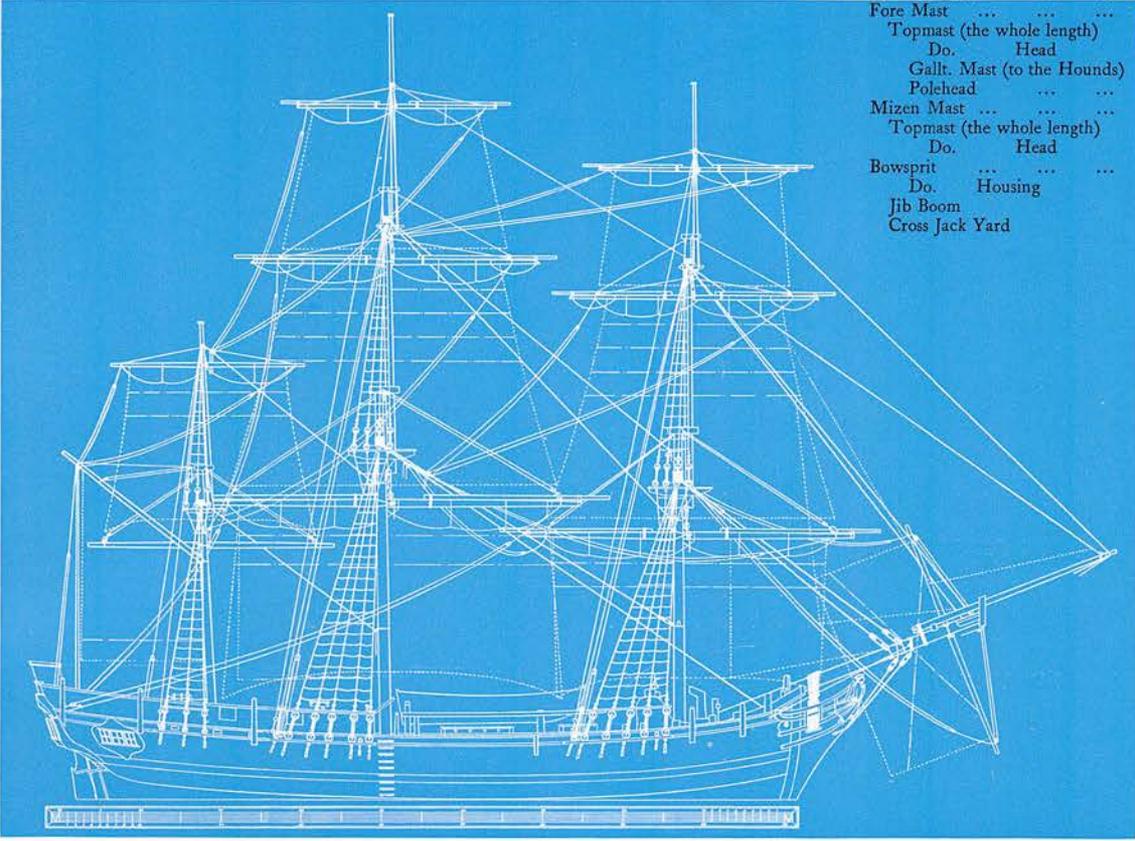
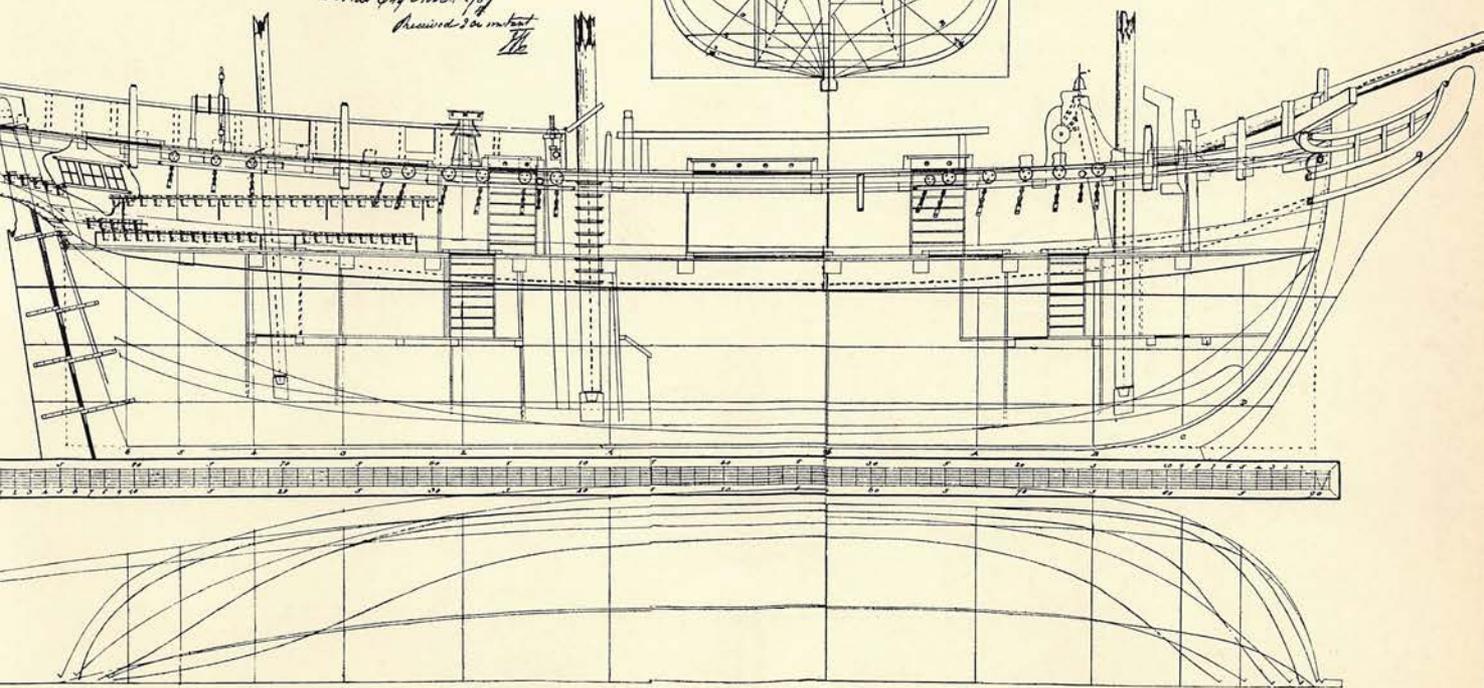
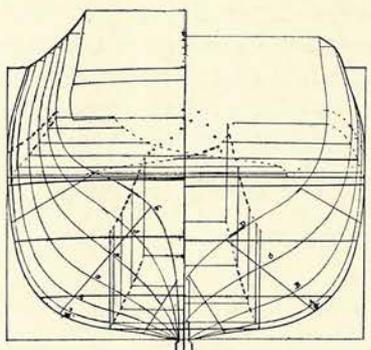


	Masts		Yards			
	Length	Diam.	Length	Diam.		
	Ft.	In.	Ft.	In.	In.	
Main Mast ... ..	58	10	16	46	6	11 1/2
Topmast (the whole length)	35	10	10 3/4	35	2	8 3/8
Do. Head	4	9				
Gallt. Mast (to the Hounds)	18	2	6	24	8 3/8	5
Polehead ... ..	9	1				
Fore Mast ... ..	53	4	16 1/2	40	5	10
Topmast (the whole length)	34	3	10 3/4	30	6	7
Do. Head	4	0				
Gallt. Mast (to the Hounds)	17	3	4 3/4	24	8	5
Polehead ... ..	8	7				
Mizen Mast ... ..	48	2	11 1/2	21	2	6 3/8
Topmast (the whole length)	24	3 1/2	6 3/8	24	0	5
Do. Head	3	1				
Bowsprit ... ..	35	4	18 1/2	30	6	6 3/8
Do. Housing	10	2				
Jib Boom	27	1	8 3/4			
Cross Jack Yard				30	6	6 1/2



**DEUTSCHE WERFT  
WERKZEITUNG 2/1966**

*Bounty* armée Transport, navigant pour l'Inde  
510 tonneaux  
 Length of the keel of the Deck — 81' 6"  
 Breadth of the Deck — 69' 9"  
 Breadth of the hull — 22' 10"  
 Depth of the hold — 11' 4"  
 1700 tonneaux  
 Made by the Navy of the  
 French Republic



## Das Bau-Programm der DW

### In der Ausrüstung liegen:

S. 781	TT	„Darina“ (Shell)	. . . . .	Ablieferung:	26. 5. 1966
S. 812	MS	„Tugelaland“ (Globus)	. . . . .	Ablieferung:	1. 6. 1966
S. 811	TT	„Diala“ (Shell)	. . . . .	Ablieferung:	7. 9. 1966

### Auf den Helgen liegen:

III S. 813	MS	(Laeisz)	. . . . .	Stapellauf:	10. 6. 1966
V S. 816	MS	(Russ)	. . . . .	Stapellauf:	23. 8. 1966

### Mit Werkstattarbeiten begonnen:

S. 818	MS	(Laeisz)	. . . . .	Kiellegung:	1. 6. 1966
S. 814	MS	(Afrika Linien)	. . . . .	Kiellegung:	13. 6. 1966

\*

Unser **Reparaturbetrieb** läuft auf Hochtouren.

Im März wurden 78, im April 73 Schiffe instandgesetzt. Die Arbeiten reichen vom Überholen eines gesunkenen Schleppers („Fairplay 11“) bis zur Neuinstallation von Maschinen auf Schiffen mit Explosions- und Brandschäden („Slesvig“, „Stamos“). Über weitere bemerkenswerte Reparaturaufträge siehe im Inneren des Heftes.

# DEUTSCHE WERFT HAMBURG

WERKZEITUNG  
23. JAHRGANG  
NR. 2 · 18. MAI 1966

▶  
Dr. Voltz führt Bürgermeister  
Prof. Dr. Weichmann durch den Betrieb.

◀  
Den Händedruck für die Belegschaft  
nimmt Günther Sommerfeld entgegen.



## Aus dem Werftgeschehen

Der Besuch des Ersten Bürgermeisters der Freien und Hansestadt Hamburg, Prof. Dr. Herbert Weichmann, in Begleitung des Staatsrates Prof. Dr. Deneffe, am 11. März auf der Deutschen Werft war ein schöner Beweis für das aktive Interesse, das man an höchster Stelle der Schiffbauindustrie in Hamburg entgegenbringt. In einer ein-

Prof. Dr. Herbert Weichmann  
Erster Bürgermeister der  
Freien und Hansestadt Hamburg

Hamburg 1, den 15. März 1966  
Rathaus - Auf 36 11 21

V<sub>o</sub>

E	17. MARZ 1966
W	
B	

Herrn  
Dr. Paul Voltz  
Vorsitzer des Vorstandes  
der Deutschen Werft AG  
2 Hamburg 1  
Postfach 889

Sehr geehrter Herr Voltz !

Der Besuch eines großen Werftunternehmens kam mir gerade in diesen Tagen sehr gelegen. Auch wenn sich Hamburg seit langem industriell nach allen Richtungen hin entfaltet, bleibt doch die Werftindustrie in einem Welthafen ein wichtiges Kernstück des industriellen Sektors, dem mit Recht die besondere Aufmerksamkeit auch der amtlichen Stellen gilt.

Ich habe mich in den Gesprächen mit Ihnen und den anderen leitenden Herren Ihres Unternehmens davon überzeugen können, daß für das Werk die Zukunftssicherung bereits begonnen hat und die Planungen für eine kontinuierliche Anpassung an internationale Maßstäbe weit fortgeschritten sind. Es scheint mir richtig, wenn hier Initiativen gezeigt werden, die - unabhängig von großen und kleinen Lösungen - der Zukunft alle Türen öffnen.

Ihre Werkszeitschrift habe ich mir mit Vergnügen durchgesehen. Ich finde sie außerordentlich ansprechend aufgemacht und in ihrer Mischung von betrieblichen Problemen und allgemeineren Darstellungen, ein schönes Beispiel für eine gut gelungene Werkzeitung.

Ihnen, Herrn Dr. Scholz, den Herren Ihres Betriebsrates und allen anderen, die mich so freundlich über alles unterrichtet haben, meinen aufrichtigen Dank und die besten Wünsche für die Zukunft des Unternehmens.

*Dr. G. A. Wagner*

gehenden Besichtigung des Betriebes Finckenwerder überzeugten sich die Herren von dem technischen Stand, der Leistungsfähigkeit und den Sorgen des Deutschen Werft, die ja die Sorgen des deutschen Schiffbaus schlechthin sind. Nach der Werftbesichtigung wurden den hohen Gästen die leitenden Herren unseres Unternehmens vorgestellt, und danach fand ein wirtschaftspolitischer Gedankenaustausch im kleinsten Kreise statt. Der Bürgermeister bedankte sich für den Empfang in dem nebenstehenden Brief, der deutlicher als viele Worte seine Verbundenheit mit den Stätten zum Ausdruck bringt, ohne die Hamburg das „Tor zur Welt“ nicht wäre.

\* \* \*

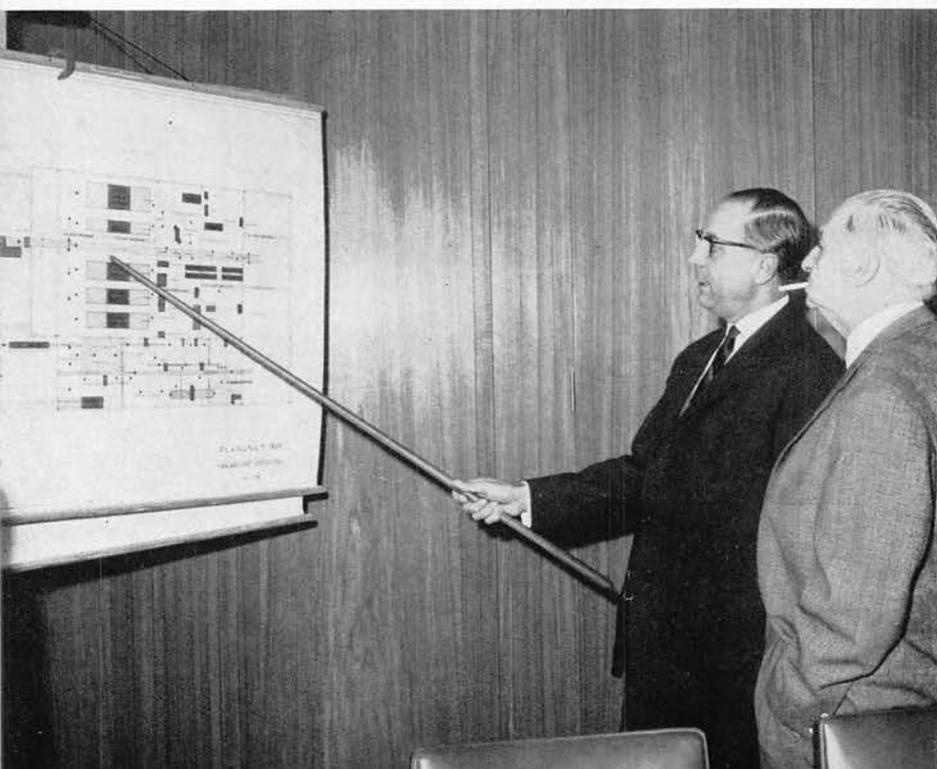
Das wichtigste innerbetriebliche Ereignis der letzten Wochen war der Stapellauf des dritten Shell-Tankers. Während die beiden ersten Schiffe, die „Drupa“ und die „Darina“, der Shell Tankers (U. K.) Limited gehören, ist das dritte für die Deutsche Shell AG bestimmt. Die Konstruktion des Schiffes weicht von ihren beiden älteren Schwestern etwas ab. Man hat weniger und dafür größere Ladetanks vorgesehen, nämlich nur fünf Mittel- und zweimal sechs Seitentanks. Auch das Brückenhaus ist etwas anders; im übrigen sind die Schiffe im wesentlichen gleicher Bauart.

Der Shell-Tradition folgend, alle Schiffe nach Muschelarten zu benennen, heißt auch dieser Tanker wieder nach einer aparten kleinen Muschel. Man kann sie am Strande Südaustraliens finden; sie heißt „Diala“. Auf diesen wohlklingenden Namen taufte Frau Käthe Dahlgrün, die Gattin des Bundesfinanzministers, unser jüngstes Schiff.

Dr. Voltz begrüßte die Gäste und gab seiner Freude darüber Ausdruck, daß der Herr Bundesminister, doch gewiß einer der meistbeschäftigten und mit größter Verantwortung beladenen Männer Deutschlands, es sich nicht hat nehmen lassen, seine Gattin zu begleiten und den Stapellauf mitzuerleben. Die Probleme des Schiffbaus und der Schifffahrt harren dringend einer Lösung, und deshalb seien wir besonders dankbar, daß der verantwortliche Verwalter der Bundesfinanzen die Gelegenheit wahrnehme, sich unsere Arbeit wieder einmal aus der Nähe anzusehen. Doch möge er darüber hinaus als unser Gast mit ungehinderter Freude und Anteilnahme dieses festliche Ereignis erleben, in dem seine Gattin im Mittelpunkt stehe und woran teilzunehmen ihm seine umfangreichen Pflichten gewiß nicht allzuoft ermöglichen dürften.

Für die Shell sprach der Managing Director Dr. G. A. Wagner, einer der sieben Herren des obersten Direktoriums der Royal Dutch/Shell-Gruppe. Er erläuterte die Bedeutung, die eine leistungsfähige Flotte für ein Unternehmen haben muß, das mehr als irgendein anderes ein internationales sei. Er sagte u. a.:

Mit diesem Neubau werden wir unser weltweites Schiffsprogramm nicht been-



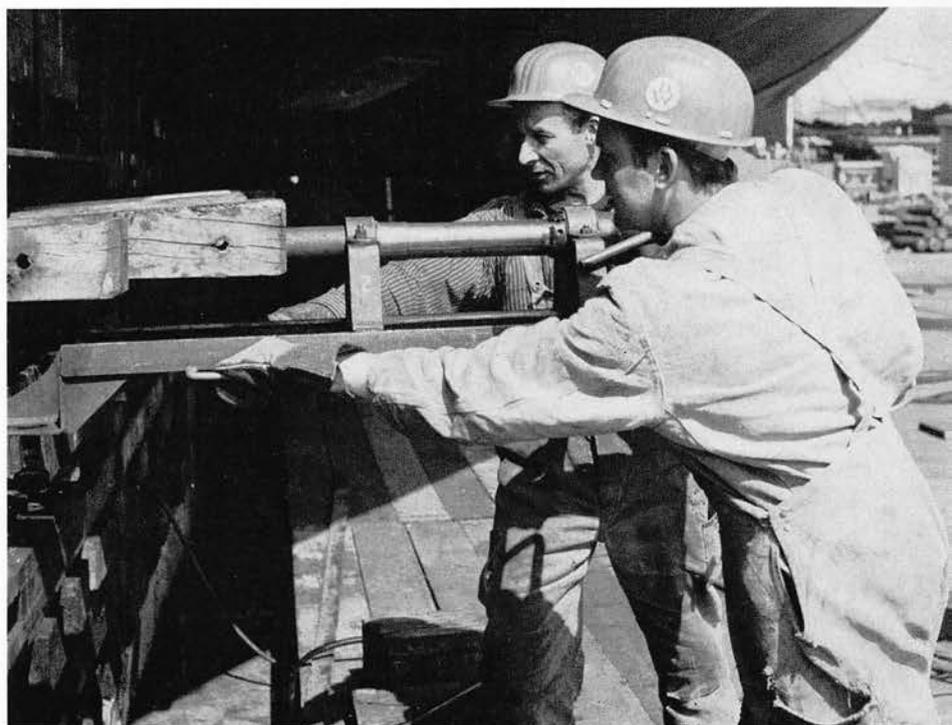
den, denn als Bindeglied zwischen den Fundstätten des Öls und den Verbrauchszentren der Fertigprodukte brauchen wir mehr und mehr Schiffe. Das Öl ist nunmehr zur wichtigsten Energiequelle Westeuropas geworden. In den letzten zehn Jahren ist der Verbrauch auf das Dreieinhalbfache gestiegen. Die Royal Dutch/Shell-Gruppe ist wesentlich an der Versorgung Westeuropas mit Energie beteiligt. So haben wir große Mittel aufgewendet, um in der ganzen Welt Rohöl zu suchen und zu fördern. Wir sind seit Jahrzehnten auf diesem Gebiet erfolgreich gewesen, so daß heute unsere Rohstoffquellen über die ganze Welt verteilt sind und wir damit ein Höchstmaß an Versorgungssicherheit bieten können. Gleichzeitig haben wir in den europäischen Verkaufszentren ein dichtes Netz von Raffinerien und Verteilungsanlagen aufgebaut. Zwischen diesen beiden Polen, nämlich den Rohstoffquellen und den Verarbeitungs- bzw. Verteilungsstätten, bildet unsere Flotte — die größte Tankerflotte der Welt — das notwendige Bindeglied . . .

Wir trieben den Ausbau unserer Flotte mit allen Mitteln voran. Wir haben zur Zeit ein sehr großes Tankerbauprogramm in Angriff genommen. 31 Schiffe mit zusammen über 3 Mio. t.d.w. sind in Auftrag gegeben. In Deutschland hat die weltweite Shell-Gruppe seit Kriegsende 1,45 Mio. t.d.w. Schiffsraum für die eigene Flotte oder für Charter in Auftrag gegeben. Last not least bauen wir unser Raffinerie- und Versorgungsnetz in Europa aus. Aus diesem integrierten Programm ersehen Sie, daß wir von der Quelle bis zum Endverbraucher alles tun, um die Kette zu schließen und damit eine konstante und sichere Versorgung der Wirtschaft Europas mit der so notwendig gebrauchten Energie sicherzustellen.

Es ist aber nicht nur unsere Aufgabe, seit vielen Jahrzehnten dafür zu sorgen, daß Europa sicher und konstant mit immer steigenden Mengen von Öl beliefert wird, sondern im Interesse einer gesunden Wirtschaft muß es auch unsere Aufgabe sein, diese Energie so preiswert wie möglich zur Verfügung zu stellen. Es ist nur zu natürlich, daß die Erdöl fördernden Länder darauf drängen, für ihre Bodenschätze — nämlich das Rohöl — steigende Einkünfte zu erzielen. Der Wunsch der Energie verbrauchenden Länder zielt im Gegensatz dazu auf eine möglichst billige Versorgung. In diesem Widerspruch der Interessen müssen wir ausgleichend wirken, und der Weg dazu besteht unter anderem in einer immer größeren Rationalisierung unseres gesamten Unternehmens mit dem Erfolg, daß die Kosten für Förderung, Transport, Verarbeitung und Verteilung gesenkt werden konnten. Als Folge dieser Bemühungen sanken in den letzten sieben Jahren die Mineralölpreise in den westeuropäischen Ländern ständig. Allerdings gab und gibt es Länder — ich drücke mich da etwas unverbindlich aus —, in denen die Regierungen insbesondere bei Kraftstoffen und Heizöl mit neuen oder erhöhten Steuern gewissermaßen für einen Ausgleich dieser Entwicklung sorgten, so



Das Aufkeilen geschieht heute mit Hilfe von Preßluftschlämmern. Hier sieht man Oswald Thomas, Paul Blaeser, Bernhard Luther und Herbert Wildeisen bei der Arbeit.





Das Verholen eines 68 000-Tonnens erfordert handfeste Männer, wie z. B. Alfred Fahs, Emil Burgstaller, Peter Bronisz, Achmed Kandemir, Adolf Mählmann, Emil Maurer, Fritz Scholz und Olaf Plet.

daß der Verbraucher nicht immer den Erfolg dieser Bemühungen spürte.

Als internationales, integriertes Unternehmen haben wir alle Anstrengungen unternommen, um zu dieser sicheren und marktgerechten Energieversorgung beizutragen. Wir haben zugleich Verständnis dafür, daß nicht nur Deutschland, sondern auch andere europäische Länder Anstrengungen unternehmen, zusätzliche Energiequellen zu erschließen, um den Grad der Sicherheit möglichst noch weiter zu erhöhen. Auch wir haben in Deutschland und anderen europäischen Ländern einen großen Anteil an dieser Arbeit übernommen. Selbstverständlich haben wir dabei den Wunsch, gegenüber anderen deutschen Unternehmen eine gleiche Behandlung zu erfahren. Ich denke hier besonders an die Finanzbeihilfe des Bundes zur Erschließung neuer Ölquellen.

Erlauben Sie mir bitte, daß ich an den Begriff „internationale Gesellschaft“ eine Bemerkung knüpfe. Es gibt sicherlich kein Unternehmen, bei dem diese Internationalität stärker ausgeprägt ist als bei der Royal Dutch/Shell-Gruppe. Wir sind gegenwärtig in mehr als hundert Ländern tätig und glauben, damit ein anschauliches Beispiel zu liefern, wie privates Unternehmertum erfolgreich und nutzbringend das recht komplizierte logistische Problem einer umfassenden Ölversorgung bewältigen kann. Gekennzeichnet wird dieses Problem durch eine gegenseitige Abhängigkeit von Menschen und Kapital innerhalb der Weltwirtschaft...

Die Deutsche Werft hat wieder einmal eine erstklassige Arbeit für uns geleistet, und ich möchte Ihnen, Herr Dr. Voltz, und allen Ihren Ingenieuren, Technikern und Arbeitern, die am Bau dieses Schiffes mitarbeiten, schon jetzt den Dank unserer Gesellschaft aussprechen. In die-

sen Dank möchte ich auch meine Freude über die uns gewährte Gastfreundschaft einschließen.

