



DEUTSCHE WERFT

WZ 1/65



Das Arbeitsprogramm der DW

In der Ausrüstung liegen:

S. 805 „Linde“ (von der Lippe) . . . Probefahrt 29. 3. 1965
S. 807 „Sighansa“ (Bergesen) . . . Probefahrt 20. 5. 1965

Auf den Helgen liegen:

Helgen III S. 809 (Dt. Afrika Linien) . . . Stapellauf 25. 3. 1965
Helgen V S. 780 (Shell) Stapellauf 15. 7. 1965

Mit Werkstattarbeiten begonnen:

S. 810 (Dt. Afrika Linien) Kiellegung 29. 3. 1965

Letzter Termin für Lehrstellen 1965

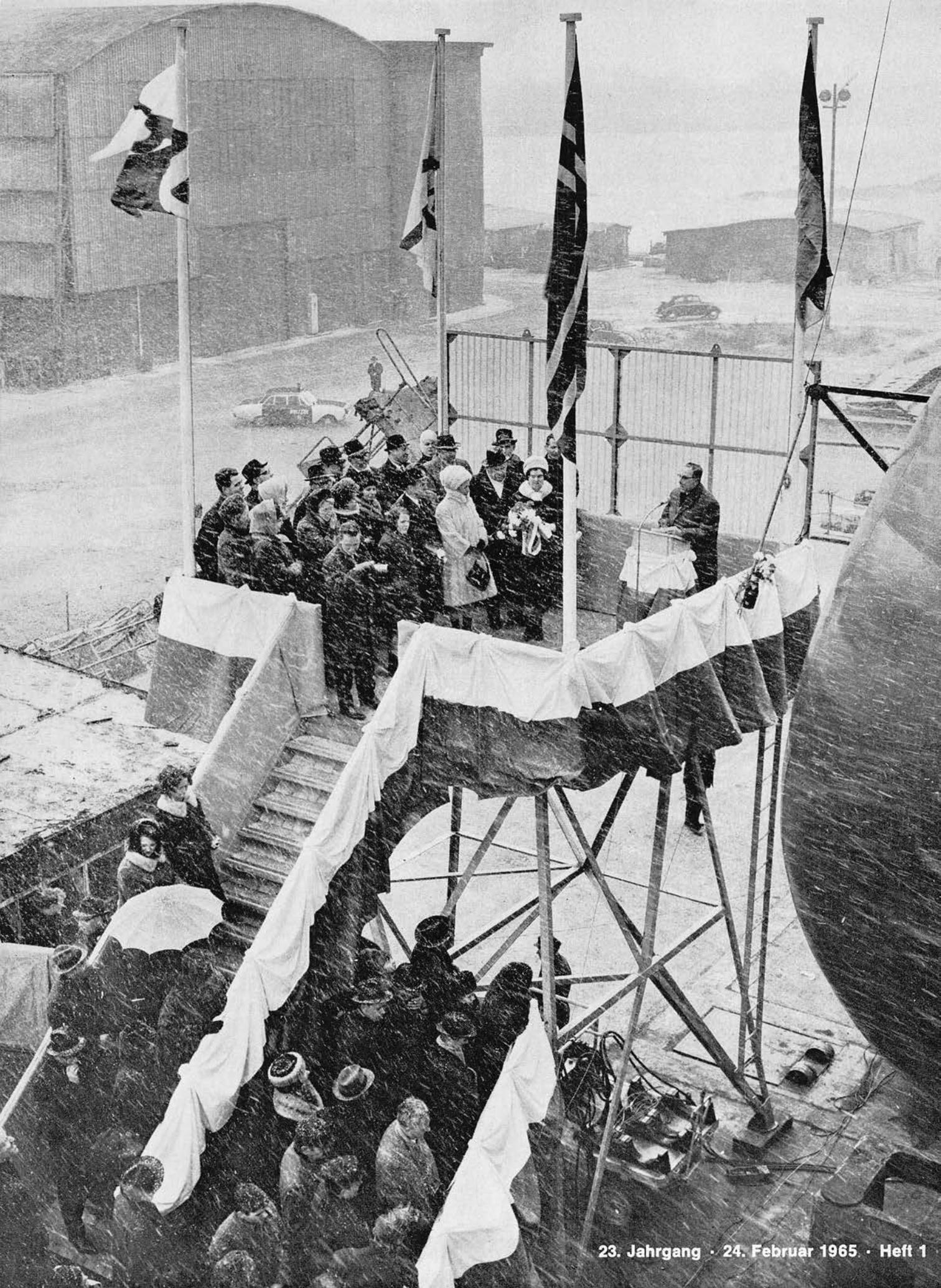
Für folgende Berufe sind noch einige Lehrstellen frei:

Schiffbauer
Dreher
Werkzeugmacher
Kessel- und Behälterbauer
Kupferschmied

Bewerber bitte bei Herrn Betriebs-Ingenieur Sass (App. 353) oder in der Lehrwerkstatt bei Meister Althoff (App. 244) melden. Auswärtige Bewerber können sich über die Telefon-Nr. 84 61 41 (App. 244) melden.

Titelbild: Alte Lotsenzeichen aus Ovelgönne und Helgoland. Diese Zeichen dienten den zugelassenen Lotsen als Ausweis für eine rechtmäßige Ausübung ihres Berufes; denn es wurde früher zuweilen arger Mißbrauch getrieben auf diesem Gebiet. Das Helgoländer Lotsenzeichen (von 1840) zeigt auf einer Seite die Buchstaben VR (Victoria Regina) und eine Krone, was darauf hindeutet, daß Helgoland damals noch zu England gehörte.

(Zum Artikel „Lotsen“. Reproduktion der Plaketten mit freundlicher Genehmigung des Museums für Hamburgische Geschichte.)



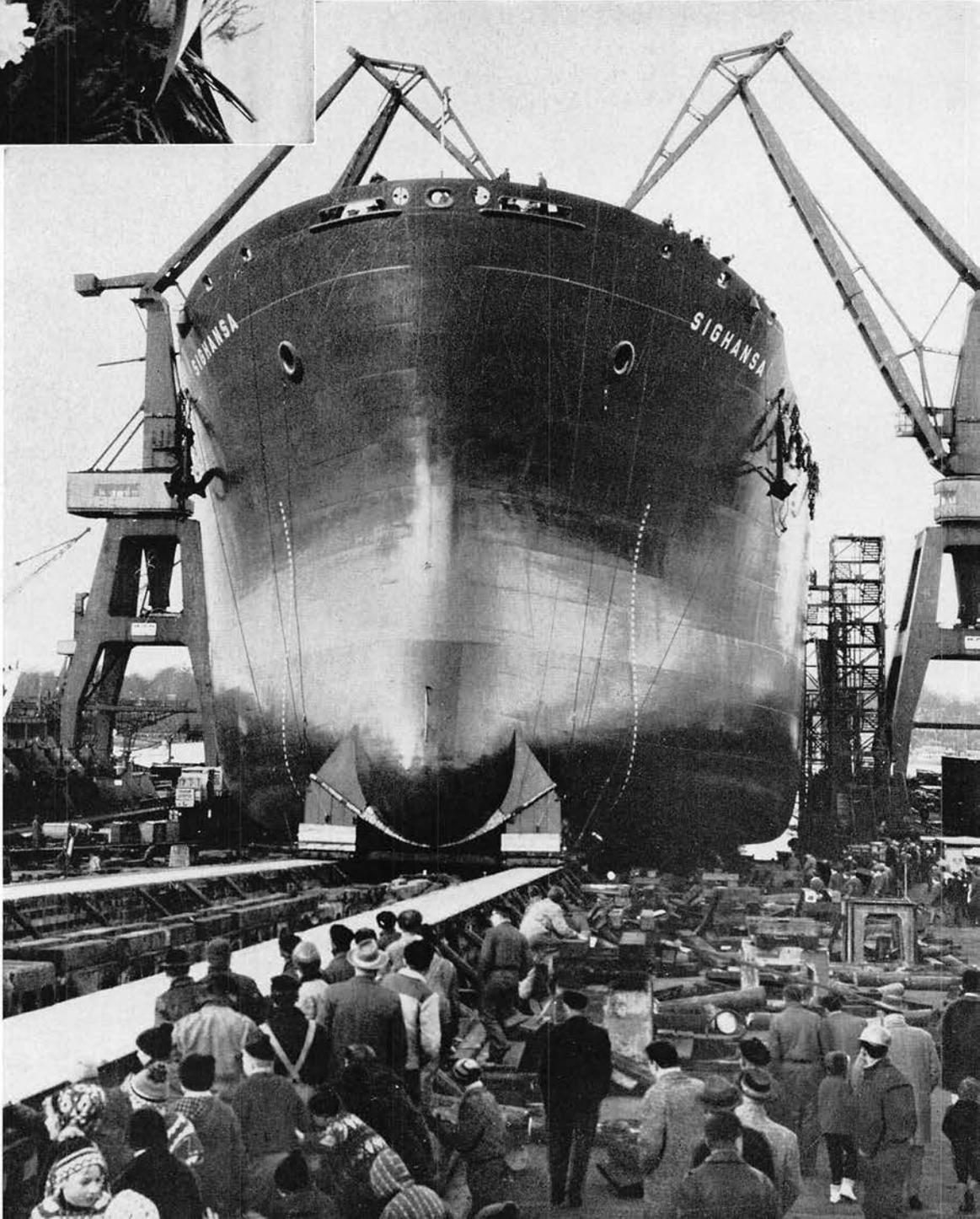
23. Jahrgang · 24. Februar 1965 · Heft 1

WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT



SIGHANSA

Der größte Kohlentransporter
der Welt lief vom Stapel



Zum umseitigen Bild:

Den Gästen aus dem Norden
zuliebe gab es während
der Taufreden ein heftiges
Schneegestöber.
Den ganzen Tag vorher
und gleich wieder danach
war strahlendes Wetter.

Am Montag, dem 15. Februar 1965, lief der Motor-Massengutfrachter Bau-Nr. 807 vom Stapel. Das Schiff ist bestimmt für A/S Sigbult (Berge Sigval Bergesen, Oslo).

Das Schiff wird zum Kohlentransport für die Nordwestdeutschen Kraftwerke gebaut. Für diesen Transport von Hampton Roads, USA, nach Emden und Lübeck-Siems hat die Reederei einen Neunjahresvertrag mit der Firma Krupp Brennstoffhandel GmbH als Importeure abgeschlossen.

Frau Lotte Keltsch, die Gattin des Vorstandsmitgliedes der Nordwestdeutschen Kraftwerke AG, Hamburg, Herrn Dipl.-Ing. Erhard Keltsch, taufte den Neubau auf den Namen „Sighansa“, zu Ehren der Hansestädte und der Bedeutung, die diese immer für den Welthandel gehabt haben.

Das 68 000 t große Schiff ist der bisher größte Großraum-Massengutfrachter der Welt. Ein Schwesterschiff „Sigtina“ wird für denselben Reeder z. Z. in Japan gebaut.

Der Rumpf wird durch Querschotte in elf Laderäume geteilt. Raum 4 und 8 dienen auch als Ballastwassertanks. Je vier Wingtanks Steuerbord und Backbord dienen zur Aufnahme von Ballastwasser bzw. Treiböl. Im Doppelboden kommt ein neu entwickeltes Ballastsystem zur Anwendung. Die Hauptballastleitung wird durch einen Ballasttunnel ersetzt. Die Gesamtballastkapazität beträgt etwa 60 % der Tragfähigkeit des Schiffes.

Durch besondere Konstruktion und Arbeitsausführung in Boden und Deck ist es möglich, die sonst üblichen Materialstärken in diesen Bereichen zu reduzieren. Durch neuartige, hochwertige Rostschutzanstriche kann ferner der behördlich vorgeschriebene Rostzuschlag für die gesamte Außenhaut reduziert werden, so daß eine nicht unerhebliche Einsparung an Stahlgewicht zu verzeichnen ist.

Der Antrieb erfolgt durch einen Krupp-Burmeister & Wain-Dieselmotor 884 VT 2 BF mit einer Leistung von 16 800 PSE bei 110 Umdrehungen pro Minute. Geschwindigkeit hierbei: 15,5 kn.

Kommandobrücke und sämtliche Wohnräume liegen achtern. Dadurch gewinnt das Schiff das für diesen Typ ganz besonders wichtige freie Deck, das schnelles Laden und Löschen ermöglicht. Das Schiff wird mit einem Greifborkran der norwegischen Firma Munck International, Bergen, ausgerüstet. Dieser Kran ist auf dem Hauptdeck verfahrbar und erfährt den gesamten Laderaumbereich. Die Spannweite des Krans beträgt 23 m, die Ausladung von Mitte Rad 10,65 m (bis 6,0 m außenbords). Der Kran kann über ein Förderband etwa 900 t Kohle pro Stunde entladen. Die Hakenlast beträgt 20 t.

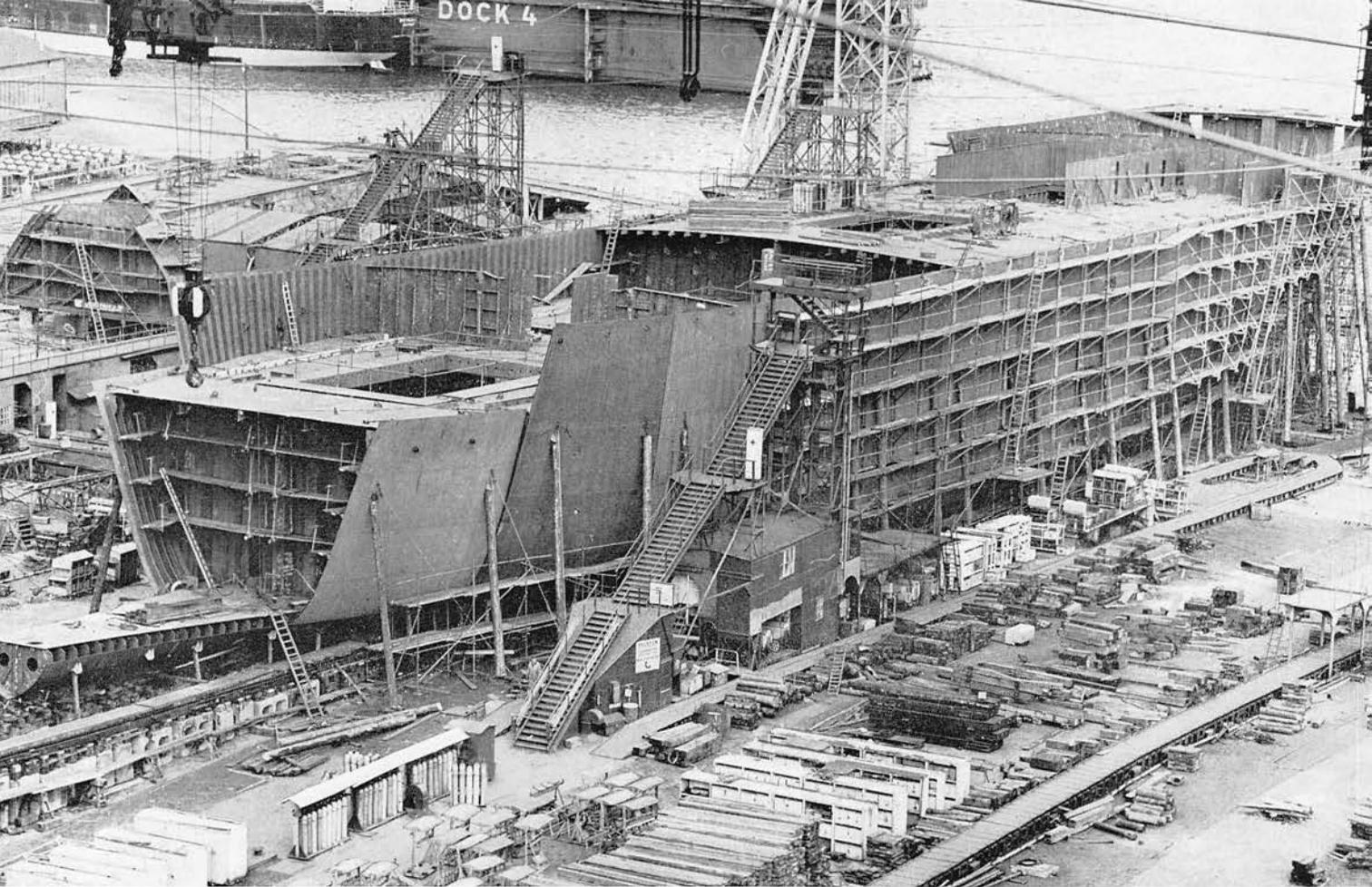
In den Löschhäfen Emden und Lübeck-Siems ist es möglich, das Schiff zugleich mit stationären Löscheinrichtungen und über den Bordkran mittels Förderband zu entladen und dadurch die Hafentieftiefe zu verkürzen.

Wegen der Tiefgangsbeschränkungen in Emden und Lübeck wird das Schiff zuerst Rotterdam anlaufen, um dort einen Teil der Ladung für Anker Kolen Mij., Rotterdam, zu löschen. Mit dieser Firma hat der Reeder für seine Bulk Carrier „Sighansa“ und „Sigtina“ große Befrachtungskontrakte abgeschlossen.

Das Schiff wird unter dem Kommando von Kapitän Alfred Selvag stehen; die Besatzung besteht aus 37 Mann. Das Schiff wird Mitte Mai abgeliefert werden.

L. ü. A.	250,00 m
L. zw. den Loten	242,75 m
Breite auf Spanten	32,20 m
Seitenhöhe	19,30 m
Tiefgang auf Sommerfreibord	12,80 m
Tragfähigkeit	69 100 t
Geschwindigkeit	15,5 kn





Inzwischen wächst der Neubau S. 809, ein 13 500-tdw-Motorschiff für Essberger — Deutsche Afrika Linien, heran. Der Stapellauf soll am 25. März sein. Das obige Bild zeigt den Stand der Arbeiten Mitte Februar.

★

Genug zu tun gab es wie immer auf dem Reparatursektor. Der Turbinentanker „Havkong“ des norwegischen Reeders P. Meyer (41 750 tdw, 1959 in Schweden gebaut) hatte Grundberührung im Kanal. Auf 25 m Länge war der Boden im Bereich von Tank 1—3 eingedrückt. 14 Platten mußten ausgewechselt werden, und natürlich Heizschlangen usw. in den vorderen Tanks. Unabhängig davon war eine Maschinenüberholung notwendig.

