

25 Jahre DSTG



NACELLA
HAMBURG

Shell 
Spiegel
283

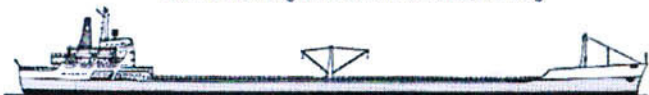
In 20 Jahren
hat sich die Tragfähigkeit
verelfacht



Fünf 28 000-Tonner, 190 m lang, bildeten den Grundstock



Die «Oliva» trug 51 000 t und war 225,6 m lang



«Diala», in Hamburg gebaut und 67 600 t tragend, ist schon 244 m lang



MT «Nacella» überschritt bei 265 m Länge erstmals die 100 000-t-Grenze



Der Tanker «Myrina», 320 m lang, erreichte mit 191 250 tdw fast die 200 000-t Marke



Die drei Schiffe der «L»-Klasse, Flaggschiffe der Deutschen Shell Flotte, tragen bei 351 m Länge 313 000 t

Zum Geleit: die Geschäftsführung..

Am 30. April wird die Deutsche Shell Tanker Gesellschaft mbH 25 Jahre alt: An diesem Tage im Jahre 1958 gründete die Deutsche Shell AG ihre Tochtergesellschaft, die DSTG.

Es waren die Jahre des expansiven Aufbaus der deutschen Wirtschaft. Der Ölverbrauch in Deutschland stieg kontinuierlich an. Die Harburger Raffinerie wurde ausgebaut, die Godorfer Anlage entstand ebenso wie das Pipeline-Netz von Rotterdam und Wilhelmshaven.

Die westdeutsche Tankerflotte verfügte Anfang 1958 über eine Gesamttonnage von 657 000 tdw (das ist gleich-



Horst Volker

bedeutend mit zwei Tankern der »LAGENA«-Größe!), und das, obwohl das begehrte Rohöl weitestgehend aus dem Mittleren Osten herangeschafft werden mußte. Denn die Ölfelder in Nigeria, Algerien, Libyen und der Nordsee waren noch nicht erschlossen.

Während der ersten Suez-Kanal-Krise im November 1956 standen die Mineralölgesellschaften als wesentlichster Träger der Energieversorgung im Blickpunkt öffentlichen Interesses; die Bundesregierung erkannte die Verwundbarkeit der aufstrebenden Wirtschaft und legte Wert auf eine gesicherte Energieversorgung.

Diese wirtschaftlichen, strategischen und politischen Überlegungen trugen dazu bei, daß der Vorstand der Deutschen Shell unter der Leitung des damaligen GD, Hubert van Drimmelen, sich entschloß, die DSTG zu gründen und mit fünf »CAP«-Schiffen von je 28 000 tdw den Reedereibetrieb aufzunehmen. Daß es nicht nur ein symbolischer Akt

war, bewies die kontinuierliche Anpassung unserer Flotte an den steigenden Ölbedarf der Deutschen Shell.

So wurde im Jahre 1963 bei den Kie-ler Howaldtswerken die OLIVA fertigge-stellt, das schönste und modernste Schiff der deutschen Shell Flotte und das damals größte der gesamten deut-schen Handelsflotte.

Drei Jahre später lieferte die Deut-sche Werft, Hamburg, die DIALA ab. An Größe übertrumpfte sie die OLIVA bei weitem und war damit der Stolz unserer Flotte, bis sie nach einem Jahr diesen Titel an die NARICA abgeben mußte. Dieses Schiff hatte mit seiner Tragfähig-keit die 100 000-tdw-Grenze überschrit-ten und war schon eine kleine Sensa-tion.

Eine große Sensation war dann nur wenige Monate später die Indienststel-lung und der Besuch der »großen Da-me« MYRINA in Hamburg – wer erinnert sich nicht noch an dieses Ereignis?

Noch im selben Jahr kam das Schwe-sterschiff der NARICA, die NACELLA, zur Ablieferung, und die DSTG war mitt-lerweile auf stolze zehn Schiffe ange-wachsen!