\*

Anschließend sprach der Bundesfinanzminister nach einer spritzigen Einleitung über aktuelle Fragen der Finanzpolitik:

*Wir haben heute ein neues stolzes Schiff der Shell-Tankerflotte auf den schönen Namen „Diala“ getauft. Als Finanzminister dachte ich, als die traditionelle Sektflasche vorhin am Bug des Schiffes zersplitterte, auch an die bedrängten Bundesfinanzen, wenn auch nur in Höhe von 1,50 DM Sektsteuer. Der Minister freut sich auch über diesen kleinen Obolus an die Bundeskasse...*

*Ihre Ausführungen, Herr Wagner, zeigen, welch großer Vorteil es ist, wenn ein Unternehmen über die ganze Welt verzweigt ist, welch sichere Basis darin liegt und welche Chancen der Rationalisierung und einer fortschreitenden technischen Entwicklung damit wahrgenommen werden können und wieviel leichter es damit fällt, Kapital in ausreichendem Umfang dorthin zu bringen, wo Investitionen den größten Erfolg versprechen. Diese wirtschaftliche Kraft wird selbstverständlich von einer Bundesregierung in besonderer Weise respektiert, die die Marktwirtschaft auf ihre Fahne geschrieben hat, der ein liberaler weltweiter Handel am Herzen liegt, die einer zunehmenden internationalen Verflechtung gegenüber aufgeschlossen ist und die in einer blühenden Weltwirtschaft und einem wachsenden Außenhandel die beste Sicherheit für stabile wirtschaftliche Verhältnisse und wachsenden Wohlstand für alle sieht.*

*Ich kann hier auf die drängenden Probleme der Energiepolitik nicht eingehen. Sie kennen das Ergebnis der Bera-*

Die Taufpatin der „Diala“ war die Gattin des Bundesfinanzministers Dahlgrün. Die Bilder zeigen unseren Vorstand mit der Taufpatin und mit dem Minister.

tungen der Regierung und die Debatte im Bundestag. Ein Gesetzentwurf zur Verlängerung der Heizölsteuer liegt vor. Alles was vom Standpunkt der Bundesregierung zu diesem Thema zu sagen ist, hat mein Kollege Schmücker vor Ihnen erst vor wenigen Monaten ausgebreitet<sup>1)</sup> als das Schwesterschiff der „DIALA“, der Tanker „DARINA“, aus der Taufe gehoben wurde. Er hat dabei m. E. bemerkenswerte Ausführungen zum Thema „Wertindustrie“ gemacht, die ich nur unterstreichen kann. Ich kenne die Kritik, die hin und wieder am Verhalten der Bundesregierung gegenüber den Wünschen der Reedereien und Werften geübt wird, sie tue nicht genug. Mein Kollege Schmücker hat klargemacht, wieviel tatsächlich getan worden ist, z. B. gerade auch für die Tankschiffahrt. Schiffe, die Rohöl in die Bundesrepublik transportieren, sind z. B. von der Entrichtung des Einfuhrzolles befreit. Diese Regelung ist heute etwas Selbstverständliches. Man muß aber wissen, daß dieser Vereinbarung intensive Verhandlungen zwischen der Bundesregierung und den EWG-Partnern zugrundeliegen und daß es gar nicht so einfach war, zu dieser Lösung zu kommen. Befördert ein Schiff Heizöl und Treibstoffe, dann sehen die Zollbestimmungen nur niedrige Zollsätze, in bestimmten Fällen, z. B. der Verarbeitung, sogar Zollbefreiungen vor. Ich erwähne auch diese Regelung nur, um daran zu erinnern, daß die Bundesregierung seinerzeit große Anstrengungen machen mußte, um ihren Standpunkt z. T. gegen den erheblichen Widerstand einiger Partner durchzusetzen.

Sie werden fragen, ob ich ähnlich Erfreuliches auch zum Thema „Besteuerung des Kraftstoffs“ zu sagen habe, ein Thema, das Sie, Herr Wagner, vorhin mit ausgezeichneter vornehmer Zurückhaltung nur angedeutet hatten. Sie kennen die Wünsche und Notwendigkeiten des Straßenbaues und der Gemeinden auf verkehrswirtschaftlichem Gebiet, Sie kennen die verkehrspolitischen Probleme, die mit der schlechten Finanzlage der Bundesbahn zusammenhängen, Sie kennen aber auch die vielfältigen finanziellen Anforderungen an den Staat. Alles muß man in Betracht ziehen, wenn die Frage „Erhöhung der Mineralölsteuer oder nicht?“ angeschnitten wird. Aus der Sicht meines Ressorts bin ich auf das lebhafteste daran interessiert, daß unsere Tankerflotte soviel Rohöl wie möglich importiert, denn ein steigender Mineralölbedarf bedeutet zugleich höhere Steuereingänge.

Andererseits führt der stürmische Vormarsch des Mineralöls nicht nur im Verhältnis der anderen Energieträger gegenüber der Kohle zu strukturellen Problemen, er wirkt auch auf die Verkehrspolitik ein, wenn ich an das Verhältnis Schiene — Straße denke. Vor allem aber wird der Zuwachs an Mineralölverbrauch nicht zuletzt dadurch gebremst, daß der Straßenverkehr an seiner eigenen Zunahme erstickt, weil Straßen einfach nicht so schnell gebaut werden können wie Automobile. Unter diesem Gesichtspunkt hat auch die Mineralölwirtschaft ein vorzügliches Interesse daran, daß schnell etwas Entscheidendes zur Lockerung der Verkehrsengpässe in den Ballungszentren geschieht, denn die Verhältnisse werden von Tag zu Tag spürbar unerträglicher . . .

★

Der Minister betonte dann, es müsse alles versucht werden, um eine Anhebung der Mineralölsteuer zu vermeiden. Keinesfalls käme eine Erhöhung der Mineralölsteuer zur Deckung allgemeiner Haushaltsaufgaben in Frage. Die Bundesrepublik könne sich eine Steigerung der Steuerbelastung nicht leisten, wenn sie im internationalen Wettbewerb konkurrenzfähig bleiben will.

<sup>1)</sup> Siehe Heft 5/65.



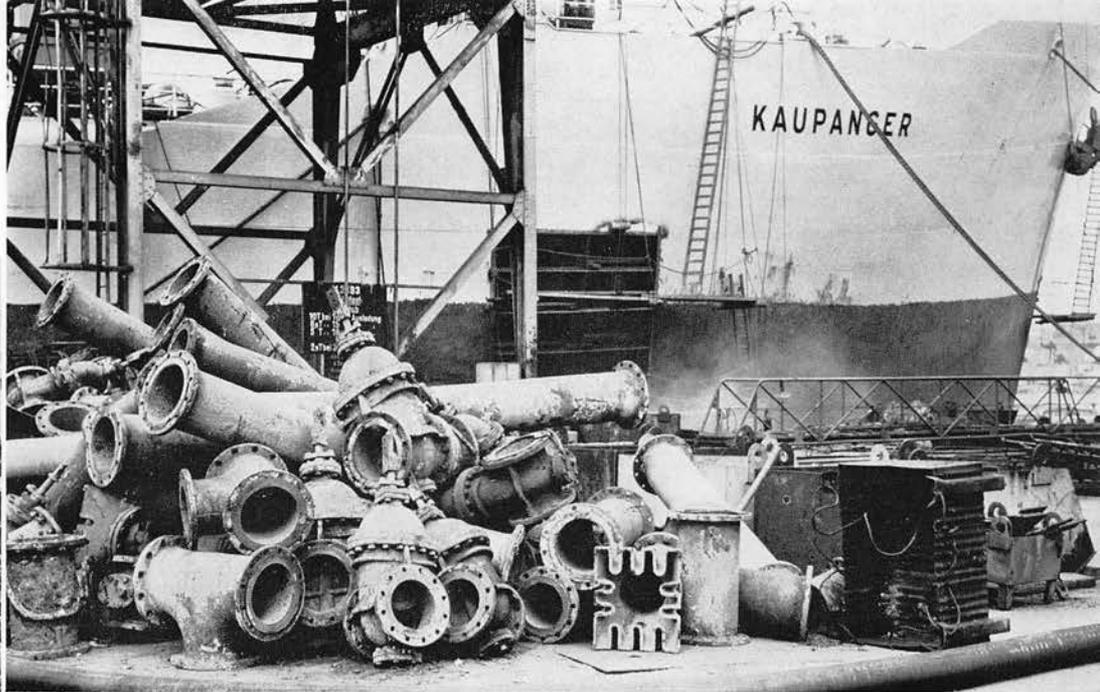


## Neubau



Stapellauf des  
Shell-Tankers „Diala“  
am 29. April 1966.

# Reparaturen



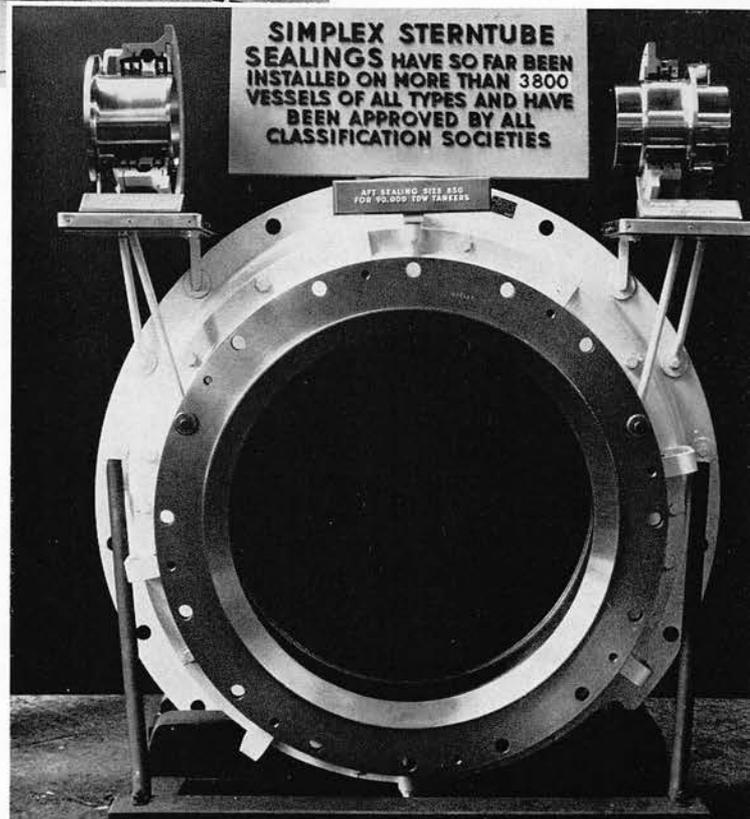
# Sonderfabrikate



Weniger aufsehenerregend als Ministerbesuche und vom Stapel laufende Giganten bei sommerlichem Galawetter, für unsere wirtschaftliche Existenz aber von nicht geringerer Bedeutung sind jene Arbeiten, von denen die Öffentlichkeit keine Notiz zu nehmen pflegt: die Umbau- und Instandsetzungsarbeiten unseres Reparaturbetriebes. Ein herausgegriffenes Beispiel aus der jüngsten Zeit ist der norwegische Motortanker „Kaupanger“. Das Schiff, das seit 1960 Crude Oil lud, soll jetzt zur einen Hälfte Öl, zur anderen Chemikalien transportieren. Alle Rohrleitungen und Armaturen von Tank 1—4 mußten heraus und erneuert werden, die der hinteren Tanks werden gereinigt, sandgestrahlt und mit Schutzanstrichen versehen. Außerdem werden die Maschinen überholt und neu klassifiziert. Ein umfangreiches Arbeitsprogramm, das viel Mühe macht und große Sorgfalt erfordert; doch was ins Auge springt, ist lediglich ein respektable Schrotthaufen. (Bilder oben.)

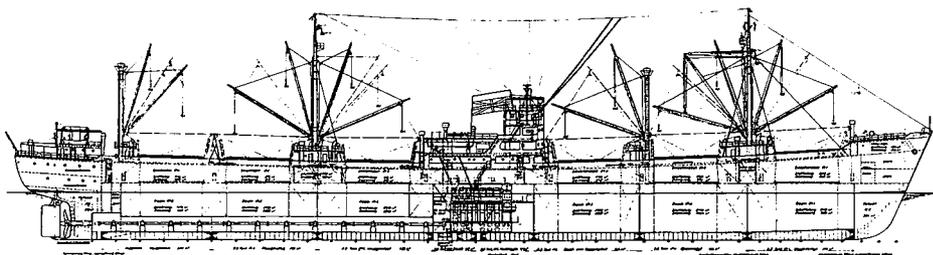
\*

Die letzte Meldung, die uns vor Redaktionsschluß erreichte, ist die Erteilung des Auftrages, bei dem 1959 in Rotterdam gebauten 31 801 tdw-Tanker „Chelwood Beacon“ den gesamten Schiffsboden mit sämtlichen Verbänden zu erneuern. 2000 t Stahl müssen ausgewechselt werden! Daß man für die Ausführung dieser Arbeit das Schiff von Amerika zu uns nach Hamburg schleppt, das spricht für die Deutsche Werft.



Unter den zahlreichen Sondererzeugnissen der DW nehmen die Simplex-Steuerrohrabdichtungen eine besondere Stellung ein. Mehr als 5000 wurden bisher auf Schiffen aller Art eingebaut. Die größten haben einen Durchmesser von einem Meter. Unter den Schiffen, die mit Simplex-Steuerrohrabdichtungen ausgerüstet sind, befinden sich auch die italienischen Fahrgastschiffe „Michelangelo“ und „Raffaello“. Ferner der z. Z. größte Tanker der Welt, die 150 000 t große „Tokyo Maru“ und der neue schwedische 114 000 t Supertanker „Sea Spirit“.

# Tramper



In den Heften des letzten Jahres haben wir die verschiedensten Schiffsarten behandelt. Großtanker und Rettungsfahrzeuge, Lotsenboote und Forschungsschiffe, Rennyachten und Ölbohrinseln — falls man diese ebenfalls dazu rechnen will. Auch über Kühlschiffe und Bulk-Carrier haben wir schon berichtet. Der heutige Beitrag beschäftigt sich mit einer Schiffsgattung, die weniger durch ihre Bauart, als durch ihren Verwendungszweck gekennzeichnet ist. Dabei erhebt sich die Frage: Sind Tramper noch Tramper?

Das geradezu sprunghafte Wachstum der Trampflotte in der Welt und die gewaltige Steigerung der Schiffsgrößen sind das hervorragende Kennzeichen der Trampschiff-flotte. Die Trampschiffahrt, eigentlich die ursprüngliche Form der Seeschiffahrt, war noch bis vor rund 100 Jahren vorherrschend. Erst in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts setzte der starke Aufschwung des Linienverkehrs ein. Ist es jedoch noch die Trampfahrt im ursprünglichen Sinn, die heute auf den Weltmeeren auftritt? Sind es noch die Trampfahrer, die „in wilder Fahrt wie Landstreicher“ ihr Glück bald hier, bald dort suchen und dem jeweils günstigsten Frachtangebot nachgehen? Vor dem ersten Weltkrieg verstand man unter Trampschiffen noch solche Schiffe. Kann man dazu aber noch die modernen Erz-Carrier rechnen, die unter zehnjähriger Charter zwischen wenigen Häfen regelmäßig verkehren? Die vielen Deutungsversuche dessen, was man unter Trampschiffahrt zu verstehen hat, lassen, wie in der Literatur zutreffend festgestellt, vor allem zwei Dinge erkennen: Einmal ist für die Trampschiffahrt eine besondere Art des Schiffes typisch und zum anderen wird diese Form der Seeschiffahrt durch ihre Art der Beschäftigung gekennzeichnet.

Wir wollen unter Trampschiffen solche verstehen, die über 4000 tons Tragfähigkeit besitzen und für den Transport weniger Güter eingesetzt sind. Die nachstehende Übersicht zeigt das Wachstum der Welttrampschiff-flotte in den letzten Jahren:

Jahr	Schiffszahl	Tonnage (Mio. tdw)	jährliches Wachstum
1959	2421	24,8	—
1960	2391	25,1	1,2 %
1961	2447	26,2	4,4 %
1962	2634	28,6	9,2 %
1963	3027	35,9	13,6 %
1964	3053	38,0	5,8 %

## In 6 Jahren Leistungsfähigkeit verdoppelt

Die Trampschiff-flotte ist also seit dem Jahre 1959 um rund 53 % erweitert worden. Die Tragfähigkeit der Trampschiffe hat sich innerhalb von 6 Jahren mehr als verdoppelt.

Nicht nur der Gesamtumfang der Welttrampschiff-flotte, sondern auch die durchschnittliche Größe der einzelnen Einheiten ist erheblich vergrößert worden. Hinzu tritt eine Steigerung der Geschwindigkeiten:

Jahr	Durchschnittsgröße (tdw)	Durchschnittsgeschwindigkeit (Knoten)
1959	10 243	11,9
1960	10 494	12,1
1961	10 722	12,0
1962	10 870	12,5
1963	11 860	12,6
1964	12 422	12,9

## Größte Trampflotte in griechischen Händen

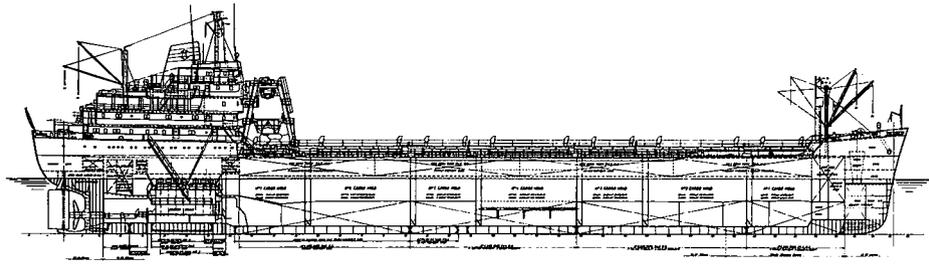
Über die mit Abstand größte Trampschiff-flotte verfügten Ende März 1964 die Reeder Griechenlands, deren Tonnage 10,824 Mio. tdw. umfaßte. Danach folgten die Trampflotten von Großbritannien, Norwegen und den USA. In dieser Aufstellung steht die Trampflotte der Bundesrepublik an siebter Stelle mit 2,009 Mio. tdw., wie aus der folgenden Übersicht erkennbar wird:

Nationalität der Eigentümer	Mio. tdw.
Griechenland	10,824
Großbritannien	5,065
Norwegen	4,915
USA	3,158
Italien	3,101
Japan	2,067
Deutschland	2,009
Schweden	0,803
Niederlande	0,720
Jugoslawien	0,469

Für die zukünftige Entwicklung ist die Neubautätigkeit entscheidend. Es konnte für die deutsche Trampschiff-fahrt eine vergleichsweise durchschnittliche Neubautätigkeit festgestellt werden. Am 1. April 1964 betrug der Bau-bestand 13 Einheiten mit 390 000 tdw. Führend im Bau von Trampschiffen sind die Reedereien Norwegens, die zum gleichen Zeitpunkt 1,6 Mio. tdw. in Auftrag und Bau hatten. Kurz darauf folgt die Trampschiffahrt Großbritanniens mit 1,4 Mio. tdw. Auch die billigen Flaggen spielen in diesem Zusammenhang eine erhebliche Rolle. Für panamesische und liberianische Flagge befanden sich zusammengekommen rund 700 000 tdw. in Bau oder Auftrag, nahezu das Doppelte der deutschen Neubauten.

## Mehr Dieselmotoren

In der Mehrzahl der Trampflotten werden zum überwiegenden Teil Motoren für den Antrieb verwendet. In der Welttrampflotte betrug der Anteil der Motorschiffe im Jahre 1964 schon 50,1 %. Bei einzelnen Ländern war der Anteil der Motorschiffe wesentlich höher. Die skandinavischen Trampschiffe wurden beispielsweise fast ausschließlich von Motoren angetrieben. Auch in der japanischen und französischen Trampschiffahrt herrscht der Motorenantrieb deutlich vor. Der Motorenantrieb setzt sich heute auch bei den größeren Einheiten durch, da es mehr und mehr gelingt, auch für große Einheiten Diesel-



Die Durchschnittsgröße der in Fahrt befindlichen Bulk Carrier liegt z. Z. bei 23 600 tdw. Die 1965 abgelieferten sind durchschnittlich 32 000 tdw, die in Auftrag befindlichen Bulk Carrier im Mittel 40 000 tdw groß. In England soll jetzt ein Erzfrachter mit einer Tragfähigkeit von 120 000 t gebaut werden.

motoren mit dem nötigen Leistungsvermögen zu konstruieren.

#### Tramper der Zukunft: Bulk-Carrier

Innerhalb der Trampschiffsflotte haben die Schiffe über 10 000 tdw. zunehmend an Bedeutung gewonnen. Die Tragfähigkeit der größeren Einheiten erreichte Mitte 1963 in der Welt eine Höhe von rund 17,1 tdw. Gegenüber dem Jahre 1960 wurde die Flotte der Bulk-Carrier des hier bezeichneten Typs um rund 120 % vergrößert. Hier zeigt sich der enorme Aufschwung dieser besonderen Art von Trampschiffen. Die Bulk-Carrier gleichen in mannigfacher Weise den Mineralöltankern, so daß man Erfahrungen, die im Betrieb mit Mineralöltankern gewonnen wurden, auf die Bulk-Carrier übertragen konnte. Die Bulk-Carrier haben noch nicht die Größe der Tanker erreicht, heute sind schon Bulk-Carrier mit mehr als 80 000 tdw. im Bau. Diese gewaltige Leistungssteigerung ist der Ausdruck dafür, daß sich Produktions- und Nachfragestruktur in der Welt allmählich verändert haben. Vor der Entwicklung der größeren Einheiten wurden praktisch alle Bulk-Ladungen, wie Eisenerz, Kohle, Getreide, Zucker, Holz und Düngemittel auf dem offenen Trampmarkt angeboten.

#### Großunternehmen und Mammutfrachter

Nicht nur aufgrund des Größenwachstums der einzelnen Schiffe, sondern auch wegen der Entstehung größerer Unternehmen in der verladenden Wirtschaft ist eine Leistungssteigerung in dem genannten Ausmaß möglich gewesen. Der Einsatz größerer Bulk-Carrier setzt voraus, daß die Ladungsmengen den für den rentablen Einsatz der Schiffe erforderlichen Umfang haben. Je größer die Unternehmen der verladenden Wirtschaft sind, um so eher ist auch damit zu rechnen, daß die zu verschiffenden Mengen größer werden. So erhöhte sich beispielsweise die optimale Betriebsgröße der Massenstahlwerke nur in Westeuropa in den letzten Jahren von 1—2 Mill. Tonnen Rohstahl auf 3—5 Mill. Tonnen Rohstahl. Der Erzbedarf für solche Produktionskapazitäten ist ungleich höher, als derjenige, der vorher zur Beschäftigung der Trampschiffe beitrug. So hat der Bau eines 83 000-tdw.-Schiffes durch eine französische Reedereigruppe nur deshalb einen wirtschaftlichen Sinn, weil die Beschäftigung dieses Schiffes durch den hohen Bedarf der nordfranzösischen stahl- und eisenverarbeitenden Industrie an Erzen, die aus Übersee kommen, gesichert ist.

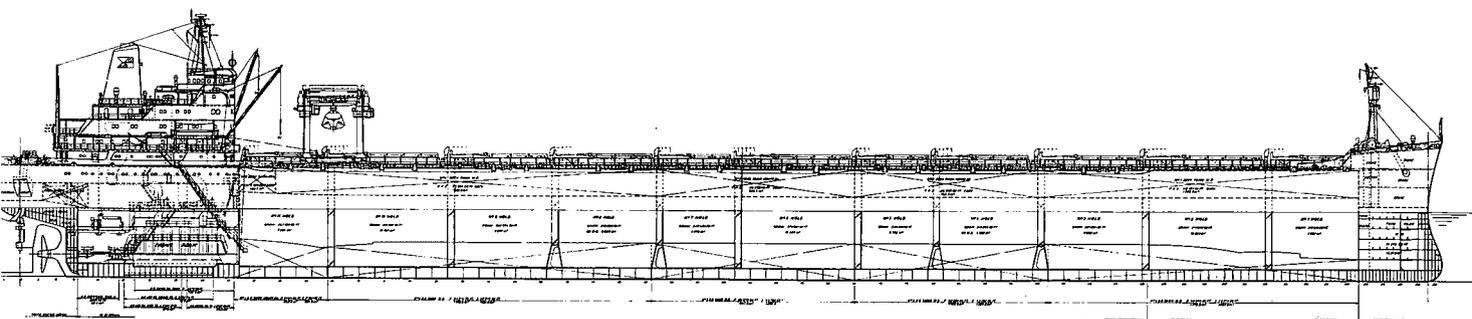
Wie hier in dem französischen Beispiel angedeutet worden ist, so haben sich in vielen Teilen der Welt die Trans-

portwege der Rohstoffe, die in Trampschiffen befördert wurden, verlagert. Die größeren Massengutfrachter haben zunehmend neue Relationen zwischen Konsum- und Produktionsorten eröffnet. Erz nahm von den Gütern, die in der Massengutfahrt verschifft worden sind, den bedeutendsten Umfang an.

#### „Handy-size“

Jedoch variiert die Verwendung von Spezialerzschiffen je nach dem Fahrtgebiet. In den Fahrtgebieten Kanada, Venezuela, Chile und Peru wurde beispielsweise die Beförderung der Erze fast vollständig von Erzschiffen übernommen. Für die übrigen Bulk-Ladungen, wie Kohle, Bauxit, Zucker, Zement usw. wird der Transport nach wie vor in nicht-spezialisierten Bulk-Carriern durchgeführt. Diese Massengüter werden auch in Zukunft zu einem bestimmten Anteil den Schiffen mit bisher bekannter Größe zufallen. Allein die geringen Fahrwassertiefen in manchen Gebieten beschränken bereits den Einsatz der großen Bulk-Carrier. Daß Grenzen für die Vergrößerung der Schiffseinheiten in den Hafentiefen liegen, ist zum Beispiel daran erkennbar, daß im Augenblick nur sechs Häfen auf der Erde für Schiffe von 45 000 tdw. für den Erztransport geeignet sind. Eine weitere Begrenzung der Schiffsgrößen ist durch die Handelsmengen (lots) gegeben. Es wird beispielsweise angenommen, daß die Ladungsmengen nicht in ausreichendem Maße wachsen werden, um noch größere Einheiten in der Trampschiffahrt zu begünstigen. In manchen Fällen erfordert es die Natur bestimmter Güterarten, daß diese nur in begrenztem Umfange transportiert werden. Den kleineren Trampschiffen werden auch in Zukunft die Zuckertransporte, Holztransporte und ähnliche Güterbewegungen zufallen. Ein nicht zu unterschätzender Hemmungsfaktor liegt wohl auch in der Zunahme des Risikos für größere Einheiten, die sich aus dem Zeitverlust ergeben. Sollten beispielsweise größere Schiffe durch Streiks oder Hafenerfüllungen aufgehalten werden, so verursacht der Zeitverlust größere Kosten als bei kleineren Schiffen. Aus diesen Gründen wird man mit einem Fortbestand der kleineren Einheiten im Weltseeverkehr zu rechnen haben. Zudem werden von den Linienreedereien bei Auslastung der Linienschiffe solche Trampschiffe am Markt nachgefragt, die in etwa der Größe der Linienschiffe entsprechen. Im Linienverkehr erreichen die Gütermengen nicht die Ausmaße, um größere Massengutfrachter einsetzen zu können.

Da im Weltseeverkehr die Liberty-Schiffe infolge Überalterung allmählich aus der Fahrt genommen und ersetzt



werden müssen, ist es durchaus möglich, daß der Markt für den Trampverkehr allmählich geteilt wird. Dabei ist es denkbar, daß Teilmärkte für die verschiedenen Schiffsgrößen entstehen. Insbesondere ist es möglich, daß je ein Teilmarkt für den Massengutverkehr in Bulk-Carriern entsteht und ein Markt für vornehmlich „handy-sized“ Schiffe gebildet wird. Der Prozeß dieser Teilmarktentwicklung scheint langfristiger Natur zu sein, doch wird sie mit einiger Sicherheit erwartet werden können, denn schon heute werden in der Tankfahrt Prämien für die sogenannten „handy-sized“ Schiffe verlangt. Mithin würden also zwei Märkte bestehen, die je für bestimmte Schiffsgrößenklassen errichtet werden.