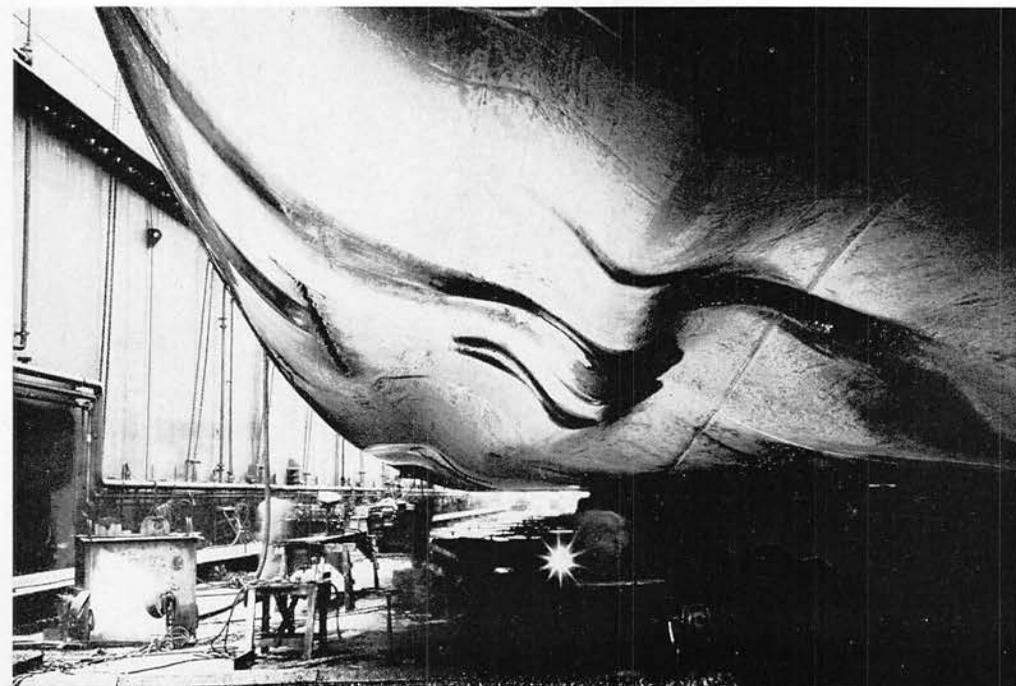
Zu einer Maschinenreparatur kam das pakistanische Schiff „Al Husaini“ (10 270 tdw). Dieser Dampfer — 1943 gebaut — ist noch ein Vertreter jener allmählich ausster-

benden Gattung, die mit der guten alten Dreifach-Expansionsmaschine angetrieben werden. Die Kurbelwelle mußte ausgebaut und übergedreht, die Grundlager ausgegossen und ausgebohrt werden. Außer der kompletten Erneuerung des Kühlraumes war dann noch eine Reparatur erforderlich, mit der bis zum Eintreffen des Schiffes in Hamburg keiner gerechnet hatte: an tropische Temperaturen gewöhnt, in südlichen Meeren zu Hause, hatte die Besatzung prompt alle Decksleitungen einfrieren lassen. Ein großer Teil mußte erneuert werden.

Der in der „kleinen chronik“ beschriebene Fall des Bremer Schiffes „Seetramper“ ist im Grunde gar nicht so außergewöhnlich. In manchen Häfen liegen die Schiffe so unruhig, daß es stark auf die Außenhaut geht. Bei der „Reykjafoss“ z. B. mußten wir an Backbord und Steuerbord zahlreiche Platten auswechseln, die durch das ständige

Scheuern am Liegeplatz erheblich reduziert waren. Andere Schiffe lagen bei uns mit Propeller- und Ruderschäden, gewöhnlichen Reisereparaturen und dergleichen. Wir wollen es jedoch für heute mit diesen herausgegriffenen Beispielen genug sein lassen.

Einen schönen Erfolg konnte unsere „Polarstern“ auf ihrer ersten Reise in Charter der Standard Fruit and Steamship Co. zwischen Ekuador und Long Beach erzielen. Mit 5 Tagen 23 Stunden — das entspricht einer Marschfahrt von 22 Knoten — stellte sie einen neuen Rekord auf. Den bisherigen Rekord von 7 Tagen und 4 Stunden hielt ein japanisches Schiff der NYK-Linie.



◀ Bodenschaden der „Havkong“
(Siehe auch S. 14/15)

kleine chronik der weltseeschifffahrt...

Mit 9,72 Millionen BRT Schiffsraum liegt die letztjährige **Gesamtbauleistung aller Nationen** über der von 1958 (9,06 Mill. BRT). Mit diesen Zahlen, die die Zeitungen kürzlich gegenüberstellten, kann man eigentlich nicht viel anfangen. Interessant wäre einmal zu erfahren, wie sich die Gewinne in diesen beiden Jahren zueinander verhalten! Im übrigen hat die sprunghafte Zunahme der Tankerabmessungen alle Vergleichsmaßstäbe gesprengt. Man ist heute bei 160 000 Tonnern angelangt (Japan). 145 000-Tonner werden auch bei uns in Europa schon diskutiert (Uddevalle-Werft, Schweden).

Nachdenklich stimmt einen die heutige Reihenfolge der Schiffbauländer nach ihren letztjährigen Bauleistungen. England, das einst mehr als doppelt so viele Schiffe baute als alle übrigen Länder der Welt zusammen, liegt auf dem vierten Platz. Japan führt mit erschreckendem Abstand. Ihm folgen Schweden und die Bundesrepublik Deutschland. Hier ein paar Zahlen:

	Mill. BRT	Prozent des Weltschiffbaus
1. Japan	3,76	38,7
2. Schweden	1,03	10,1
3. Deutschland (West)	0,83	8,5
4. Großbritannien	0,81	8,3

Daß im Schiffbau auch für das kommende Jahr genug Arbeit vorhanden ist, beweisen die Zahlen der Auftragsbestände. Rund 10,5 Mill. BRT Schiffsraum wurde 1964 auf Stapel gelegt. Wie sich die Aufträge auf die verschiedenen Länder verteilen, zeigt die folgende Übersicht. Stichtag ist der Jahreswechsel:

	Insgesamt Schiffe	BRT	Welt- anteil in %	Veränderung gegen 30. 9. 1964
Japan	184	2 338 975	22,90	—255 600
Großbritannien	191	1 729 770	16,93	— 37 571
Schweden	60	905 076	8,86	—102 310
Bundesrepublik	122	794 221	7,77	—120 508
Frankreich	107	568 133	5,56	— 91 339
Italien	61	567 679	5,56	— 9 178
Norwegen	85	475 543	4,66	+ 75 285
Spanien	184	457 569	4,48	+125 306
USA	58	363 506	3,56	—107 701
Polen	57	319 667	3,13	— 24 076
Niederlande	106	303 833	2,97	+ 7 517
Jugoslawien	43	289 406	2,83	+ 61 316
Dänemark	36	270 721	2,65	— 1 047
Kanada	27	153 569		+ 30 809
Finnland	41	151 261	1,48	+ 23 733
Belgien	11	146 650	1,44	+ 20 415
Brasilien	22	133 080	1,30	+ 19 100

Danach müßte England wieder aufholen, Japans Führungsabstand geringer werden und Deutschland noch weiter abfallen mit seinem Gesamtanteil, während etliche kleinere Länder an Boden gewinnen. Doch da hier nur Auftragsbestände angegeben sind und keine Bauzeiten, können wir wohl auch im nächsten Jahr wieder Überraschungen erleben. Der Grund für die zunehmende Vergabe auch europäischer Aufträge an japanische Werften sind bekanntlich die Preise, für die nach Pressemeldungen etwa folgende Relationen bestehen: Die Esso wird demnächst

sechs 140 000-t-Tanker ausschreiben. Dafür soll die japanische Hitachi-Werft in einer vorzeitigen Submissions-offerte den Preis bereits mit 80 \$ pro Tonne beziffert haben, während holländische Werften an 88 \$, deutsche an 90 \$ und englische an mehr als 95 \$ denken.

*

Der Bestand der **deutschen Handelsflotte** hat sich im letzten Jahr nicht sehr verändert. Die Tendenz der letzten Jahre – Verringerung der Schiffszahl bei gleichzeitiger Zunahme der Tonnage – hat sich langsam fortgesetzt. Bei 4,98 Mill. BRT ist die Anzahl der deutschen Seeschiffe um 17 zurückgegangen, die Gesamttonnage um 55 000 BRT gestiegen. Das ist die zweitniedrigste Zuwachsrate seit 1950. Einen immer größeren prozentualen Anteil machen die Tanker aus. Um 29 Trockenfrachter hat sich die deutsche Handelsflotte im letzten Jahr reduziert, während 3 Kühlschiffe und 9 Tanker hinzugekommen sind. Der Tanker-Tonnageanteil der für deutsche Reeder vergebenen Aufträge beträgt 50 %.

*

Ein neuer Schiffstyp, der nach dem **Känguruh-System** arbeiten soll, wird in Amerika nach einer bereits 1963 in Japan veröffentlichten Idee ausgearbeitet. Wie einzelne Großbehälter stehen 24 Seeleichter in Reih und Glied verpackt an Bord, in zwei Lagen übereinander, die je 30 m lang sind und je 520–750 t Ladung aufnehmen können. Zur Aufnahme und Abgabe der kastenförmigen Leichter wird das Trägerschiff wie ein Schwimmdock geflutet. Die Leichter werden im Bestimmungshafen ausgedockt und sofort per Schlepper auf Binnenwasserstraßen weiterbefördert. Die Hafengebühren, die von den Reedern als kaum noch tragbar bezeichnet werden und teilweise schon über 50 % der Seefrachtraten betragen, würden damit erheblich verringert werden können. Es kommt nur darauf an, daß sich jederzeit eine auf diese Art gut verteilbare Ladung finden läßt! Und in wie ungünstigem Verhältnis das Gesamtverpackungsgewicht zur Nutzladung steht, darüber ist noch nichts bekannt.

*

Mit einer Eisenladung an Bord sank im Skagerrak bei rauhem Wetter der kleine polnische „**Nysa**“ mit 18 Seeleuten. Man vermutet, daß die Eisenladung ein Leck in die Außenhaut geschlagen hat. Niemand wurde gerettet. – Vor Le Havre kollidierte der amerikanische Frachter Lucile Bloomfield mit dem kleinen französischen Benzintanker „**Port Manech**“, auf dem sofort mehrere Explosionen ausbrachen. Fünf Besatzungsmitglieder kamen ums Leben, zweiundzwanzig wurden verletzt.

*

Nicht nur auf hoher See ist ein Schiff auch heute noch gefährdet; auch **im sicheren Hafen** kann ein Sturm ihm zum Verhängnis werden. Das erfuhr kürzlich der deutsche Frachter „Seetramper“ aus Bremen ausgerechnet im sonnigen Italien. Er wurde in Neapel mit solcher Gewalt gegen die Kaimauer gedrückt, daß er leck sprang und sank.

*

Einen neuen Rekord stellten die deutschen **Kümos** auf. Sie beförderten im letzten Jahr 15 Millionen Tonnen Ladung. Für 670 dieser Schiffe mit insgesamt 286 500 tdw ist der Heimathafen Hamburg oder ein Hafen der Unterelbe.



Lotse ein harter und verantwortungsvoller Dienst

Die „Kulmerland“ ist auf der Heimreise vom Golf von Mexiko nach Hamburg. Die nachtdunkle Kommandobrücke des Hapag-Motorschiffes ist besetzt mit dem Kapitän, dem wachhabenden Dritten Offizier, einem in Ausbildung stehenden Seekadetten (Offizieranwärter) und dem Rudergänger.

Vor einiger Zeit wurde das Feuer von „Elbe 1“ gesichtet. Es herrscht nur mäßige Sicht. Der „Dritte“ steht am Radargerät.

„Haben Sie den Lotsendampfer schon ausgemacht?“ — „Ich sehe mehrere Echos auf dem Bildschirm, zwei davon bewegen sich nicht oder nur gering. Das dürften Feuerschiff und Lotsendampfer sein!“

Ein prüfender Blick des Kapitäns auf den Schirm, ein kurzes Nicken. „Ja, lassen Sie die Lotsentreppe an Backbord ausbringen!“ Der „Dritte“ hebt die Hand und zeigt „verstanden“. Mit der Trillerpfeife holt er den Matrosen vom „Flötentörn“ herbei, den Läufer der Deckswache. Und der Kapitän schiebt inzwischen den Hebel des Maschinentelegraphen auf „Halbe Fahrt“.

Jetzt sieht es der Dritte auch deutlich mit bloßem Auge: das eine der beiden georteten Fahrzeuge führt unverkennbar die weiß-roten Laternen im Topp: das Lotsenschiff. Es nimmt Fahrt auf und hält auf die „Kulmerland“ zu, die mit langsamen Schraubenumdrehungen noch ein Manöver

fährt und dann beidreht. In Lee des Hapag-Frachters stoppt der Lotsendampfer. Wenig später dümpelt das Versetzboot durch die Dünung.

Der Lotse muß die haushohe Bordwand des 11 282 Tonnen tragenden Schiffes erklimmen. Das Aufentern über die Lotsentreppe, die sogenannte Jacobsleiter, ist wirklich ein Kletterkunststück; denn der Lotse hat auch noch seine schwarze Ledertasche bei sich. Das „Walki-Talki“, ein tragbares Sprechfunkgerät, wird an einer Wurfleine an Bord genommen.

Der Dritte Offizier steht zum Empfang bereit. Gleich nach dem Händedruck wendet sich der Lotse — er trägt einen dunklen Lodenmantel und eine blaue Schirmmütze — ohne Umschweife dem Niedergang zur Kommandobrücke zu.

Dort oben Handschlag mit dem Kapitän, kurzes Murmeln des Namens, dann ein Blick auf die nautischen Instrumente: Kompaß, Ruderlage- und Umdrehungsanzeiger sowie auf den Radarschirm. „Kapitän — was läuft er? Und was hat er für Tiefgang?“ — „Achtzehneinhalb Knoten ‚Höchst‘, Tiefgang 28 Fuß!“

Das alles hat nur Sekunden gedauert. Und danach ist der Lotse auf der „Kulmerland“ zu Hause. Mit Selbstverständlichkeit weiß er den Elftausendtonner zu handhaben, obwohl doch jedes Schiff andere Steuer- und Manövriereigenschaften hat . . .

Schon Anno 1656 hatte die Pilotage-Verordnung der Hamburgischen Admiralität das Lotsenwesen fest organisiert und ständig zwei Lots-Gallioten auf See beordert. Sie kreuzten anfangs südlich Helgoland. Später standen sie bei der Roten Tonne auf und ab, sie lag nördlich vom Scharhörner-Riff.

Diese Segler wurden von verwegenen „Capitains“ gefahren. Man hatte ihnen wohlweislich das Recht verliehen, zur Uniform goldene Epauletten und den silbernen Marineoffiziersdegen mit Portepée zu tragen. Das war damals eine bedeutende Auszeichnung, mit der man die große nautische Leistung öffentlich herausstellen wollte, die solchen Lotsschiffen abverlangt werden mußte. Tatsächlich ist in den 220 Jahren ihres Dienstes nur ein einziger von den hervorragend gebauten Lotsschonern im Sturm gescheitert. Ein anderer Schoner sank nach Kollision mit einem zu lotsenden Schiff. Erst 1926/27 wurden die letzten Lotsenschoner der Elbe durch Lotsendampfer ersetzt.

Man darf getrost sagen, daß von 1656 bis zum heutigen Tage die Seeschiffsstraße nach Hamburg keine Stunde lang ohne Lotsendienst und damit ohne Fürsorge für ankommende und ausgehende Schiffe gewesen ist. Auch zuvor hatte es längst „Piloten“ oder „Lodsleute“ in der Elbmündung wie auf dem Strom gegeben. Aber das waren in den beiden ersten Jahrhunderten der Hansezeit Küstenfischer gewesen, die als ortskundig galten.

Bei zunehmendem Schiffsverkehr wurde dieses „wilde Lotsen“ durch ungeprüfte Fischer, die überdies ihr Lotsgeld frei aushandelten, bedenklich. Als 1655 kurz nacheinander vier Schiffe mit wertvoller Ladung durch Schuld und Leichtsinns eines Ritzebütteler Piloten verunglückten, drängte Hamburgs Kaufmannschaft auf Bestrafung des Übeltäters und auf Verbesserung des Lotsenwesens in der Elbmündung. So kam es zu der besagten Pilotageverordnung von 1656 und zu den draußen kreuzenden Gallioten und Schonern. Sie hatten alle ein „E“ im Segel, das Kennzeichen für die Elbe.

Im Jahre 1770 hatte die Hamburgische Admiralität den Lotsinspektor zum „Commandeur“ ernannt und eine kleine Galliot armieren lassen. Sie lag als ständiges Quarantäne-Wachtschiff im Strom und sollte notfalls mit Waffengewalt den Verkehr zwischen Schiff und Land unterbinden. Ob sie wirklich jemals widerborstige Aufkommer bombardierte, ist nicht überliefert.

In der Kirche zu St. Margarethen, unweit Brunsbüttelkoog, pflegte der Pastor sonntags zu beten: „Gott schütze unsere Dämme und Deiche, Schleusen und Wettern, auch alle Reisenden zu Lande und zu Wasser, in Besonderheit die hier auf der Bösch stationierten Lotsen.“ Diese spezielle Lotsenfürbitte soll übrigens zweimal im Frühjahr mit einer Stiege lebender Schollen aus Mitteln der Lotsenkasse honoriert worden sein!