Im Jahre 1971 kauften wir von der holländischen Shell das dritte N-Schiff, die NEVERITA, und mit ihr trat für etwa drei Jahre eine Pause in der Neubau-phase ein.

Aber dann, 1974, begann ein neuer Bau-Boom, der uns die LAGENA und LIOTINA gleich in einem Jahr besche-te. Ein Jahr darauf wurde die LOTTIA abgeliefert. Drei Very-Large-Crude-Carrier, die mit je 317 000 tdw die DSTG zur größten deutschen Reederei machten.

Doch ein Wermutstropfen fiel in den Freudentrunk, denn wir mußten uns auf-grund von Tonnageüberhang und La-dungsmangel nach der Ölkrise von 1973 von dem ersten unserer CAP-Schiffe – der CAPULUS – trennen, die zwecks Verschrottung nach Korea verkauft wur-de. Weitere CAP-Schiffe mußten den-selben Weg gehen, bis unsere Flotte im Jahre 1978 – um fünf CAP-Schiffe redu-ziert – nur noch aus neun Schiffen be-stand. Aber es kamen wieder Schiffe hinzu: uns wurde das Management für die Produktentanker ENSIS und ELONA übertragen.

Von den somit elf Schiffen sind heute nur noch neun in Fahrt, denn zwischen-zeitlich mußten wir uns vorzeitig von der MYRINA trennen, und vor wenigen Mo-naten wurde die OLIVA in Karachi zur Verschrottung verkauft. Dennoch ist die DSTG die größte Tankschiffreederei der Bundesrepublik. Aus wirtschaftlichen Gründen wird zwar unsere Flotte im »Shell Pool« weltweit eingesetzt, sie könnte aber im Bedarfsfalle die Ölver-sorgung der Deutschen Shell sicherstellen.

Ausgelöst durch die 1973er und 1978er Ölkrisen und durch den sprung-haften Anstieg der Rohölpreise sank der Rohölbedarf weltweit und zwingt alle Mi-neralölgesellschaften, Raffineriekapazi-tät abzubauen. Die gleiche Überkapazi-tät spiegelt sich – nur noch gravierender – in der Welttankertonnage wider, da sich durch die Erschließung neuer Ölfel-der im Mittelmeer, in Mexiko und in der Nordsee sowie durch die Verlegung mehrerer Pipelines die Rohöltransport-wege änderten und verkürzten.

Wir befinden uns in einer Zeit der Anpassung! Nach 20 Jahren Wachstum durchläuft auch die DSTG eine Zeit der

Reaktion auf die veränderten Gegeben-heiten und wirtschaftlichen Verhältnis-se; eine nicht zu umgehende Reduzie-rung der Flotte war notwendig. Die DSTG wird diese momentan schwierige Lage auf dem Welttankermarkt überdauern – wenn auch geschrumpft – und weiterhin ihren wesentlichen Beitrag lei-sten zur Sicherstellung der Energiever-sorgung für die Bundesrepublik. Sie un-terstreicht somit auch die Position der Deutschen Shell als traditionelles Mine-ralölunternehmen.

An dieser Stelle möchte ich mich bei allen Mitarbeitern und Pensionären be-danken für ihre während der vergange-nen 25 Jahre gezeigte Einsatzbereit-schaft zum Wohle der DSTG. Ohne ihre Leistungsbereitschaft, Kreativität, ohne ihr Wollen und ihr Sicherheitsbewußt-sein wären wir nicht so erfolgreich ge-wesen.



Horst Völker,
Geschäftsführer der DSTG

...und der Seebetriebsrat

Seit Gründung der Reederei im Jahre 1958 war Rudolf Hagge für den täglichen Betrieb verantwortlich und hatte ent-scheidenden Anteil an der Entwicklung der DSTG zur größten deutschen Tan-kerreederei, die sie im Jahre 1983 im-mer noch ist.

Im Januar 1975 übernahm Ernst Heinrich Claussen die Geschicke der Reederei. Eine Aussage beim Wach-wechsel habe ich noch sehr gut im Ohr: »Die DSTG steht in ihrer Leistungsfä-higkeit an der Spitze der nationalen Shell Flotten.« Darauf, glaube ich, konn-ten alle Shellfahrer stolz sein.