Da die Bulk-Carrier und größeren sonstigen Trampschiffe für ihren Bau und für den Betrieb einen hohen Kapitaleinsatz erfordern, werden sich in diesem Beschäftigungsbereich in zunehmendem Maße die größeren Reedereien durchsetzen. Daraus folgt, daß Massengutfrachter in den meisten Fällen nur dann gebaut werden, wenn ein langfristiger Kontrakt für den Einsatz vorliegt. Wie in der Tankschiffahrt, sind schon heute die Massengutfrachter vornehmlich für nur wenige Befrachter tätig und verkehren daher auch auf nahezu gleichbleibenden Routen. Es sind Verträge über 20 Jahre bekannt geworden, die den Einsatz von Bulk-Carriern nur zwischen zwei Häfen vorsehen. Für die gesamte Entwicklung der Trampschiffahrt ist daher bemerkenswert, daß diese sich mehr und mehr dem Linienverkehr, mindestens was die Beschäftigungsart angeht, angleicht. Es wird daher auch von „Pendelverkehr“ gesprochen. Es scheint, daß mindestens für einen Teil der Trampschiffsflotte in der Welt, und hier für die größeren Einheiten, die „wilde Fahrt“ damit ein Ende gefunden hat.

## Deutsche Tramper wachsen mit

Die allgemeinen Entwicklungslinien der Welttrampschiffsflotte spiegeln sich auch in der deutschen Trampschiffsflotte wider. Die Hauptentwicklungslinien für die deutsche Trampschiffsflotte gehen, wie auch für die gesamte Handelsflotte, vom westeuropäischen seewärtigen Außenhandel aus. So haben sich die Exporte von Fertigwaren und die Importe von Rohstoffen, wie Erzen, Getreide, Mineralöl usw. erhöht. Der Anstieg der importierten Rohstoffmengen führte zu einem starken Anwachsen der deutschen Trampschiffsflotte. Am 1. September 1939 betrug der Anteil der gesamten Trampschiffe an der deutschen Seeschiffahrt noch 24,5 % (977 477 BRT). Dieser Anteil beträgt heute 35,5 %, was einem Tonnagenumfang von 1,754 Mio. BRT entspricht. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, daß insbesondere die große und mittlere Trampfahrt eine wesentliche Zunahme erfuhr. Hatten im Jahre 1939 die Nord-Ostsee-Trampschiffe noch einen Anteil von 10,1 %, so belief sich ihr Anteil am 1. Januar 1964 nur auf 3,3 %. Das Anwachsen der großen und mittleren Trampfahrt ist vornehmlich darauf zurückzuführen, daß die Getreideimporte sowie der Bedarf an Erzen, die hauptsächlich in der Trampfahrt gefahren wurden, in Westeuropa wesentlich erhöht worden sind. Hinzu kommt, daß besonders in der großen und mittleren Trampfahrt die Werkschiffahrtsflotten von Industrieunternehmen sich durchgesetzt haben. Vor allen in diesen Bereichen zeigt sich die Entwicklung zu immer größeren Einheiten. Gegenwärtig wird beispielsweise der Erzbedarf vornehmlich aus überseeischen Gebieten gedeckt. Das hat dazu geführt, daß größere Einheiten eingesetzt werden, die auch in der deutschen Handelsflotte die Leistungen im Weltseeverkehr beständig steigern.

Text mit freundlicher Genehmigung der Zeitschrift „Kehrwieder“. Die Risse zeigen die auf der Deutschen Werft gebauten Schiffe „Adolf Leonhardt“ (13 130 tdw, 1951), „Bardu“ (16 436 tdw, 1962), „Sighansa“ (69 250 tdw, 1965).

## kleine chronik der weltshiffahrt...

Zehn Wochen lang hielt ein Seenotfall die ganze Küste in Atem: die Kollision des norwegischen Tankers „Anne Mildred Brövig“ (25 454 BRT, 40 915 tdw, erbaut 1962 auf der Oresundvarvet A/B Landskrona) mit dem kleinen britischen Frachter „Pentland“ (876 BRT, Currie Line Ltd., erbaut 1958 bei Kremer, Elmshorn). Am Sonntag, dem 20. Februar, rammte das kleine Schiff den vollbeladenen Tanker frühmorgens im dichten Nebel. Das Hinterschiff brannte aus und lief voll. Der Tanker sackte achtern ab und legte sich mit dem Heck auf Grund, während das Vorschiff bis zur Brücke aus dem Wasser ragte.

In dieser Lage – halb schwimmend, halb auf Grund – hielt sich die „Anne Mildred Brövig“ wie gesagt zehn Wochen lang. Im Spiegel der Pressemeldungen dieser Zeit zeigte sich, mit welcher Hilflosigkeit, Verwirrung und Ohnmacht wir heute einem Unfall gegenüberstehen, der ohne Vorgang ist: einmalig das langandauernde Stadium eines Halbwracks – außerhalb der Dreimeilenzone irgend eines Staates – und einmalig die möglichen Auswirkungen, die ein Nichtbergenkönnen der Ladung zur Folge haben müßte. Fast 40 000 Tonnen Öl! Gewiß war die spontane Reaktion nach dem Unglück wohl bei allen, es dürfe keinen Moment mit dem Beginn von Bergungsmaßnahmen gezögert werden. Doch zwei Monate lang geschah gar nichts. Warum?

Die Angst vor rechtlichen Verwicklungen ist das Hemmnis Nummer eins, das heute einer Soforthilfe im Wege steht. Das ist bei Unfällen auf der Straße ja kaum anders. In der Tat lag die Sache bei dem Tanker sehr dumm; denn keines der möglicherweise am schlimmsten betroffenen Län-

der hatte ein Recht zu irgendwelchen Maßnahmen, weil das Schiff nicht in irgendeines Landes Hoheitsbereich, sondern im freien Meer lag. Ohne Kontrakt mit dem Eigentümer wäre es indessen für kein Bergungsunternehmen sinnvoll gewesen, sich an die äußerst schwierige, gefährliche und verantwortungsvolle Aufgabe zu machen, weil das Schiff dem Eigentümer gehört, solange dieser es nicht ausdrücklich aufgibt. Und das wird er nicht tun, wenn das Schiff außerhalb der Dreimeilenzone liegt und er von niemandem zur Verantwortung gezogen werden kann. Bis jedoch ein Bergungsvertrag zustande kommt, vergeht eben Zeit...

Das zweite Hindernis ist die Unschlüssigkeit hinsichtlich der anzuwendenden Methode. Läßt sich winterkaltes Öl auspumpen? Soll man das Öl verbrennen? So wird hin und her gerätselt, bis in der Öffentlichkeit das jäh aufgeschreckte Interesse allmählich wieder versandet, obwohl die Gefahr um keinen Deut kleiner geworden ist.

Und schließlich zeigt ein kleiner Frühlingssturm, wie ungewiß auch heute noch der Ausgang beim Kampf Technik contra Naturgewalten ist.

So vergeht kostbare Zeit, bevor der erste Schritt getan wird und allzulange bleibt es dem Zufall überlassen, welches Ausmaß die Katastrophe annimmt. Verfolgen wir den Hergang noch einmal anhand einiger herausgegriffener Pressemeldungen, die zudem den unangenehmen Eindruck hinterlassen, daß aus Ehrgeiz, um jeden Preis etwas als erster gesagt zu haben, die Zuverlässigkeit des Mitgeteilten erheblich in Frage gestellt wird.

20. II. — Auch auf dem Wasser steht ausgelauenes Öl in Flammen. „Anne Mildred Brøvig“ gilt als verloren... An der Küste befürchtet man eine Ölpest...

\*

22. II. — Eine „Ölpest“, wie es sie nach Ansicht von Fachleuten in diesem Ausmaß noch nicht gegeben hat, bedroht die Nordseeküste zwischen Sylt und Borkum. Besonders bedroht ist die Insel Helgoland...

... die Bugsier-Reederei Hamburg hat inzwischen mit der norwegischen Reederei, zu der das Tank-Motorschiff gehört, einen Bergungsvertrag geschlossen, aber vorher müssen noch bundesrechtliche Fragen geklärt werden. Wenn das Wrack nicht rechtzeitig geborgen werden kann,

ist es nach Meinung der Fachleute nur eine Frage der Zeit, wann die Tanks durchrosten oder durch Sandschliff undicht werden. Trotz oft erprobter chemikalischer Ölbekämpfungsmethoden dürfte es ausgeschlossen sein, eine solche gewaltige Menge Rohöl zu „vernichten“, ehe sie an die Küsten getrieben wird...

\*

Die Kurdirektion der Seebäder und mit ihnen Tausende von Hoteliers und Pensionswirten registrieren mit Nervosität jede neue Meldung von der „Anne Mildred Brøvig“.

\*

23. II. — Das ganze Schiff, das zu zwei Drittel unter Wasser liegt, arbeitet heftig. Es besteht die Gefahr des Auseinanderbrechens.

Inzwischen wird das Rohöl — mindestens 35 000 Tonnen sind noch in den Tanks — immer zähflüssiger. Ohne Vorwärmung kann man es nicht abpumpen. Das Risiko, daß in den nächsten Stunden oder aber während der Bergung unvorhergesehene Zwischenfälle eine katastrophale Ölpest zur Folge haben, wächst also ständig. Wer kommt dafür auf? Eine dringend nötige juristische Entscheidung zwischen den Versicherungen und den übrigen Beteiligten steht noch aus.

Natürlich will auch die Bergungsfirma, die Bugsier, das Risiko nicht übernehmen. Die Möglichkeiten der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg, in irgendeiner Form einzugreifen, sind erschöpft. Im übrigen liegt der Tanker auch außerhalb der Dreimeilenzone, allerdings im Hauptschiffahrtsweg...

\*

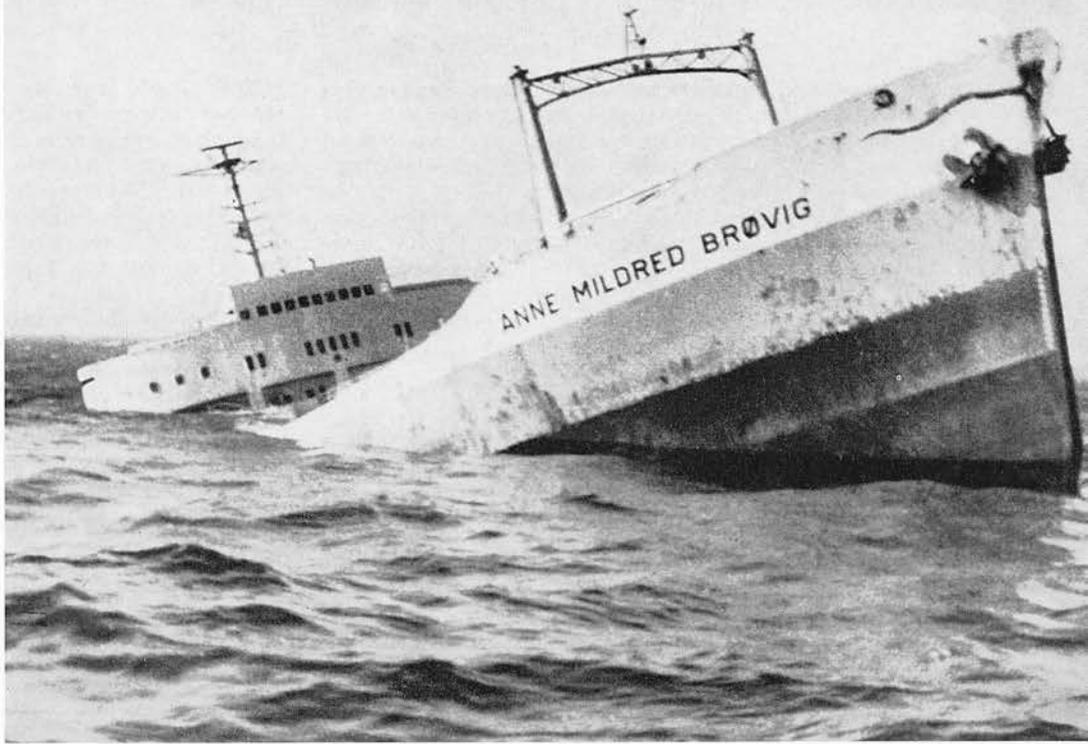
## Angst vor Ölpest stoppt Bergung

Behörden suchen Verantwortlichen

Erstaunlich aber wahr: Die Angst vor einer möglichen Ölverschmutzung an der deutschen Nordseeküste beschwört die Gefahr herauf, daß diese Ölpest wirklich eintritt. Gestern wollten die Berger, unter ihnen der Schlepper „Atlas“, der in Bremerhaven Nachschub holte, mit ihrer Aktion zur Rettung des Schiffes beginnen, aber es kam nicht dazu, weil das Bundesverkehrsministerium jemanden sucht, der die Verantwortung für die mögliche Ölverschmutzung trägt.

\*

## Heben unmöglich



## Tanker soll in zwei Teile gesprengt werden

25. II. — Das Wrack des norwegischen Tankers „Anne Mildred Brøvig“ (25 454 BRT), das seit sechs Tagen westlich von Helgoland in der Nordsee mit dem Heck auf Grund liegt, soll gesprengt werden. Die Bergungsexperten hoffen, daß danach das Vorschiff des Tankers aufschwimmt. Der hintere Schiffsteil wird allerdings völlig auf Grund sacken.

... Inzwischen sind die Experten der Ansicht, daß die 35 000 Tonnen Öl, die noch in den Tanks des Norwegers sind, pumpfähig gemacht werden können. Bisher glaubte man, das Öl sei durch die Wassertemperatur so zähflüssig geworden, daß man es nicht pumpen könne...

\*

## Tanker erhielt Schlagseite und sackte vier Meter ab Schlechtes Wetter erschwerte Bergung — Öl läuft aus

... Dadurch, daß man in Hamburg nach einem Verantwortlichen für die mögliche Ölverschmutzung sucht und die Berger einen Tag versäumten, ist die Gefahr erst richtig heraufbeschworen worden.

\*

Ein Vertreter der Osloer Rechtsanwaltsfirma Wikborg und Rein, die für den Eigner die Verhandlungen um die „Anne Mildred Brøvig“ führt, deutete in Oslo die Möglichkeit an, man könne mit der Bergung des Tankers bis zum ruhigen Sommerwetter warten.

\*

27. II. — Keine Aussichten mehr für eine Bergung.

\*

## Bonn: Der Eigentümer des Tankers haftet bei einer Ölpest

28. II. — Die Gefahr einer Ölpest, die durch den gesunkenen norwegischen Tanker „Anne Mildred Brøvig“ droht, hat nicht nur zu umfangreichen Bergungsvorbereitungen, sondern auch zu einer Reihe internationaler und innerdeutscher Konferenzen geführt. Es geht um die Kosten... Die Reederei hat den Eigentumsanspruch bisher nicht aufgegeben; den deutschen Behörden sind daher bei dem außerhalb der Hoheitsgewässer der Bundesrepublik liegenden Wrack noch die Hände gebunden. Eine Sprengung kommt zum Beispiel deshalb nicht in Betracht...

... Das Wrack bekommt zunehmend Schlagseite; das Vorschiff sinkt jeden Tag etwa einen halben Meter tiefer. Da Öl den gesamten Bereich um das Schiff verschmutzt hat, ist es noch fraglich, ob Taucher überhaupt an die „Anne Mildred Brövig“ herankommen können.

... Der überraschend starke Austritt des Rohöls aus dem Tankerwrack, das sich mit dem Heck in 60 Meter Wassertiefe inzwischen immer weiter in den Meeresboden eingräbt — nur noch der Bug ragt aus dem Wasser —, beweist den Fachleuten, daß sich das Schiff in seinen Verbänden bereits gelöst hat. Es kann sich nur noch um kurze Zeit handeln, bis das Schiff völlig auseinanderbricht.

\*

**Nach genau einer Woche — so lange liegt das Wrack schon 32 Meilen westlich von Helgoland — stehen zwei Dinge fest: Die „Anne Mildred Brövig“ ist nicht mehr zu retten.**

**Für die Bekämpfung der nun unweigerlich folgenden Ölpest müssen Millionenbeträge ausgegeben werden. Weit mehr Geld, als die 40 000 Tonnen Rohöl des Tankers mit einem Wert von 35 Millionen Mark darstellen!**

**Ernsthafte Bergungsversuche sind niemals gemacht worden. Sicherlich hätte man schon vor einer Woche manches tun können ...**

**... Die Fachleute sind sich darüber einig, daß es unter diesen Umständen vermutlich nur noch eine Frage von Stunden ist, bis das Vorschiff völlig auf Grund sinkt.**

\*

1. III. — Der Ölaustritt hat nachgelassen und ist außerordentlich gering.

\*

## **Ölpest hat Fanö erreicht**

**2. III. — Norwegische Reederei soll Tanker endlich aufgeben.**

\*

10. III. — ... sollte man um das havarierte Schiff einen Schutzwall legen. Dies könnte mit einem schwimmenden Damm, bestehend aus wasserbeschwerten Luftschläuchen geschehen, die an Ort und Stelle aufgeblasen werden müssen. Im Inneren eines solchen Kreises wäre es leicht, das ausgelaufene Öl zu vernichten ...

\*

15. III. — ... Für die Seebäderinseln vor der nordfriesischen Küste besteht jetzt ebenfalls die Gefahr einer Ölpest ...

29. III. — Die Lage des norwegischen Tankers „Anne Mildred Brövig“, der seit über fünf Wochen westlich von Helgoland nur noch mit dem Vorschiff aus der Nordsee ragt, hat sich in den vergangenen Tagen erheblich verschlechtert. Sechs Meter hohe Brecher haben die Aufbauten weitgehend zerschlagen. Es dringen wieder erhebliche Öl-mengen in die See. Marine-Flugzeuge kontrollieren die Ölpest, die mit dem Wind zur Zeit auf die Elbmündung zutreibt.

Nach Ansicht von Fachleuten in Hamburg scheinen die Tage des 25 454 BRT großen Wracks bald gezählt zu sein. Man erwartet in Kürze das völlige Untergehen des Norwegers.

\*

5. IV. — Nach über sechs Wochen

## **Das Tanker-Wrack soll nun geleichtert werden**

Heute Bergungsflotte an der Unglücksstelle bei Helgoland

Der Tanker erweist sich — allen Vorhersagen der Fachleute zum Trotz — als außerordentlich robust. Das seit Wochen erwartete völlige Kentern oder Durchbrechen ist bisher ausgeblieben. Praktisch hat sich die Schräglage des über 200 Meter langen Schiffes kaum verändert.

\*

6. IV. — Die ersten 700 t Rohöl aus dem Tankerwrack geleichtert ...

\*

Trotz dichten Nebels mit Sichtweite um 150 Meter an der Wrackstelle wurde am Donnerstagnachmittag bei ruhiger See die Leichterung des Tankerwracks „Anne Mildred Brövig“ (25 454 BRT) fortgesetzt ...

\*

3. V.

## **Preßluft und Dynamit retten Nordsee-Küste**

**Aufgepumpter Ölpest-Tanker schon auf dem Weg nach Helgoland**

Die Schifffahrt ist in den letzten Wochen von zahlreichen schweren Unfällen betroffen worden. Allein am 8. April wurden vier gemeldet, die sich innerhalb von vierundzwanzig Stunden ereignet hatten. Ein Brand vernichtete das norwegische Luxussschiff „Viking Princess“ in derselben Gegend, in der vor fünf Monaten die „Yarmouth Castle“ aufgebrannt war. Die 12 812 BRT große „Viking Princess“ der Reederei Berge Sigval Bergesen, Oslo, befand sich auf einer Kreuzfahrt in der Karibischen See, als im Maschinenraum Feuer ausbrach. Das Hamburg-Süd-Schiff „Cap Norte“ war als erster Helfer zur Stelle und nahm 367 Passagiere an Bord. Weitere Schiffbrüchige wurden von dem Tanker „Navigator“ und dem Frachter „Chunking Victory“ gerettet. 5 Menschen kamen ums Leben.

Fast gleichzeitig brach ein Brand auf dem Hamburger Frachtschiff „Asseburg“ aus. Drei Tage brannte das Schiff — dann schleppte der Hochseeschlepper „Seefalke“ es nach La Coruña, immer noch brennend.

Bei der Kollision des Motorschiffes „Birkenfels“ mit der „Marie Luise Bolten“ sank die „Birkenfels“ innerhalb zehn Minuten.

Zwei weitere Zusammenstöße ereigneten sich am selben Tage nordöstlich der niederländischen Insel Ameland und im Hafen von Barcelona. Drei der vier beteiligten Schiffe sanken.

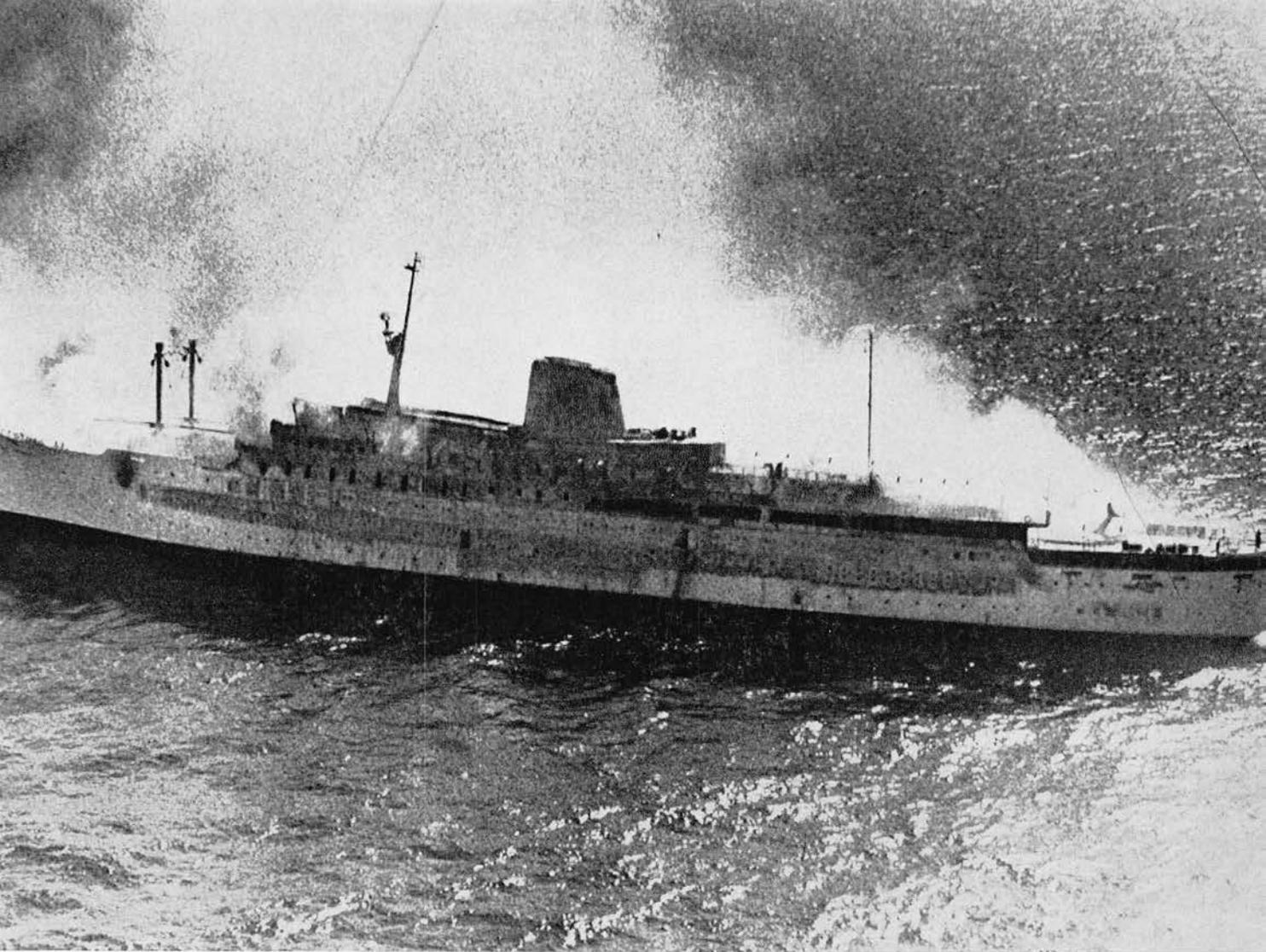
Am 25. April überrannte der schwedische Tanker „Torne“ (27 500 tdw.) den deutschen Küstenfrachter „Heinz Bernd“. Niemand wurde gerettet, — trotz der fieberhaft eingeleiteten Rettungsaktion, die aufgrund wahrgenommener Klopfzeichen aus dem Wrack zunächst Aussicht auf Erfolg versprach.

\*

Es ist bewunderungswürdig, welchen Gewalten Schiffe in Orkanen standhalten. Die Beanspruchungen sind dabei um so größer, je stabiler die Schiffe sind, — und je schneller.

Wie viele kleine und schwache Segelschiffe haben nicht früher Orkanen getrotzt! Sie drehten bei und wichen so den härtesten Schlägen aus. Heute entschließt man sich nur schwer, mit der Fahrt auch nur um einige Knoten herunterzugehen; und mit einer Kursänderung den Fahrplan durcheinanderzubringen — nur im äußersten Notfall! Auf der „Michelangelo“\*) jedenfalls tat man es zu spät, erst nachdem zwei Passagiere erster Klasse und ein Besatzungsangehöriger — nicht etwa an Deck, sondern in ihren Kabinen — mit Schädelbrüchen und inneren Verletzungen tot liegenblieben. Vier Passagiere und sieben von der Crew wurden verletzt.