Die Seelotsen brachten früher ihre Schiffe allenfalls bis Freiburg oder gar Glückstadt. Im Wirtshaus auf der Bösch bei St. Margarethen hatten die Lotsenbrüder von Ovelgönne und Neumühlen ihr Wach- und Bereitschaftshaus errichtet. Sie lotsten stromaufwärts nach Hamburg weiter. Aber es gab freilich Konkurrenz, mit der das Einvernehmen nicht allzu rosig gewesen ist. Immerhin bestanden auch die Bruderschaften der Hannöverschen, der Glückstädter, der Blankeneser und der Hamburger Elblotsen! 1910 gründeten die fünf damals noch vorhandenen Bruderschaften den Allgemeinen Elblotsenverein. 1943 fusionierten sie zur „Lotsenbruderschaft Hamburg“, die sich wiederum 1956 mit den Cuxhavener Seelotsen zur heutigen „Lotsenbruderschaft Elbe“ vereinigte. Ihre Mitglieder nennen sich nunmehr allesamt „Seelotsen“. Ihr Lotsring I reicht von Finkenwerder bis Brunsbüttelkoog, der Lotsenring II von Brunsbüttelkoog bis zum Feuerschiff „Elbe 1“. Die Lotsenzentrale befindet sich in dem Lotsenhaus neben der Alten Schleuse von Brunsbüttelkoog. Draußen auf der Reede erfolgt grundsätzlich Lotsenwechsel für alle vorbeifahrenden Schiffe. Diese Reede liegt fast genau in der Mitte der Revierfahrt „von See auf Hamburg“.

*



Auf der Brücke der „Kulmerland“ zeigt der Maschinentelegraf wieder „Volle Fahrt voraus“.

„Ruder Steuerbord zwanzig!“ befiehlt der Lotse.

„Steuerbord zwanzig!“ echot es von hinten. Der Rudergänger hat, wie zur Vermeidung von Mißverständnissen üblich, die Order des Mannes im Lodenmantel laut wiederholt.

Der Dritte ist ins Kartenhaus gegangen. Er beendet gerade seine Notizen in der Logbuch-Kladde: „23.22 Uhr Ende der Seereise. Maschine stop zur Lotsenübernahme. — 23.26 Uhr Lotse an Bord. Beginn der Revierfahrt.“

Auf der ausliegenden Seekarte „Deutsche Bucht — Elbmündung“ markiert ein Bleistiftkreuz die Position der Lotsenübernahme. Der Offizieranwärter hat dieses Kreuz gezeichnet. Er „koppelt“ auf dieser Wache die Kurse, damit er es lernt.

„Auf 93 Grad gehen!“ sagt jetzt der Seelotse. Und wieder echot der Rudergänger: „Auf 93 Grad gehen.“ Das ist jetzt der rechtweisende Kurs auf Feuerschiff „Elbe 2“.

Es ist auflaufendes Wasser. Der Flutstrom schiebt das Schiff zusätzlich mit etwa zweieinhalb Meilen pro Stunde. Vor und hinter ihr sind die Lichter zahlreicher anderer Schiffe sichtbar, fast alle sind „Mitläufer“. Bei dieser Tide kommen nur wenige ausgehende Schiffe entgegen.

Der Kapitän hat eine Kiste mit guten mexikanischen „Puros“ holen lassen: eine Zigarre für den Lotsen. Bald wird auch ein Mittelwächter-Kaffee gebraut. Während der Zweite Offizier sich als neuer Wachhabender dem Kapitän und dem Lotsen hinzugesellt, ist Zeit für einen kleinen Klöhnschnack... wie es denn so war auf der Reise, und was es Neues gibt zu Hause, an der heimatlichen Elbe. Doch so lässig die Unterhaltung geführt wird — die Atmosphäre gespannter Wachsamkeit bleibt bestehen. Der Lotse hat seine Augen überall.

Hinter Feuerschiff „Elbe 3“, bei Tonne 10, wartet der Seelotse den „unterbrochenen“ weißen Sektor des Leuchtfuers Neuwerk ab, um dann in die erste Richtfeuerlinie einzusteuern, die er etwas südlich offenhält. Ausfahrende Schiffe müssen diese Richtfeuerlinie, die aus dem Oberfeuer Osterende-Groden und dem Unterfeuer Neufeld gebildet wird, etwas nördlich offenhalt. Nur Schiffe mit großem Tiefgang, sogenannte Wegerechtschiffe, die jeweils die tiefste Fahrwasserrinne beanspruchen müssen, nehmen die Feuer „in Linie“, das heißt, Ober- und Unterfeuer stehen in „Deckpeilung“ übereinander.

Zum Greifen nahe glitzern jetzt an Steuerbordseite die Lichter von Cuxhaven auf. Hier ist die Elbmündung zwar noch volle 15 Kilometer breit, aber sie besteht hauptsächlich aus Watten. Das eigentliche Fahrwasser ist wesentlich schmaler.

Der Zweite geht mal wieder ins Kartenhaus und trägt in die Logbuch-Kladde ein: „01.17 Uhr Alte Liebe Cuxhaven passiert.“

Die Elbe ist belebter geworden. Hin und wieder werden Ausweichmanöver erforderlich. Man merkt es: bei Cuxhaven ist die Elbe eine der verkehrsreichsten Wasserstraßen der Welt. Fast 80 000 Schiffe werden pro Jahr hier gezählt!

Dann geht die Reise weiter, hinein in den strömungsreichen Schlauch der Strombiegung bei Groden, die mit einer (jetzt nicht sichtbaren) großen, markanten Bake bezeichnet ist. Bei Nacht ermöglichen allein die farbigen Sektoren der Leuchtfeuer Neufeld, Altenbruch und Otterndorf mit den sich überschneidenden Begrenzungslinien ihrer Sektoren eine metergenaue Positionskontrolle. Bald sind Osterende-Groden und Altenbruch achteraus „in Linie“, und zwar in rechtweisender Peilung 263 Grad. Für eine Richtfeuerlinie in Vorausrichtung ist in dieser Gegend nirgendwo Platz.

Dem Fahrgast erscheint die Untereibe nachts als verwirrendes Diadem von blinkenden, blitzenden, funkelnden und farbigen Feuern, Lichtern und wandernden Positions-

laternen. Der Seelotse aber kennt sich aus. Er weiß „auch im Schlaf“ ganz genau, welche Feuer jeweils zusammengehören und überall dort, wo der Flußlauf es gestattet, eine neue Richtfeuerlinie ergeben. Kämen wir etwa einem Ufer oder einer Sandbank gefährlich nahe, so würde das untere der beiden Leuchtfeuer seine „Kennung“ verändern und warnend blitzen.

Auch bei Tage steuern die Lotsen weitgehend nach den beiden übereinanderstehenden Landmarken der Richtfeuerlinien. Tiefgehende Seeschiffe können sich nicht einfach an den Tonnenstrich, an die Fahrwasserkante, halten; sie müssen der tiefsten Rinne des Fahrwassers folgen.

An einigen Stellen der Untereibe sind anstelle von Richtfeuern „Leitfeuer“ installiert. Die Leuchtfeuer Scheelenkuhlen und Hollerwettern führen zum Beispiel den Lotsen durch einen besonders gekennzeichneten Leitsektor heran; beiderseits davon sind Warnsektoren eingebaut, die rot, grün oder in bestimmter Blitzzahl aufleuchten. Die „Quermarkenfeuer“ zeigen schließlich den Übergang von einer Richtfeuerlinie in die nächste oder von einem Leitsektor in den anderen an. Befinden sie sich querauf, dann wird es Zeit, den Kurswechsel vorzunehmen.

Unser Bordradar kreist unentwegt. Es ortet die Fahrwassertonnen, die Uferlinien — bei Niedrigwasser auch die Strombauwerke — und die anderen Schiffe. Bei Nebelfahrt würde es allein allerdings nicht ausreichen; dann müßte die moderne Sicherungsraddarkette einspringen, von der noch die Rede sein wird.

Die technische Vollkommenheit der Elb-Seezeichen ist bewundernswert. 56 Haupt-Leuchtfeuer und 141 große Fahrwassertonnen weisen einen sicheren Weg von der Nordsee zum 75 Seemeilen entfernten Hamburger Hafen. Hinzu kommen die sieben Stationen der Radarkette. Auch der Ausbau der Untereibe selbst hat immer weitere Fortschritte gemacht. 1924—1934 hatte man das Fahrwasser am Osteriff erweitert und ausgebaut. Damit verschwand das letzte störende Nadelöhr. Bis 1961 wurde das gesamte Fahrwasser durchgehend auf elf Meter unter Niedrigwasser vertieft. Der ausgebagerte Sand wurde zwischen Altenwerder und Finkenwerder aufgespült, damit neue Industrieanlagen darauf entstehen können. Die Ausbaggerung der Elbe auf 12 Meter ist jetzt im Gange. Sie wird 60—80 Millionen Mark kosten. Außerdem wächst der neue Leitdamm bei Cuxhaven immer weiter, der die Fahrinne zu den Feuerschiffen vor Versandungen aus dem Wattenmeer schützt.

Aber die Größe der Schiffe wächst immer weiter. Trotz Ausbau der Seeschiffahrtsstraße gewinnt damit die Tide, gewinnen Wasserstand und Windstau wieder an Bedeutung. Voll abgeladene 36 000-Tonner können heute schon mit Hilfe der Flutwelle nach Hamburg durchlaufen.

Jetzt stoppt unser Frachter vor der Schleuseneinfahrt von Brunsbüttelkoog. Das Lotsenversetzboot kommt langseits. Unser Lotse verabschiedet sich und macht die Kommandobrücke seinem Kollegen frei, der die „Kulmerland“ nun bis nach Hamburg-Finkenwerder bringen wird. Dort kommt der Hafenlotse an Bord.

Während wir nach dem Lotsenwechsel wieder Fahrt aufnehmen, zunächst mit Kurs Scheelenkuhlen, herrscht in der Lotsenstation Brunsbüttelkoog der übliche Hochbetrieb.

Telefone klingeln, der Fernschreiber rattert und gibt an die nächsten Lotsenstationen Abgangs- und Positionsmeldungen von Schiffen durch, die entweder von der Hafenlotsenstation Finkenwerder ausgehend oder von Feuerschiff „Elbe 1“ einkommend gemeldet werden. Die Schiffsnamen werden samt ihren Passier-Zeiten mit Kreide auf großen Wandtafeln notiert. An zwei Schreibtischen sitzen die Wachleiter vom Lotsbezirk I und vom Lotsbezirk II. Zahlreiche Seelotsen stehen auf Abruf bereit. Immer wieder wirft mal einer von ihnen durch eins der beiden Ferngläser, die auf Stativen an der Fensterfront aufgebaut sind, einen Blick auf die Reede.

In kurzen Abständen melden sich die Lotsen beim Wachleiter, greifen nach ihrer schwarzen Tasche und schnappen sich das „Walki-Talki“. Direkt vor der Haustür der Lotsenzentrale liegen moderne, seetüchtige Lotsenversetzboote, die zwischen den Schiffen und der Station hin- und herpendeln. Auch hier ist der Lotsenwechsel nicht immer einfach. Bei Weststürmen steht eine gehörige See auf der Reede.

Aber die Lotsen haben Seebeine. Sie besitzen allesamt das Kapitänspatent auf Großer Fahrt, das Patent A 6. Jeder von ihnen war nach Erwerb dieses Befähigungszeugnisses noch mindestens sechs Jahre als Kapitän oder Wachoffizier auf Überseeschiffen im Dienst, bevor er die halbjährige Spezialausbildung als Lotsenanwärter durchlief.

Die Erfahrungen in der Handhabung großer Seeschiffe sind unumgängliche Voraussetzungen für die Übernahme der großen Verantwortung eines Seelotsen. Jede Untiefe, die Strömungsverhältnisse, die Ankermöglichkeiten und jede Peilung seines Reviers muß er kennen. Nur Kapitäne auf Großer Fahrt bringen soviel Fachkenntnis und Praxis mit, daß sie fremde Schiffe über die belebte Unterelbe lavieren können.



Das Aussetzen des
Lotsenversetzbootes
ist zuweilen eine
feuchte Angelegenheit.



Als Lotsenanwärter waren sie noch einmal zu Lehrlingen geworden. Mit allen Einzelheiten des Reviers mußten sie vertraut gemacht werden: Sie lernten den Betrieb auf Baggern, Spülern, Leuchttürmen, Land-Radarstationen, Lotsenschiffen und Lotsenstationen kennen. Achtzig Reisen mußten sie als „zweiter Mann“ mit einem älteren Lotsen machen, bevor sie endlich das Lotsenexamen ablegen durften. Und als sie es bestanden hatten, durften sie zunächst auch nur auf kleineren Schiffen Dienst tun, bis man ihnen — mit der Zahl ihrer Lotsenjahre — immer größere Fahrzeuge anvertraute.

In genau festgelegter Reihenfolge bekommen sie von ihrem Wachleiter ein Schiff zugewiesen. Das Lotsengeld und die Lotsengebühr werden von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg, der Aufsichtsbehörde für das Lotswesen auf der Unterelbe, eingezogen und nach Abzug eines Staatsanteiles an die Kasse der Lotsenbrüderschaft Elbe überwiesen. In die Rein-Einnahmen teilen sich gleichmäßig alle 250 Seelotsen der Brüderschaft, denn die „Piloten“ auf dem großen internationalen Dampferreck nach Hamburg sind Angehörige eines freien Berufes!

*

Jedes Jahr, besonders zur Winterzeit, wird es an vielen Tagen pottendick. Früher mußte bei Nebel jeder Schiffsverkehr auf der Unterelbe eingestellt werden. Die Lotsen brachten ihr Schiff zum nächstbesten Ankerplatz, um dort Sichtbesserung abzuwarten. Heute wird weitergefahren. Die bei „Elbe 1“ an Bord steigenden Lotsen haben ja

ihr Teleport-Sprechfunkgerät mit — oder sie nehmen das Bordgerät des betreffenden Schiffes, um sich in den Verkehr mit der nächstgelegenen Radarzentrale einzuschalten. Der Bereich der Station Cuxhaven beginnt bei Tonne E. Sie liegt in der Nachbarschaft von Feuerschiff „Elbe 2“.

Nehmen wir an, der Seelotse geht bei Nebel mit seinem Teleport-Gerät vom Typ Orion auf die Ukw-Frequenz. Er zieht die Stabantenne heraus und ruft: „Hallo, Radarstation Cuxhaven, Radarstation Cuxhaven . . . Einundzwanzig, zweiundzwanzig, dreiundzwanzig . . . Frage Verständigung? Bitte melden für Orion elf!“

Ja, hier Station Cuxhaven für Orion elf . . . für Orion elf . . . Die Verständigung ist gut. Bitte geben Sie uns jetzt den Schiffsnamen und ihre Position!

„Radar Cuxhaven von Orion elf: Hier spricht Seelotse Keller auf dem Fruchtschiff ‚Pentelikon‘. Größe 4700 brutto.

Wir stehen eine halbe Meile südostwärts Tonne Emil und nehmen Kurs auf ‚Elbe 3‘. Wir bitten um Radarbeobachtung!“

„Verstanden, Orion elf, verstanden. Wir haben euch jetzt deutlich im Bild!“

Die elektromagnetischen Wellen der längsten und modernsten Radarkette der Welt haben das Motorschiff „Pentelikon“ aufgefaßt. Sie werden es bei diesem Blinde-Kuh-Spiel sicher nach Hamburg leiten. Die Sicherungsradaranlagen ermöglichen es, den Weg des Schiffes lückenlos zu verfolgen. Als Radarbeobachter an Land fungieren alterfahrene A 6-Kapitäne. Sogar die Richtfeuerlinien können von ihnen ins Bild geschaltet werden, so daß jede

Holtenau - See

Umgestellt! Nf

Schiffsname	Holt.	Kuden	Bemerkung	Lotsen auf Wache
KJARDLA KALLIN	12 ⁰²		?	
Archangelsk	14 ²⁴		5700 ²	
ED GLÜCKSBURG	12 ¹⁰			
JAN KREUKS	13 ⁴⁶			
PICCOLO	13 ⁵⁴			
THUNYANK	14 ²⁵		BHk	
LONDON Ma	15 ³⁰	0721	BK120	
Phoenix	15 ¹⁶			
Bialys	10 ⁰⁸	16 ⁵⁶	700	
Gitte Si		16 ⁵⁴		
FD Hiet		16 ⁵⁷		
Keine	12 ¹⁰			
Ingeleite				
PIONEER				
Kamelia				
Dynamikust				

Abweichung vom richtigen Ein- oder Auslaufkurs sofort in der Zentrale bemerkt wird.

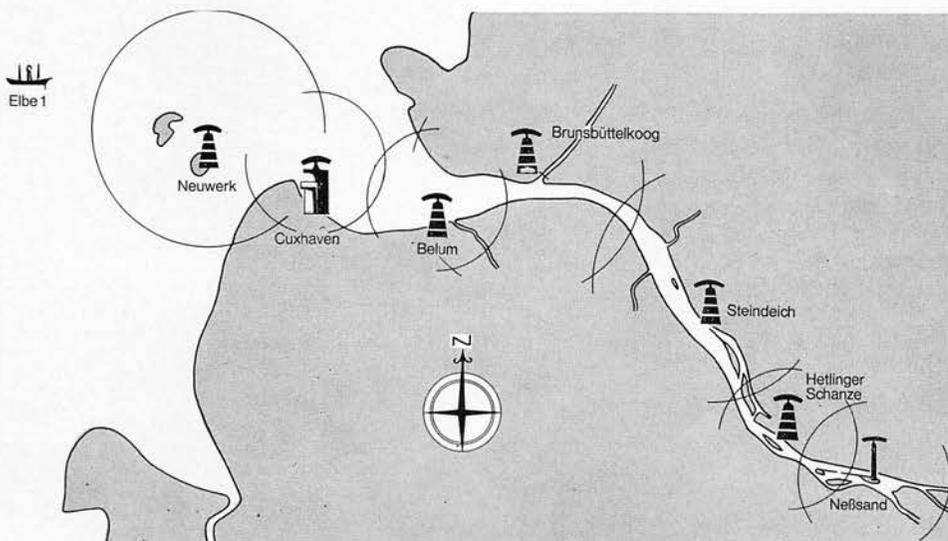
„Orion elf, Orion elf, Orion elf: Sie stehen jetzt genau in Fahrwassermitte zwischen Tonne M und Tonne 12, Achtung, bei Tonne 14 und 15 je ein Entgegenkommer!“

„Cuxhaven von Orion elf: danke jawohl, die Echos sind gut zu erkennen. Wir fallen etwas nach Steuerbord ab und gehen einstweilen auf Kurs 165 Grad!“

Noch befindet sich das Schiff gerade eben im Ortungsbereich der Station Neuwerk. Sie ist ebenso unbemannt wie die Stationen Belum, Steindeich und Hetlinger Schanze.

ze. Die starr gerichteten Leit- und kreiselnden Kontrollantennen dieser automatischen Stationen melden ihre Wahrnehmungen über eine Gigahertz-Richtfunkstrecke drahtlos zu den bemannten Zentralstationen Cuxhaven, Brunsbüttelkoog und Hamburg. Für die einzelnen Ortungsbereiche sind bestimmte Ukw-Kanäle vereinbart, so daß keine gegenseitige Störung der Frequenzen auftritt. Die Station Steindeich bei Bielenberg wird im Sommer dieses Jahres als letzte fertig, so daß dann endgültig die Kette geschlossen ist. Hamburg bleibt dann auch bei dickster Waschküche noch immer das oft zitierte Tor zur Welt.

