.

Weitsprung weibliche Jugend

Auch hier waren die eben genannten wieder dabei, und so konnte der Wettstreit weitergehen. Bei dieser Sache spielte Gerhild ihre längeren Beine als Trumpf aus und konnte auch mit 4,44 m den ersten Platz belegen. Marion Kähler (Allianz) fing Kirsten auch noch ab, und so mußte sie sich mit dem dritten Platz begnügen („Gold“ und „Bronze“ also für DW).

Kugelstoßen weibliche Jugend

Noch einmal sind sie dran, und dann dürfen sie sich ausruhen. Hier kämpfte Kirsten auf verlorenem Posten, denn was die Ursula Kähler (Philips) vorlegte, konnten unsere beiden nicht einmal mit starkem Rückenwind erreichen. 7,95 m war die Siegesweite, der Gerhild nur 6,29 m entgegengesetzt konnte. Trotzdem reichte es noch für den zweiten Platz, denn Marion Kähler (Allianz) kam nur auf 6,25 m. Kirsten konnte sich bei dieser „Kraftmeier-Übung“ noch den vierten Platz mit 6,11 m sichern.

Dreikampf weibliche Jugend

Bei diesem Kampf ist schon gekämpft worden, und es werden nur die besten Wertungen der vorangegangenen Kämpfe nach einer Tabelle in Punkte umgerechnet. Hier konnte Gerhild mit einer Punktzahl von 1632 den ersten Platz und außerdem die Mehrkampfnadel in Gold erringen.

Weitsprung Frauen

Auch bei dieser Disziplin hat schon seit Jahren Ingrid Wilken von der Deutschen Bank den ersten Platz mit Beschlag belegt. Frau Püschel konnte sich, wie schon so oft, auch hier mit einer Weite von 4,54 m den zweiten Platz erobern. Leider wird dieser Siegerplatz wohl der letzte sein, den Hannelore Püschel für die Farben der DW errang. Aus familiären Gründen sah sie sich leider gezwungen, uns zu verlassen. Wir bedanken uns hiermit nochmals recht herzlich für ihre nie erlahmende Hilfsbereitschaft, die wir von der Gruppe Leichtathletik nie vergessen werden.

Weitsprung Männer

Die Siegesweite von Eckhardt Westphalen (Deutsche Bank) 6,18 m war nie in Gefahr (zweiter Sprung), denn erst der sechste Sprung von Bernd Köhler (Dresdner Bank) 6,07 m kam in seine Nähe. Hans-Jürgen Lück (DW) konnte in einem Feld von zehn Springern einen beachtlichen vierten Platz mit einer Weite von 5,67 m erlangen.

Kugelstoßen und Diskuswerfen Männer

Leider standen nicht alle Kugelstößer der DW zur Verfügung, denn für einige hatte schon die Urlaubszeit begonnen. So mußte sich denn Reiner Püschel gegen die muskelbepackten Kämpfer der anderen Firmen alleine „rumstoßen“. Trotzdem reichte es zu einem sechsten (Kugel) und einem vierten (Diskus) Platz. Außer dem ersten (11,86 m) und dem zweiten (11,82 m) Platz im Kugelstoßen lagen alle anderen Weiten so eng zusammen, daß aus dem sechsten Platz leicht hätte ein dritter werden können. Beim Diskuswerfen allerdings fehlten ein paar Meter, die wohl nur durch etwas mehr Training rauszuholen sind.

4 × 100-m-Staffel Frauen

Staffel DW: Frau Püschel, Frl. Neuhaus, Frl. Sudmann, Frl. Zastrow. Da es ein Einladungssportfest von uns war, konnten wir unsere beiden Mädchen von der weiblichen Jugend mitlaufen lassen. Bei Verbandssportfesten ist das nicht erlaubt. In der Aufstellung vom Start gesehen liefen: Sudmann, Zastrow, Neuhaus, Püschel. Sie konnten in einem wechselseitig gut verlaufenen Lauf den zweiten Platz erringen.

In der Hoffnung, durch diese etwas aufgelockerte Schilderung unseres Sportfestes, bei einigen, die noch außenstehen und bei uns mitmachen könnten, die Lust gefördert zu haben, bedanken wir uns nochmals bei allen, die dabei waren, für ihr Mitwirken.

G. Mamero