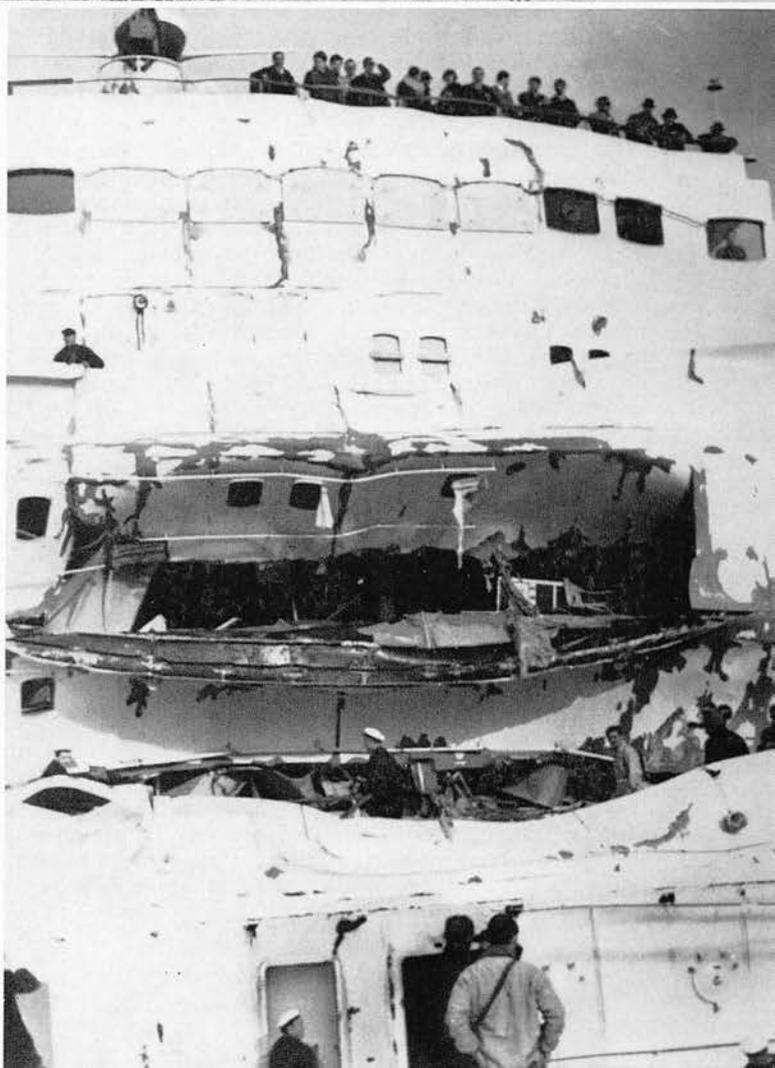
\*) siehe Heft 4/65

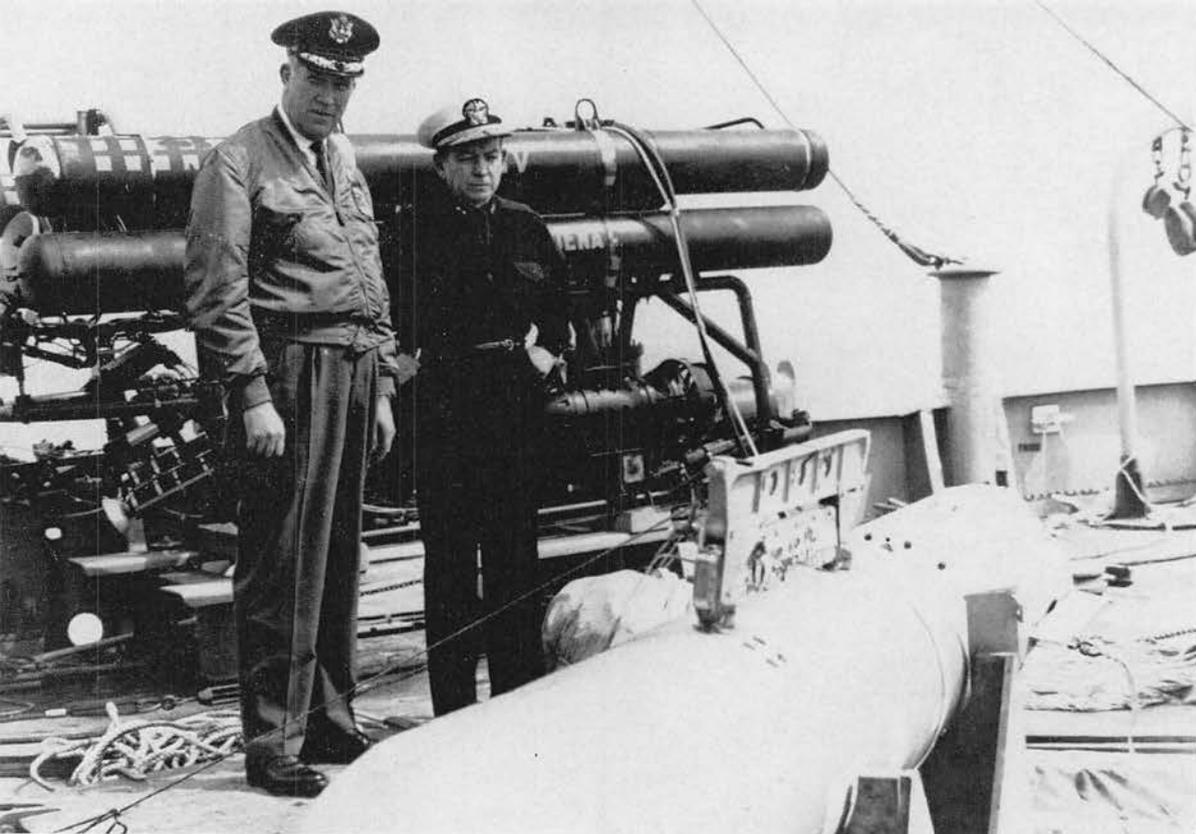


Eine Bemerkung zu den in den Zeitungen erfundenen Wellenhöhen ist vonnöten. Zuerst waren es „mindestens 10 m“ (Welt v. 14. 4.), dann waren es 15 m (Welt v. 18. 4.). Schließlich meldet die Nordseezeitung am 18. 4. „eine über dreißig Meter hohe Welle“, und die Boulevard-Presse machte vierzig Meter daraus. Das ist natürlich dummes Zeug.

Normale Sturmwellen auf offenem Ozean erreichen eine Wellenhöhe von 5 bis 7 m bei 70 bis 140 m Wellenlänge. (Die Höhe vom Wellenkamm bis zum Wellental gemessen). Auf hohen südlichen Breiten, im Gebiet der stetigen Westwinde, sind schon Wellen bis zu 12 m Höhe gemessen worden, und wenn man vermuten darf, daß die allerhöchsten Wellen vielleicht gerade nicht beobachtet worden sind – 15 m dürften sie selbst dort und bei tagelangem Orkan aus stets gleicher Richtung kaum überschreiten. Im Nordatlantik und bei wechselnden Windrichtungen sind sie ausgeschlossen.

Doch eine etwa zehn Meter hohe Welle reicht vollkommen, um eine geradezu verheerende Wirkung auszuüben. Wie eine derartige Welle das Schiff trifft, hängt u. a. von dessen Stampf- und Rollbewegungen ab. Taucht etwa beim Stampfen das Vorschiff bis zum Oberdeck ein und schießt die nächste See heran bevor das Schiff die Nase wieder hochkriegt, dann sind Folgen, wie sie sich am Brückenfrontschott der Michelangelo ablesen lassen, durchaus verständlich. Die Wirkung ist vor allem eine Funktion der auftretenden Geschwindigkeiten! Die Fortpflanzungsgeschwindigkeit einer schweren See im Orkan kann etwa 24 m/sec erreichen. Selbst wenn ein Schiff wie die Michelangelo mit nur halber Fahrt gegen solche See anlief, hätte die Welle gegenüber dem Schiff ausgewachsene D-Zuggeschwindigkeit! Tanzt ein kleines Schiff über solche Seen leicht hinweg, braucht gar nichts zu passieren. Aber wehe, wenn sie sich mit voller Wucht über Deck und Aufbauten ergießen!





Die vorn an Deck liegende harmlose weiße Röhre ist der gefährlichste Gegenstand, der je der Öffentlichkeit vorgeführt wurde: Die verlorene und wiedergefundene amerikanische Wasserstoffbombe. Neben der Bombe Generalmajor Delmar Wilson und Admiral William S. Guest, der die Suchaktion leitete.

UPI

Seeteufel Filax, wie wir ihn kannten und liebten.

Die Weltseefahrt, deren Chronik wir in unserer WZ in herausgegriffenen Miniaturen wiederzugeben versuchen, ist an dem gefährvollen Rande, auch Aktionen des Seekrieges wieder mit einzuschließen. Heraufbeschworen wird diese Gefahr durch die Lage in Rhodesien. Eine Blockade, auch eines zentralafrikanischen Staates, läßt sich nicht durchführen, wenn nicht auch die indirekten Seewege zu diesem Staat gesperrt werden; und ein solcher ist die Pipeline zum Hafen eines Nachbarlandes. Der erste „Blockadebrecher“ war der griechische Tanker „Joanna V“. Er lief den Hafen von Beira in Mozambique an unter dem Vorwand, dort Wasser zu übernehmen. Gespannt verfolgte alle Welt, ob er seine Ölladung in die Pipeline nach Rhodesien pumpen würde oder nicht.

Dann nahm der griechische Tanker „Manuela“ Kurs auf Beira, wurde aber von der britischen Fregatte „Berwick“ gestoppt. Daraufhin lief der Tanker den südafrikanischen Hafen Durban an, von wo aus man einen Überlandtransport der Ölladung nach Rhodesien argwöhnte. Obwohl der Sicherheitsrat der UNO mit 10:0 Stimmen (bei 5 Enthaltungen) britische Gewaltmaßnahmen gegen Verletzungen des Ombargos gutgeheißen hat, ermutigt die Haltung einiger Länder, wie Südafrika und Portugal, anscheinend doch unternehmungslustige Reeder, die Sache zu riskieren, denn die Gewinne sollen nicht unerheblich sein. Jedenfalls wurden kurz darauf bereits zwei weitere Tanker mit Kurs Beira gemeldet. Es scheint indessen, daß Wilson sein Ziel nicht erreichen wird, selbst wenn sich die Blockade des Seeweges strikt durchführen ließe.

\*

Eine seemännisch-technische Leistung von sehr ungewöhnlichem – hoffentlich einmaligem – Anlaß soll nicht unerwähnt bleiben: die Bergung der langgesuchten Atombombe aus einigen hundert Metern Tiefe. Was für ein Glück, daß man so ein Ding heute verlieren kann, ohne daß es einem von sich aus anzeigt, wo es – gelegen hat!

\*

Zuletzt sei noch des „Seeteufels“ gedacht, der am 14. April im Alter von 84 Jahren starb. Graf Felix von Luckner war vielleicht der populärste deutsche Seemann. Wir wollen uns ein andermal mit seinem Leben befassen, denn heute wollen wir das Lebensbild eines anderen berühmten Seemannes nachzeichnen: Das Lebensbild des Bounty-Kapitäns William Bligh. cl.



# Captain Bligh -

## MENSCH UND SEEMANN

von Wolfram Claviez

Die Ereignisse, die sich im Jahre 1789 an Bord Seiner Majestät Schiff „Bounty“ in der Südsee abspielten, haben eine legendäre Berühmtheit erlangt. William Bligh, der Führer jenes Schiffes, ist jedem Jungen so bekannt wie etwa Robinson Crusoe oder Störtebeker. Doch anders als bei diesen beiden ist es in der „Bounty“-Affäre nicht so sehr die Person William Bligh, die unsere Aufmerksamkeit fesselt, als vielmehr das dramatische Geschehen der Meuterei und der Aussetzung inmitten der unendlichen Weite des Großen Ozeans. – Bligh's Namen kennen wir eigentlich nur im Zusammenhang mit der „Bounty“; sonst wissen wir hier wenig von ihm. Die Neuherausgabe des Logbuches der „Bounty“ in Georg Forsters Übersetzung von 1793 (1964 im Brigantine Verlag, Hamburg) ist verdienstvoll, schließt aber diese Lücke leider nicht. Der unlängst gezeigte „teuerste Film der Welt“ ist bedauerlicherweise nicht diskutabel. Er zeigt deutlich, wie bei der Ausschachtung eines wirklichen Geschehens zu einer effektvollen Gruselstory die Ereignisse durchaus nicht im positiven Sinne überhöht werden, sondern daß im Gegenteil vieles zerstört wird, was die unverfälschten Tatsachen an Großartigem enthalten. Dafür werden peinliche Rührseligkeiten in eine unerträgliche Breite gezogen.

Man ist sich darüber einig, daß Captain Bligh's seemännische Qualitäten über jeden Zweifel erhaben waren. Doch wie er als Mensch war, ob er den Aufruhr in seinem Schiff selbst heraufbeschworen hatte, ob er zu streng oder ob die Mannschaft nur durch das paradiesische Leben auf Tahiti verdorben war, das ist eine Frage, die immer von neuem gestellt wird, obwohl die englische Literatur über dieses Thema inzwischen einen Umfang angenommen hat, dem die historische Bedeutung der Sache kaum entspricht. Aber das Leben schrieb hier eine Geschichte, die in ihrer Vielschichtigkeit von einer unerhörten Anziehungskraft ist und die, wenn man alle menschlichen Probleme unter die Lupe nimmt, nahezu unerschöpflich ist.

Nun sind schon die amtlichen Berichte nicht immer eindeutig in ihrer Aussage; da ist es verständlich, daß Filme und Romane, deren Sache historische Treue dem Wesen nach nicht sind, den wahren Sachverhalt mehr oder weniger verfälschen. Um so mehr möchten wir gern wissen, wie es wirklich war, und so fragen wir heute: Wer war William Bligh, – ein See-Held, ein Scheusal, oder einfach ein Mensch mit großem Können und mit Schwächen, den das Schicksal dazu ausersehen hatte, in eine Affäre verwickelt zu werden, die ihn unsterblich machte?

Der Ablauf der Handlung darf fast als bekannt vorausgesetzt werden. Kurz zusammengefaßt hatte sich folgendes zugetragen:

Auf das Gesuch westindischer Pflanzler und Kaufleute hin, die auf den Inseln des Südmeeres wachsenden Brotfruchtbäume auch in Mittelamerika als zusätzliche Nahrungsquelle für die Sklaven der Plantagen anzupflanzen, hatte die britische Regierung ein Schiff gekauft<sup>1)</sup> und ausrüsten lassen, das eigens der Verschiffung junger Brotfruchtpflanzen von Tahiti nach Westindien dienen sollte. Dieses ziemlich kleine Schiff konnte etwa 220 tons laden, war etwa 27,60 m lang und 7,30 m breit. Die Raumhöhe bis zu den Decksbalken betrug etwa 3,10 m. Wie der Plan zeigt, war der schönste, der einzige luftige und lichte Raum des Schiffes als Pflanzengarten eingerichtet; die 46köpfige Crew wird nicht übermäßig komfortabel gehaust haben. Der damals 33 Jahre alte William Bligh wurde mit der Durchführung dieser Aufgabe beauftragt; ein Botani-

ker nebst einem Gehilfen war für den naturkundlichen Teil des Unternehmens zuständig. Der junge Kommandant der „Bounty“<sup>2)</sup> – damals Leutnant der britischen Marine – hatte eine seemännische Ausbildung hinter sich, wie sie damals viele der Besten der britischen Flotte genossen haben. Er ging mit sieben Jahren zur See. Es war damals üblich, daß auf den Kriegsschiffen Kinder mitgenommen wurden, die als Burschen der Offiziere, oder auch ohne spezielle Verwendung, an Seeluft und geteerter Tampen gewöhnt wurden. Sie erhielten in den Batteriedecks einen vielleicht etwas einseitigen, aber gewiß gründlichen und strengen Unterricht. Aus einer solchen Kinderschar rekrutierten sich dann die Midshipmen (Kadetten), die späteren Offiziere der Flotte.

Die wohl wichtigste Episode in Blighs Leben vor der Übernahme des Kommandos der „Bounty“ war seine Teilnahme an James Cook's dritter und letzter Weltreise von 1776–1780 als Master (nautischer Schiffsführer). Daß William Bligh sich auf dieser Reise außerordentlich bewährt haben muß, geht aus Cooks kurzen und sachlichen Aufzeichnungen einwandfrei hervor. Bligh war schon in jungen Jahren ein hervorragender Navigator und trug nicht wenig dazu bei, das damals spärliche Seekartenmaterial von fernen Meeren zu korrigieren und zu erweitern. Die Zeit zwischen dieser Reise mit Cook und der „Bounty“-Expedition stand dann z. T. im Schatten der Reduktion der britischen Seestreitkräfte nach der Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten von Amerika; doch fand Bligh Verwendung in der Handelsschiffahrt durch einflußreiche Freunde und Verwandte seiner Frau, die er 1781 heiratete.

Wir müssen diese Zeit leider überspringen, weil man wenig darüber weiß. Dabei wären Einzelheiten gerade aus dieser Periode für das Verständnis der Persönlichkeit Bligh's von außerordentlichem Wert. Wenden wir uns also der Bounty-Reise zu, der ersten großen selbständigen Aufgabe des jungen Kommandanten.

Bligh zeigte große Umsicht in allen seemännischen Dingen schon vor der Ausreise der „Bounty“. Er ordnete Änderungen in der Takelung an und bat sich das Recht aus, nötigenfalls nach eigenem Ermessen entgegen dem Befehl der Admiralität nicht den Weg um Kap Horn, sondern um Afrika und Australien zu nehmen. Der westliche Weg ist zwar kürzer, aber von der Jahreszeit abhängig. Bligh sah voraus, daß er mit den südlichen Winterstürmen, mit denen ab März-April zu rechnen ist, Schwierigkeiten haben könnte, und das trat dann ja auch ein. Er hatte schon auf der Ausreise durch schweres Wetter und einen dadurch notwendig gewordenen Aufenthalt in Teneriffa Zeit verloren. Er kam Ende März an der Südspitze Südamerikas an und versuchte die westliche Umfahrt noch zu erzwingen – gab aber nach vier Wochen vergeblicher Bemühungen den Kampf auf und lief vor dem Wind nach Osten ab. Sicher hätten Schiff und Besatzung eine kurze Ruhepause an einem Hafenplatz der Falklandinseln gutgetan; doch die Zeit drängt, und so segelte die „Bounty“ in einem Zuge durch bis zum Kap der Guten Hoffnung. Dort blieb man 38 Tage zur Übernahme neuen Proviantes und Ausbesserung des Schiffes.

Es besteht kein Zweifel darüber, daß schon dieser Teil der Reise von der gesamten Mannschaft viel verlangte. Der Kampf am Kap, verdorbene Lebensmittel, ständiges Pumpen –, doch hatten das auch schon andere Schiffe vor der

<sup>1)</sup> „Bethia“, von Wellbank, Sharp and Brown für 1950 £. Der Umbau war erheblich teurer.

<sup>2)</sup> „Bounty“ heißt auf Deutsch Wohltat.

„Bounty“ durchgemacht und unzählige nach ihr.<sup>1)</sup> – Einen Disziplinarfall meldet Bligh in seinem Logbuch: Auf Klagen des Obersteuermannes hin ließ er den Matrosen Matthew Quintal züchtigen. Daß es gerade dieser war, scheint nicht gegen den Kapitän zu sprechen. Doch davon später.

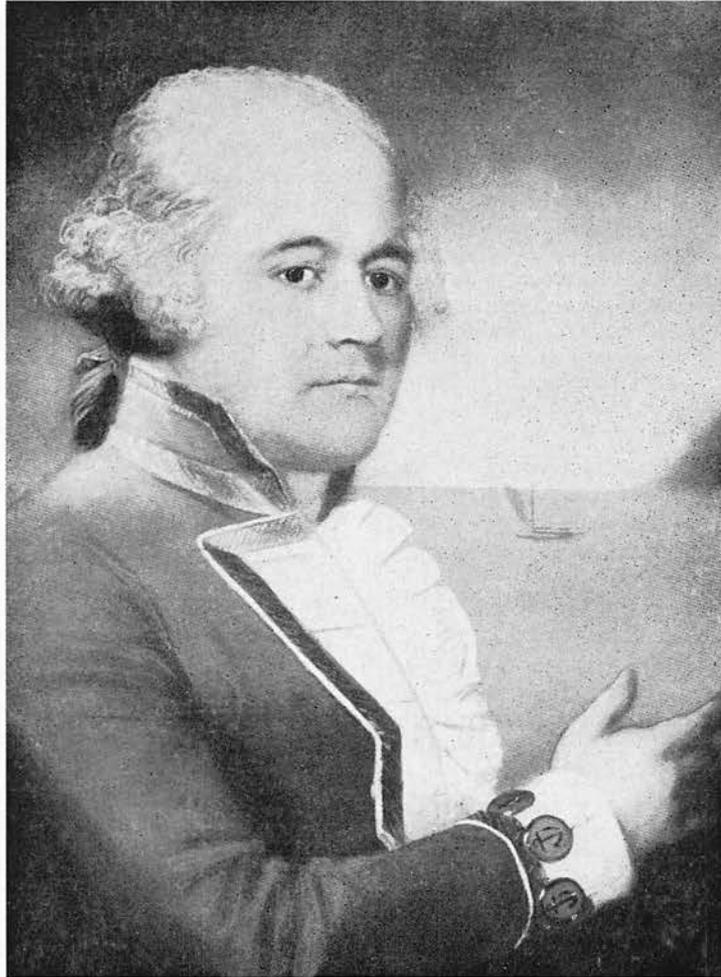
Von Südafrika segelte die „Bounty“ südlich Australien bis zur Insel Tasmanien, dem letzten Aufenthalt vor dem Ziel. Nicht unerwähnt soll bleiben, daß dieser Aufenthalt nicht nur zur Auffrischung der Vorräte und zu Arbeiten am Schiff benutzt wurde, sondern daß eine kleine Pflanzung angelegt wurde, von der man selbst oder auch irgendein anderes Schiff später einmal profitieren könnte, wenn die Eingeborenen etwas davon übrig lassen würden. – Die Reise von Tasmanien nach Tahiti dauerte noch einmal 52 Tage, das galt als ganz schön schnell. (Cook brauchte 1773 von Neuseeland aus 68 Tage.)

Der Aufenthalt auf Tahiti sollte fünf Monate dauern. Damit hatte man nicht gerechnet; aber es ließ sich nicht umgehen, weil man ein bestimmtes Stadium im Wachstum der Pflanzen abwarten mußte.

Nach den vielen Monaten eines harten Seemannsdaseins auf dem engen Schiff, mit der kargen Verpflegung, Kälte und Sturm, mußten sich diese Leute wie im Paradies vorfinden, um so mehr, als das schöne Geschlecht der friedlichen Invasion handfester britischer Seeleute keinerlei Widerstand entgegengesetzte. Unter solchen Voraussetzungen die Manneszucht aufrechtzuerhalten, war für den Kapitän sicher noch schwerer als auf hoher See. Verstöße gegen die Disziplin kamen verschiedentlich vor, und Bligh ahndete sie mit einer Strenge, die vielleicht in einem nicht leicht einzusehenden Kontrast zu dem friedvollen Leben und Treiben auf dieser Insel des Glückes stand. Eines Tages wurde zum Beispiel von Eingeborenen der Ruderbolzen des Bootes gestohlen. Bligh war gerade in solchen Dingen von einer außerordentlichen Empfindlichkeit, und er bestrafte den nachlässigen Wachhabenden, John Adams, mit 12 Peitschenhieben. Eine harte Strafe für den, der nicht der Dieb war; doch schien es dem Kapitän wohl nötig, angesichts wiederholter Nachlässigkeiten im Dienst, die schon verschiedene Diebstähle zur Folge hatten, ein Exempel zu statuieren. Die Bestrafung erfolgte nicht nur vor versammelter Mannschaft, sondern vor den Augen der Eingeborenen. Ein anderer Fall uns äußerst hart erscheinender Bestrafung war die Auspeitschung des Matrosen Isaac Martin, und zwar dafür, daß er einen Eingeborenen geschlagen hatte. Dazu muß man sagen, daß Bligh die strengsten Instruktionen betreffs eines friedfertigen Verhaltens gegen die Bevölkerung ausgegeben hatte, weil er sich völlig klar darüber war, daß der Erfolg der

ganzen Reise von dem guten Einvernehmen mit den Eingeborenen abhing. Blighs Instruktionen verraten überhaupt einen bemerkenswerten diplomatischen Weitblick; nicht jeder Seemann hätte so klar wie er überschaut, welche Folgen es möglicherweise hätte haben können, wenn die Insulaner von Kapitän Cooks Tod erfahren hätten. Er verbot daher seinen Leuten auf das strengste, darüber zu sprechen. Noch ein Vorkommnis sei erwähnt, das Bligh ebenfalls auf unbarmherzige Weise ahndete. Das war der Desertionsversuch von Churchill, Muspratt und Millward. Auch hierzu ein erklärendes Wort. Daß Mitglieder der Schiffsbesatzungen – nach den Entbehrungen einer Langreise in ein elysisches Gefilde versetzt – der Verlockung nachgaben, der Härte ihres Alltages zu entfliehen, ist ver-

ständlich und kam oft vor. Auch bei Cooks Aufenthalt in der Südsee lagen solche Versuche in der Luft und wurden nur durch größte Wachsamkeit verhindert. Die Sehnsucht nach Freiheit und Ungebundenheit wäre menschlich gesehen selbst dann begreiflich, wenn der Kapitän der verträglichste Mann der Welt gewesen wäre. Doch mit den Augen der Schiffsführung gesehen war Desertieren das größte Verbrechen, denn es konnte den Ausgang der ganzen Reise in Frage stellen.<sup>2)</sup> Noch mancher andere Zwischenfall könnte Anlaß zu kritischen Betrachtungen geben, ob Blighs Verhalten immer gerechtfertigt war; fest steht, daß es im höchsten Maße bemerkenswert war, wie es ihm gelang, in einer langen Zeit sonnigen, faulen Daseins inmitten einer immerhin unberechenbaren, temperamentvollen, fremdartigen Menschenmenge die Ordnung aufrechtzuerhalten. –



William Bligh nach der Bounty-Reise. Gemälde von J. Russell R. A.