Hans Georg Prager

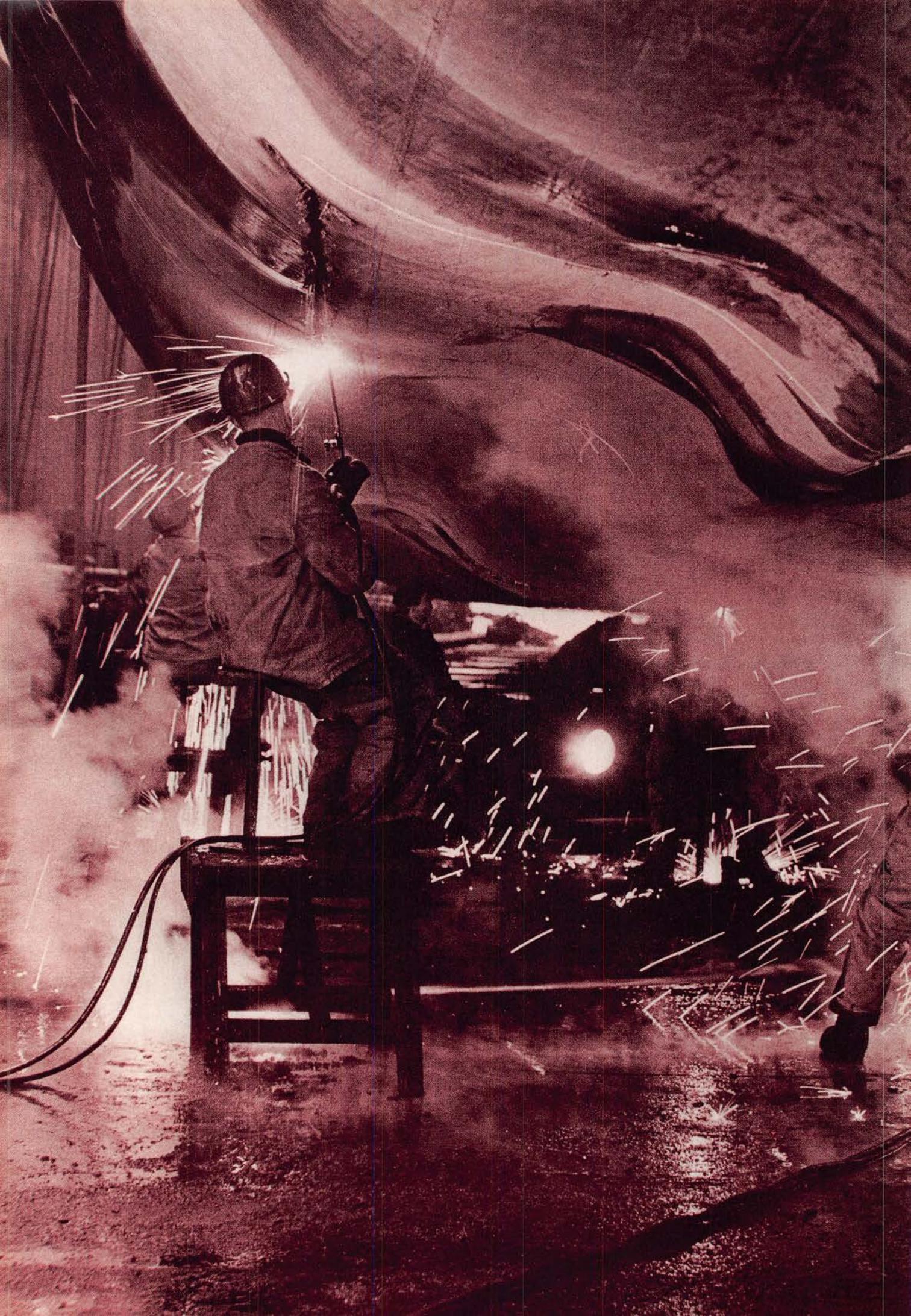


Fotos:
Karl Bitterling

Die Radarkette wird in diesem Sommer mit der Fertigstellung der Station Steindeich geschlossen.

Zum umseitigen Bild:

Bodenschaden der „Havkong“. Die beschädigten Platten werden herausgebrannt. (Foto: Bartels)







TRITON

Vor fünf Jahren umrundete USS „Triton“ zum erstenmal die Welt unter Wasser

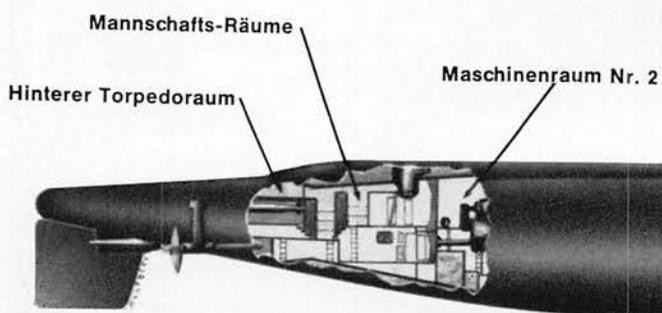
Die „Triton“ lief am 19. 8. 1958 im South Yard der berühmten Electric-Boat-Division der General Dynamics Corporation in Groton im amerikanischen Staate Connecticut von Stapel. Die Electric-Boat-Bauwerft besitzt die größten Erfahrungen im Bau von atomar angetriebenen Schiffen; u. a. entstanden die ersten Atomschiffe der Welt, die „Nautilus“, „Seawolf“ und „Skate“, auf ihren Hellingen.

Die „Triton“ ist mit zwei Druckwasserreaktoren ausgerüstet. Der Stapellauf der „Triton“ = SS-RN-586 (Radar picket submarine, nuclear powered) fand in Anwesenheit von 34 000 Zuschauern statt. Der Kiel dieses 5900 t/7750 t großen Unterseeschiffes (Länge: 136,24 m, Breite: 11,3 m, Tiefgang: 7,6 m) wurde am 29. 5. 1958 neben den beiden Atom-U-Booten „Skate“ und „Skipjack“ gestreckt. Mit den „Polaris“-Unterwasserschiffen der „Lafayette“-Klasse (Größe: 7000 t/8100 t) besitzen die USA die größten U-Boote der Welt.

Der seinerzeit größte französische U-Kreuzer „Sourcouf“ (1929—1942) mit einer Größe von 2800 t/4300 t (Länge: 110 m, Breite: 9 m, Tiefgang: 7,2 m) wurde durch die beiden japanischen Riesen-U-Kreuzer I—400 und I—401 bei deren Indienststellung im Jahre 1945 erheblich übertroffen. Diese Einheiten verdrängten 5223 t/6560 t (Länge:

122,5 m, Breite: 11,9 m, Tiefgang: 7,01/9,14 m) und konnten neben einer starken Artillerie- und Torpedobewaffnung zusätzlich noch drei Torpedobomber aufnehmen.

Die mit sechs Torpedorohren (vier Bug- und zwei Heckrohre) ausgerüstete „Triton“ erreicht eine Geschwindigkeit von 30 kn über Wasser, 35 kn unter Wasser. Sie wurde am 10. 11. 1959 unter Captain Edward Latimer Beach für die 10. U-Flottille in Dienst gestellt. Captain Edward Beach



war zuvor langjähriger Marineadjutant Präsident Eisenhowers. Während des zweiten Weltkrieges fuhr er zeitweilig auf den U-Booten „Trigger“, „Tirante“ und „Piper“ (später „Amberjack“ und „Trigger II“) und wurde u. a. mit dem „Navy Cross“ und den „Silver Stars“ ausgezeichnet; nach dem Kriege erschienen von ihm die Bücher „Submarine“ und „Run Silent, Run Deep“.

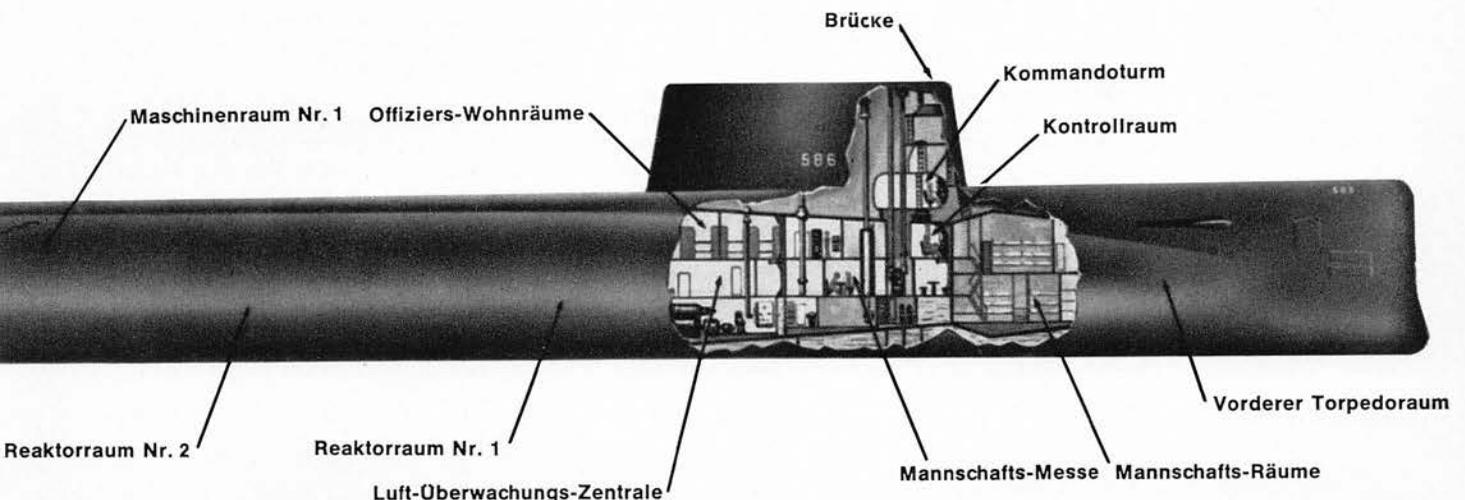
Wenige Tage vor Beginn der durch den U-2-Zwischenfall geplatzten Pariser Gipfelkonferenz beendete die „Triton“ ihre sensationelle Erdumrundung. Das Riesen-U-Schiff verließ am 16. 2. 1960 um 14.16 Uhr mit einer Besatzung von 176 Mann und 7 „Badegästen“ (Wissenschaftler und Techniker) an Bord die amerikanische Atlantik-U-Bootbasis New London und ging noch am gleichen Tage auf der Höhe von Montauk Point auf Long Island vor New York auf Tauchstation. Zur Versorgung hatte die „Triton“ insgesamt 77 613 Pfund Proviant an Bord, u. a. 16 487 Pfund Gefrierfleisch, 6631 Pfund Dosenfleisch, 12 130 Pfund Gemüsekonserven, 1300 Pfund Kaffee und 1285 Pfund Kartoffeln.

Erst 24 Stunden nach dem Auslaufen informierte Captain Beach die Besatzung der „Triton“ über das eigentliche Operationsziel: Durchführung einer Erdumrundung unter Wasser, bei deren Verlauf ungefähr die Route des großen Seefahrers Magellan eingehalten werden sollte, der sich 1519 als erster aufmachte, die Erde zu umrunden.

Am 19. 2. 1960 setzte die „Triton“ die erste Flaschenpost, mit einem bedruckten Formblatt des Hydrographischen Instituts der amerikanischen Marine, das in acht Sprachen den Finder bat, Ort und Zeit des Fundes zu vermerken und das Formular bei dem nächsten amerikanischen Konsulat oder einer anderen amerikanischen Behörde zu übergeben, aus. Zweimal täglich wurden nunmehr diese leuchtend orangefarbenen Flaschen zur Erforschung der Meeresströmungen über Bord geworfen. Darüber hinaus wurden zahlreiche hydrographische Beobachtungen, Wasserproben sowie Schwerkraft- und magnetische Erprobungen in Verbindung mit Tiefenmessungen vorgenommen. Hieraus ergaben sich u. a. neuartige Erkenntnisse über die Beschaffenheit des Meeresbodens. Am 23. 2. 1960 entdeckte die „Triton“ hierbei unerwartet ein Unterwassergebirge im Atlantik mit Erhebungen bis zu 2700 m über dem Meeresboden. Am 24. 2. 1960 erreichte die „Triton“ St. Paul Rock, den eigentlichen Ausgangspunkt der Unternehmung. Am 5. 3. 1960 mußte dieses Vorhaben unterbrochen werden, da ein Besatzungsmitglied lebensgefährlich erkrankte und sofortige Hilfe benötigte. Der aus Montevideo ausgelauene amerikanische Kreuzer „Macon“ traf die „Triton“ am 5. 3. 1960. Zunächst stiegen der kranke Mann mit dem Sanitätspersonal in den obersten Stock des Turmes. Dann tauchte die „Triton“ mit Brücke und Turm aus dem Wasser zur Abgabe des Kranken in ein Boot aus, um anschließend — ohne den Verschlusszustand aufzuheben — sofort wieder unter Wasser abzulaufen. Am 7. 3. 1960 wurde Kap Horn erreicht; Captain Beach gab jedem Besatzungsmitglied die Möglichkeit, das Kap durch das Sehrohr zu betrachten. 24 Stunden später mußte wegen einer Störung an einer Druckwasser-Reaktorstation kurzfristig mit der

Fahrt heruntergegangen werden. Fünf Tage nach diesem Zwischenfall erreichte die „Triton“ die Oster-Inseln. Am 19. 3. 1960 konnte ein weiterer unterseeischer Gebirgsgipfel geortet werden; die größte Annäherung an Hawaii wurde am 20. 3. 1960 mit einem Bordfest gebührend gefeiert. Sieben Tage später erfolgte eine kurze besinnliche Instruktion an die Besatzung: Die „Triton“ hatte am 27. 3. 1960 die größte Annäherung zum Untergangsort der ersten „Triton“ (SS-201), die am 15. 3. 1943 unter Führung von Lt.Cmdr. MacKenzie durch japanische Zerstörer bei Rabaul vernichtet wurde, erreicht. Am 28. 3. 1960 stand die „Triton“ vor Guam. Durch die Surigao-Straße, die Mindanao-See und die Bohol-Straße erreicht die „Triton“ am 1. 4. 1960 Mactan, wo Magellan am 27. 4. 1521 erschlagen wurde. In der Nähe des großen Magellan-Denkmals wurde ein Eingeborenen-Kanu gesichtet. Einer der Filipinos winkte dem plötzlich vor ihm auftauchenden Sehrohr zu. Vier Tage später steuert die „Triton“ durch die Lombok-Straße in den Indischen Ozean ein. Ab 10. 4. 1960 durchquerte das U-Schiff ohne Berührung der Wasseroberfläche den Indischen Ozean. Bis zu diesem Zeitpunkt wurde das Schiffsinnere der „Triton“ von Zeit zu Zeit durch den Schnorchel gelüftet. Am 20. 4. 1960 rundete die „Triton“ das Kap der Guten Hoffnung. Fünf Tage später passierte sie zum vierten Male den Äquator, gleichzeitig kam die Insel St. Paul Rock, Ziel und Ausgangspunkt der Reise, erneut in Sicht. Über Teneriffa gelangte die „Triton“, am 30. 4. 1960 die Kanarischen Inseln hinter sich lassend, am 2. 5. 1960 zum Ausgangspunkt der Fahrt Magellans, nach Cadix. Hier entbot die „Triton“, mit ihrem Turmoberteil aus dem Wasser auftauchend, dem ersten Weltumsegler einen kurzen Gruß. Fregattenkapitän d. R. J. R. Roberts, der als „Badegast“ und im Auftrage der National Geographic Society die „Triton“-Expedition gefilmt hatte, stieg mit seinen wissenschaftlichen Unterlagen und dem Logbuch an Bord eines amerikanischen Zerstörers über, um das gesamte Material auf dem schnellsten Wege nach Washington zu bringen. Mit zeitweiliger Höchstgeschwindigkeit überquerte nunmehr die „Triton“ den Atlantik und erreichte bei Rehoboth die amerikanische Ostküste von Delaware. Zwei Tage später machte die „Triton“ am State Pier in New London fest.

Stellvertretend für die gesamte Besatzung zeichnete der amerikanische Präsident Eisenhower den mit einem Hubschrauber nach Washington geflogenen Kommandanten, Capt. Edward Latimer Beach, USN, mit dem hohen Orden „Legion of Merit“ aus. In der Verleihungsurkunde heißt es u. a.: „Capt. Beach hat seine Mannschaft mit Mut, Umsicht und Entschlossenheit in einem bisher einmaligen Unternehmen mit dem größten U-Boot der Welt um den Erdball geführt...“ Gleichzeitig darf die „Triton“ die Flagge „Presidential Unit Citation“ führen. In seinem Vorwort zum Fahrtbericht weist Captain Beach darauf hin, daß ein Unterseeboot von der Größenordnung der „Triton“ als „Schiff“ und nicht mehr als „Boot“ zu klassifizieren sei. Derartige lange Expeditionen könnten in Zukunft, um den Ausführungen von Capt. Beach zu folgen, bei einer wirklich leistungsfähigen Anlage zur Sauerstoffherzeugung,





Captain L. Beach, Kommandant
 des USS „Triton“, auf der Brücke —
 unmittelbar nachdem der Turm
 der „Triton“ nach der längsten
 Unterwasserfahrt der Geschichte
 wieder auftauchte.