Leider mußte dann die DSTG in den letzten Jahren durch den weltweiten Überhang an Tankertonnage ein paar Schiffe verschrotten. Im November 1981 gab es wieder einen Wechsel in

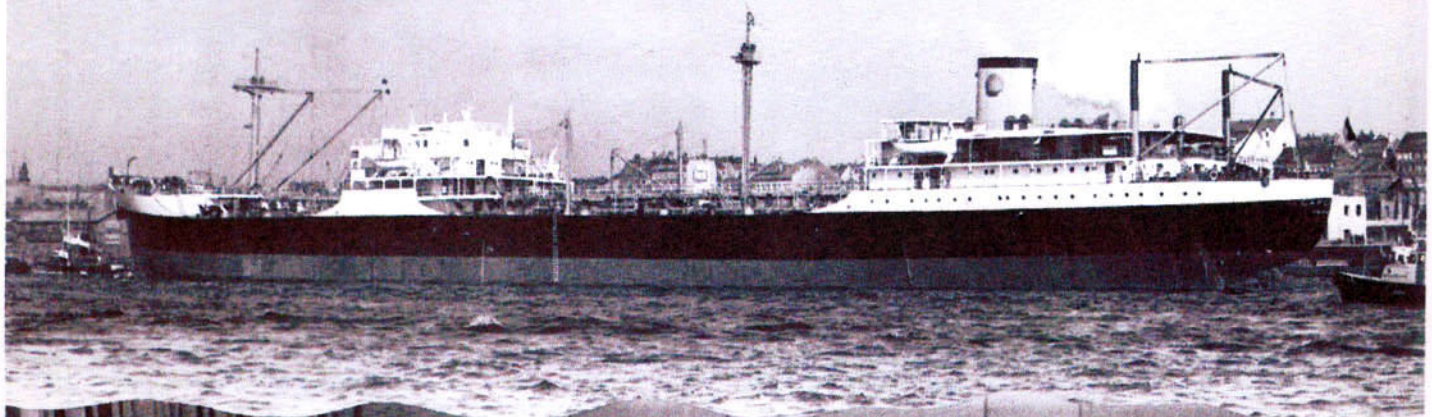
der Geschäftsführung. Die Leitung wur-de Horst Völker übergeben.

Der Seebetriebsrat wünscht der Deutschen Shell Tanker Gesellschaft, daß sie auch in Zukunft Männer mit Herz und einer guten Hand haben möge, die die Probleme der nächsten 25 Jahre meistern.

Den Mitarbeitern wünschen wir, daß sie ihre Probleme in Gemeinsamkeit lö-sen, daß sie in dieser Reederei human aufgehoben sind und hoffentlich in Frie-den leben und arbeiten können.



Dieter Rohlf
Seebetriebsratsvorsitzender



Als erster Tanker wurde die CAPERATA am 3. September 1958 der DSTG von der bisherigen Eignerfirma Atlas Tankers Inc., Baltimore, übergeben. Bei den Formalitäten waren dabei (links am Tisch) O. H. Roesing, damals Chefjustitiar der Deutschen Shell, sowie unsere damaligen Vorstandsmitglieder Joseph Baumgarten und C. F. Schmidt. Am Kopfende in der Mitte J. H. Kirby, damals Director von Shell Tankers, London.



Auch früher gab's schon harte Winter: die CAPE-RATA wird nach Hamburg eingeschleppt.



TTS CAPRELLA unterwegs in der Straße von Gibraltar



Kleine Chronik der 25 Jahre

1958 30. 4.: Gründung der Deutschen Shell Tanker Gesellschaft mbH (DSTG) durch die Deutsche Shell AG.

Geschäftsführer sind die Vorstandsmitglieder Joseph Baumgarten und C. F. Schmidt.

1. 7.: DSTG nimmt die Tätigkeit auf mit den Gesellschaftern Ruperti und Binder.

6. 9.: Indienststellung der CAPERATA, 28000 tdw.

1. 11.: Indienststellung der CAPRELLA, 28000 tdw.

1959 10. 1.: Indienststellung der CAPSA, 28000 tdw.