Am 4. April 1789 segelte die „Bounty“ endlich mit ihrer Ladung von über 700 Blumentöpfen mit jungen Brotfuchtpflanzen wieder ab. Der ganze Boden des Pflanzengartens war mit Blei ausgeschlagen, um möglichst keinen Verlust an Süßwasser beim Begießen zu haben. Zwölf Tage segelte die „Bounty“ westwärts, als abermals ein Disziplinarvergehen vorkam. Der Kapitän notierte in seinem Logbuch: „Ino Summer mit 12 Peitschenhieben bestraft wegen Pflichtvergessenheit.“ Mehr sagte er leider nicht; aber was Bligh eine Pflichtvergessenheit nannte und wie sehr er darüber außer sich geraten konnte, wenn seine Leute die Dinge der

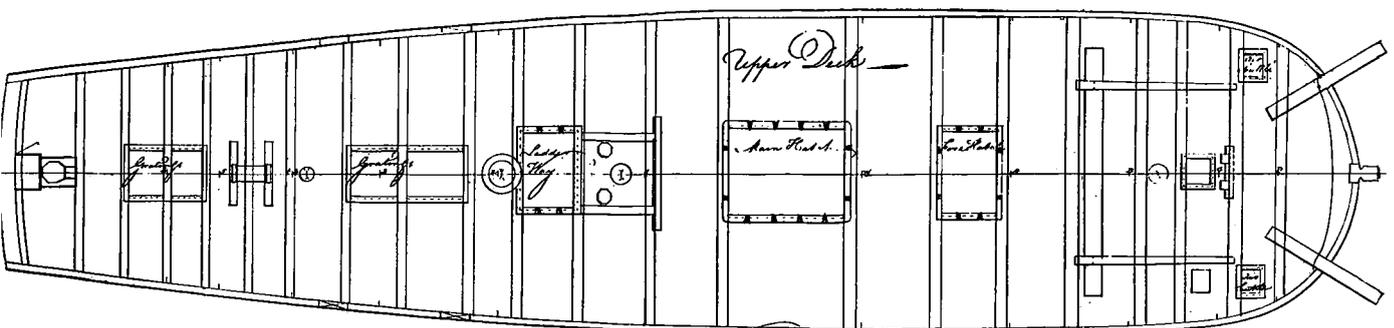
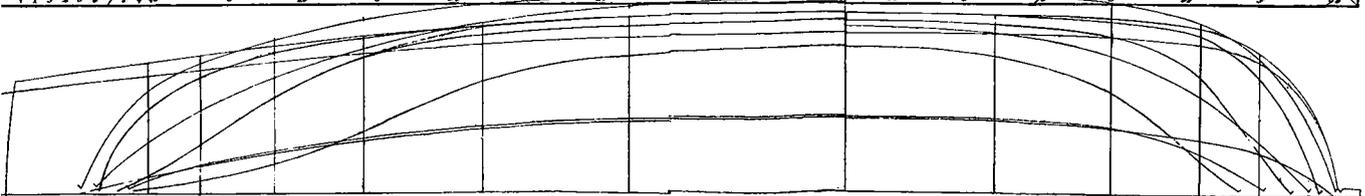
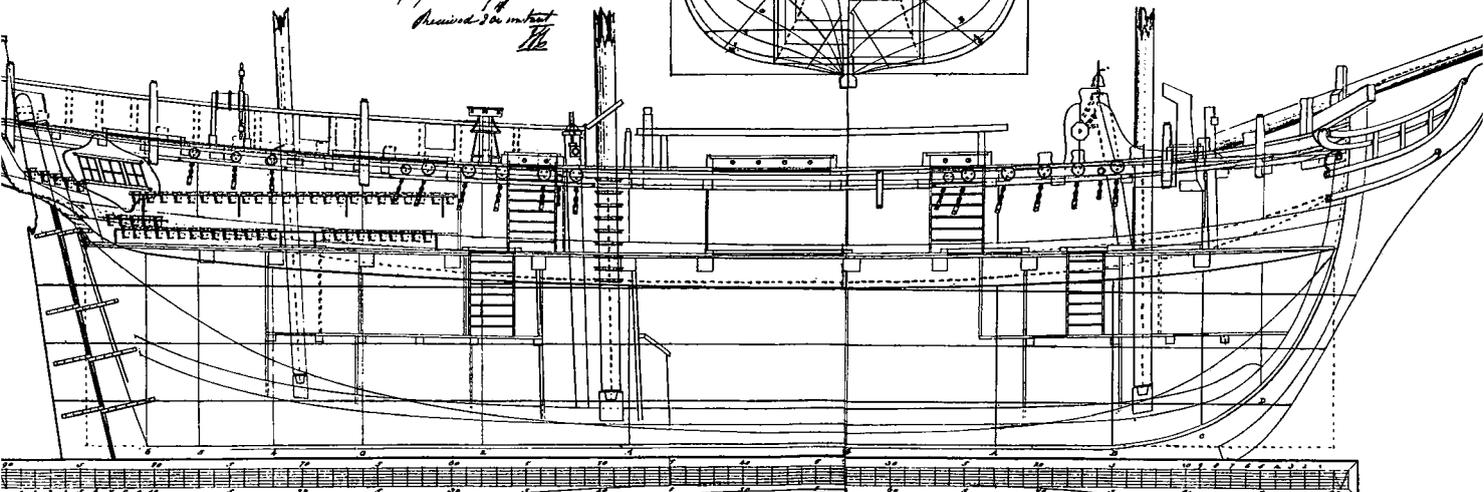
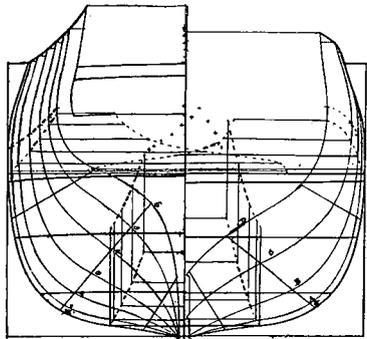
<sup>1)</sup> Vgl. Heft 1/64

<sup>2)</sup> Nicht immer konnte man es verhindern. Ein drastisches Beispiel aus der Handeisschiffahrt im Jahre 1853: „... nach Entdeckung der Goldfelder Australiens nahmen die Desertionen einen derartigen Umfang an, daß mehr als 100 englische Segelschiffe in den Häfen von Port Philipp und Sydney zur Untätigkeit verurteilt lagen, da ihre gesamten Besatzungen desertiert waren und sie keine Mannschaften zur Rückreise bekommen konnten.“ (William Scholz: Die Stellung der Segelschiffahrt zur Weltwirtschaft und Technik, Jena 1910, S. 216).

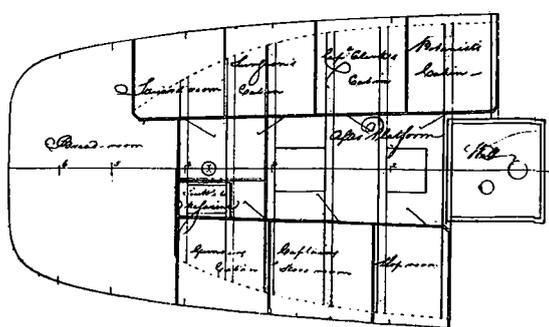
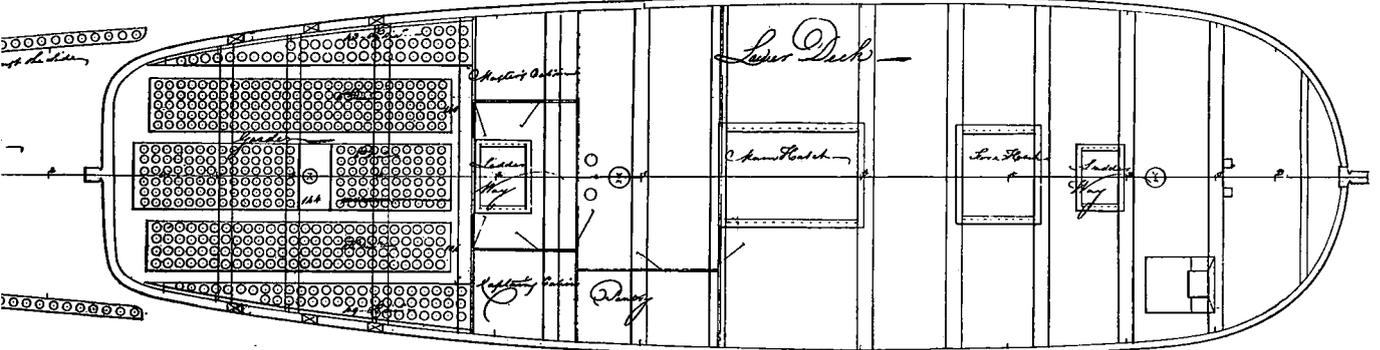
*Bounty* Armed Transport carrying four Redoubts

Length of the range of the Deck — 84' 6"  
 Breadth — 69' 9"  
 Draught — 25' 10"  
 Depth in Hold — 11' 4"

Mar 29<sup>th</sup> Nov 1844  
 Received 300 mts of  
 1/2

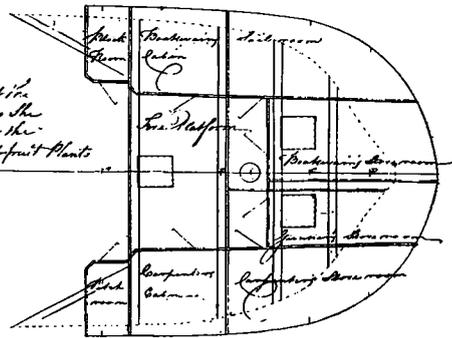


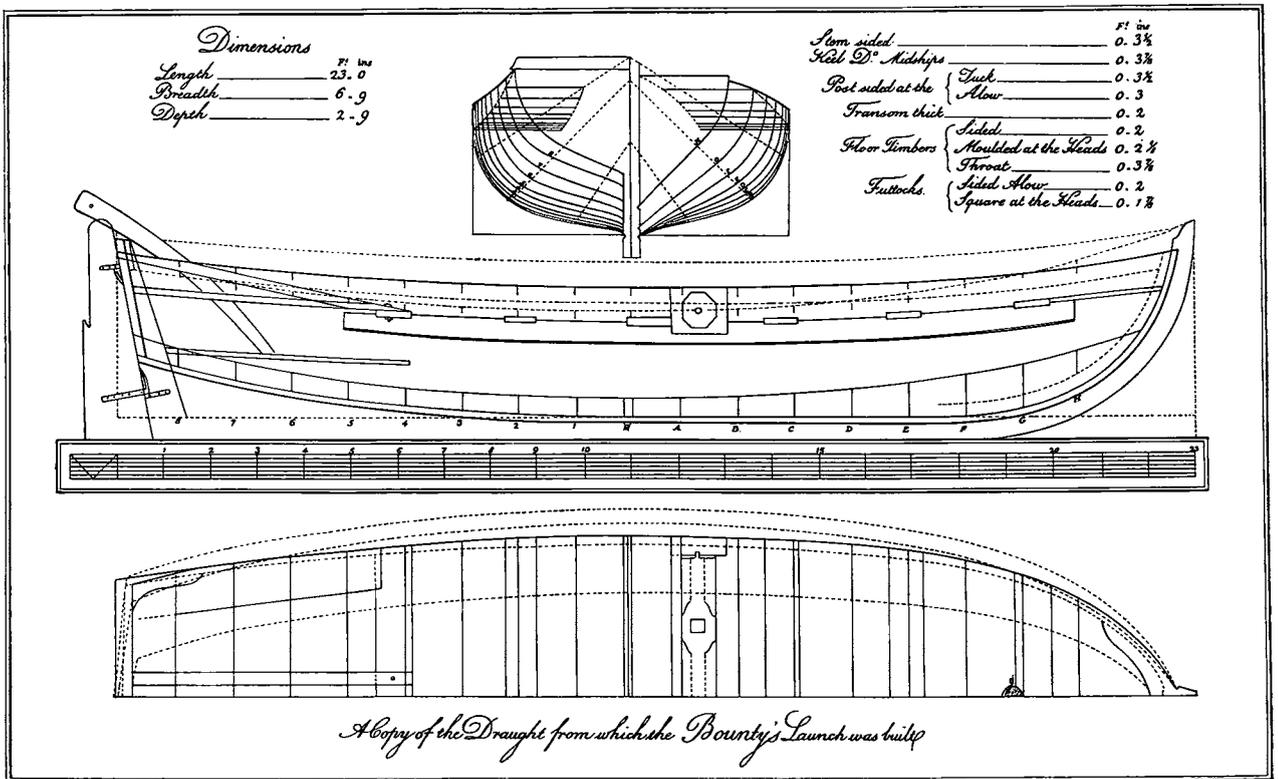
Mar 29<sup>th</sup> Nov 1844



Received from Mr. P...  
 25<sup>th</sup> November 1787

Plans of the Drive of the  
*Bounty* Armed Transport, as she  
 was fitted at Boston for the  
 purpose of fetching of Bread-fruit Plants





So sah das Boot aus, in dem die achtzehn Mann 3600 sm über den Großen Ozean segelten.

Seemannschaft weniger ernst nahm als er selber, das haben wir bereits gesehen. Es war übrigens der siebente Mann, der bestraft wurde. Bligh notierte diesen Fall nur in seinem handgeschriebenen Logbuch; in dem veröffentlichten Bericht wurde er nicht erwähnt, dieser Fall und mancher andere. Dies muß gesagt werden, um einer allzu oberflächlichen Rechtfertigung Bligh's entgegenzutreten.<sup>1)</sup> Wenn man trotzdem in vielen recht bedenklichen Fällen auf Bligh's Seite steht, so muß das aus einer gründlicheren Kenntnis heraus geschehen.

Im übrigen hat Bligh in seinem gedruckten Bericht durchaus nicht nur solche Fälle ausgelassen, die ihm in der Öffentlichkeit zum Schaden gereichen konnten, sondern auch solche, deren ganzer zusammenhängender Sachverhalt seinen Unmut und sein Verhalten nur zu verständlich machen konnte. So z. B. die kurze Episode auf der Insel Annamooka. Wir wollen nicht unterlassen, sie kurz zu schildern:

Die „Bounty“ ankerte vor der Insel Annamooka und Bligh sandte zwei Kommandos an Land, um die Holz- und Wasservorräte zu ergänzen. Eine der Gruppen stand unter dem Befehl des Steuermannes und diensttuenden Leutnants Fletcher Christian, dem Bligh einschärfte, gut aufzupassen und jeden Kontakt mit den Inselbewohnern zu vermeiden. Nichtsdestoweniger gelang es den letzteren, in kürzester Zeit eine Axt und ein Beil zu stehlen. Kurz darauf hatten die Unachtsamkeit des Steuermannes sowie des Gärtners den Verlust eines Bootsankers und eines Spatens zur Folge. Wieder war Bligh an seiner empfindlichsten Stelle getroffen. Er schimpfte Christian „einen feigen Schuft, der nicht mit einer Handvoll nackter Wilder fertig werden würde“. Zu ähnlich liebevollen Anreden ließ er sich noch mehrmals hinreißen im Zusammenhang mit tatsächlichen oder vermeintlichen Proviantdiebstählen. Das veröffentlichte Logbuch enthält keine Hinweise auf diese Zwischenfälle, doch sind sie eindeutig bezeugt. Sie sind deshalb wichtig, weil sie den Ereignissen des 28. April unmittelbar vorausgingen. An diesem Tag, kurz vor Sonnenaufgang, ergriffen Fletcher Christian und einige andere Bewaffnete den Kapitän, fesselten ihn und zerrten

ihn an Deck. Keinesfalls war die Meuterei einstimmig, aber zu einem Kampf kam es nicht, weil die Meuterer sich in den Besitz der Waffen gebracht hatten. Sie machten kurzen Prozeß. Sie ließen den Kutter zu Wasser und wollten den Kapitän, die zu ihm haltenden Leute und diejenigen, die sie los sein wollten, zwingen, einzusteigen. Da die Meuterer um den Zustand dieses elenden von Würmern zerfressenen Fahrzeugs wußten, besteht kein Zweifel darüber, daß Absicht und Handlung dieser Leute gleichbedeutend mit Mord war. Mord, den sie nicht selbst auszuführen brauchten.

Einer von Blighs imponierendsten Wesenszügen ist vielleicht der, daß es niemals eine noch so ausweglos erscheinende Situation gab, in der er aufgegeben hätte. Er beschwor die Meuterer, von ihrem Tun abzulassen; doch nachdem er einsehen mußte, daß er die „Bounty“ verloren hatte, wandte er sein ganzes Denken und Handeln der neuen Aufgabe zu: ohne die „Bounty“ England zu erreichen. Nicht den Kutter, die Barkasse forderte er – für 19 Mann ein winziges Boot, aber ein gutes, und widerwillig gab man es ihm. Und nun begann eine Fahrt, die in der Geschichte der Seefahrt ohne Beispiel ist. Zunächst das Boot. Es war 7 m lang, 2,05 m breit und hatte bei 0,84 m Seitenhöhe in dem überladenen Zustand einen Freibord von knapp 20 Zentimetern! Dann die Position: Inmitten des Großen Ozeans, 3600 Seemeilen von dem nächsten Land entfernt, auf dem er Hilfe erwarten durfte! Das war die Insel Timor (Niederländisch-Indien) – sie galt es zu finden ohne jegliche Seekarte, ohne Chronometer und Tafeln, mit Hilfe derer er eine Längenrechnung hätte machen können. Lediglich einen Kompaß und einen Quadranten gab man ihm mit. Die Logbücher rettete sein getreuer Schreiber Samuel. Alle navigatorischen Anhaltspunkte, die er hatte, waren unbestimmte Erinnerungen an die Reise mit Cook und das, was sich ihm beim täglichen Studium seines unvollkommenen Kartenmaterials visuell ins Gedächtnis eingegraben hatte. Den Proviant hätten 19 ausgehungerte Männer in wenigen Tagen vertilgen können, er bestand aus 150 Pfund Hartbrot, 28 Gallonen Wasser, etwas Rum und Wein. Mit den vier „Hirschfängern“, die man ihnen wie zum Hohn noch hinterherwarf, hätte man sich nicht eines einzigen bogenschießenden Menschenfressers erwehren können.

<sup>1)</sup> Wie z. B. in dem Vorwort des im Brigantine-Verlag erschienenen Buches, das sich lediglich auf die eine, 1792 veröffentlichte Quelle stützt.

Daß es in der Tat nicht ratsam war, während der langen bevorstehenden Reise auf verlockend aussehenden Inseln Station zu machen, um Proviant aufzufrischen und sich die Beine zu vertreten, sollten die Insassen des kleinen, überladenen Gefährts bald zu spüren bekommen.

Der Versuch, auf der Insel Tafoa zu landen, um weitere Nahrungsmittel zu suchen, schien zunächst ganz erfolgreich auszugehen, doch endete er mit einer Katastrophe. Die Wilden wurden sich ihrer überlegenen Stärke bewußt und rüsteten sich ohne sichtbaren Anlaß zum Angriff. Mit einer großartigen Kaltblütigkeit hielt Bligh den Häuptling der Wilden an seiner Seite, bis die Leute im Boot waren – fast hätte alles geklappt; doch bei dem Versuch, den Anker zu bergen, wurde der Matrose Norton von den Kannibalen totgeschlagen. Und nicht nur das. –

Bei dem nun folgenden Race auf Leben und Tod erwiesen sich die Insulaner als erheblich schneller und treffsicherer. Es ist ein Wunder, daß Bligh's Kutter nicht versenkt wurde und daß nicht noch andere dem Steinhagel erlagen. Die Dämmerung und ein paar geistesgegenwärtig über Bord geworfene Kleidungsstücke, über die die Wilden sich her machten, brachten schließlich die Rettung.

Nach dieser abscheulichen Erfahrung wußten die Männer, daß sie, bis sie ihr Ziel erreicht haben würden, mit keiner Hilfe und Unterbrechung mehr rechnen konnten.

Auf dieser abenteuerlichen Bootfahrt bewies der junge Kapitän nicht nur seemännisches Können von höchstem Rang, sondern er zeigte sich auch als ein überlegener Menschenführer. Es besteht nicht der geringste Zweifel darüber, daß gerade die Eigenschaften, die vielleicht am meisten dazu beigetragen haben, die ganze Kalamität heraufzubeschwören, wie Bligh's geradezu pedantische Genauigkeit in Dingen der Pflichtauffassung, ihm und seiner ausgestoßenen Crew jetzt das Leben retteten. Mit einer über eines normalen Menschen gehenden Kraft der Selbstbeherrschung teilte er Tag um Tag die errechnete Ration in achtzehn Teile –, einen seewasserdurchweichten und wiedergetrockneten, abscheulich schmeckenden Bissen Brot, einen halben Becher Wasser und nach überstandenen Stürmen einen Teelöffel Rum. Buchstäblich mit dem letzten Bissen Brot erreichten die 18 Männer die Insel Timor, am Ende ihrer Kräfte. Es war eine Bewährungsprobe, bei der alle seemännischen Qualitäten verlangt wurden und wo das Fehlen nur einer einzigen den sicheren Tod bedeutet hätte. Bligh fand über 3600 sm so gut wie unbekanntes Meeres auf dem kürzesten Wege das Ziel, das er sich gesteckt hatte. Er hatte die Zeit überschaut, die er vermutlich brauchen würde und lieferte mit der Rationalisierung seiner miserablen Vorräte ein einmaliges Beispiel von Selbstzucht. Von der rein „handwerklichen“ Beherrschung der praktischen Seemannschaft, das überladene Boot in schweren Stürmen zu handhaben, brauchen wir kaum zu reden. Aber hervorgehoben zu werden verdient der persönliche Mut, mit dem Bligh mehrfach Situationen meisterte, wo es auf des Messers Schneide stand, ob man mit dem Leben davonkam. Das Verhalten auf der Insel Tafoa war ein solches Beispiel, das Entgegengetreten dem rebellischen Purcell ein anderes. Wie jede Notsituation von neuem lehrt, ist es eine romantische Wunschvorstellung, daß in schwersten Zeiten die Menschen besonders gut zusammenhalten. Leider ist das unwahr. Unverhüllter tritt das wahre Wesen der Menschen zutage. Das mußte auch Bligh in seiner Nußschale mit jenen Menschen erfahren, die ihm schon auf der Bounty das Leben schwer gemacht hatten. Dazu gehörten der schlappschwänzige Master Fryer und der aufsässige Zimmermann Purcell. Letzterer trieb es soweit, daß Bligh ihn einmal kurzentschlossen auf einer menschenleeren Insel zum Zweikampf herausforderte, worauf der Miesmacher dann klein beigegeben hatte.

Mit allen siebzehn Insassen des Bootes, mit denen Bligh von Tafoa entkommen war, erreichte er den Hafen Coupang auf Timor. Doch die Anstrengungen waren zu groß gewesen. Der Botaniker Nelson starb, und zwei

andere folgten. Auch Bligh selbst hätte das höllische Klima kurze Zeit darauf in Batavia fast das Leben gekostet.

Die Aufnahme der Leute von der „Bounty“ auf Timor war freundlich, der Aufenthalt dort und die Überfahrt nach Batavia in einem kleinen Schoner nicht ohne Komplikationen, die abermals bewiesen, daß sich in Blighs Boot durchaus nicht die Elite der Mannschaft befunden hatte. Von Batavia schließlich segelten die Männer, in kleine Gruppen aufgeteilt, auf verschiedenen Schiffen nach England.

Schon in Niederländisch-Indien (Coupang, Sourabaya, Batavia) hatte Bligh über sein Geschick mehrfach Meldung erstattet, Listen der Meuterer abgegeben und Briefe an die Kommandanten verschiedener Plätze geschrieben, wo die Meuterer eventuell aufkreuzen konnten. Erst recht hatte er sich nach seiner Rückkehr in England vor der Admiralität zu verantworten. Nun war Meuterei ein Vergehen, auf dem in der britischen Flotte – und sicher nicht nur dort – bedingungslos die Todesstrafe stand. Damit, daß man der Leute nicht habhaft war, gab man sich nicht zufrieden. Unverzüglich wurde ein Schiff ausgerüstet (die Fregatte „Pandora“) und in die Südsee beordert, um die Meuterer wieder einzusammeln. Dieser Befehl, ein einzelnes Segelschiff auszuschicken, um in der unermeßlichen Weite der ozeanischen Inselwelt eine Handvoll Matrosen zu suchen, hat etwas von jener grandiosen Unbeirrtheit, mit der eine Flotte befehligt wurde, mit der man ein Weltreich aufbauen konnte.

\*

Wenngleich diese Studie der Person des Kapitäns Bligh gewidmet ist, möchten wir nicht versäumen, auch das Schicksal der „Bounty“ und der Meuterer kurz mitzuteilen. Wirft doch das Verhalten der Männer ohne ihren Kapitän ein ebenso deutliches Licht auf die Vorgänge, wie die Beziehung von Kapitän und Mannschaft zueinander vorher. Sosehr auch anzunehmen war, daß die überladene Nußschale mit den 19 Männern an Bord im nächsten Sturm absaufen oder die Männer auf irgendeiner unwirtlichen Insel den Kannibalen oder dem Hungertode preisgegeben sein würden, war man doch keineswegs sicher, daß dem so sei. War Captain William Bligh bis dahin vielleicht ein ungeliebter und gefürchteter Mann, wurde er in dem Moment, da man sich von ihm befreit hatte, zu einer unberechenbaren Größe. Das Gefühl der Befreiung war ein kurzer Rausch – und nicht einmal für alle; denn von den an Bord der „Bounty“ Gebliebenen waren durchaus nicht alle aktive Meuterer. Es gab sowohl unentschlossene Mitläufer als auch gegen ihren Willen Zurückgehaltene. Man darf nicht einmal annehmen, daß die „Aktiven“ untereinander völlig eins waren. Zu verschieden waren sie in Temperament und Gesinnung. Solange das Boot und die Bounty in Sichtweite voneinander waren, steuerte die letztere einen nordwestlichen Kurs. Wir dürfen indessen Blighs Logbucheintragung Glauben schenken, daß er das ausgelassene Gejohle „Huzza for Otaheiti!“ gehört hat, und daß er nicht daran zweifelte, daß Christian den nordwestlichen Kurs nur zum Schein noch eine Weile beibehielt. Als das Boot außer Sicht war, änderte die Bounty tatsächlich ihren Kurs; aber nicht nach Tahiti, sondern nach der etwa 400 sm südwestlich davon gelegenen Insel Toobouai. Dort Fuß zu fassen, scheiterte an der Feindseligkeit der Bewohner, und man kehrte doch nach Tahiti zurück. Unter dem Vorwand, von Bligh, der sich mit Kapitän Cook getroffen haben sollte, zurückgeschickt worden zu sein, um neue Vorräte zu holen, und mit anderen Lügengeschichten überredete man die Insulaner, so daß man die „Bounty“ bereitwillig belud; man nahm einige Eingeborene an Bord und segelte wieder los.

Christian versuchte es noch einmal auf Toobouai, weil er sich sagte, daß solch ein unfreundlicher Platz mit schlechten Landemöglichkeiten wesentlich sicherer sei als die bekannte und beliebte Insel Tahiti. Doch obwohl es anfangs den Anschein hatte, als würden sie sich durchsetzen, scheiterten die Leute von der „Bounty“ auch dieses Mal –,

nicht zuletzt an Zwistigkeiten untereinander. Abermals kehrte die „Bounty“ nach Tahiti zurück. Hier teilte sich die Mannschaft. Eine Gruppe von 16 Mann blieb auf Tahiti und sah ihrem Schicksal entgegen, die andere fand keine Ruhe mehr auf diesem paradiesischen, aber in der Reichweite des Armes des Gesetzes liegenden Eiland und segelte unter Christians Führung mit der „Bounty“ nach Osten.

Wenden wir uns zunächst den auf Tahiti Gebliebenen zu. Es ist von größtem Interesse, ein vollständiges Bild der verschiedenen Einzelschicksale zu haben, weil man sonst zu keiner gerechten Beurteilung William Bligh's kommen kann. Auffällig war, daß in keiner einzigen Gruppe der aufgesplitterten „Bounty“-Crew eine Einheit in bezug auf Denkweise oder Charakter anzutreffen ist. Jede Gruppe für sich war heterogen und bewies, daß von einer systematischen Scheidung der Geister keine Rede sein konnte. Alles war mehr oder minder dem Zufall unterworfen, wie letzten Endes schon das Gelingen der Meuterei an sich. Hätten die Offiziere mehr Courage gehabt, oder hätten die beiden Wachhabenden nicht geschlafen, alles hätte anders verlaufen können. Auch die Auswahl der neunzehn Mann, die mit Bligh fuhren, bedeutete keine eindeutige Trennung der Parteien. Das tragische Scheitern aller anderen, derer, die bei der Meuterei die Oberhand gewonnen hatten und die Bligh als die fähigsten Leute (the most able men) seiner Mannschaft bezeichnete, beweist die Hilflosigkeit eines zusammengewürfelten Haufens ohne innere und äußere Führung, herausgelöst aus dem Gerüst einer fest gefügten Lebensordnung.