Rechte Seite oben:

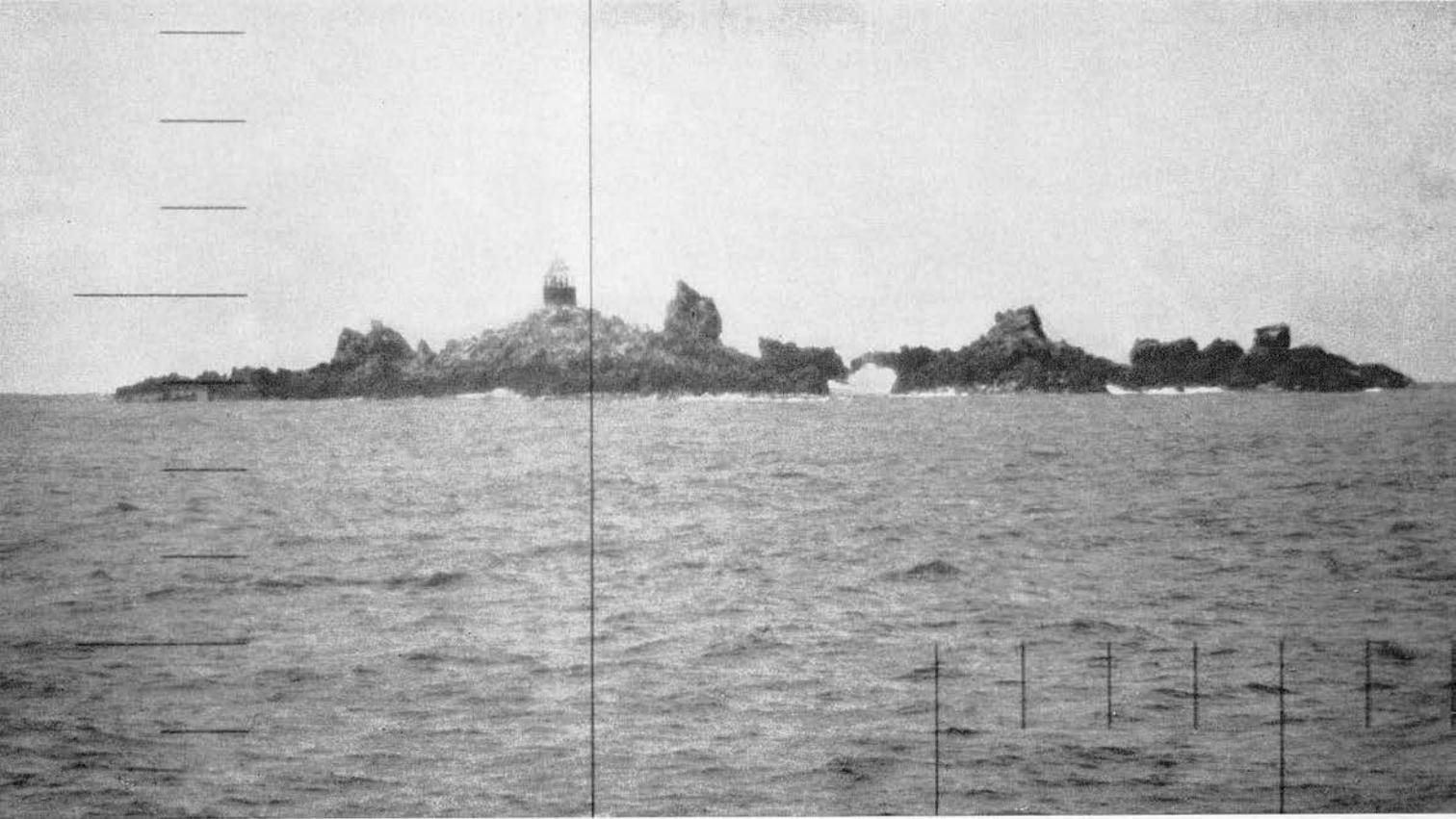
St. Peter und Paul-Rocks inmitten
 des Ozeans zwischen Südamerika
 und Afrika am 24. 2. 1960 durch
 das Sehrohr photographiert.
 Dieser Punkt wurde nach der
 Erdumrundung am 25. April
 wieder erreicht.

Unten:

Die Crew verfolgt den Weg
 auf der Karte.

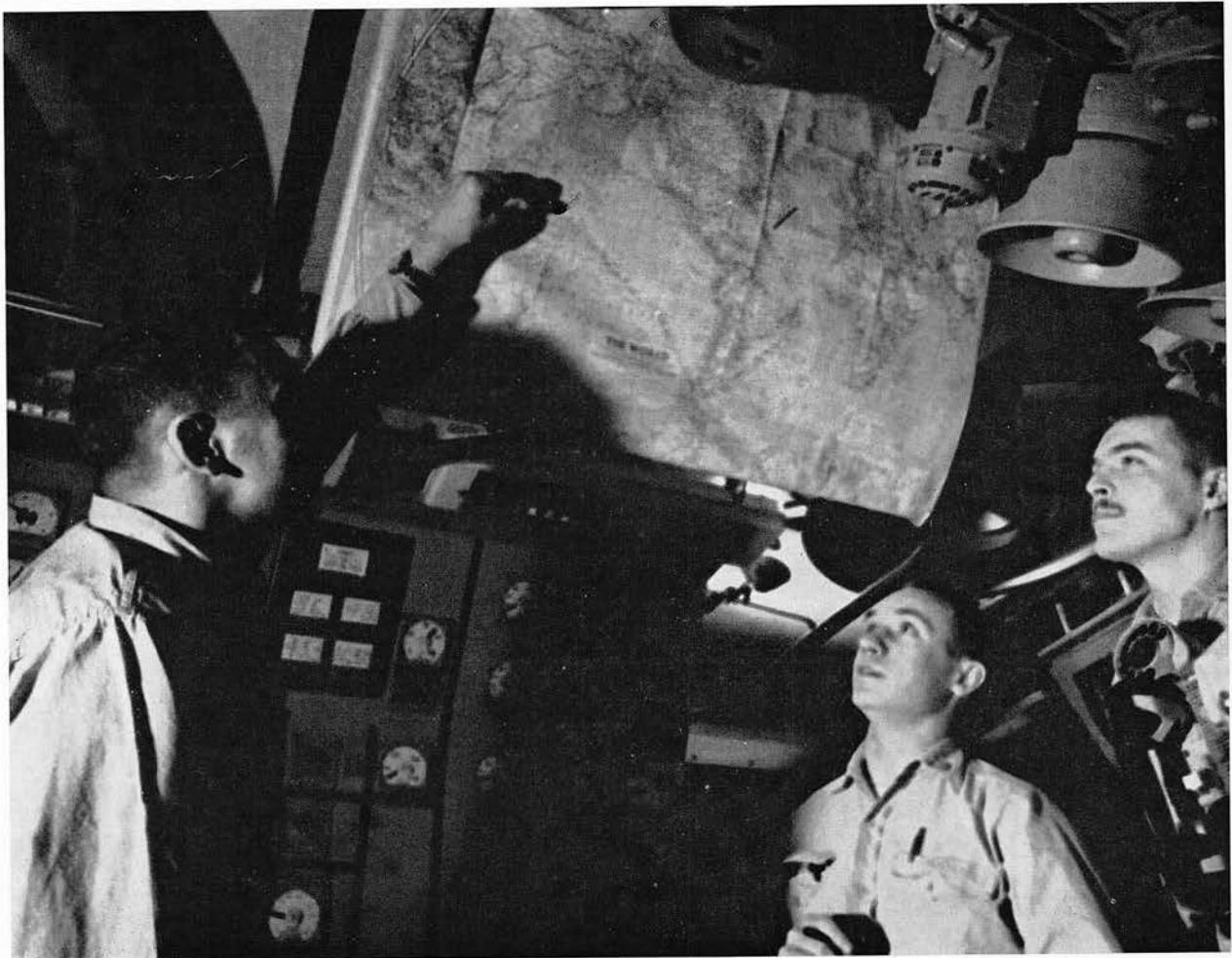
über die bislang kein U-Boot verfügt, unbegrenzt ausge-
 dehnt werden. Darüber hinaus müssen Standortbestim-
 mungen ohne Zuhilfenahme der Sterne durch weitere Ver-
 besserungen vereinfacht werden. Im März 1958 gaben die
 Amerikaner erste Einzelheiten eines von der Firma Sperry
 Gyroscope Company für die Lenkwaffen-U-Boote entwickel-
 ten Gerätes bekannt. Das sogenannte „Shipboard Inertial
 Navigation System“, kurz SINS genannt, gewährleistet
 unter allen Bedingungen eine außerordentlich genaue
 Navigation. Dieses Gerät wurde zunächst auf dem Ver-
 suchsschiff „Compass Island“ erprobt, kam jedoch bald auf
 den Atom-U-Booten „Nautilus“ und „Skate“ sowie einem
 konventionellen U-Boot ebenfalls zum Einbau. Für die
 ersten Polunterquerungen war ein verbessertes System
 der bereits bei der Lenkung von interkontinentalen Raum-
 geschossen verwendeten Steuerung erfolgreich im Einsatz.
 Zur Vermeidung von Irrtümern mußte das SINS zunächst
 durch von außen kommende „Fixierungen“ stündlich neu
 eingestellt werden. Bei der Steuerung des SINS handelt
 es sich um ein System von Kreiseln, die die Fortbewe-
 gungsgeschwindigkeit des U-Bootes in bezug auf zwei zu
 Beginn der Fahrt fixierte Richtungen messen. Die auf diese
 Weise erzielten Ergebnisse — das SINS mißt die Erd-
 rotation und andere nicht nachweisbare Kräfte — werden
 elektrisch aufgespeichert und können zu jeder Zeit die
 Position des U-Bootes nach Länge und Breite sowie hin-
 sichtlich Entfernung und Peilung vom Ausgangspunkt an-
 geben. Die „Triton“ führte erstmalig ein in Zusammen-
 arbeit zwischen den beiden Firmen Massachusetts Insti-
 tute of Technology und Sperry Gyroscope Company ent-
 wickeltes verbessertes Gerät an Bord. Während der 83 1/2-
 tägigen Fahrt hatte die „Triton“ — sie wurde weder von
 einem Schiff, noch von einem Flugzeug gesichtet — zahl-
 reiche wichtige Aufgaben zu erfüllen. Vor allen Dingen

sollten die Grenzen der Einsatzfähigkeit — Schiff und Be-
 satzung unterlagen härtesten Anforderungen — festgestellt
 und nötigenfalls die negativen Auswirkungen sowie ihre
 Faktoren untersucht werden. Vom Medizinischen For-
 schungslaboratorium der Marine nahm Dr. Benjamin Wey-
 brew als Psychologe an dieser Fahrt teil. Für Beobach-
 tungen stellten sich von Beginn der Fahrt an einige Besat-
 zungsmitglieder, die über ihre „Lage“ (allgemeine Stim-
 mung, Schlaf- und Eßgewohnheiten, Bedürfnis zu rauchen,
 Kaffee zu trinken, sich gehen zu lassen usw.) ständig Buch
 führten, zur Verfügung. Die Konzentration von Kohlen-
 monoxyd und Öldunst sowie der Luftdruck und ähnliche
 Einflüsse werden in zahlreichen wissenschaftlichen Unter-
 suchungen bereits bei der deutschen U-Boot-Waffe über-
 prüft. Es sei in diesem Zusammenhang an die Forschungs-
 arbeit Dr. Cauers, eine Kapazität für chemische Klima-
 tologie, erinnert. Da nicht alle Auswirkungen bei der phy-
 sikalischen Umwelt eines U-Bootes psychologischer Natur
 sein können — die geistige Reaktion auf diese Dinge ist
 bekannt, indessen die Ursachen nicht — wurden genaue
 Untersuchungen durchgeführt. Als besonders schwierig
 wurde das allgemeine Rauchverbot vom 11.—18. 4. 1960
 empfunden. Hierbei waren erhöhte Nervosität, Gereiz-
 theit, forcierte Fröhlichkeit bei vielen starken Rauchern
 die auffälligsten Reaktionen. Im übrigen war die Haltung
 der Besatzung, die unter fast ähnlichen Bedingungen wie
 Astronauten leben mußten, vorbildlich. Sie gab sich mit
 Erfolg Mühe, das Gefühl des Ausgeschlossenenseins von der
 Welt zu überwinden. Zwingend hierfür war ein genau ein-
 zuhaltender Dienstplan. Spiele, Kinovorführungen, musi-
 kalische Darbietungen, Vorträge und die täglich erschei-
 nende, mit Sehrohrbildern illustrierte Bordzeitung „Triton-
 Eagle“. Captain Beach, der an den persönlichen Freuden
 und Sorgen jedes einzelnen Besatzungsmitgliedes während

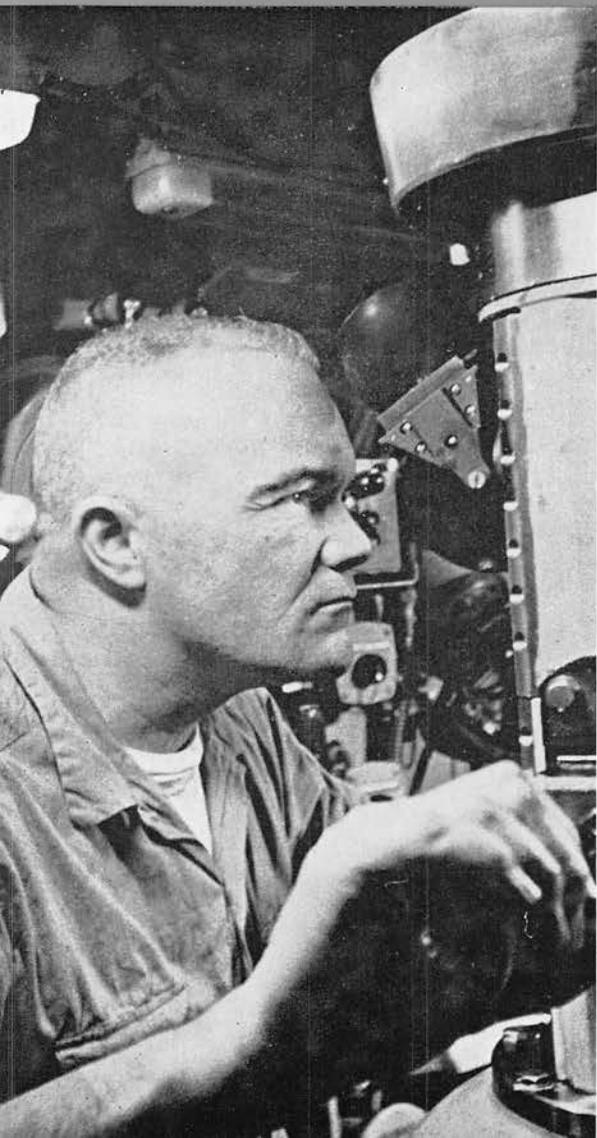
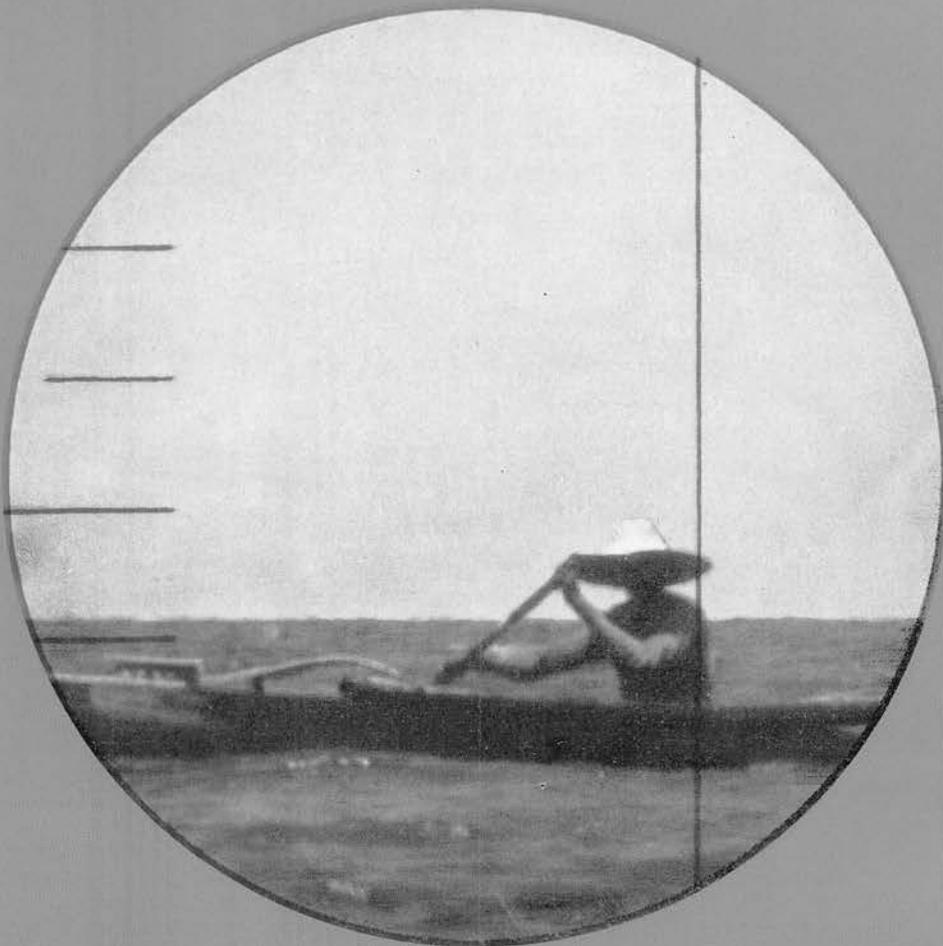


der Expedition stets teilnahm, hat mit der überlegenen Führung des Unterseeschiffes eine große Tat vollbracht. Denken wir einen Augenblick darüber nach, daß die Freiheit des Westens in hohem Maße auch von den auf ihren Stationen liegenden großen amerikanischen „Polaris“-

U-Schiffen der „George Washington“- , „Ethan Allen“- und „Lafayette“-Klasse gewährleistet wird, so wollen wir uns doch vergegenwärtigen, daß diese Reise der „Triton“ eine friedliche Expedition für Wissenschaft und Fortschritt war. Bisher gibt es atomar angetriebene Unterwasserschiffe



In der Magellan Bay
(Philippinen) sahen sich durch
das Sehrohr ins Auge:
Captain Beach, Kommandant
des modernsten Schiffes
der Welt, und ein eingeborener
Fischer in einem Auslegerboot,
wie sie seit Jahrtausenden
auf jenen Meeren zu Hause sind.



zwar nur für militärische Aufgabenbereiche; doch nach zahlreichen Veröffentlichungen zu urteilen, dürfte der Atomantrieb in absehbarer Zukunft auch für zivile Transportaufgaben der Handelsschifffahrt an Bedeutung gewinnen. Es sei hier abschließend nur an das britische Projekt eines 50 000-t-Erz-Öl-U-Frachtschiffes „Moby Dick“ erinnert. Derartige Projekte dürften — nach Überwindung noch vorhandener technischer und wirtschaftlicher Schwierigkeiten — doch eines Tages realisierbar sein. Denken wir auch an die schon am 8. 11. 1915 in das Handelsregister zu Bremen eingetragene, unter Alfred Lohmann gegründete Deutsche Ozean-Reederei GmbH, die seinerzeit die ersten Fracht-Unterseeboote der Welt (U „Deutschland“ und U „Bremen“) baute.