9. 2.: Indienststellung der CAPULUS, 28000 tdw.

3. 4.: Indienststellung der CAPRI-NUS, 28000 tdw.

Einsatzgebiet der Schiffe zwischen Hamburg und Baniyas einerseits und Hamburg und dem Persischen Golf durch den Suez-Kanal andererseits.

1960 April: CAPSA rettet »Corisande«, eine Privatyacht.

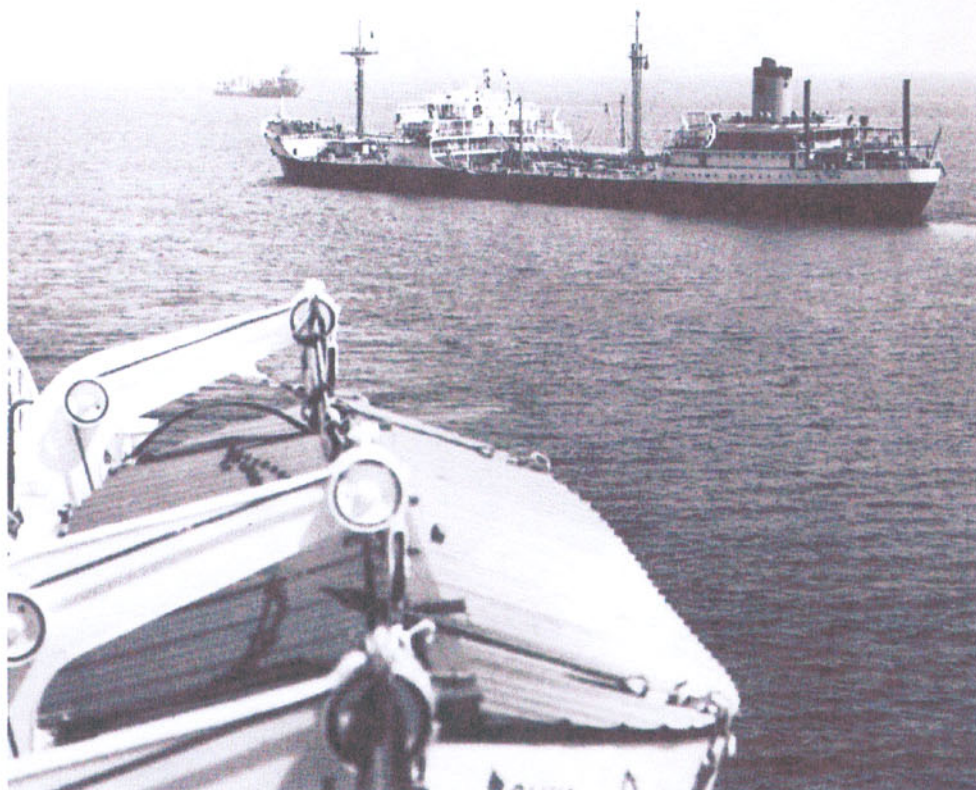
April: CAPRELLA vor Störmündung auf Grund gesetzt, kam jedoch wieder frei.

1963 8. 6.: Indienststellung der OLIVA, 55301 tdw.