Ein Beispiel mag für viele andere sprechen. Der Matrose Thompson verführte ein junges Mädchen, worauf deren Bruder ihn zusammenschlug. Thompson rächte sich mit einer sinnlosen Schießerei, welcher ganz Unbeteiligte zum Opfer fielen. Mit seinem Freunde Churchill setzte er sich ab nach der Insel Tyarraboo. Dort gewann Churchill die Freundschaft eines Häuptlings und nach dessen Tod wurde er sein Nachfolger. Doch erfreute er sich dieser Würde nur kurze Zeit; Thompson erschoss seinen Kumpanen aus Neid und wurde dann selbst von Eingeborenen umgebracht. –

Von den sechzehn auf Tahiti gebliebenen Männern erkannten einige die Hoffnungslosigkeit der selbstgeschaffenen Isolation und sie ergaben sich in ihr Schicksal, das heißt, sie warteten auf das nächste britische Schiff. Das waren diejenigen, deren Gewissen sie von einer aktiven Beteiligung an dem Aufbruch auf der „Bounty“ freisprach. Etwa zehn der Männer beschlossen, ein Boot zu bauen und damit nach Batavia zu segeln. Dieses Vorhaben verdient Bewunderung. In sieben Monaten bauten die Männer mit gewiß nicht den wirksamsten Hilfsmitteln ein etwa 9 m langes, höchst bemerkenswertes Schiff. Man taufte es „Resolution“. Alles gelang vortrefflich, mit Ausnahme der Matten-Segel, die dem Vorhaben nicht gewachsen waren. Aber es wäre ohnehin zu spät gewesen, denn wenige Tage später traf die „Pandora“ ein und es gab kein Entrinnen mehr. Einzelheiten der Festnahmen, die ohne Widerstand erfolgten, wollen wir uns schenken. Es muß jedoch auf die Reise der „Pandora“ eingegangen werden, da das Verhalten ihres Kapitäns Edwards sehr nachdenklich stimmt und uns manche Frage zu beantworten hilft, die wir bezüglich des Verhaltens von Kapitän Bligh gegen seine Besatzung stellen.

Edwards war ein 48jähriger Mann mit See- und Meutereifahrung, bewährt in Seeschlachten und bekannt für seine Dienstauffassung. Solche Voraussetzungen machten ihn für die Erledigung einer derartigen Aufgabe besonders geeignet. Dieser Edwards zeigte sich von einer erbarungslosen Härte. Die Art seines Vorgehens mußte sicher nicht allein seiner persönlichen Veranlagung zugeschrieben werden, sondern zeigt, aus welchem Holz wohl so mancher Schiffsführer der britischen Navy geschnitzt war. Gute Ansätze zeigten ja auch die mit Bligh nach England zurückgekehrten Seekadetten Hayward und Hallet, die jetzt auf der „Pandora“ als 4. und 5. Leutnant

Dienst taten und ihre früheren Kameraden sehr unfreundlich behandelten. Sie hatten keinen Grund dazu; denn gerade sie waren es, die auf ihrer Wache geschlafen und damit zum Gelingen der Meuterei beigetragen hatten. Man ist sich darüber einig, daß Edwards Brutalität gegen die Gefangenen nicht zu rechtfertigen war; denn es war nicht seine Aufgabe, zu richten, sondern sie lebend nach England zu bringen. Die „Bounty“-Männer wurden ohne Unterschied in Eisen gelegt und in einen Käfig gesperrt, dessen nähere Beschreibung wir uns schenken wollen. „Pandora's Box“ bleibt ein Schandfleck auf Edwards Namen, solange es Seeamtsakten gibt.<sup>1)</sup>

Kapitän Edwards hatte natürlich den Ehrgeiz, seinen Auftrag vollständig auszuführen, und darum suchte er noch drei bis vier Monate weiter nach der „Bounty“. Aber ohne Erfolg.

Als ob sich noch nicht genug ereignet hätte, wurde nun auch die Reise der „Pandora“ zu einer wahren Odyssee. Man hatte den kleinen Schoner „Resolution“ teils in Schlepp, teils selbstständig mit einer kleinen Besatzung für Erkundungs- und Lotsenfahrten eingesetzt. In einem Sturm wurden die Schiffe getrennt und alles Suchen blieb vergeblich. Nach Tagen des Wartens hatte man das kleine Fahrzeug aufgegeben, und die „Pandora“ nahm ihren Westkurs wieder auf.

Auf der Heimreise, in der Endeavour-Straße im Norden „Neuhollands“ (Australiens), lief dann die „Pandora“, obgleich durch mehrfache Gefahrenmomente gewarnt, auf ein Riff. Sie sank nach Stunden eines fieberhaften und planlosen Durcheinanders, währenddessen die Gefangenen nicht nur nicht von ihren Fesseln befreit, sondern einige, die sie zerbrochen hatten, von neuem in Eisen gelegt wurden. Daß von den Gefangenen nur vier ertranken, ist ein wahres Wunder und vor allem einem Bootsmann der „Pandora“ zu verdanken. Von der 150köpfigen Besatzung ertranken 31 Mann. Man rettete sich in den Booten mit soviel Proviant und Ausrüstungsgegenständen wie möglich auf eine kleine, 3 sm entfernt liegende Insel. Dort rüstete man sich für die Fahrt nach Niederländisch-Indien.

Eine zeitgenössische Kritik an dem Verhalten Edwards sagt, er sei ein noch größeres Rauhebein als Bligh gewesen und besser geeignet für die Aufsicht der schwarzen Hölle von Calcutta als britische Seeleute zu kommandieren oder englische Gefangene zu bewachen. An der Richtigkeit dieser Beurteilung besteht kein Zweifel. Was die Gefangenen in den Monaten auf der „Pandora“, während des Schiffsbruches und erst recht jetzt noch in den Booten durchgemacht haben, ist ein trauriges Kapitel; aber es gehört nicht in unsere Geschichte.

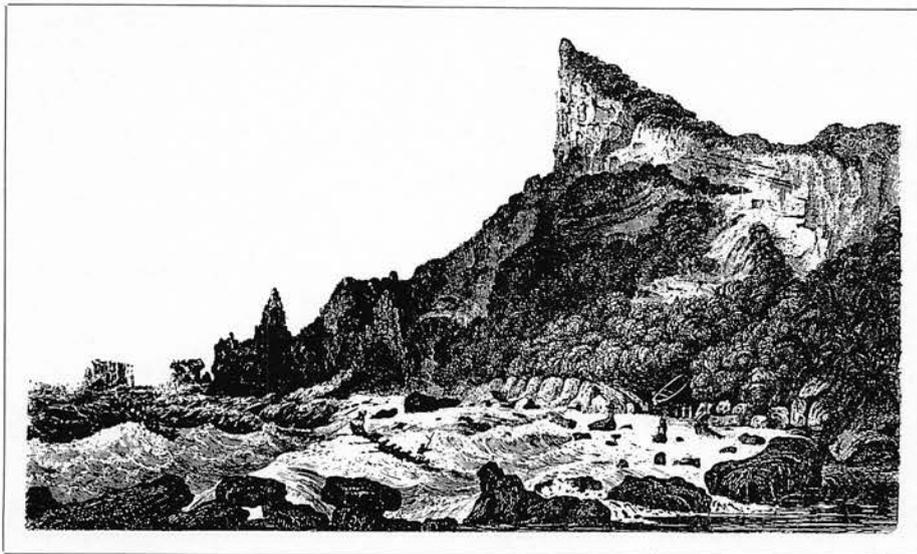
Man erreichte Coupang ohne Verluste; zum zweitenmal landeten dort innerhalb kurzer Zeit Schiffbrüchige, die mit der „Bounty“ zu tun hatten. Doch damit nicht genug. Edwards und seine Leute werden nicht schlecht gestaut haben, in Batavia die kleine „Resolution“ wiederzufinden. Sie war dem Sturm entkommen, traf später ein holländisches Schiff, das sie versorgte, lief einen holländischen Stützpunkt an und – dann verhaftete man die Leute, weil man sie für Meuterer der „Bounty“ hielt.

Bevor wir nun den überlebenden Gefangenen in England wiederbegegnen, wollen wir sehen, was aus der „Bounty“ wurde.

\*

Fletcher Christian hatte vorausgeahnt, was auf ihn und seine Genossen zukommen würde, und er war gewillt, dem zu entgehen, sich abzusetzen und ein neues Leben zu beginnen. Mit 8 Seeleuten, 6 Männern von Tahiti und Too-

<sup>1)</sup> „Die Büchse der Pandora“, ein Begriff aus der griechischen Mythologie. Pandora war das erste Weib; geschaffen, um die bis dahin glücklichen Menschen für den Feuerraub des Prometheus zu strafen. Die Götter statteten sie mit allen Reizen aus und schickten sie zur Erde. Sie brachte ein Gefäß mit, in das alle Leiden der Welt eingesperrt waren. In weiblicher Neugier öffnete sie das Gefäß und Unglück und Plagen verbreiteten sich über die ganze Erde. Nur die Hoffnung blieb zurück.



**BOUNTY BAY, PITCAIRN ISLAND**  
 Nach Captain F. W. Beechey's "A Voyage to the Pacific"

bouai, 12 eingeborenen Frauen und einem Säugling stach die „Bounty“ in See. Sie segelten lange und mit wachsendem Mißbehagen. Sie suchten eine Insel, die nach dem, der sie auf der Reise der „Swallow“ unter Kapitän Cateret 1766–1769 zuerst gesichtet hatte, Pitcairn-Insel hieß.

Ein gedruckter Bericht von jener Reise war an Bord der „Bounty“ – aber die in diesem Bericht eingetragene Position 20° 2' S – 133° 21' W war falsch; die Insel liegt auf 25° 4' S – 130° 8' W. Nach langem Umherkreuzen fand man sie. Einige Spuren insulanischer Einwohner zeugten davon, daß sie früher einmal – vielleicht von wenigen dorthin Verschlagenen – bewohnt gewesen war. Hier angekommen, beschloß man zu bleiben, ein neues Leben zu beginnen – und brach alle Brücken hinter sich ab. Die „Bounty“ wurde, um keine verräterische Spur zu hinterlassen, vernichtet.

Es hätte wohl eines sehr charakterfesten und strengen Mannes bedurft, der fähig gewesen wäre, diesen Zwergstaat zu regieren, der mit mehreren Handicaps ins Leben trat: Drei Frauen zu wenig, ohne eine für alle Beteiligten gleichermaßen verbindliche Rechtsauffassung und mit dem Bewußtsein, jegliche Brücken abgerissen zu haben – das galt ja für die Eingeborenen wie für die Europäer. Es bleibt dahingestellt, ob William Bligh eine solche Aufgabe bewältigt hätte – Fletcher Christian war ihr nicht gewachsen, und für eine Demokratie (en miniature) war diese Gesellschaft nicht reif. Unter diesen Voraussetzungen war das Schicksal des kleinen, zusammengewürfelten Volkes vorgezeichnet. Nur zwei der fünfzehn Männer starben eines natürlichen Todes, Young und Adams. Elf waren vor Ablauf von drei Jahren ermordet, Mc Coy beging Selbstmord und Matthew Quintal, der wildeste und unbezähmbarste der „Bounty“-Crew – jener, der als erster auf der Reise von Kapitän Bligh gezüchtigt worden war, ist von Young und Adams in einem Akt der Selbstverteidigung erschlagen worden. Young starb an Asthma, dann gab es nur noch einen männlichen Überlebenden auf der Insel.

Doch inzwischen wuchs eine neue Generation heran und wie nach heftigem Sturm das schönste Wetter eintreten kann, erblühte nach den unseligen ersten Jahren ein friedliches Idyll auf dieser verlassenem Insel. Adams war nun patriarchalischer Herrscher und Lehrer und er nahm seine Sache ernst. Als nach vielen Jahren durch anlaufende Schiffe der Kontakt mit der Welt wieder hergestellt wurde,<sup>1)</sup> galt für den letzten überlebenden Meuterer von der „Bounty“ das Vorgefallene als verjährt und man respektierte sein segensreiches Wirken.

\*

Doch zurück zum Jahr 1791.  
 Wir müssen es uns versagen, die Wege zu verfolgen, auf denen alle an der „Bounty“-Affäre Beteiligten nach Eng-

land gelangten. Wegen des beschränkten Platzes auf den Schiffen jener Zeit wurden sie nur einzeln oder in kleinen Gruppen abtransportiert. Einige, die die unglaublichsten Anstrengungen und Gefahren durchgemacht hatten, überlebten die letzte Etappe der Reise nicht mehr. Das gehört nicht mehr zu unserem eigentlichen Thema; wohl aber das, was in England geschah.

William Bligh und die Überlebenden seiner kleinen Bootsmannschaft kamen im Laufe des Jahres 1790 in England an. Am 22. Oktober fand in Spithead eine erste Kriegsverhandlung statt, in welcher folgender Spruch gefällt wurde:

„... Das besagte bewaffnete Schiff „Bounty“ wurde mit Gewalt von dem besagten Leutnant William Bligh genommen durch den besagten Fletcher Christian und einige andere Meuterer und es wird vorgeschlagen, den besagten Leutnant Bligh und die mit ihm nach England zurückgekehrten Offiziere und Mannschaften ehrenvoll freizusprechen.“

Blighs legale Position war nicht länger in Frage gestellt und er wurde zum Kapitän befördert. Wenn es je eines Vertrauensbeweises der Admiralität gegen Bligh bedürfte, dann gäbe es wohl keinen besseren als den, daß man ihn Anfang August 1791 mit genau dem gleichen Auftrag abermals nach Tahiti schickte. Das Schiff hieß „Resource“, ein zweites Schiff „Assistant“ begleitete es.

Bligh befand sich abermals in der Südsee, als die von Kapitän Edwards aufgegriffenen Reste seiner aufrührerischen Mannschaft in England eintrafen. Der Prozeß der Meuterer fand also in Blighs Abwesenheit statt. Das war nicht angenehm für ihn, zumal die Angeklagten einen brillanten Verteidiger hatten, und zwar in Edward Christian, dem Bruder des Rädelsführers. Er war Professor der Jurisprudenz in Cambridge. Der Gerichtshof fällte seinen Spruch nach dem derzeit gültigen Gesetz. Vier der insgesamt zehn nach England gebrachten Meuterer wurden zum Tode verurteilt<sup>2)</sup>, drei wurden als wider ihren Willen auf der „Bounty“ Festgehaltene freigesprochen und drei wurden begnadigt. Wir wollen anhand einer vollständigen Mannschaftsliste noch einmal die Einzelschicksale in dieser unseligen Verstrickung zusammenfassen. Es mag darüber hinaus uns nachdenklich stimmen, wenn wir uns klar machen, daß mehr Leute an Bord der „Bounty“ waren als heute auf einem Schiff der hunderttausendfachen Tonnage.

<sup>1)</sup> Zuerst durch das amerikanische Segelschiff „Topaz“, Kapitän Folger, 1808.

<sup>2)</sup> Einer erlangte Aufschub und wurde später begnadigt.

Name	Dienststellung	Schicksal
William Bligh (33)	Kommandant	
John Fryer	Master	In Bligh's Boot.
William Cole	Bootsmann	In Bligh's Boot.
William Peckover	Kanonier	In Bligh's Boot.
William Purcell	Zimmermann	In Bligh's Boot.
Thomas Huggan	Wundarzt	Starb auf Tahiti.
Thomas Denman Ledward	Arzt-Gehilfe	In Bligh's Boot. Ertrank bei Schiffbruch auf der Heimreise nach England.
Fletcher Christian (21)	Steuermann (diensttuender Leutnant)	Pitcairn. Ermordet.
William Elphinston (36)	Steuermanns Maat	In Bligh's Boot. Starb in Batavia.
John Hallet (15)	Kadett	In Bligh's Boot. Später 5. Ltn. auf „Pandora“
Thomas Hayward (20)	Kadett	In Bligh's Boot. Später 4. Ltn. auf „Pandora“
Peter Heywood (15)	Kadett	Als Gefangener auf „Pandora“. Begnadigt.
Edward Young (21)	Kadett	Pitcairn. Vorletzter Überlebender.
George Stewart (21)	Kadett	Ertrank bei Schiffbruch der „Pandora“.
Peter Linkletter (30)	Quartermaster	In Bligh's Boot. Starb in Batavia.
John Norton (34)	Quartermaster	In Bligh's Boot. Von Wilden ermordet auf Tofoa.
George Simpson (27)	Quartermasters Maat	In Bligh's Boot.
James Morrison (27)	Bootsmanns Maat	Als Gefangener auf „Pandora“. Begnadigt.
John Mills (39)	Kanoniers Maat	Pitcairn. Ermordet.
Charles Norman	Zimmermanns Maat	„Pandora“. Freigesprochen.
Thomas Mc'Intosh (25)	Zimmermanns Maat	„Pandora“. Freigesprochen.
Lawrence Liboque (40)	Segelmacher	In Bligh's Boot.
Joseph Coleman (36)	Waffenmeister	„Pandora“. Freigesprochen.
Charles Churchill (28)	Corporal	Ermordet auf Tyarrabboo.
Henry Hillbrant (24)	Küfer	Ertrank bei Schiffbruch der „Pandora“.
William Musprat (27)	Stew. d. Kommand. (Schneider)	„Pandora“. Zum Tode verurteilt, später begnadigt.
John Samuel (26)	Clerk und Steward	In Bligh's Boot.
Thomas Hall (38)	Schiffskoch	In Bligh's Boot. Starb in Batavia.
John Smith (36)	Koch d. Kommandanten	In Bligh's Boot.
Robert Lamb (21)	Schlachter	In Bligh's Boot. Starb auf Reise nach England.
Robert Tinkler (17)	Schiffsjunge	In Bligh's Boot.
Matthew Thompson (37)	Matrose	Ermordet auf Tyarrabboo.
John Sumner (22)	Matrose	Ertrank bei Schiffbruch der „Pandora“.
Richard Skinner (22)	Matrose (Barbier)	Ertrank bei Schiffbruch der „Pandora“.
Thomas Burkitt (25)	Matrose	„Pandora“. Zum Tode verurteilt und hingerichtet.
John Millward (21)	Matrose	„Pandora“. Zum Tode verurteilt und hingerichtet.
Thomas Ellison (19)	Matrose	„Pandora“. Zum Tode verurteilt und hingerichtet.
Michael Byrne	Matrose (Spielmann)	„Pandora“. Begnadigt.
Matthew Quintal	Matrose	Pitcairn. In Notwehr erschlagen.
Alexander Smith (20) (alias John Adams)	Matrose	Pitcairn. Letzter Überlebender.
John Williams (26)	Matrose	Pitcairn. Ermordet.
Isaac Martin (30)	Matrose	Pitcairn. Ermordet.
William Mc'Koy	Matrose	Pitcairn. Ermordet.
James Valentine (28)	Matrose	Starb auf der „Bounty“.
David Nelson	Botaniker	In Bligh's Boot. Starb auf Timor.
William Brown (23)	Botaniker Gehilfe	Pitcairn. Ermordet.

Die Ziffern hinter den Namen geben — soweit bekannt — das Alter beim Eintritt an. (Spätsommer 1787)

\*

Die Vorgänge und die darauf folgende Rechtsprechung sind eine abgeschlossene, der Geschichte angehörende Sache. Aber immer wieder lebendig bleibt die Frage: Was waren die eigentlichen Hintergründe, wie kam es zum Ausbruch der Meuterei? War sie eine persönlich gegen Bligh gezielte Auflehnung oder lagen die Gründe in reformbedürftigen Zuständen in der britischen Flotte allgemein? Umgekehrt muß man fragen, worin Blighs fraglose Härte begründet lag. War er ein unverträglicher Mensch? Glaubte er an bedingungslose Disziplin als Allheilmittel aufgrund von Tradition und eigener Erziehung, oder war seine Crew auf gut deutsch ein Sauhaufen, die er nicht anders als mit rigoroser Strenge im Zaum halten zu können glaubte?

In gewissem Maße treffen alle diese Punkte zu, wofür es zahlreiche Beweise gibt. Wir wissen, daß von einer organisierten Verschwörung keine Rede sein konnte, sondern daß Fletcher Christian aufgrund persönlicher Gekränktheit spontan die Initiative ergriff und daß er zwar überraschte, aber willige Helfer fand. Das waren zum Teil bereits disziplinarisch Bestrafte; doch wodurch der Boden am besten bereitet war für offenen Ausbruch der Unzufriedenheit, das waren offenbar Mißstände, die die Verpflegung betrafen, und dafür konnte man kaum Kapitän Bligh verantwortlich machen. Kein Wunder, wenn zorniger Streit entstand, sich erbitterte Vorwürfe gegen die Schiffsführung erhoben und diese umgekehrt die Mannschaft des Diebstahls bezichtigte,

wenn man bereits bei der Proviantübernahme betrogen worden ist!

Außerdem führte es stets zum Mißtrauen, wenn der Kapitän zugleich Zahlmeister war, und das war bei Schiffen von der Größenordnung der „Bounty“ allgemein üblich. Da tauchten häßliche Probleme auf, die mit der Besoldung des Kapitäns zusammenhingen.

Bligh sah den Grund zur Meuterei in der Sehnsucht seiner Leute, nach dem allzulange genossenen Schlaraffenlandleben auf Tahiti zurückzukehren, und sicher war dies, wenn auch nicht der akute Anlaß, so doch der ausschlaggebende Punkt für das Mitmachen bei etlichen, die sich der Tragweite ihrer Handlungsweise im Moment gar nicht bewußt waren. Es wurde bereits darauf hingewiesen, daß es neben den Aktiven auch Mitläufer gab, solche, die es einfach sicherer fanden, an Bord zu bleiben. Interessant ist ein Brief des Kadetten Heywood an Dr. Scott vom 20. 9. 1792, in dem er schreibt: „Ich bin nicht der geringsten aktiven Teilnahme an der abscheulichen Meuterei für schuldig befunden worden; aber zum Tode verurteilt dafür, daß ich nicht alles getan habe, sie zu unterdrücken!“ Nach Blighs Darstellung traf ihn der Aufruhr plötzlich und völlig unerwartet, er hätte nicht den geringsten Verdacht gehabt und nichts zu seiner eigenen Sicherung getan. Dem widerspricht zwar die in dem veröffentlichten Logbuch ausgelassene Stelle, wo Bligh von dem Befehl spricht, daß der wachhabende Offizier vom 4. Januar an sich mit geladenen Pistolen zu versehen habe; doch war das ja noch in Tahiti, und wir dürfen annehmen, daß er, wengleich heftig und aufbrausend und seine Offiziere „elende Schuffte“ schimpfend – im Grund ohne Arg und Mißtrauen war, sei es, daß er seine Autorität und Unantastbarkeit überschätzte, oder sei es, daß er sich doch für ebenso geschätzt wie gefürchtet hielt. Fest steht, daß er einen Angriff am wenigsten von der Seite erwartete, von der er losbrach, von Fletcher Christian, der schon vor der „Bounty“-Reise mit Bligh zusammen auf der „Britannia“ zur See fuhr und sich des Wohlwollens des Kapitäns in höherem Maße erfreute als irgendein anderer. Bligh hatte ihn erst auf dieser Reise zum diensttuenden Leutnant gemacht und ihm damit den Vorzug vor dem Master gegeben. Christian erfreute sich mancher Gunst, die er für sein Recht zu halten schien. Bligh hatte größte Hoffnungen auf ihn gesetzt.

Zu Blighs persönlichem Verhalten ist, soweit wir es überblicken können, folgendes zu sagen: Es trifft zu, daß in dem veröffentlichten Logbuch nicht alles enthalten ist, was in seinen eigenhändigen Aufzeichnungen steht. Die meisten Disziplinarvergehen, bei denen er Prügelstrafen verhängte, sind weggelassen. Daraus könnte man natürlich folgern, daß er die möglichen Angriffspunkte gegen ihn aus dem Bericht eliminieren wollte. Doch dann ist um so unverständlicher, daß er auch solche Stellen ausgelassen hat, die sein Vorgehen rechtfertigen und verständlich machen würden. Dazu gehört vor allem das ständige Versagen seiner Offiziere, das sich am beschämendsten darin manifestierte, daß sie nicht den geringsten Versuch unternommen hatten, das Schiff zurückzuerobern. Bei der Indifferenz der Kräfte wäre es wahrscheinlich gelungen. Bligh war ein überaus tüchtiger Seemann. Diese Tüchtigkeit war nicht nur mit einem auf langer Erfahrung gegründeten Können zu erklären, sondern beruhte vor allem auf einer unglaublich hohen seemännischen Pflichtauffassung. Vielleicht überschritt sie zuweilen die Grenze zur Pedanterie; doch darin muß man auch eine Stärke erblicken. Ein Schiff war damals völlig auf sich selbst gestellt. Es durfte nirgendwo fremde Hilfe



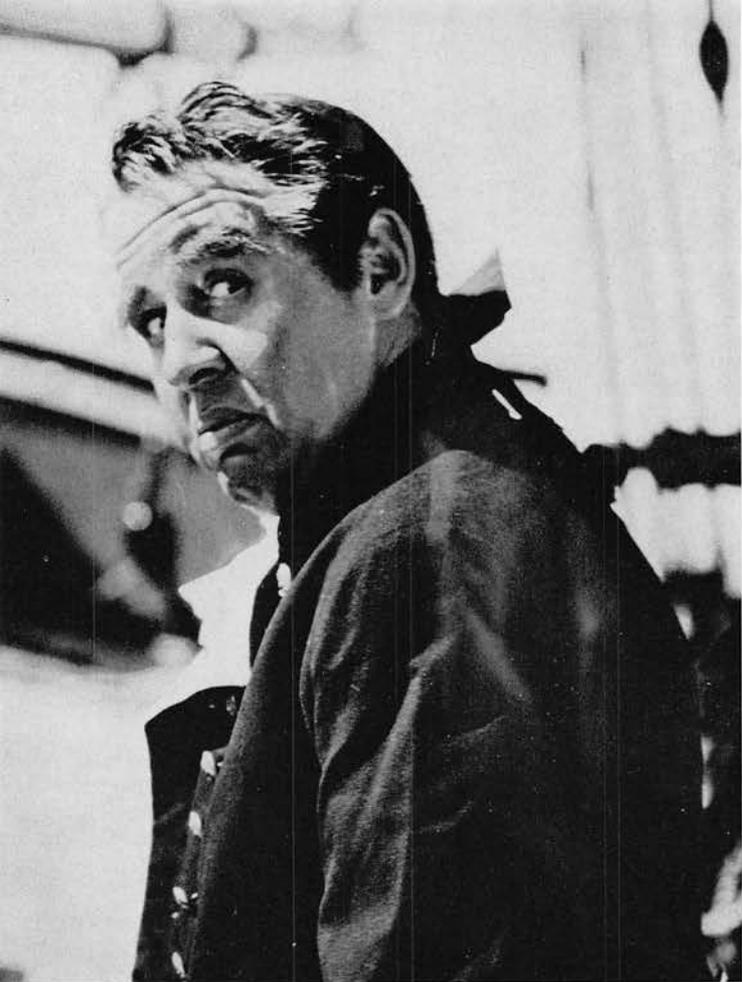
Es gibt viele Bilder von William Bligh. Nur bei dreien ist die Authentizität unbestritten. Diese Zeichnung von Georg Dance entstand nach der zweiten, geglückten Brotfruchtexpedition auf der „Resource“ im Jahre 1794.

erwarten. Und weil Bligh wußte, was auf dem Spiel stand, wenn die Wache beim Loten Nachlässigkeit zeigte, weil er wußte, daß verdorbene oder durch Diebstahl abhanden gekommene Waffen und Werkzeuge ihr Schicksal besiegeln konnten, deshalb verlangte er die peinlichste Sorgfalt und konnte sich halb totärgern, wenn er immer wieder auf Leichtfertigkeit stieß. Bei allen Bestrafungen war Pflichtvergessenheit in seemännischen Dingen der Anlaß. Von sinnlosen Schikanen, wie sie einem der zweite Bounty-Film plausibel machen will, berichtet keine der authentischen Quellen. Doch „Befreiung von der Tyrannei“ ist ein allzu beliebtes Thema, als daß die Meuterei nicht auch nach dieser Richtung hin auszuschlachten wäre.