Es ist durchaus möglich, daß schon in absehbarer Zukunft atomar angetriebene Unterwasser-Handelsschiffe die Weltmeere befahren werden.

Bodo Herzog

Fotos: „Official US Navy Photograph“

Zeittafel

Unterwasser-Erdumrundung der „Triton“

- 16. 2. 1960 „Triton“ (SS RN 586) verläßt um 14.16 Uhr (USA-Ostzeit) die U-Boot-Basis New London mit Order, nicht vor Mai aufzutauchen. Vor Long Island um 17.37 Uhr auf Tauchstation.
- 17. 2. 1960 Der Kommandant, Captain Beach, USN, macht gegen 16.00 Uhr die Besatzung mit der Operationsaufgabe bekannt.
- 19. 2. 1960 Erste Flaschenpost zur Ozean-Strömungsprüfung über Bord gegeben.
- 23. 2. 1960 Unterwassergebirge im Atlantik mit Erhebungen bis 2700 m entdeckt.
- 24. 2. 1960 Erste Landkennung, St. Peter und Paul-Rock, der Ausgangspunkt der Tauchumrundung der Erde, um 12.06 Uhr erreicht. Kurs Süd um 16.03 Uhr zum Äquator, der um 20.04 Uhr mit den üblichen Zeremonien auf 29° 32,8' W unterquert wird.
- 3. 3. 1960 Chief Petty Officer John Robert Poole, RDCA (SS), USN (Radarmann), erlitt auf der Höhe der Falkland-Inseln den dritten Nierensteinanfall — um Hilfe gebeten.



Wasserproben der Sieben Meere werden untersucht.

5. 3. 1960 Um 03.00 Uhr vor Montevideo mit dem Turm aufgetaucht, um Poole mit einem „Good luck“ an den Schweren Kreuzer „Macon“ überzusetzen.
7. 3. 1960 Kap Horn wird zweimal passiert, um jedem Besatzungsmitglied die Möglichkeit zu geben, durch das Sehrohr das Kap zu betrachten.
8. 3. 1960 Zeitweilig keine Fahrt — Störungen (22.30 Uhr) an der Steuerbord-Schraubenwelle.
12. 3. 1960 00.20 Uhr Störungen am Tiefenmesser.
13. 3. 1960 05.12 Uhr Radarkontakt Oster-Inseln, diese um 11.16 Uhr mit Kurs auf Guam passiert.
20. 3. 1960 Größte Annäherung an Hawaii — Bordfest.
23. 3. 1960 08.30 Uhr Internationale Datumsgrenze von West- auf Ostlänge auf 10°36' N überschritten.
27. 3. 1960 Größte Annäherung zum Untergangsort der ersten „Triton“ (SS-201), die unter Führung von Lt.Cdr. MacKenzie am 15. 3. 1943 bei Rabaul von drei japanischen Zerstörern durch Wasserbomben vernichtet wurde. Keine Überlebenden. Die „Triton“ hatte sich am 11. 3. 1943 zum letzten Male gemeldet: „Two groups of smokes. 5 or more ships each, plus excoirts... Am chasing...“ Unter den Kommandanten W. A. Lent, C. C. Kirkpatrick und G. W. MacKenzie vernichtete die „Triton“ elf Schiffe, darunter einen Zerstörer und ein U-Boot, mit zusammen 31 788 Tonnen. Kurzes Gedenken (um 13.45 Uhr) an die erste „Triton“.
28. 3. 1960 Guam um 07.26 Uhr gesichtet.
31. 3. 1960 Um 07.43 Uhr in die Surigo-Straße eingesteuert.
1. 4. 1960 Macton auf den Philippinen, wo Magellan im Jahre 1521 getötet wurde, passiert. — In die Magellan-Bucht eingesteuert. — Denkmal um 11.20 Uhr in Sicht. 13.20 Uhr mit Südkurs in den Hilutangan-Kanal — nach Passage um 14.34 Uhr Kurs auf die Bohol-Straße. Um 20.35 Uhr in die Sulu-See eingelaufen.
1. 4. 1960 Pearl-Bank-Leuchtturm um 14.17 Uhr 234° zw. gesichtet. Von 14.36—15.17 Uhr Pearl-Bank-Passage. Kurs auf die Sibutu-Passage (18.56—20.36 Uhr). — Um 22.00 Uhr in die Celebus-See eingelaufen.
3. 4. 1960 11.47 Uhr in die Makassar-Straße eingelaufen. — Zum dritten Male den Äquator — um 14.22 Uhr auf 119°05,1' O — passiert.
4. 4. 1960 17.00 Uhr auf Sehrohrtiefe, um am Leuchtturm auf der Balalohong-Insel ein Besteck zu nehmen. — 17.49 Uhr Generalkurs und Fahrt wieder aufgenommen. — Durchlaufen der Flors-See.
5. 4. 1960 Durch die Lombok-Straße um 16.30 Uhr in den Indischen Ozean gesteuert. — Position um 10.30 Uhr: 08°20' S — 115°40' O.
17. 4. 1960 Ostersonntag — 14.00 Uhr Kap der Guten Hoffnung 348° rw. in etwa 10½ sm Abstand in Sicht. — 17.21 Uhr Kurs auf St. Peter und Paul-Rock genommen.
24. 4. 1960 Beendigung des Verschlusszustandes um 04.36 Uhr nach genau zweimonatiger Fahrt.
25. 4. 1960 Äquator (auf 28°03' W) zum vierten Male — um 07.54 Uhr — passiert. Mit Ansteuerung zur St. Paul-Insel (in Sicht um 13.30 Uhr) erste Unterwasser-Erdumrundung um 15.00 Uhr beendet. Kurs auf Teneriffa sowie zum Treffpunkt mit Zerstörer „John W. Weeks“ auf der Höhe von Cadiz.
30. 4. 1960 Kanarische Inseln passiert. — Um 09.33 Uhr von Teneriffa abgelaufen. — Kurs Cadiz.
2. 5. 1960 Zu Ehren Magellans vor Cadiz mit dem Turm aufgetaucht.
10. 5. 1960 Um 04.30 Uhr aufgetaucht. „Triton“ erreicht bei Rehoboth die amerikanische Ostküste von Delaware.
12. 5. 1960 „Triton“ legt am State-Pier in New London an.

*

USS-„Triton“ (SS RN 586) legte zurück:

1. Von Riff zu Riff:	
Statute miles (= engl. Meile 1609,3 m)	30 752
Nautical miles (= Seemeile 1852 m)	26 723
Zeit	60 Tage, 21 Std.
2. Electric Boat Pier bis Hubschrauber-Empfang bei Rehoboth Beach:	
Statute miles	41 553
Nautical miles	36 102
Zeit	83 Tage, 18 Std., 56 Min.
3. Tauchstrecke vom 16. 2. 1960 (17.37 Uhr) bis 10. 4. 1960 (04.30 Uhr):	
Statute miles	41 411,9
Nautical miles	35 979,1
Zeit	83 Tage, 9 Std., 54 Min.
4. Electric Boat Pier (16. 2. 1960) bis Liegeplatz Staatswerft (11. 5. 1960):	
Statute miles	41 821,7
Nautical miles	36 335,1
Zeit	84 Tage, 19 Std., 8 Min.

Der Sicherheitsgurt

Eine Feststellung voraus: 100 % Sicherheit auf vier Rädern gibt es nur bei Geschwindigkeit Null — aber dann steht der Verkehr. Zieht man daraus die nüchterne Konsequenz, muß man als motorisierter Verkehrsteilnehmer das Risiko in Kauf nehmen, irgendwann einmal mit in einen Unfall verwickelt zu werden — und zwar gleichgültig, ob durch eigene Schuld oder durch Fahrlässigkeit eines Dritten!

Aufgrund dieses Tatbestandes bemüht sich die Automobilindustrie, ihre Fahrzeuge immer sicherer zu machen. Anfangs begnügte man sich damit, Armaturenbretter und Sonnenblenden weich zu polstern. Dinge, die zwar ganz nett aussehen, aber praktisch ohne Bedeutung sind. Aus umfangreichen, mit großem Kostenaufwand durchgeführten Versuchen, bei denen man Fahrzeuge gegeneinander oder an eine Wand fahren ließ, gewann man die Erkenntnis, daß die Ansicht, die ganze Karosserie möglichst steif zu halten, falsch ist. Während der Fahrgastraum möglichst widerstandsfähig gestaltet sein muß, müssen Front- und Heckpartien soweit verformbar sein, daß sie bei einem Aufprall als „energiewandelnde Stoßpuffer“ wirken.

Der lange und entscheidende Katalog von nötigen Sicherheitsmaßnahmen enthält unter anderem einen steifen Fahrgastraum, verformbare Bug- und Heckpartien, einen wirksamen runden Stoßschutz, Sicherheitsschlösser, Sicherheitslenkung, ein verformbares Armaturenbrett, starke, wirklich schützende Polster usw. Sind diese Dinge erreicht, dann kann man den Fahrer in seinem voll ausgeformten Schalensessel und die Insassen in ihren bequemen Sitzen durch geeignete Sicherheitsgurte fixieren und dadurch bei einem Unfall am Herumschleudern oder gar Herausschleudern hindern.

Dieses Anschnallen, das beim Fliegen selbstverständlich ist, bedeutet für viele Autofahrer leider eine derartige Zumutung, daß sie heute noch — wider besserer Einsicht — ihre Sicherheit der Bequemlichkeit opfern.

Niemand, der ernst genommen werden will, behauptet, daß ein Sicherheitsgurt einen Unfall verhindern kann. Aber nach den bisherigen Erfahrungen, die aus den Analysen von Verkehrsunfällen gewonnen wurden, weiß man, daß ein Sicherheitsgurt bei 70 % aller Unfälle Schäden an Leib und Leben der Fahrzeuginsassen verhindert oder zumindest verringert.

So, wie sich keiner einen Unfall aussuchen kann, um bei einer Kollision möglichst glimpflich davonzukommen, ist es daher einfach unrealistisch, die kleine Quote, wo der Gurt eine schützende Wirkung einmal nicht entfalten kann, so aufzubauschen, als ob er nur in wenigen Fällen helfen könnte.

Da bei einem Unfall in einigen Hundertstel Sekunden Schlagdruck-Kräfte von mehreren Tonnen wirksam werden, hat der Gurt, der die Autoinsassen auf den Sitz fixiert, Belastungen auszuhalten, die einem Vielfachen der Erdbeschleunigung und damit des Eigengewichtes entsprechen. Theoretisch und praktisch ist es so, daß der Mensch, dem Gesetz der Massenträgheit folgend, sich mit der Endgeschwindigkeit des Fahrzeuges weiter nach vorn bewegt, während der Wagen bereits aufgeprallt ist und sich verformt.

Um bei dem geringen Abstand vom Sitz zum Armaturenbrett und zur Windschutzscheibe die Wageninsassen

mit genügender Sicherheit abfangen zu können, darf sich das Gurtband nur begrenzt dehnen. Andererseits kann man auf eine Dehnung nicht völlig verzichten, obwohl man theoretisch auch Gurte ohne Dehnung benutzen könnte, wenn sie ganz straff angelegt werden.

Nachdem 1956/57 in Schweden die ersten Sicherheitsgurte entwickelt worden waren, suchte man ein Bandmaterial, das eine bleibende Verlängerung garantieren konnte. Man probierte es zuerst mit Naturfasern, die aber wegen ihrer mangelhaften Dehnung ausschieden und kam dann zu Nylongeweben. Diese waren zwar hochelastisch, hatten aber infolge dieser Elastizität einen zu großen Rückschnelleffekt.

Man kombinierte daher Nylon mit anderen Materialien und kam schließlich zu Polyesterfäden, eine englische Erfindung, die zur Lizenzherstellung an verschiedene Firmen vergeben wurde und heute unter unterschiedlichen Namen auf dem Weltmarkt verwendet wird.

Um den menschlichen Körper möglichst sanft abzubremsen, verlangt der Gesetzgeber einen Gurt mit ganz bestimmten Dehnungs- und Festigkeits-Eigenschaften. Insbesondere soll die Dehnung des Gurtbandes zum größten Teil (zwei Drittel) plastisch, das heißt bleibend, also nicht umkehrbar, und nur zum kleineren Teil (ein Drittel) elastisch, das heißt umkehrbar sein.

Im Sinn einer Begriffsklärung sei dazu gesagt, daß Elastizität die Fähigkeit fester Körper ist, eine durch Einwirkung äußerer Kräfte eingetretene Formänderung rückgängig zu machen und die frühere Gestalt wieder anzunehmen, sobald die äußere Belastung entfernt wird. Ein typisches Beispiel dafür ist das Gummiband, das sich ausdehnen läßt und dann wieder auf die ursprüngliche Länge zurückschnellt.

Im Gegensatz dazu bedeutet plastische Dehnung eine bleibende Verformung — ohne den Rückschnelleffekt des Gummibandes. Durch bleibende Verformung eines Körpers wird mechanische Energie „vernichtet“, genauer gesagt: infolge innerer Reibung, Gefüge- oder Strukturwandel usw. in Wärme verwandelt. Bleibende Dehnung von Sicherheitsgurten bewirkt daher ein „Aufzehren“ der Bewegungsenergie des vom Gurt abgebremsten Menschen.

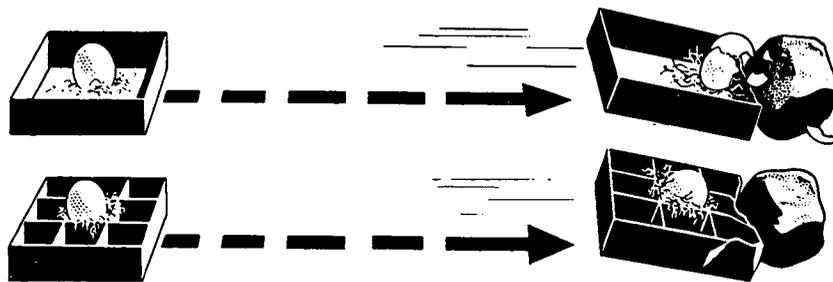
Fazit: Daß der aus Unkenntnis oft verleumdete Sicherheitsgurt mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht nur das Hinausgeschleudertwerden aus dem Auto, sondern auch die lebensgefährlichen Brustkorb- und Schädelverletzungen verhindert, weil durch Dehnung des Gurtbandes in dem zur Verfügung stehenden Frontraum eine **zusätzliche Bremsstrecke** gewonnen wird, die die Verzögerungskräfte bei einem Aufprall wesentlich reduziert, ist ein unleugbarer Tatbestand.

Wenn man von Prof. Dr. Bauer, dem Direktor der Chirurgischen Universitätsklinik Heidelberg, erfährt, daß 84 % aller Autofahrer, die im Straßenverkehr eine schwere Schädelverletzung erlitten haben, bleibende physische Veränderungen zurückbehalten, dann kann es für den verantwortungsbewußten Fahrer und Familienvater nur den Entschluß zum schützenden Gurt geben. Legen Sie ihn aber nicht nur bei Fernfahrten, sondern vor allem dort an, wo die meisten Unfälle passieren — im geschlossenen Stadtgebiet!

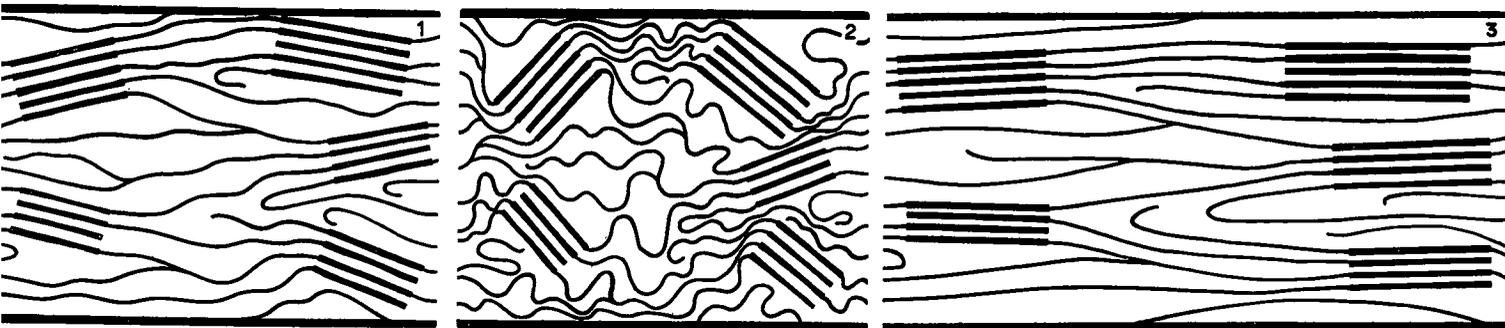
Dr. Seifert

Das Prinzip des Sicherheitsgurtes

Worum es beim Gurt geht, zeigen die beiden Skizzen recht anschaulich. Legt man ein Ei lose in eine Schachtel und schnell man diese gegen ein Hindernis, geht es entzwei. Ist das Ei hingegen gleich den Autoinsassen mit der Schachtel resp.



dem Wagen nahezu fest verbunden, wird es mit dem Karton/dem Auto abgebremst, d. h. verzögert — und bleibt erhalten.



Nach dem Weben des Gurtbandes

das aus etwa 350 Längsfäden besteht, wovon wiederum jeder Faden rund 200 Kapillaren hat, läuft das Gewebe durch einen Wärmeschrank. Der Fachmann sagt dazu, „der Gurt wird thermofixiert“. In diesem Heißluftfeld knäueln sich die Moleküle derart zusammen, daß der Gurt in seiner Länge bis etwa 22 % schrumpft.