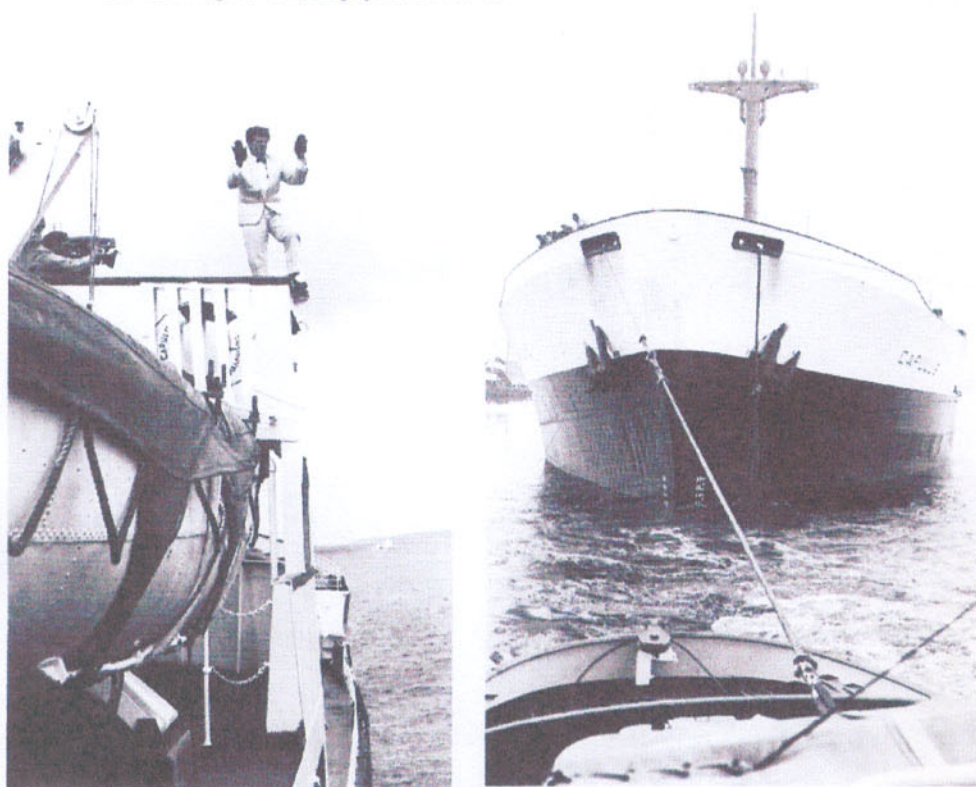
1964 20. 8.: OLIVA fischt Kapitän der »London Tradition« aus dem Roten Meer.

1966 September: Indienststellung der DIALA, 71374 tdw.

17. 11.: CAPRELLA rettet sechs Seeleute aus Seenot in indonesischen Gewässern.



Die OLIVA (ganz vorn) begegnet der CAPSA



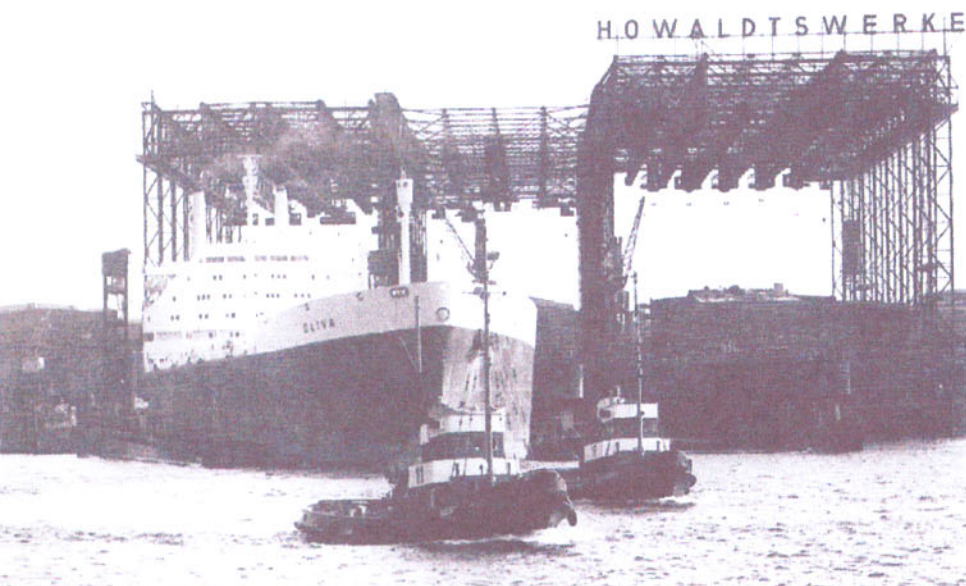
Auch das war früher möglich: der Sensationsdarsteller Armin Dahl springt von Bord der CAPULUS in die Fluten – natürlich ist die Filmkamera (links im Bild) dabei!