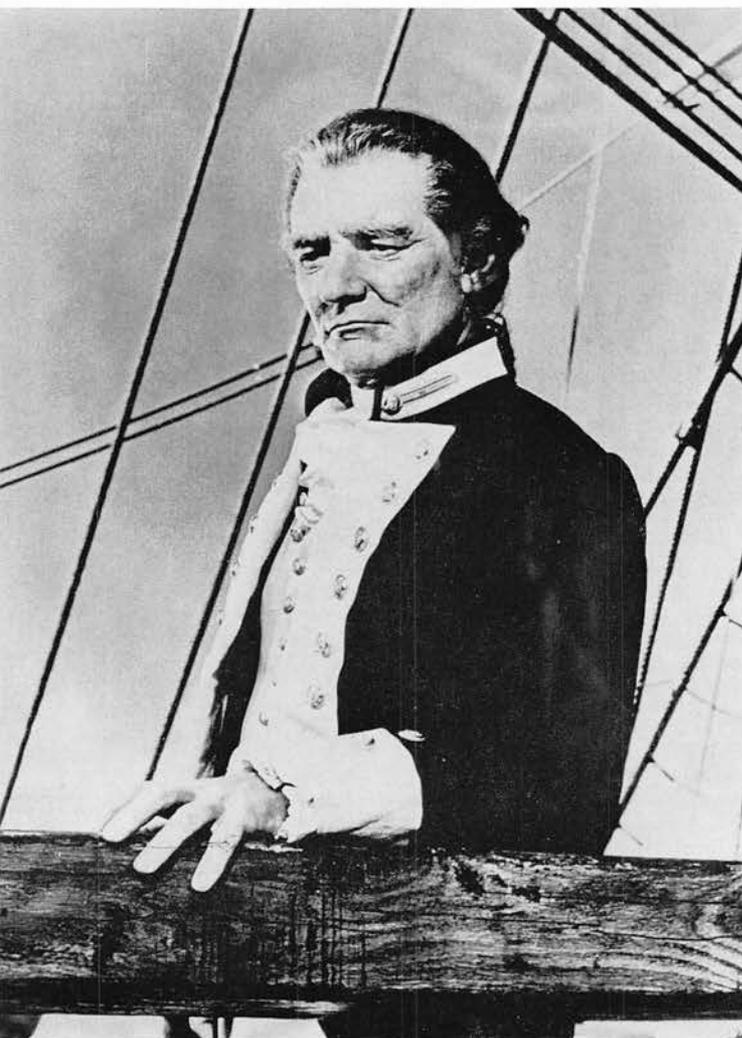
Zur Mannschaft ist zu sagen, daß es schlechtere gab. Entgegen verbreiteten Vermutungen muß betont werden, daß kein einziger von der berüchtigten „Press Gang“ kassierter Mann an Bord der „Bounty“ war. Zwei Mann waren von einem anderen Schiff abkommandiert (von der „Triumph“), aber da sie wieder auskniffen, segelte die „Bounty“ ausschließlich mit Freiwilligen.

Von Bligh's Strenge haben wir genug gesprochen; nicht genug gewürdigt haben wir bisher seine Verdienste um die Gesundheit seiner Mannschaft. Er setzte Maßnahmen, die er zum Wohle seiner Männer für nützlich hielt, durch, auch wenn diese sie für unbequem und überflüssig hielten. Aber der Erfolg war, daß bei ihm an Bord kaum jemand krank

<sup>1)</sup> Peter Heywood wurde vom König begnadigt und brachte später eine ehrenvolle Laufbahn in der britischen Marine hinter sich. Er war z.Z. der Meuterei erst siebzehn Jahre alt.



Charles Laughton in der Rolle Bligh's im ersten Bounty-Film. Glänzende Verkörperung eines immerhin möglichen Typs.



Bligh wie er bestimmt nicht war. Trevor Howard in dem neuen bunten Monsterfilm aus Hollywood.

war und sich bei niemandem Anzeichen von Skorbut bemerkbar machten.

Um seinen Leuten auf den fauleren Turns in tropischen Gewässern die nötige Bewegung zu verschaffen, ließ er sie allabendlich die Hornpipe tanzen, wozu er ja eigens den fast blinden „Fiddler“ Byrnes mitgenommen hatte. Als einer der Seeleute eines Abends wegen Rheumatismus nicht mitmachen wollte, strich der Käpt'n ihm den Grog. Er war sich bewußt, daß eine straffe Ordnung nicht unwesentlich zum Wohle einer Schar von Menschen beitrug, die lange Zeit auf einem engen Raum zusammenleben muß. Daß er seine Leute jeden Sonntag gut angezogen zum Gottesdienst antreten ließ, war gewiß nicht als Ausdruck übertriebener Frömmigkeit zu werten. –

Auch im offenen Boot tat er alles in seinen Kräften liegende, um der Lethargie vorzubeugen. Kalter Regen war das Unangenehmste. Er ermunterte seine Leidensgenossen, ihre Sachen ausziehen, in Seewasser zu spülen und auszuwringen – soviel Überwindung sie das auch kostete. Das half wieder ein Stückchen weiter. Wer mit Bligh zur See fuhr, konnte sehr viel von ihm lernen – wenn er dazu bereit war. –

Ich glaube, ich habe die Aufgabe unterschätzt, in nur einem Aufsatz ein umfassendes Lebensbild William Bligh's zu zeichnen; denn es widerstrebt mir, nach der eingehenden Schilderung der „Bounty“-Affäre die zweite Hälfte seines Lebens mit ein paar Worten abzutun. Wirklich bildete die „Bounty“-Reise genau die Mitte seines Lebens. Bligh wurde 64 Jahre alt. Die zweite Hälfte war aber keineswegs weniger ereignisreich. Da war die geglückte zweite Brotfruchtexpedition, dann die Nore-Meuterei, die zu unterdrücken Bligh von der Admiralität ausgesandt wurde, da war dann die Seeschlacht vor Kopenhagen und Blighs Auszeichnung durch Lord Nelson, und schließlich die Zeit als Gouverneur in Neu-Süd-Wales, wo Bligh noch einmal eine Rebellion gegen sein Kommando erleben mußte. William Bligh war zu der Zeit Vice-Admiral. Über all diese Ereignisse läßt sich abermals ein spannender Bericht schreiben, und das werden wir nachholen.

Für heute nur abschließend ein paar Bemerkungen zu den Bildnissen. Bligh's Züge verraten eigentlich alles andere als schroffe Härte. Sie sind viel eher weich. Man möchte daraus auf ein empfindsames Gemüt schließen, und das ist in der Tat auch ein – meistens totgeschwiegener –, sehr wesentlicher Zug des Menschen William Bligh. Gewiß kann man aus dem äußeren Erscheinungsbild nicht alles ablesen, was in einem Menschen steckt (wer wollte etwa aus dem Bildnis Robespierres auf dessen Tun und Handeln Schlüsse ziehen!). Bligh's menschliche Seite kommt am schönsten in den zahlreichen Briefen zum Ausdruck, die er im Laufe seines Lebens an seine Frau Elizabeth geschrieben hat, von denen einer auszugsweise in wörtlicher Übersetzung diese Studie beschließen soll. Den Brief schrieb Bligh am 2. Oktober 1792, als er abermals in Coupang auf Timor war, diesmal mit seiner Brotfruchtladung:

#### Quellen:

William Bligh's Reise in das Südmeer (Übersetzung von Bligh's „Narrative“, durch Georg Forster). Berlin 1793.

Murray, Pitcairn: The Island, the People, and the Pastor. London 1860.

G. Mackaness, The Life of Vice-Admiral William Bligh. (Sidney. London 1931/1951).

G. Callender, O. Rutter, C. Knight, D. B. Smith. Verschiedene Aufsätze in The Mariner's Mirror, Vol. XXII Nr. 2, 1936.

Wertvolle Hinweise verdanke ich dem Manuscript Department des National Maritime Museum, Greenwich.



Das dritte authentische Bildnis ist diese Zeichnung von Henry Aston Barker aus dem Jahre 1805, kurz nachdem William Bligh zum Gouverneur von Neu-Süd-Wales ernannt worden war.



THE BREAD FRUIT.

„... Ich verließ Otaheite am 19. Juli mit 2634 Pflanzen an Bord und kam durch die Endeavour Streights, umgeben von Riffen, Gefahren und heimtückischen Bewohnern, mit nur einem Mann Verlust, der durch einen Pfeilschuß getötet worden war. — Ich werde Briefe an Dich abschicken, wenn ich in See gehe, und ich hoffe, meine liebste Betsy, eine Woche wird das äußerste sein, daß ich mich hier aufhalte um Wasser und Feuerung aufzufüllen. — Portlock war mir sehr zu Diensten und bewährte sich sehr gut, wirklich, alle haben meine Erwartungen erfüllt. Dies soll die letzte Reise sein, die ich mache, wenn es Gott gefällt, mich Dir heil wiederzugeben. Ich hoffe, daß ich es erleben werde Dich wiederzusehen, und meine lieben kleinen Mädchen. Erfolg, so hoffe ich, wird meine Mühen krönen...

... Ich habe an Sir Jos. Banks (und die Admiralität) geschrieben und ihm Dich und die kleinen Mädchen empfohlen. Ich

hoffe, er hat Dir einige Freundlichkeiten erwiesen seit ich Dich verließ.

Nächsten Juni, meine allerliebste Betsy, wirst Du mich hoffentlich wiederhaben, daß ich Dich selbst beschützen kann. Ich liebe Dich mehr, als je eine Frau geliebt wurde — weder bist Du, noch warst Du je einen Augenblicke aus meinem Sinn, jede Freude und Segen begleite Dich, mein Leben, und segne meine liebe Harriet, meine liebe Mary, meine liebe Betsy, meine liebe Fanny, meine liebe Jenny und meine liebe kleine Ann. Ich sende Euch allen viele Küsse auf diesem Blatt Papier und bete immer zu Gott Euch zu segnen. Ich will Dir jetzt nicht Lebewohl sagen, meine liebste Betsy, weil ich auf dem Heimweg bin. Ich will keine Zeit verlieren. Alles Glück begleite Dich, mein liebstes Leben, und immer gedenke meiner,

Dein bester Freund und liebevollster Mann



Moskau bei Nacht

# Fliegende Blätter VON ELKE 曼特曼<sup>\*)</sup>

Moskau-Express, 13. September 1965

Montagsmorgenmusik plätschert aus dem Lautsprecher — Kühle bleiben auf den Weiden stehen, die Sonne blinkert zwischen Birken und Herbstwolken. Brest liegt fünf Minuten Bahnfahrt hinter uns, vor mir steht ein großes Glas Tschai. Um den Fuß der Tischlampe windet sich das gleiche Jugendstilmusterchen, wie es am Aschenbecher in dunklem Messing glänzt. Eine Rusin studiert den Fahrplan. 10.29 Uhr Warschau.

Baranowitsch

Es ist 8 Uhr abends — inzwischen habe ich die Uhr zwei Stunden vorgestellt — es wird langsam dunkel. Der russische Nachthimmel fließt über die Birkenwälder, manchmal stehen Bauern am Feldrand und wir sausen vorbei. Die erste russische Nacht bricht an — 1000mal und wieder 1000mal und wieder und wieder drehen sich die Räder — rennen durch Rußland. Nach Moskau.

Moskau, 16. September

Um 1/27 Uhr beginnt die Vorstellung im Bolschoi-Theater: „Die Steinblume“ von Prokofjef. Alles drängt sich vor den weißen Säulen des Theaters. Ich erhebe ein Programm und schiebe mich mit den Russen über die Fliesen des Foyers. Ein Mann reißt die Eintrittskarte ungültig und das Suchen des Platzes ist meine Sache. Eine Dame schiebt mich treppauf — eine andere treppab — schließlich beim letzten Klingeln habe ich die erste Reihe des Amphitheatere gewonnen und saß auf irgendeinem freien Platz. Langsam erlöschen die Kronleuchter, — die Pracht der fünf Reihen vergoldeter Balkone dunkelt ins Schwarz. Der Dirigent hebt an, noch hängt unbeweglich der

große, ockerbraune Vorhang, in dem das Zeichen CCCP mit Schleifen umschlungen und Sternen eingewebt ist. Und ins Halbdunkel schaut kurz unter dem ansetzenden Gewölbe der große Lenin aus einem Notenblatt heraus, gekreuzte Flöten und Geigen unterstützen das bärtig-wohlwollende Gesicht.

Kraftvolle Russen und zierliche Mädchen tanzen ein phantastisches Ballett. Das Bühnenbild entspricht durchaus dem Herkömmlichen — die Kostüme, grün und graziös, sind nichts außergewöhnliches. Aber der Tanz!

In der Pause streiche ich über die roten Samttapeten in den Gängen — weißer Stuck strahlt von der Decke und Teppiche dämpfen die Schritte. Nach drei Stunden bemühen sich Russen, Franzosen, Amerikaner, Schweizer und Deutsche um Taxen — ich nehme das Volkstaxi, die Metro — zehn Kassen wechseln jedem jedes Geldstück in ein Fünfkopekenstück — man zahlt in einen Schlitz, passiert einen Lichtstrahl und wird mit vielen Menschen unter die Erde gerollt. Die Bahnhöfe mit protzigem Marmor stehen an Großzügigkeit und Sauberkeit hoch über denen von Paris — der russische Pfeil schnell heran — einsteigen — umsehen — aussteigen. Balalaikaklänge ziehen mich an, und ein Aufseher mit einer randlosen Brille führt mich zu dem einzig freien Platz in dem Lokal. Während ich auf kaukasischen Schaschlik — duftende Fladen Weißbrot und ein Glas Champagner warte, betrachte ich die Russen um mich herum. Wie bei uns — sie stopfen Hühnerkeulen in ihre Mäuler, Gemüse, Käse, Würste; trinken Wein, Bier, Champagner und Limonade dazu — eine dunkle Stimme singt zu den Zufinstrumenten und ein Geiger streicht Schwermet in den Raum. Einem Russen zuckt es in den Beinen und er tanzt allein auf dem Parkett — selig sich drehend, auf und nieder hockend — lachend klebt er einem Musiker eine Rubelnote an die schweißnasse Stirn und Musik hüpfert aus den Saiten und der Russe tanzt. Bald steht man dichtgedrängt um die Tanzfläche und klatscht Beifall. Eine halbe Stunde vor Mitternacht heißt es — „Time gentlemen please“ und ich gehe noch einmal die Gorkistraße hinunter bis zum Roten Platz. Das große Warenhaus „Gum“ steht verschlafen in verschnörkelter Pracht — Soldaten halten Ehren-

## INTERNATIONALER PÄSSAGIERVERKEHR МЕЖДУНАРОДНОЕ ПАССАЖИРСКОЕ СООБЩЕНИЕ DEUTSCHE REICHSBAHN

Germanische staatliche Eisenbahnen  
Deutsches Reisebüro GmbH  
Frankfurt am Main  
Im Hauptbahnhof \*)  
Fahrkartenausgabe des Bahnhofs  
Eisenbahndienstleistungen \*)

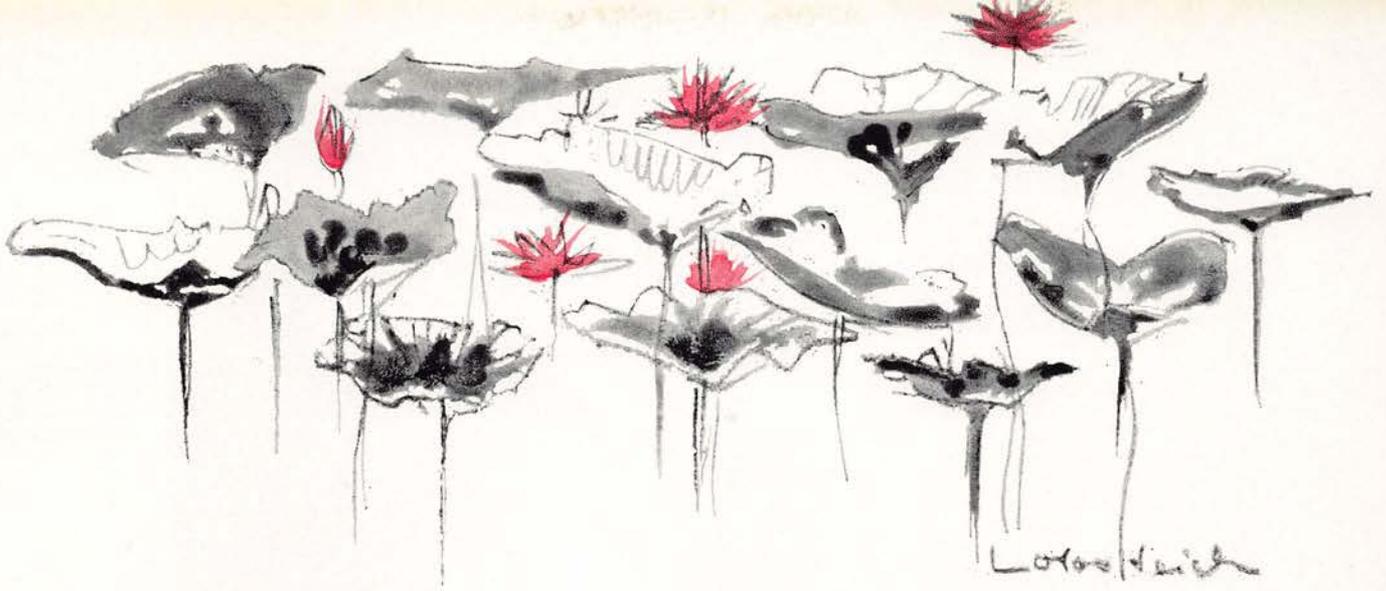
BUCHFÄHRKARTE Serie VI E № 033948  
КУПОННАЯ КНИЖКА Серия VI

Vom Bahnhof OT STATION nach Bahnhof PEKING der Eisenbahnen  
Die Buchfahrkarte ist gültig vom 09. 09. 1965 bis 07. 11. 1965  
Kuponная книжка действительна с 09. 09. 1965 до 07. 11. 1965  
Mit der Buchfahrkarte wurden, außer dem Streckenfahrchein, ausgegeben:  
В купонную книжку при выдаче кроме билета-купона включены:

1. Bettkarten № 69378/79
2. Nachfolgequittungen №
- 3.
1. Пассажиры №
2. Доплатные квитанции №
- 3.

Stempel der Ausgabe  
Preis der Buchfahrkarte in der Währung des Abgangslandes  
Стоимость купонной книжки (в валюте страны выдачи)

\*) Das ist mein Name auf chinesisich und bedeutet soviel wie „träumende Blume“.



Wache an Lenins Mausoleum. Neben Lenin schläft die reizende Basiliuskathedrale ihren Dornröschenschlaf — von dem Turm über dem Kremlingang schlägt um Mitternacht ein kleines Glockenspiel — ein neuer Tag — und weiter fließt die Moskwa.

Moskau, 17. September

Lenin schläft seinen ewigen Schlaf im Mausoleum vor der Kremelmauer. Wachen marschieren jeden Tag Schlag 11.00 Uhr im Stechschritt über den Roten Platz — lösen ab und danach bewegt sich jeden Tag eine lange Schlange von Männern, Frauen, Soldaten, Ausländern, Jungen, Alten und Krüppeln gemessen über den Roten Platz zum Mausoleum, um Lenin zu betrachten. Stunden vorher riegelt die Moskauer Polizei den Platz ab und die Schlange der Wartenden scheint endlos. Blumen und Kränze werden am Eingang zu dem kleinen Marmorpalast niedergelegt. Leise klappern die Absätze der Ausländer, die Schritte tönen vorsichtig in dem erhabenen Schlafzimmer des großen Lenin. — Die polierten Marmorwände liegen im Halbdunkel, im erleuchteten Glassarg ruht Lenin — das Gesicht ruhig und gelöst, die rechte Hand ist zu einer Faust gelegt, die Linke ruht ausgestreckt, der Spitzbart ragt vom Kinn. Millionen Augen wanderten schon um diesen Glassarg, Millionen ließen die Kupfertüren wieder hinter sich und schauten auf die Kremelmauer, roter Backstein und Zinnen... Im Kreml steht neben Regierungsgebäuden, Kirchen, der größten Glocke der Welt, der Schatzkammer, diesem goldenen Zwiebelmärrchen, die Krönungskapelle der Zaren. In den kleinen Kirchlein hängen Ikonen, die von goldenen Lampen angeleuchtet werden, Decken und Wände sind reich verziert mit Gemälden, Schnitzereien und Goldbelag — ein himmlisches Schmuckkästchen — unbenutzt, zweckfern aber wundervoll.

Moskau — Ulan Bator — Peking-Express

15.55 Uhr jeden Donnerstag fährt ein großer Zug mit etwa zehn Wagen von Moskau nach Peking. Auf dem Bahnsteig küßt man sich, umarmt sich herzlich. Russen, Schweden, Jugoslawen, Bulgaren werden sehr korrekt von schmalen, ernsten Zugschaffnern in ihre Abteile befördert. Pünktlich pfeift die Lok und ein zackiger Marsch klingt aus den Lautsprechern, man rollt ab — ab nach Sibirien — ganz freiwillig und mit „doswidania Moskau“ im Hirn!

Nach dem Verstauen von Koffern und Taschen bringt der Schaffner vom Dienst schon Tee. Zwei Chinesen wischen abwechselnd Staub, saugen die Teppiche, richten die Betten zur Nacht, bringen Tee, fragen nach Wünschen, holen Kohle auf den Bahnsteigen und waschen einmal täglich den Wagen von außen ab.

Sibirien, 19. September

Gestern abend, der sibirische Himmel hatte schon die Vorhänge zugezogen und alle Lichter ausgeschaltet, hielten wir in Nowosibirsk. Ein riesig angelegter Bahnhof — klassizistischer Stil — falls überhaupt — die Luft war angenehm — man erging sich eine halbe Stunde und dann husch in die Kojen. Krasnojarsk haben wir heute morgen angelaufen — es war bereits hell — die Uhren wanderten drei Stunden gen Osten. Jetzt

fahren wir durch eine phantastische hügelige Herbstlandschaft, Birken, golden leuchtend säumen die Geleise. Sibirien kann bezaubernd aussehen, stundenlang sitze ich am Fenster und schaue hinaus — kleine Dörfer holzgedeckt — Hochhäuser — Bauern roden Kartoffelfelder — große Flüsse — Flöße — Ziegen fressen Sibirien ab. Wir befinden uns auf dem Weg nach Irkutsk.

Ulan Bator

Rauhreif liegt auf dem Bahnhofsgebäude von Ulan Bator, der Hauptstadt der Mongolei. Die Sonne ist gerade aufgegangen. Viele Leute steigen hier aus: Lehrer, Ingenieure, Architekten, die dort im Auftrag ihres Landes arbeiten. Neben Nomadenzelten schießen Hochhäuser in den hellen Himmel, Lastwagen und Pferde ziehen auf der Straße ihre Lasten. Es gibt nur Hammelfleisch, Kartoffeln und Kohl zur Ernährung der Mongolen — so hängt man unserem Express erst gar nicht einen Speisewagen an. Der russische Speisewagen mit geräuchertem Stör, Bortscht und Kaviar rollt schon wieder gen Moskau.

Wüste Gobi, 21. September

Ein Mann mit einem wattierten Mantel — um den Leib eine lila Binde — hält eine ausgevrollte gelbe Fahne hoch — das Zeichen zur Vorbeifahrt — neben ihm ein Pferd — Bahnhof mit Mindestaufwand? Es ist Nachmittag, endlos rostbraun verkarstet zieht sich die Erde an den Horizont — ein strahlend-blauer wolkenloser Himmel spannt sich über uns.

Gegen Abend sind wieder ein paar Hügel in die Szenerie gerückt — die Erde ist rot — Felsen ragen heraus. Manchmal





Im Kaiserpalast zu Peking.

Rechts oben: Die chinesische Mauer eines der „Sieben Wunder“ des Altertums.

Rechts unten: Chinesische Landschaft aus der Vogelschau.

sieht man ein paar Häuser entlang der Bahnlinie, ein Kamel, Schafe, Nomadenzelte. Die mongolische Sonne ist farbenprächtig untergegangen und nahm mit sich das feine große Tartarenblau — es wird wieder dunkel. Eine Stunde noch bis an die Grenze Chinas.

Peking, 22. September

Am Tor des Himmlischen Friedens steht das Zeichen der Würde — der Löwe. Vor ihm breitet sich ein riesiger Platz, auf dem am Nationalfeiertag 700 000 Menschen stehen können — in der Mitte des Platzes ragt aus weißem Stein ein Monument, Sturm und Drangzeit, Unterdrückung, Revolution, Endsieg, — und die persönliche Handschrift Maos zeigt in den wolkenlosen Septemberhimmel, Riesegebäude umrahmen diese 40 Hektar, enorm breite Straßen . . . Das Dolmetscherchen hat Zahlen und Nullen im Kopf und sagt so tolle Dinge wie: Volkshelden sind unsterblich! — — — Buddha lächelt mit seinem Bronzeblick über Pekingstadt, wie die Chinesen ihre Stadt nennen, — unergründlich lächelnd blickt er auf den höchsten Punkt Pekings, den Kohlenbügel, über die unendlich vielen Dächer im Kaiserpalast unter ihm, über Fabriken, Universitäten, chinesische Gebäude — Dächer, Dächer bis an den Horizont, der im Dunst zerfließt.