- Bild 1 zeigt die Kapillaren schematisch nach dem Spinnen in Großaufnahme,
- Bild 2 veranschaulicht die geschrumpften Moleküle nach der Wärmebehandlung,
- Bild 3 stellt die gedehnten Kapillaren bei der Belastung des Gurtes nach einer Kollision dar. Nach dem Ablauf der Arbeitsaufnahme zieht sich das Band wieder etwas zusammen. Entscheidend für die Güte des Gurtes ist seine Rückdehnung, sie darf sich nur in einer Größenordnung von etwa 20 % bewegen.

Aus dem Alltag des Krankenbesuchers

Seine Aufgabe

Die Tätigkeit der Krankenbesucher löst unter den Versicherten immer wieder lebhaftere Erörterungen aus. Die einen sehen in dem Krankenbesucher ausschließlich einen Polizisten, der in ihren häuslichen Frieden eindringt, die anderen freuen sich über seinen Besuch, weil er ihnen Gelegenheit gibt, Wünsche und Fragen vorzubringen, die einem Kranken besonders am Herzen liegen. Neben der Überwachungstätigkeit ist dem Begriff der echten Fürsorge dabei ein weiter Raum gelassen. Wenn man dieses bedenkt, fällt es nicht schwer, die negative Kritik einzelner an der Tätigkeit der Krankenbesucher als gegeben hinzunehmen; sie kommt meist von solchen Leuten, bei denen ihr Besuch — leider — im wesentlichen eine Überwachungsaufgabe sein muß. In dem einen oder anderen Falle mag es vorkommen, daß das Verhalten eines Krankenbesuchers nicht so ist, wie es die Versichertengemeinschaft von ihm zu fordern berechtigt ist. Man sollte sich aber hüten, einzelne Fehler zu verallgemeinern.

Sein Arbeitstag

Wie sieht nun der Arbeitstag eines Krankenbesuchers aus? — Um dies zu erfahren, hat der Verfasser einen Krankenbesucher gebeten, ihn auf einer Dienstreise mitzunehmen. Der Krankenbesucher sichtet zunächst die Auf-

träge und nimmt diejenigen heraus, die bei der heute vorgesehenen Dienstreise erledigt werden sollen. Nicht alle Aufträge werden berücksichtigt. Der Krankenbesucher kennt seine „Kunden“. Er weiß, wen er „überwachen“ muß und wer nach wochenlangem Kranksein geradezu auf seinen Besuch wartet. Belegschaftsmitglieder, die jahrelang nicht arbeitsunfähig gewesen sind und bei denen besondere fürsorgliche Aufgaben nicht zu erwarten sind, besucht er im allgemeinen nicht.

Die Vormittagsbesuche

Nach 10 Minuten Fahrt durch die Stadt halten wir vor einem Mietshaus in der Vorstadt. Fall Nummer eins. „Hier ist alles in Ordnung“, meint der Krankenbesucher. Wir läuten, die Ehefrau öffnet uns freundlich und führt uns zu dem an Grippe erkrankten Schlosser B. Der Kranke liegt im Bett und ist über den Besuch zu früher Morgenstunde etwas erstaunt. „Mitte nächster Woche“ hofft er wieder arbeiten zu können, weil es ihm zu Hause zu langweilig ist. Heute ist Freitag. Der Krankenbesucher vermerkt seinen Besuch auf dem Krankengeldschein des Versicherten, und wir verabschieden uns.

Kurze Zeit später halten wir vor einem kleinen Häuschen in B-Dorf. Der Krankenbesucher kennt den zu besuchenden

Kranken noch nicht. Er sagt mir lediglich, daß es sich hier um einen 22jährigen jungen Mann handelt, der erst kurze Zeit bei der Firma beschäftigt sei. „Bei den Jungen muß man mehr aufpassen, als bei den Alten.“ Er spricht aus seiner Erfahrung. Der Versicherte hat sich die Hand verletzt. Der Verband ist gestern erneuert worden. Der Kranke darf ausgehen. Besonderes gibt es hier nicht.

Auch über die beiden nächsten Besuche ist nichts Außergewöhnliches zu berichten.

Beim fünften Besuch — es ist jetzt 10 Uhr vorbei — läuten wir vergeblich. Niemand öffnet. Die Nachbarin sagt uns, Herr K. sei zum Arzt gegangen, seine Frau sei berufstätig. Gerade als wir weiterfahren wollen, kommt der Kranke vom Arzt. Wir finden alle Angaben der Nachbarin bestätigt. Der Hausarzt hat dem Patienten, der eine Zerrung des Fußgelenkes hat, weitere Arbeitsunfähigkeit bescheinigt. Der Krankenbesucher lädt Herrn K. zum Vertrauensarzt, weil er — wie er mir nachher sagt — von der Fußverstauchung nichts mehr bemerkt hat. K. ist 20 Jahre alt, und ich denke hierbei an die Erfahrung des Krankenbesuchers mit jüngeren Versicherten.

Nach weiteren 15 Minuten sind wir in der Wohnstube des 59jährigen Kassenmitglieds A., der an schwerer Bronchitis leidet. Hier bedarf es keiner Überwachung, hier hat das Fürsorgerische den Vorrang. Das weiß der Kranke auch, denn er begrüßt den Krankenbesucher mit „Na, daß Sie endlich mal kommen! Habt Ihr mich denn schon abgeschrieben?“ — Er erzählt uns von seiner Kur, die leider keine Besserung gebracht habe und meint dann resignierend: „Nun werde ich wohl nach 45jähriger Dienstzeit einen Rentenantrag stellen müssen.“ Wir sind 20 Minuten bei dem Kranken, unterhalten uns mit ihm über seine bisherige Tätigkeit bei der Firma, die nur sehr selten von Krankheitszeiten unterbrochen worden ist. Der Krankenbesucher gibt ihm Hinweise für das Rentenverfahren. Wir verabschieden uns. — Der Krankenbesucher deutet mir sodann an, daß wir jetzt einen „alten Kunden“ besuchen.

Um 11.30 Uhr läuten wir an der Wohnung des Polsterers S. Er ist wegen Gastritis und wegen Herz- und Kreislaufbeschwerden arbeitsunfähig. Der Krankenbesucher zählt ihn zu seinen „alten Bekannten“. S. ist nicht zu Hause, obwohl er keinen Ausgang hat. Seine Frau „glaubt“, ihr Mann sei zum Arzt gegangen. Bevor der Krankenbesucher eine Meldung schreibt, will er nach dem Mittagessen S. nochmal aufsuchen, weil er der Sache nicht traut. Wir verabschieden uns.

Beim Mittagessen um 13 Uhr fragt mich der Krankenbesucher, ob ich heute abend mitkommen wolle. Er gehe zum „Kappenabend“ des Feuerwehrvereins in N., um den an „Lumbago“ erkrankten Versicherten zu überwachen. Die Ehefrau desselben habe eine Gastwirtschaft mit Tanzsaal, und es werde vermutet, daß er sich aus „Geschäftsgründen“ jetzt in der Karnevalszeit krank gemeldet habe. Ich bin gern bereit mitzukommen. Der Krankenbesucher fragt noch telefonisch bei der Krankenkasse an, ob etwas besonderes vorläge. Dies ist nicht der Fall.

Die Nachmittagsbesuche

Nun führt uns der Weg zu einem Schwerunfallverletzten, dem ein Bein amputiert werden mußte. Der Krankenbesucher soll hier im Auftrag der Personalabteilung lediglich einige Fragen klären. Dabei erkundigt er sich nach besonderen Wünschen des Verletzten und nach dem Hergang des Arbeitsunfalles. Mir fällt die Unsicherheit und das merkwürdige ängstliche Benehmen des Verletzten auf. Plötzlich geht die Tür auf und herein kommt der wegen Gastritis sowie wegen Herz- und Kreislaufbeschwerden arbeitsunfähige S., dessen Frau uns vor einer Stunde erzählte, ihr Mann sei zum Arzt gegangen. Er hatte den Krankenbesucher hier nicht vermutet. Wir sehen ihn im Arbeitsanzug, wie er dem unfallverletzten Nachbarn die Wohnung tapeziert und anstreicht. Diese

„Nachbarschaftshilfe“ auf Kosten der Versichertengemeinschaft geht zu weit. Der Krankenbesucher schreibt eine Meldung. S. erhält eine Ordnungsstrafe, und lediglich seine 30jährige Dienstzeit veranlaßt die Firma, ihn vor arbeitsrechtlichen Folgen zu bewahren.

Anschließend fahren wir nach M. Dort wohnt die Reine-machefrau F. Wegen Grippe ist sie bereits drei Wochen arbeitsunfähig. Sie hat 3 kleine Kinder. Trotzdem muß sie arbeiten, um zu helfen, das neue kleine Häuschen zu bezahlen. Dem Krankenbesucher sind die Verhältnisse bekannt. Die Frau ist körperlich überfordert. Die Grippe ist zwar überwunden; wegen Kreislaufstörungen ist sie aber immer noch arbeitsunfähig. Die Frau ist froh über den Besuch und versichert glaubhaft, daß sie gern wieder arbeiten würde, aber z. Z. könne sie noch nicht einmal ihren Haushalt versehen. Es ist nicht schwer, dies festzustellen. Der Krankenbesucher notiert sich den Fall und teilt der Frau mit, er wolle dem Vertrauensarzt für sie eine Kur vorschlagen. Gleichzeitig will er im Benehmen mit der Bezirksfürsorge für die Unterbringung der Kinder sorgen. Wir verabschieden uns von der Versicherten.

Auch bei dem zehnten und elften Besuch treffen wir die Kranken zu Hause an. Es gibt weder etwas zu beanstanden noch in fürsorgerischer Hinsicht etwas zu veranlassen.

Der nächste Besuch gilt dem 52jährigen Mitglied O., das wegen Herzbeschwerden arbeitsunfähig ist. Der Krankenbesucher kennt den Mann noch nicht; er besucht ihn auf besonderen Wunsch der Krankenkasse hin. Es handelt sich um einen im Zuge der Rationalisierungsmaßnahmen „Umgesetzten“. O. ist über den Besuch des Krankenbesuchers verärgert: „Seit über zehn Jahren bin ich nicht krank gewesen. Nun habe ich mal die Arbeit einstellen müssen, schon kommt mir am dritten Tag der Krankenbesucher auf den Hals!“ — Der Mann hatte recht, und die Anweisung an den Krankenbesucher hätte in diesem Falle besser unterbleiben sollen. Aber auch der Krankenkasse war kein Vorwurf zu machen, weil sie den erst vor wenigen Wochen neu Eingestellten noch nicht so gut kannte. Der Krankenbesucher hat sich erfolgreich bemüht, O. davon zu überzeugen, daß eine Verkettung unglücklicher Umstände diesen Besuch veranlaßt habe. O. war denn auch davon überzeugt, daß er nicht zu denen gezählt werde, die „überwacht“ werden müssen.

Auf der Weiterfahrt wollten wir noch zwei Kranke besuchen. Beiden hatte der Hausarzt Ausgang zugestanden, so daß wir sie nicht angetroffen haben.

Der Abend

Gegen 17 Uhr haben wir unsere Besuchsfahrt beendet. 14 Kranke hatten wir besucht. Für 20.30 Uhr haben wir uns sodann erneut verabredet, um den Kappenabend der Feuerwehr in N. zu besuchen. — Gegen 21 Uhr sind wir im überfüllten Tanzsaal. Der Krankenbesucher trägt eine dunkle Brille. Niemand erkennt ihn. Ich bin ohnehin hier fremd. Hinter der Theke steht unser an „Lumbago“ erkranktes Mitglied und schenkt aus schweren Krügen aus. Gegen 22 Uhr ertönt wieder einmal der Ruf des Karnevalspräsidenten: „Wollen wir ihn reinlassen?“ Der Krankenbesucher und ich trauen unseren Augen kaum. Unser Kranker ist hinter der Theke von seiner Frau abgelöst worden und marschiert „in die Bütt“. Als er seine Büttendre geendet hat, erhält er ob seiner eifrigen Förderung des Karnevalsgedankens und besonders dieses Festes einen Karnevalsorden („unser lieber Karl“). Sodann verschwindet Karl. Wir gehen — es ist 22.20 Uhr — an die Theke und fragen die Frau nach ihrem Mann. „Der sitzt oben in der Wohnung“, sagt sie, weil sie annimmt, wir wären gerade erst erschienen. Als sie sich anschickt, uns zu ihm zu führen, kommt er gerade zur Tür herein. Wo er bis jetzt gewesen wäre, fragt der Krankenbesucher. „Oben in der Wohnung“, lautet die Antwort. Er schildert treuherzig sein Leiden und wie froh er wäre, wieder arbeiten zu können. Hier unten würden alle Hände ge-

braucht und er müsse oben am Ofen sitzen. Er redet und redet so lange, bis der Krankenbesucher von ihm einen Abdruck seiner soeben gehaltenen Büttenrede erbittet und ihn zu seinem Orden beglückwünscht. Unser Mitglied wird bleich und meint dann: „Da hab ich halt mal Pech gehabt.“ Wie oft mag er kein Pech gehabt haben?

Schlußbetrachtung

Als wir zurückfahren, erzählt mir der Krankenbesucher, daß solche oder ähnliche Verstöße leider immer wieder vorkommen. Es sind zwar im Verhältnis zur Gesamtzahl der erkrankten und auch zur Gesamtzahl der besuchten Kassenmitglieder nur wenige Fälle; aber man kann sie nicht übersehen.

Die Versicherten bedenken bei ihren Verstößen gegen die Krankenordnung nicht — so fährt der Krankenbesucher fort —, daß sie sich auch strafrechtlich schuldig machen, und zwar dann, wenn sie während der Arbeitsunfähigkeit bei einem anderen Arbeitgeber arbeiten. Wengleich die Krankenkassen nicht in allen Fällen Strafantrag stellen, so sind nach den Angaben des Krankenbesuchers in letzter Zeit folgende Fälle bekanntgeworden:

Das Amtsgericht Gütersloh hat einen Versicherten, der während der Arbeitsunfähigkeit als Hilfsarbeiter gearbeitet hatte, wegen Betruges zu einem Monat Gefängnis mit Bewährungsfrist verurteilt.

Das Amtsgericht Berlin-Tiergarten hat eine Versicherte, die während der Arbeitsunfähigkeit Zeitungen ausgetragen hatte, mit vier Wochen Gefängnis bestraft. Bewährung war zugewilligt. Eine Versicherte, die während des Bezugs von Krankengeld als Serviererin gearbeitet hatte, erhielt eine Geldstrafe von 100 DM. Ein anderer Versicherter, der während des Bezugs von Krankengeld in einem Restaurant gearbeitet hatte, erhielt sechs Wochen Gefängnis.

Das Amtsgericht Soltau hat einen Versicherten, der während des Bezugs von Krankengeld an drei Tagen gearbeitet hatte, zu drei Wochen Gefängnis ohne Bewährungsfrist verurteilt.

In allen Fällen haben die Verurteilten die Kosten des Verfahrens tragen und das zu Unrecht bezogene Krankengeld zurückzahlen müssen.

Als ich mich von dem Krankenbesucher verabschiede, weiß ich, daß seine Tätigkeit für die Versichertengemeinschaft notwendig und nützlich ist. Die Erfahrungen des einen Tages haben mich aber auch darüber belehrt, daß man in manchen Fällen ohne Kontrolle nicht auskommen kann.

(W.)

(Aus der Zeitschrift „Selbstverwaltung — Selbstverantwortung“. Herausgeber Bundesverband der Betriebskrankenkassen, Essen.)

Liebe D Wer!

Für die Aufmerksamkeiten zu meinem Abschied am 28. 12. vorigen Jahres danke ich vielmals. Besonders habe ich mich über die künstlerischen Geschenke vom Reihertieg gefreut. Wen hätte dieses plattdeutsche Gedicht und die holzgeschnittene Madonna wohl nicht gerührt. Es werden mir immer ehrenwerte Andenken bleiben.

Meine Nachfolgerin, wer sie noch nicht kennt, ist Fräulein Annegold Rademacher; zum Teil habe ich sie noch im Betrieb persönlich vorstellen können. Allerdings ist das nicht vollständig geschehen mangels an Zeit. Das bitte ich zu entschuldigen. Beruhigend fand ich übrigens die Bemerkung eines Schippers, der mir sagte:

„Gohn Se man no de Kanakers un loten Se sick dor man verlöten. Se wull'n dat jo nich anners.“

„Un mit Alice twe könt wi all tofreenen sien.“

Mit herzlichen Grüßen Alice Binder



„Mahlzeit“

Früher wurde vom Hausherrn vor dem Essen ein Tischgebet gesprochen und im Anschluß daran wünschte er den Seinen eine „Gesegnete Mahlzeit“.

Eines Tages muß sich unter den Gästen ein Mensch befunden haben, der während des Gebets geschlafen und nur, als er aufwachte, noch das letzte Wort „Mahlzeit“ aufgeschnappt hat.

Wann das passiert ist, weiß ich nicht, aber seit dieser Zeit muß es diesen unmöglichen Gruß geben.

Es fängt schon am Morgen damit an:

Wenn ich zu spät im Büro erscheine, und seien es auch nur 5 Minuten, begrüßen mich die Kollegen mit „Mahlzeit“. Dabei komme ich gar nicht zum Essen, sondern zum Arbeiten. Ich hoffe, daß das auch bei anderen „Zu-Spät-Kommern“ der Fall ist. Aber wer denkt schon daran?

Etwas später treffe ich im Fahrstuhl jemanden: „Mahlzeit!“ Seit wann speist man denn im Fahrstuhl?

Auf dem Flur, in der Halle und in anderen Büros sagt

man „Mahlzeit“ zu mir. Ich sehe weder Tische mit belegten Broten noch sonst irgend etwas Eßbares. Sehe ich denn so verfressen aus, daß man von mir denken kann, ich äße den ganzen Tag?

Und dann noch auf dem stillen Örtchen! Auch hier bleibt man nicht verschont.

Jetzt müßte ich eigentlich zu dem Zeitpunkt kommen, wo man sich mit seinem Teller in der Hand an den Tisch zum Essen setzt.