Kleine Chronik der 25 Jahre



TTS CAPRINUS in Port Said



TTS OLIVA im Dock der Howaldtswerke in Hamburg

1967 Februar/März: CAPRELLA und CAPULUS verlieren im New Yorker Hafen ihre Ruderhacke. CAPULUS wird zur Reparatur per Schlepper über den Atlantik nach Hamburg gezogen, nachdem die Reparatur der CAPRELLA in den USA geradezu horrend teuer war.

6. 6.: Schließung des Suez-Kanals und von nun an Route der Schiffe um das Kap der Guten Hoffnung.

September: Indienststellung der NARICA, 117 151 tdw.

1968 April: Indienststellung der MYRINA, 193 192 tdw.

November: Indienststellung der NACELLA, 117 151 tdw.

1969 25. 6.: Erste Stewardess auf einem DSTG-Schiff.

19. 12.: CAPRINUS rettet zwei Menschenleben im Golf von Mexico.

1971 März: Übernahme der NEVERITA von Shell Tankers B. V., Rotterdam.

1972 Juni: Umzug der DSTG vom Büro Alsterufer zur Nordkanalstraße.

1973 Erster Seebetriebsobmann bei der DSTG.

1974 Mai: Indienststellung der LAGENA, 317 207 tdw.

September: Indienststellung der LIOTINA, 317 588 tdw.

September: Erneuter Umzug der DSTG vom Büro Nordkanalstraße in den Heidenkampsweg.

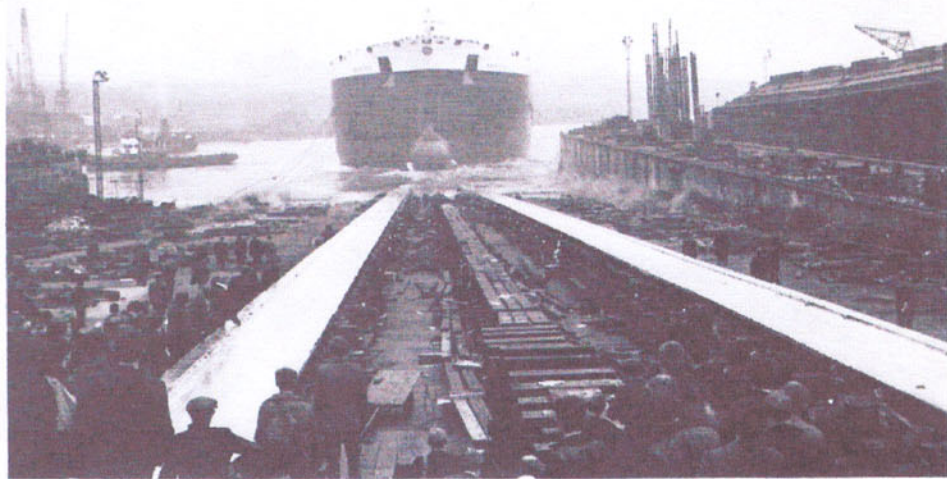
1975 Mai: CAPULUS in Pusan/Korea verschrottet.

Juni: LAGENA in Hamburg zur Garantiedockung.

Dezember: Indienststellung der LOTTIA, 317 212 tdw.



An die DIALA wird »letzte Hand« gelegt



Die NARICA lief am 25. April 1967 bei der Bauwerft Swan Hunter Ltd. vom Stapel



Die NEVERITA – nach langer Reise in den Heimathafen zurückgekehrt. (Freigabe Nr. 1418/77 Luftamt Hamburg)



Im Morgengrauen verläßt hier die MYRINA die Werft Blohm & Voss



Von Schleppern gezogen, wird die LAGENA in das Dock Elbe 17 im Hamburger Hafen bugsiert. (Freigabe-Nr. 1123 LA Hamburg)



Auch die LIOTINA kam früher gelegentlich nach Hamburg – wie man sieht, war ein neuer Anstrich nötig!



Mehrere hundert Meter Schiff – das ist die LOTTIA, die am 5. Dezember 1975 beim Bremer Vulkan getauft wurde.