Natürlich ist die Landwirtschaft mit die Grundlage der Volksernährung. Wir fahren hinaus in die Umgebung von Peking. Pferdewagen mit China-Chou und Lotoswurzeln kamen uns entgegen, ein Bild für die Götter. Nach vielen sandigen Pfaden an Rizinus- und Bananensträuchern vorbei, gelangten wir zum Vizevorsitzenden der Volkskammer. Das übliche Zeremoniell mit Einführung in die Zahlen vor und nach der Revolution und die Übererfüllung des Plans lief wie am Schnürchen. Derweil seine rostig-rauchige Stimme Laute in den Raum sang und der Dolmetscher übersetzte, schaute ich mir den Endfünfiger mit seinen blauen Schlitzäuglein an. Seine Rede floss, während seine Knie nervös hin und her schlenkerten, und sein Blick stur geradeaus gerichtet war. Wieviele Krankenhäuser, Schulen, Wasserleitungen, Strom, Quadratmeter Land zum Eigenbebau die Chinesen so glücklich und so stolz macht . . . Jasmintee wurde nachgeschenkt und bald starteten wir zur Rundfahrt — Kühe, Ochsen, Pferde, Schweine, Gänse wurden wegen der Übererfüllung des Plans gelobt — ach nein, die Chinesen, die die Tragezeit der Kälber um etliches heruntergesetzt hatten, rein theoretisch. Jedenfalls waren 70% aller Kühe schwanger. Brüllend, schnaufend, staubaufwirbelnd stampften riesige Bullen die chinesische Erde. Der Reis war

erntereif und ich durfte einen Halm mitnehmen, Bohnen wuchsen, Paprika, süße Kartoffeln und Sojabohnen waren bereits geerntet. Die Weizensaat lag in Vorbereitung und lange Reihen Schulkinder arbeiteten im Feldeinsatz. Durch ein Bambustor trat ich in einen kleinen Hof — eine zahnlöse Alte mit Lilienfüßen saß auf dem Lehm Boden und schotete Bohnen aus. Die einfache Bauernwohnung, selbst gebaut, besteht aus zwei Zimmern und dem Eingang, der als Küche und Aufenthalt gebraucht wird. Acht Personen wohnen unter dem großprangenden Bild Mao Tse-tungs. Keine Wasserleitung aber Strom, — ein Lotosblatt dient als Lampenschirm. Stolz führte man mir die Kinder vor, vier schliefen in einem Bett. Die Sonne sank über die reifenden Trauben großer Rebelfelder, als wir wieder nach Peking zurückfuhr. In langen Reihen marschierten Arbeiter und Kinder am Straßenrand.

Peking, 26. September 1965

Aus chinesischen Hummer, etwas Wintermelonensalat, Huhn in Lotoskernsuppe und Reis bestand das Frühstück. Eineinhalb Stunden, etwa 70 Kilometer westwärts, fuhr wir zur großen Mauer. Sonntags ist ganz Peking auf den Rädern, man radelt ins Grüne, an Lotosteiche, in Kiefernwälder. Busse, Taxen, Last- und Diplomatenwagen fahren zur Großen Mauer. An jeder Kreuzung regelt ein Polizist den Verkehr. Die Mauer schlängelt sich über die Westberge, zum Teil sehr verfallen, frischer Wind weht und wolkenloses Blau bespannt den Himmel. Sie ist 2500 Jahre alt, lächelt der Dolmetscher, sagt aber nichts über die Menschenopfer, die sie verschlang. Nach einem zweistündigen Aufstieg gegen Mittag erreichten wir die Turmhöhe und genossen die Aussicht ins Reich der Mitte und ins Barbarenland. Man pilgert hinauf, lächelt, knipst, bekundet die Brüderlichkeit aller Kommunisten genossen und steigt die oft sehr steilen Treppen oder Schrägen wieder hinab. Durch die Zinnen brüte ich im Sommerblau, — so ohne Dolmetscher würde ich gerne öfter auf der Großen Mauer sitzen und in die Westberge schauen. Aber das Programm schreibt Sojabohnennudel-gurken-salat mit Schweinefleisch und Chinakohl in einem Pavillon vor. In einem Liegestuhl auf die Große Mauer schauend genieße ich den Jasminblütentee.

Wir fahren zu den dreizehn Ming-Gräbern — müssen das einmal Prachtgebäude gewesen sein! Durch etliche Tore führt der Weg zu einem großen Tempel, die Straße wird von überlebensgroßen Steinsoldaten, -ministern und -tieren bewacht. Neben dem Tempel rechts und links liegen vier Konkubinen-

gemächer, heute Ausstellungsgebäude für Grabbeigaben der Kaiser: Bestechende Dinge, wie eine Krone aus leuchtend-azurblauen Phönixfedern, besetzt mit schimmernden Perlen und strahlenden Edelsteinen in allen Farben. Ein herrlicher Anblick sind auch die Goldmünzen, 500 Jahre alt, die alle das Zeichen des großen Glücks tragen. Ein Haarschmuck der Kaiserin, — kunstvolle Handarbeit aus feinstem Golddrahtgewebe, ist ebenfalls reich verziert mit Edelsteinen. Das Leichengewand aus reiner Seide schimmert hinter Glasscheiben mit vielen gestickten Zeichen des langen Lebens und großen Glücks. Das Grabgebäude, ein Palast aus weißem Marmor, trägt den Namen des Kaisers. In Bronzepakeln drehen sich die zentnerschweren Marmortüren zum Saal, in dem die Särge seit langem zu Staub zerfallen sind. Ein Ölbehälter mit 300 Jahre altem Sesamöl ist noch zu bewundern. Um die Grabmäler stehen Kiefern, Zypressen und Eichen. Heute pflanzt man „Schöne Mädchenblume“ und Obstbäume an. Ich sitze auf einem Stein, die Luft steht fast still, ich hör ein Insekt in der Sommerglut, sehe die Tempel, den Räucherpavillon, die Tore, die farbigen Glasurziegel, die bemalten Hölzer unter dem Dach. Die zwölf anderen Kaiser ruhen noch unausgegraben in ihren zerfallenen Särgen, ihr Staub ist chinesische Erde. Dazwischen liegen die ewigen Schlafmützen aus Goldgewebe, — daneben Kaiserinnen und Konkubinen im Tal der Ming-Gräber. Kiefern stehen knorrig und alt in der sinkenden Sonne.

28. September: Im Flugzeug,  
unter uns Chinaland mit dem Gelben Fluß

Fast war es zuviel gestern: Sommerpalast — Buddhatempel — Pagodentempel — Opera — Einpacken — fliegen — — —

Wir fuhren hinaus aus Peking und standen vor einem großen Tor — der Eingang zum Sommerpalast — hohe Wächter mit rollenden Augen — gefährlichem Blick und Schwert wachen noch immer in den Torbögen — durch unzählige kleine Höfe und Wandelgänge führt der Weg zum Ruheraum des verblichenen Kaisers (der heute noch lebt und in einem Museum für Geschichte arbeitet). Ein großer breiter Stuhl mit Marmorinlage an der Rückenlehne steht da — ein großer Schreibtisch aus duftendem Sandelholz davor, — je wärmer die Luft, desto feiner duftet es. An den Wänden hängen Bilder und Schriftbänder des Kaisers, feinste Jadeschnitzereien stehen in den filigranartigen Holzwänden, in großen schönen Porzellanvasen blühen keine Blumen mehr, von der Decke blickt ein furchterregender goldener Drache. Auf seidenen Vorhängen spielt die Sonne, — große Zeichen, wie kühler Frieden oder duftende Einsamkeit leuchten über den Eingängen.

Man kann hinaus gehen in die Sonne, sich in den Schatten eines Pavillons am Lotosteich flüchten und wie alle Jahrhunderte davor in die kleinen Wasserkreise schauen, die ein Goldfisch stupst.

Im Tempel der 500 Buddhatuen ist merkwürdig halbdunkles Licht — eine Buddhakaserne — so verschiedene Typen — mongolischer, indischer, japanischer, chinesischer Abstammung — lächeln, grimmig, gütig schauend. Mit geschlossenen Lippen, mit Zahnlücken, mit Riesenohrlappen und ihren fernen Augen — mit faltenreichen Gewändern, langen schmalen Händen und dolchartigen Fingernägeln — und eine Kugel, manchmal auch nur eine großweite Geste in der Hand. Alle sitzen im Tempel, protzen mit ihren vergoldeten Holzbäuchen, dicht an dicht in grinsender Reihe. Ob sie in der Geisterstunde lebendig werden? Lange hatte mir mein Dolmetscher von modernen Opern vorgeschwärmt — Revolution — Einheit — Sieg — Sieg. Ich wollte aber nur eine klassische chinesische Oper sehen. So kam er sich räbend mit den Karten erst am letzten Abend an.

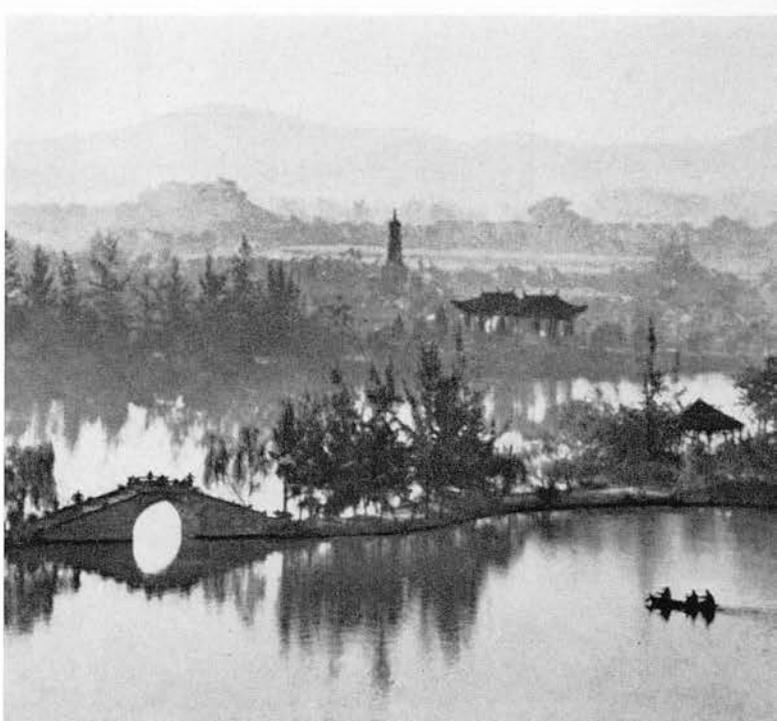
Nicht weit von unserem Hotel liegt das Opernhaus — ich machte mich schön. Kurz nach 19.00 Uhr gings los. Bald saß ich zwischen Arbeitern, wieviel tausend weiß ich nicht — blaue Kittel — Unterhemden — aufgekrempte Hosenbeine — rülpsend und zahnstochernd warteten sie neben mir. Touristen waren auch da. Mein Dolmetscher sagte immerzu, daß wir nach der Pause gehen sollten — ich blieb. Trommeln, Zupf-



instrumente, chinesische Geigen, Klarinetten, Flöten und Trompeten, — tolle Akrobatik, Mimik, Kraft, die seltsamsten Piepstöne, Schminke, farbenprächtige Gewänder, — trippelnde Schritte, Tanz, rollende Augen, — Zittern, Springen und dazu erscheinen Schriftzeichen zum Mitlesen — es klang höchst seltsam für meine Ohren, aber ich blieb, bis Publikum und Schauspieler klatschten und alles auf die Straße drängte — das Dolmetscherchen war verschwunden. Von meinem Seitensprung in kleinere Straßen kehrte ich bald zurück, da ein staunender Schwarm von großen Kindern mich verfolgte — — —  
Melonen, Zigaretten und Jasmintee werden gereicht, irgendwo zwischen dem chinesischen Himmel und der Gelben Erde.

Canton (12 Gäste)

Sehr bleich entstieg ich dem kleinen chinesischen Flugzeug — der Flug über den Perlfluß hatte mein Gleichgewicht stark erschüttert. — In Canton goß es in Strömen, obwohl große schwarze Schirme aufgespannt wurden, durchmäste mich der Thyphoan, wie man in Canton sagt, gänzlich. Der Dolmetscher fragte gar nicht erst lange nach Wünschen, sondern ordnete einfach die Oper chinois „The East is Red“ für den Abend an. 5000 Zuschauer, dumpfe Hitze, keine Klimaanlage, draußen dröhnender Regen, auf der Bühne 1300 Künstler — 1300 Gewehre — und alle knallen. Mir reichte es.





## Wilhelm Weingart 80 Jahre

Unser früherer Schiffbaudirektor, Dr. Ing. e. h. Wilhelm Weingart, beging am 23. April in Stille und Zurückgezogenheit in Braunlage seinen 80. Geburtstag. Die alte Garde der DW, die mit Herrn Weingart jahrelang zusammengearbeitet hat, möchte ihm auf diesem Wege die herzlichsten Glückwünsche übermitteln.

Wilhelm Weingart lebt in den Reihen der Schiffbauer fort als der beste Boß, den man sich nur wünschen konnte. Seine Autorität in allen sachlichen Fragen stand niemals in Frage. Zu seinem außerordentlichen Erfahrungsschatz gesellte sich ein waches Interesse für alle Probleme der Gegenwart, was dazu führte, daß Weingart auch im Ruhestand weiter auf dem Gebiet der Schiffbautechnik tätig blieb.

Neben die auf dem Fachlichen basierende Wertschätzung, die Herr Weingart bis heute allgemein genießt, treten seine Bescheidenheit und seine aufrechte Art, sein Humor und sein echtes persönliches Interesse für jeden seiner Mitarbeiter. Vielleicht sind diese Eigenschaften der Schlüssel dafür, daß das Band zwischen ihm und denen, die mit ihm zu tun hatten, trotz Zeit und Raum nicht loser wird. cl.



Dr. Weingart im Gespräch mit seinem Nachfolger, dem 1965 verstorbenen Oberingenieur Hans Dohrmann



Oberingenieur Oeverdieck überreicht Karla Winkler eine Prämie

## Facharbeiterprüfung Frühjahr 1966

Auch in diesem Frühjahr haben unsere Lehrlinge ihre Facharbeiterprüfung wieder mit gutem Erfolg bestanden.

18 Lehrlinge lernten aus.

Im Gesamtdurchschnitt erreichten sie die Noten:

praktisch 2,3  
theoretisch 3,1

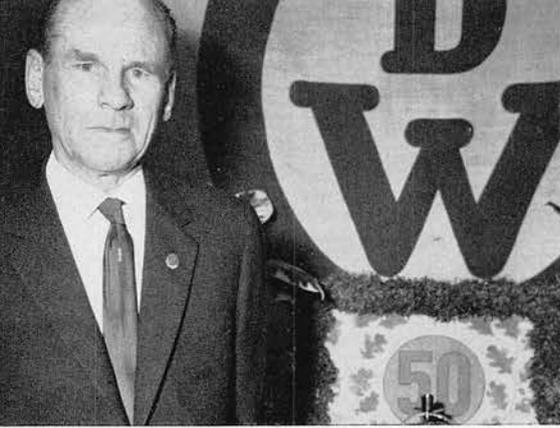
Es lernten aus:

3 Dreher  
2 Schiffbauer  
3 Blechschlosser  
7 Möbeltischler  
3 technische Zeichnerinnen

Der Tischler-Lehrling Detlev Schneider wurde von der Handelskammer für sehr gute Leistungen ausgezeichnet.

Für Fleiß und gute Führung während der Lehrzeit erhielten eine Buchprämie folgende Lehrlinge:

die techn. Zeichnerin Karla Winkler  
der Möbeltischler Detlev Schneider  
der Möbeltischler Heino Spode



Otto Nauert, Meister (50)



WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN  
UNSERE JUBILARE



Adolf Tiedemann, Vorarbeiter (40)



Heinrich Hecht, Vorarbeiter (40)



Kurt Bieneck, Vorarbeiter (40)



Johannes Moritz, E'Schweißer



Franz Dannhoff, Kranführer (25)



Reinhold Süß, Schlosser (25)



Heinz-Otto Neu, Vorarbeiter (25)



Heinz Fenners, techn. Zeichner



Harald Bolloff, Elektriker (25)



Hans Fahje, Tischler (25)



Heinrich Koch, Schiffbauer (25)



Gerhard Krüger, Schlosser (25)



Karl Recht, Docker (25)



Harald Thietke, Maschinenbauer (25)



Gustav Schanz, angel. Schlosser (25)



Werner Russbüldt, Blechslosser (25)

## Eheschließungen

Angl. Schiffbauer Helmut Ehret mit Frau Marianne Beug am 31. 1. 1966  
 E'Schweißer Kurt Sorgenfrey mit Frau Anneliese Rulfs am 25. 3. 1966  
 E'Schweißer Rudi Torner mit Frl. Christel Larssen am 25. 3. 1966  
 Angl. Rohrschlosser Heinz Schnäkel mit Frl. Magdalena Scheller  
 am 7. 4. 1966  
 Dreher Peter Burmeister mit Frl. Inga Lange am 15. 4. 1966

## Geburten

**S o h n**  
 Schlosser Lothar Neitzel am 23. 1. 1966  
 Rohrschlosser Jürgen Krause am 15. 2. 1966  
 Vorarbeiter Peter Weise am 25. 2. 1966  
 Ingenieur Klaus Franz am 4. 3. 1966  
 Vorarbeiter Ewald Boldt am 6. 3. 1966  
 Dreher Hartmann Schulmeiss am 8. 3. 1966  
 Kalkulator Klaus Möglich am 10. 3. 1966  
 Anstreicher Herbert Bürger am 13. 3. 1966  
 Schlosser Bernd Andersen am 25. 3. 1966  
 E'Schweißer Manfred Hamann am 11. 4. 1966  
 Ingenieur Günter Lüders am 12. 4. 1966

## T o c h t e r

Schlosser Werner Mahr am 28. 2. 1966  
 Elektriker Günter Blinkmann am 1. 3. 1966  
 Techn. Angestellter Erich Wessel am 3. 3. 1966  
 Schlosser Franz Müller am 22. 3. 1966  
 Helfer Horst Sahn am 7. 4. 1966  
 Hauer Erich Meybohm am 7. 4. 1966

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

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Jubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Kollegen meinen herzlichen Dank.  
 Werner Rußbüdt

Herzlichen Dank für die mir zu meinem Jubiläum erwiesene Aufmerksamkeit.  
 Harald Thietke

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

Die Ehrung anlässlich meines 40jährigen Jubiläums, die erwiesenen Aufmerksamkeiten und die überreichen Geschenke haben mir sehr viel Freude bereitet. Ich möchte hiermit der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank aussprechen.  
 Heinrich Hecht

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten anlässlich meines 40jährigen Arbeitsjubiläums möchte ich hiermit der Direktion, Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank aussprechen.  
 Kurt Bieneck

Herzlichen Dank für erwiesene Aufmerksamkeit zu meinem 25jährigen Jubiläum spreche ich der Betriebsleitung aus.  
 Reinhold Süß

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

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und guten Wünsche für die Zukunft anlässlich meines Ausscheidens aus den Diensten der DW, sage ich allen Beteiligten meinen aufrichtigen Dank.  
 Walter Brocker und Frau

Für die mir aus Anlaß meines 90. Geburtstages durch Fräulein Rademacher überbrachten Glückwünsche, für das Geldgeschenk und für den Blumengruß sage ich Ihnen hiermit meinen herzlichsten Dank.  
 Claus von Kroge

Für die herzliche Anteilnahme sowie Kranz- und Geldspenden zu dem plötzlichen und schweren Verlust meines geliebten, unvergeßlichen Mannes, Fritz Holländer, sage ich allen Kollegen, Betriebsrat und Direktion meinen herzlichsten Dank.  
 Maria Holländer, geb. Klemz, und Kinder

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme und Kranzspende beim Heimgang meines lieben Mannes, Walter Schere, der Betriebsleitung, dem Betriebsrat sowie den Kollegen.  
 Frau Karla Schere

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme und Kranzspende beim Heimgang meines lieben Mannes, Paul Gatzwiller.  
 Emma Gatzwiller

Für die erwiesene herzliche Anteilnahme beim Heimgange unseres lieben Vaters, Heinrich Eyelmann, sagen wir unseren herzlichsten Dank.  
 Erwin Engel und Frau, Dietrich Butenop und Frau

Für die vielen Beweise aufrichtiger Anteilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes, Otto Zellmer, sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat, der Belegschaft und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.  
 Anna Zellmer

Herzlichen Dank für die erwiesene Anteilnahme und die Kranzspende beim Heimgang meines lieben Mannes, der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und den Kollegen.  
 Frau G. Behm und Kinder

Herzlichen Dank für die Beweise liebevoller und aufrichtiger Anteilnahme beim Heimgang meines Vaters, Julius Deutschmann.  
 Familie Lorenzen, Hauschildt

Für die aufrichtige und herzliche Anteilnahme sowie für die Kranz- und Blumenspenden, die mir beim Heimgange meines lieben Mannes, Hans Schmidt, erwiesen wurden, sage ich allen meinen herzlichsten Dank.  
 Frau Sofie Schmidt

Für die liebevollen Beweise aufrichtiger Anteilnahme, die uns beim Heimgange meines Mannes und unseres Vaters, Gustav Mislich, auf seinem letzten Wege durch Wort, Schrift, Kranz- und Blumenspenden erwiesen wurden, sprechen wir hiermit unseren herzlichsten Dank aus.  
 Anni-Grete Mislich, Willi und Ilse

Für die Anteilnahme beim Heimgang meines Mannes und unseres Vaters, sage ich meinen herzlichsten Dank.  
 Frau Gacki und Kinder

Für die meinem lieben Mann, unserem guten Vater auf seinem letzten Wege gegebenen Beweise des ehrenden Gedenkens und für die uns erwiesene Anteilnahme danken wir herzlich.  
 Helga Schmidt, geb. Wolf, Eila Schmidt, Carola Schmidt

Die vielen Beweise aufrichtiger Anteilnahme, die zahlreichen Blumenspenden haben uns tief bewegt, und wir danken herzlich dafür, Allen, die dem lieben Verstorbenen die letzte Ehre erwiesen haben, besonderen Dank.  
 Gertrud Mühlnickel, Jörgen Bertelsen und Frau

Für die Anteilnahme beim Heimgang meines Mannes und unseres Vaters, sage ich meinen herzlichsten Dank.  
 Hertha Pflughaupt und Kinder

Herzlichen Dank für die erwiesene Anteilnahme anlässlich des Heimganges meines lieben Lebensgefährten, Friedrich Facklam.  
 Minna Bött

Meister  
**Otto Zellmer**  
 am 30. 9. 1965

Rentner  
 (früher Meister)  
**Julius Deutschmann**  
 am 14. 2. 1966

Rentner (früher  
 Tischlermeister)  
**Gustav Mislich**  
 am 21. 2. 1966

Rentner  
 (früher Matrose)  
**Heinrich Eyelmann**  
 am 2. 3. 1966

Rentner  
 (früher Kranfahrer)  
**Heinrich Harder**  
 am 15. 3. 1966

Rentner  
 (früher Maler)  
**Wilhelm Behm**  
 am 10. 3. 1966

Ober-Feuerwehrmann  
**Franz Gacki**  
 am 7. 2. 1966

Werkstattschreiber  
**Walter Scheve**  
 am 26. 2. 1966

Kfm. Angestellter  
**Karl Schmidt**  
 am 3. 3. 1966

Rohrschlosser  
**Hans Schmidt**  
 am 11. 3. 1966

Kupferschmiedehelfer  
**Willi Weickert**  
 am 20. 3. 1966

Schlosser  
**Willy Pawlowski**  
 am 22. 3. 1966

Schlosser  
**Kurt-Erwin Brachmann**  
 am 22. 3. 1966

Schiffbauhelfer  
**Heinrich Krethe**  
 am 26. 3. 1966

Rentner  
 (früher Schweißer)  
**Heinrich Mühlnickel**  
 am 26. 3. 1966

Rentner  
 (früher Heizer)  
**Paul Gatzwiller**  
 am 30. 3. 1966

Kranführer  
**Fritz Holländer**  
 am 1. 4. 1966

Rentner (früher  
 Feuerwehrmann)  
**Georg Hausmann**  
 am 5. 4. 1966

Bürohelfer  
**Adolf Zsifkovics**  
 am 8. 4. 1966

Rentner (früher  
 Kfm. Angestellter)  
**Richard Tiemann**  
 am 12. 4. 1966

Probierer  
**Walter Tappendorf**  
 am 12. 4. 1966

Dreher  
**Wilhelm Zornieden**  
 am 19. 4. 1966

Wir gedenken  unserer Toten



Die 1. Badminton-Mannschaft unserer BSG. V. r.: Steinbrenner, Andresen, Wegner, Möller, Münzel, Frau Wegner, Frl. Stieger.

## SPORT

Für die Sparte Badminton unserer Betriebssportgemeinschaft war das erste Quartal 1966 recht erfolgreich.

Die 1. Mannschaft spielte sich in der Pokalrunde 1965/66 bis ins Semifinale, unterlag dann aber der BSG Howaldt und hatte somit den 4. Platz von 18 teilnehmenden Mannschaften erreicht.

Beim DW-Mixedpokal-Turnier 1966 gab es nach sehr spannenden Kämpfen folgende Plazierungen:

1. (Pokalgew.) = BSG AEG (Hammerich/Meier)
2. = BSG Rapid (Gottschalch/Niederhoyer)
3. = BSG DW (Stieger/Münzel)

Die Hamburger Mannschaftsmeisterschaft läuft im Augenblick auf vollen Touren, am 10. 5. ist „Halbzeit“. Unsere 1. Mannschaft spielt nach Erringung der B-Klassen-Meisterschaft 1965 jetzt in der A-Klasse.

Die 2. Mannschaft, im vergangenen Jahr nur knapp an der Meisterschaft vorbei auf Platz 2, spielt in der C 2-Klasse. Beide Mannschaften liegen ungeschlagen in Führung! Erstaunlich das Abschneiden unserer 1. Mannschaft als A-Klassen-Neuling.

Hervorzuheben wäre noch der überaus herzliche und kameradschaftliche Ton in unseren beiden Teams, durch den die guten Leistungen der letzten Zeit nur möglich waren.

\*



Am 26. Februar hatte unsere Betriebssportgemeinschaft zu ihrem traditionellen Kappenfest in die Elbschloßbrauerei eingeladen. Alle Räume waren festlich dekoriert. Die Kapelle „The Tonacs“, Bundessieger im Kapellenwettbewerb 1964, sorgte für beste musikalische Unterhaltung, wobei dann auch recht fröhlich das Tanzbein geschwungen wurde. Die Verpflichtung der beiden Künstler Lani Giro und Signore Dakini, bekannt vom Rundfunk und vom Fernsehen, war ein Griff in den Glückstopf. Es wurde herzlich gelacht und reichlich Beifall für die hervorragenden Darbietungen gespendet. Höhepunkt war wieder einmal die Riesentombola, die diesmal besonders wertvoll ausgestattet war. In zehn Minuten waren die Lose ausverkauft und manch glücklichen Gewinner sah man mit Kachel Tisch, Stehlampe oder Elektrokoher freudig in den Händen durch den Saal eilen. So verlief der Abend in prächtiger Stimmung und als um 3.00 Uhr der letzte Walzer erklang, standen Autobus und Fähre bereit, die Festteilnehmer sicher nach Hause zu bringen.