Aber was passiert, wenn man danach wieder aufsteht? Man sagt „Mahlzeit“, dabei denkt kein Mensch auch nur im entferntesten daran, schon wieder zu essen.

Begegnet man sich am späten Nachmittag, sagt man... na, Sie wissen schon!

Hört sich denn unser „Guten Morgen“ und „Guten Tag“ so schlecht an, daß man dafür lieber „Mahlzeit“ sagt???

U. S.



Bruno Kamradt



Friedrich Gurzan



WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE
JUBILARE

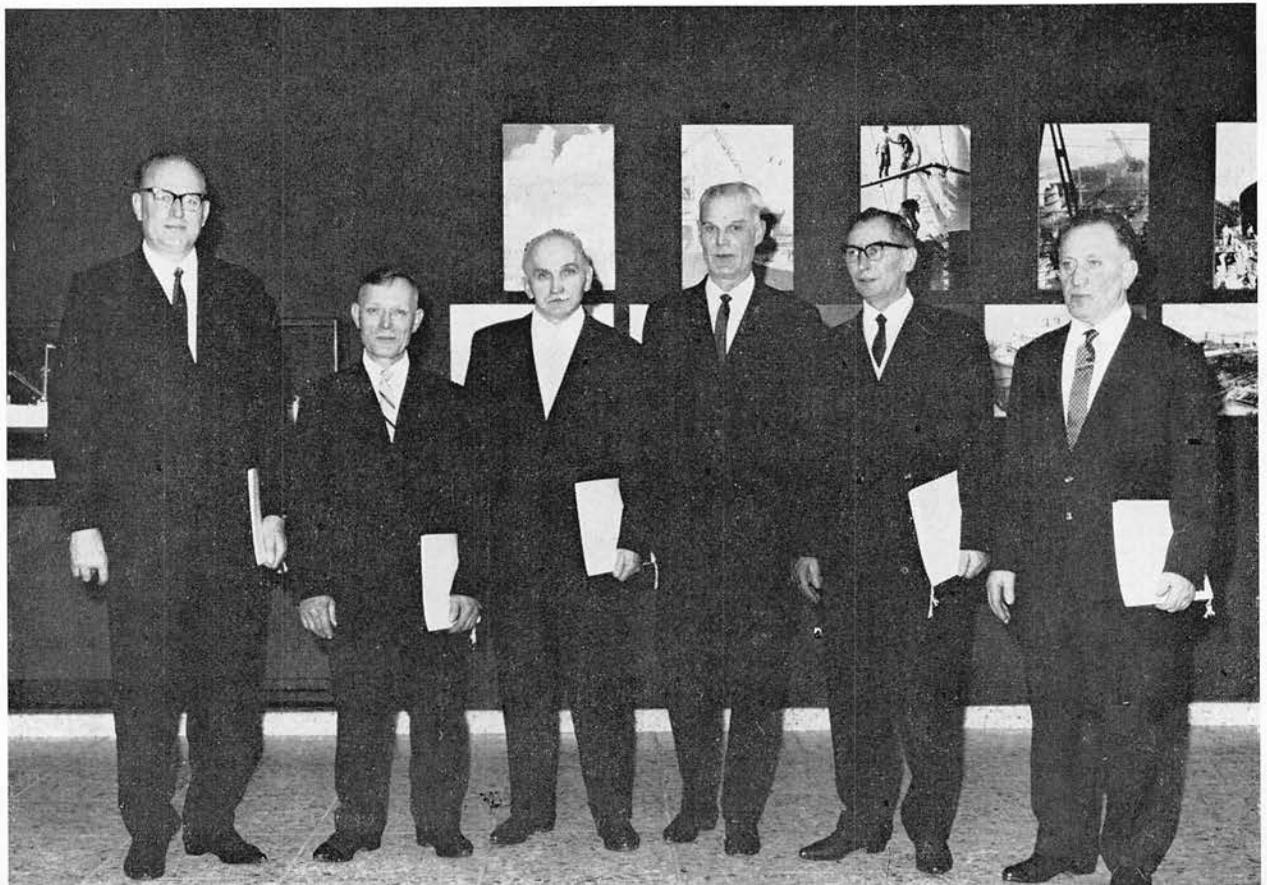
Ehrung der Jubilare am 29. Januar 1965

40 Jahre

Bruno Kamradt, Meister	2530
Friedrich Gurzan, Tischler	1230

25 Jahre

Harry Johannsen, Brenner	1220
Heinrich Pagoletke, Bohrer	1220
Gerhard Pillgramm, Schiffszimmerer	1240
Wilhelm Wresz, Zimmerer	2240



FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Monopolzeichner Klaus-Peter Ramsthaler mit Fr. Monika Woldt am 18. 12. 1964
Schlosser Karl-Heinz Broda mit Fr. Monika Hesse am 21. 12. 1964

Geburten

S o h n

Schlosser Herbert Schirmer am 26. 11. 1964
Schlosser Walter Stilke am 8. 12. 1964
M'schlosser Klaus-Dieter Schumacher am 18. 12. 1964
Schlosser Karl-Heinz Ehlbeck am 22. 12. 1964
E'Schweißer-Anlerner Selanu Palabiyicka am 2. 1. 1965
M'schlosser Hans-Werner Wagner am 8. 1. 1965
kfm. Angestellter Walter Peijan am 11. 1. 1965
Schiffbauer Ewald Janowski am 12. 1. 1965
Anbringer Gerhard Peters am 12. 1. 1965
Anstreicher Gerhard Michel am 20. 1. 1965
Ausrichter Ekkehard Sehling am 20. 1. 1965
Matrose Otto Horn am 23. 1. 1965
Matrose Emil Caruhn am 3. 2. 1965

T o c h t e r

E'Schweißer Rudi Helbing am 28. 11. 1964
Kesselschmied Klaus Beck am 30. 11. 1964
M'schlosser Alfons Gibau am 10. 12. 1964
Helfer Berthold Stegmann am 14. 12. 1964
Maler Hans-Werner Assmann am 16. 12. 1964
Dreher Wolfgang Froböse am 21. 12. 1964
Maler Günter Mildorf am 28. 12. 1964
M'schlosser Gerd Meyer am 18. 1. 1965
E'Schweißer Heinz Leitz am 29. 1. 1965

Z w i l l i n g e (Töchter)

Helfer Hermann Bartels am 30. 1. 1965

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten anlässlich meines Ausscheidens sage ich hiermit allen Kolleginnen und Kollegen meinen herzlichen Dank.
Artur v. Malotki

Für die mir beim Eintritt in den Ruhestand überreichten Erinnerungsgaben und guten Wünsche sage ich allen Arbeitskameraden meinen herzlichen Dank.
Franz Schuster

Für die mir anlässlich meines Ausscheidens aus den Diensten der Deutschen Werft erwiesene Aufmerksamkeit sage ich hiermit meinen herzlichsten Dank.
Helmuth Hennig

Schönen Dank für die netten Worte von Herrn Dr. Voltz zu meinem 40jährigen Jubiläum sowie den Herren der Direktion, Ingenieuren, Meistern, Vorarbeitern, Kolleginnen und Kollegen.
In Anerkennung Fritz Gurzan

Für die mir anlässlich meines 40jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung sowie allen Kollegen meinen herzlichen Dank.
Bruno Kamradt

Herzlichen Dank für erwiesene Aufmerksamkeit zum 25jährigen Arbeitsjubiläum sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen.
Heinrich Pagoletke

Für die Aufmerksamkeiten zu unserer goldenen-Hochzeit sagen wir unseren herzlichen Dank.
Victor Demski und Frau

Für die vielen Aufmerksamkeiten, welche mir zu meinem Eintritt in den Ruhestand erwiesen wurden, sage ich allen Beteiligten meinen herzlichen Dank.
Hugo Voß

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Jubiläums sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat, Abteilungsleiter, Meister und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
Harry Johannsen

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

Der Rentner Herr Bernhold Röseler, das älteste aktive Mitglied des Gesangsvereins „Treue“, Finkenwerder, möchte der Deutschen Werft für die zu seinem achtzigjährigen Geburtstag erwiesene Aufmerksamkeit danken. Er grüßt hiermit auch so gleich alle früheren Kollegen.

Herzlichen Dank für erwiesene Aufmerksamkeit zu unserer goldenen Hochzeit.
Jonny Hebling und Frau

Für die Aufmerksamkeiten und Glückwünsche zu meinem 80. Geburtstag danke ich herzlichst.
Hans Vick

Herzlichen Dank für erwiesene Aufmerksamkeit zu meinem vollendeten 80. Geburtstag, die mir von der Werft zuteil wurden.
H. Bartels

Für die uns erwiesene Teilnahme beim Tod meines Mannes Willi Peter sagen wir unseren herzlichen Dank.
Mathilde Peter und Sohn Günther

Für die wohlthuenden Beweise herzlicher Teilnahme bei dem Heimgange unseres lieben Entschlafenen sagen wir hiermit unseren herzlichsten Dank.
Olga Hehne
Familie Karl-Heinz Albrecht

Für die Beweise aufrichtiger Anteilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes und Vaters Albert Schaefer sagen wir der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Kollegen unseren herzlichen Dank.
Frau Emmi Schaefer und Kinder

Für die herzliche Teilnahme und die vielen Blumenspenden beim Heimgange unseres lieben Vaters Wilhelm Riebe danken wir herzlichst.
Familie Emil Saß

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme beim Ableben unseres lieben Vaters Rudolf Ehlers.
Im Namen aller Angehörigen: Elfriede Gonschier, geb. Ehlers

Für die herzliche Anteilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes Hermann Bostelmann sage ich der Direktion, dem Betriebsrat und allen Kollegen von Dock und Zimmerei meinen herzlichen Dank.
Frau Martha Bostelmann und Kinder

Für die liebevolle Teilnahme an dem uns betroffenen schweren Verlust sagen wir herzlichsten Dank.
Walter Schut und Frau Inge, geb. Gabrysiak

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.
Rudolf Tepp

Rentner
(früher Schiffbauer)
Hans Lau
am 9. 12. 1964

Rentner
(früher Takler)
Wilhelm Riebe
am 13. 12. 1964

Rentner
(früher Kupferschmied)
Paul Schulz
am 19. 12. 1964

Rentner
Willi Hehne
am 25. 12. 1964

Nieter
Albert Schäfer
am 28. 12. 1964

Wir gedenken



unserer Toten

Rentner
(früher Kranführer)
Peter Kindschuh
am 5. 1. 1965

Rentner
(früher Zimmermann)
Rudolf Ehlers
am 15. 1. 1965

Rentner
(früher Kesselschmied)
Johannes Sängler
am 19. 1. 1965

Vorarbeiter
Willi Peter
am 23. 1. 1965

Reinmachefrau
Clara Grabrysiak
am 24. 1. 1965

Rentner
(früher Schiffszimmerer)
Hermann Bostelmann
am 24. 1. 1965

Maschinenschlosser
Leo Gambert
am 2. 2. 1965

Rentner
(früher Elektriker)
Otto Gerds
am 4. 2. 1965

SPORT

Am Freitag, dem 29. 1., fanden sich in der Kantine die Mitglieder unserer Betriebssportgemeinschaft zu ihrer ordentlichen Jahreshauptversammlung zusammen.

Der 1. Vorsitzende, Karl Lenz, eröffnete die Versammlung mit einem Bericht über die Lage und Entwicklung unserer BSG im Jahre 1964. Das Jahr 1964 brachte für die meisten Sparten eine Normalisierung, für einige sogar einen Aufschwung im Sportbetrieb.

Lediglich die Sparte Handball hatte durch Abgänge, Schichtarbeit usw. einige Schwierigkeiten. Wie in jedem Jahr zu Beginn der Sportsaison fand Ende Februar in der Elbschloßbrauerei der traditionelle Sportlerball statt. Ein Abend voller Hochstimmung für die Sportlerfamilie und ihre Gäste.

Am 23. Mai wurde auf der Blau-Weiß-Allianz-Sportanlage das Sportfest der DW durchgeführt. Alle Sparten beteiligten sich mit viel Erfolg an dieser Veranstaltung.

Das Verbandssportfest am 13. Juni in Glückstadt sah 106 aktive Sportler unserer BSG im Wettkampf. Diese hohe Teilnehmerzahl wurde von keiner anderen BSG erreicht. Der 1. Vorsitzende sprach am Schluß seines Berichtes allen Verbandsmitgliedern und Spartenleitern seinen Dank für die von ihnen geleistete ehrenamtliche Arbeit aus.

Nach diesem Bericht übernahm als Wahlvorstand Otto Rieckhoff die Leitung der Versammlung und führte die Entlastung sowie die Neuwahlen durch.

Da unser langjähriger 2. Vorsitzender, O. Kersten, wegen Erreichung der Altersgrenze aus den Diensten der DW ausscheidet, mußte es eine geringe Verschiebung innerhalb des Vorstandes geben.

Nach der Entlastung durch die Versammlung wurde folgender Vorstand gewählt:

- | | |
|---------------------------|-------------------------------|
| 1. Vorsitzender K. Lenz | Schriftführer Frl. R. Stieger |
| 2. Vorsitzender H. Wegner | Sportwart H. Thomas |
| 3. Vorsitzender D. Sick | Jugendwart H. Sass |

Anschließend gaben die Spartenleiter ihren Jahresbericht. Hier einen Exzerpt der Ausführungen:

Fußball (G. Lückert)

Die 1. Herren-Mannschaft wurde 1964 Meister der Klasse B 1. Die Jugend errang den 2. Platz in der Meisterschaft und wurde Pokalsieger 1964 und somit Gewinner des vom Betriebssportverband gestifteten „Otto-Hummel-Pokals“. Ein sehr schöner Erfolg. Für 1965 konnten wieder vier Mannschaften gemeldet werden.

Handball (H.-J. Bödeker für P. Weise)

Vom Handball war nicht viel zu berichten. Die Schwierigkeiten, sie wurden vom 1. Vorsitzenden bereits aufgezeigt, hoffen die Handballer aber 1965 zu überwinden.

Federball (H. Wegner)

Zu Beginn des Jahres konnte der von der DW gestiftete Mixed-Pokal erstmalig gewonnen werden. Während der Sommermonate gelang es keinem unserer Gegner gegen uns zu gewinnen, und so dürfen wir in diesem Jahr in der leistungsgerechteren B-Klasse starten. Die Hamburger Einzelmeisterschaft brachte dagegen sehr schöne Erfolge: Herreneinzel Junioren = Hamburger Meister
Herreneinzel Senioren = Vicemeister
Herrendoppel = 3. Platz

In der Winterrunde 1964/65 wurde der 5. Platz von 18 teilnehmenden Mannschaften erkämpft. Eine sehr gute Platzierung, wenn man berücksichtigt, daß das Durchschnittsalter der fünf teilnehmenden Herren bei 35 (!) liegt.

Leichtathletik (G. Mamero f. W. Sudmann)

Die Sparte nahm im Jahre 1964 an elf großen Veranstaltungen mit insgesamt 100 aktiven Sportlern teil. Es konnten außer 75 Siegerurkunden zwei Meistertitel errungen werden: im Speerwurf und Kugelstoßen.

Faustball (U. Adam)

Unsere Faustballer nahmen mit zwei Mannschaften an der Winter- und Sommerrunde 1964 in Gruppe C und D teil. Die erste Mannschaft erreichte den 5. bzw. 7. Platz und die zweite Mannschaft den 2. bzw. 9. Platz. Da für den Winter 1964/65 keine Halle zur Verfügung steht, kann erst ab 1. 4. 1965 auf dem Sportplatz Dockenhuden der regelmäßige Trainings- und Spielbetrieb wieder aufgenommen werden.

Schach (K. Müller)

Das Winter-Pokal-Turnier 1964 wurde mit einem 6. Platz in Gruppe 2 (höchste Spielklasse) abgeschlossen. Den Höhepunkt für unsere Schachsparte bildete am 10. 1. 65 ein internationales Turnier von Fünfer-Mannschaften. In der 1. Klasse wurde ein sensationeller 3. Platz erkämpft!

Tischtennis (H. Schulz)

Das jüngste Kind unserer BSG, die Sparte Tischtennis, ist zwar noch im Aufbau begriffen, es wird aber regelmäßig trainiert, und zwar in der Halle unserer Federballer am Hohenzollernring.

Kegeln (W. Schultz)

Unsere Kegler waren im vergangenen Jahr wieder einmal sehr aktiv und auch erfolgreich. Bei den Einzelmeisterschaften konnten mit 8 Teilnehmern 6 Placierungen erreicht werden. Die Punktspiele wurden von der 1. und 2. Mannschaft in der Sonderklasse absolviert. Dies ist besonders hervorzuheben, da keine weitere BSG im Verband zwei Mannschaften für die Sonderklasse stellt.

Und hier die weiteren Erfolge:

Abschlußpokal 1963/64	= 2. Platz
DW-Sportfest	= 1. und 3. Platz
Sportfest Glückstadt	= 2. Platz
Eröffnungskegeln	= 3. Platz
DW-Pokal	= zwei 1. Plätze
BSA-Kegeln	= viermal Bronze
(6 Teilnehmer)	= einmal Gold

Für den Städtekampf Berlin-Hamburg stellte die DW drei Kegler. Wie man sieht, eine stolze Bilanz unserer Kegelsparte.

Im Anschluß an diese Berichte wurden von der Versammlung folgende Spartenleiter bestätigt:

Fußball	G. Lückert	Faustball	U. Adam
Handball	P. Weise	Schach	K. Müller
Federball	H. Wegner	Tischtennis	H. Schulz
Leichtathletik	W. Sudmann	Kegeln	W. Schultz

Für zehnjährige Mitgliedschaft bzw. besondere Verdienste in unserer BSG erhielten dann aus der Hand des 1. Vorsitzenden die silberne Ehrennadel:

Kegeln	Fußball
Herr Brockmann	Herr Mehrkens
Herr Haug	
Herr Harms	Schach
Herr Hinrichs	
Herr Möller	Herr Krumfuß
Herr Rieckhoff	Herr Sienkiwicz
Herr Wiechmann	Herr Warkenthin
Handball	Schiedsrichter
Herr Bödeker	Herr Hövermann

Mit einem besonderen Dank an den scheidenden 2. Vorsitzenden, O. Kersten, und an alle aktiven Mitglieder wurde die diesjährige Jahreshauptversammlung unserer BSG vom 1. Vorsitzenden, K. Lenz, beendet.

H. Wegner