Die Geschäftsführer der DSTG 1958 bis 1983

am 30. April 1958
eingetragen ins
Handelsregister Hamburg

Joseph BAUMGARTEN
Carl Friedrich SCHMIDT

ab Oktober 1961
Joseph BAUMGARTEN
Erhard TAMCHINA

ab Dezember 1962
Joseph BAUMGARTEN
Dr. Kurt STERN

ab März 1964
Joseph BAUMGARTEN
Arie GLIMMERVEEN (zusätzlich)
Dr. Kurt STERN

ab Februar 1965
Arie GLIMMERVEEN
Dr. Walter HAKER
Dr. Kurt STERN

ab Juni 1966
Dr. Walter HAKER
Dr. Wilhelm v. ILSEMANN
Dr. Kurt STERN

ab Januar 1968
Rudolf HAGGE
Dr. Wilhelm v. ILSEMANN
Dr. Kurt STERN

ab August 1970
Rudolf HAGGE
Dr. Wilhelm v. ILSEMANN
Heinz ROEDENBECK

ab Februar 1975
Ernst Heinrich CLAUSSEN
Dr. Wilhelm v. ILSEMANN

ab Juni 1979
Ernst Heinrich CLAUSSEN
Siegfried KÜHN

ab Mai 1980
Ernst Heinrich CLAUSSEN
Dr. Günter LAUENSTEIN

ab November 1981
Horst VÖLKER
Dr. Günter LAUENSTEIN



Kleine Chronik der 25 Jahre

1976 2. 1.: Strandung der MYRI-
NA auf dem Mersey-River.

Januar: CAPERATA in Bilbao zur
Verschrottung verkauft.

April: Umzug der DSTG vom Büro
Heidenkampsweg in das Shell Haus
City Nord.

1977 Mai: CAPRELLA in Kaohsi-
ung/Taiwan verschrottet.

Juli: Außer für Ehefrauen werden
Mitfahrmöglichkeiten auf den Tan-
kern auch für Kinder und Verlobte
geschaffen.

1978 August: CAPRINUS in
Hongkong verschrottet.

1979 30. 1.: Produktentanker
ENSIS in Kanada in Dienst gestellt,
30 990 tdw.

1. 5.: ELONA, ebenfalls ein Produk-
tentanker, in Dienst gestellt,
30 990 tdw.

Mai: OLIVA entdeckt sechs blinde
Passagiere vor Arzew/Algerien.

1980 11. 8.: Erster weiblicher
NOB (Offiziersbewerber).

3. 9.: OLIVA rettet vier Schiffbrüchi-
ge in der Karibik.

1981 1. 3.: Erster weiblicher
Schiffsoffizier (2. Offizier).

15. 4.: Erster weiblicher Offiziersas-
sistent.

17. 5.: ELONA rettet 93 vietnamesi-
sche »Boot People«

20. 8.: MYRIINA in Incheon/Korea
verschrottet.

1983 12. 1.: OLIVA in Karachi
verschrottet.



Produktentanker ENSIS bei einer Feuerlöschübung im Hafen von Liverpool



Produktentanker ELONA: schnittig und sauber!

Geschichten aus der Tankschiffahrt

Auf den folgenden Seiten haben DSTG-Mitarbeiter, die an Land und auf See für ihre Gesellschaft tätig sind, aufgeschrieben, was ihnen im Laufe der 25 Jahre an interessanten, humorvollen, lehrreichen, ernstern und inzwischen historisch gewordenen Ereignissen begegnet ist. Sie haben darauf verzichtet, als Autoren namentlich genannt zu werden, so daß hier ein wahres »Gemeinschaftswerk« entstanden ist.

Ein »Oldtimer« erinnert sich

Und so fing es an...

Meine Bewerbung richtete ich am 23. 5. 1958 an die Deutsche Shell. Den Empfang bestätigte im Auftrage der Deutschen Shell Tanker Gesellschaft die Reederei August Bolten. Nach erfolgter Vorstellung bei dem Geschäftsführer Arthur Binder wurde ich von der Deutschen Shell Tanker GmbH & Co zum 6. 9. 1958 eingestellt.

Die Aufklärung: Die DSTG existierte nur auf dem Papier, d. h. als Handelsregistereintragung mit 20 000,- DM Eigenkapital ohne Büro und Angestellte. Geschäftsführer waren die Vorstandsmitglieder C. F. Schmidt und Jos. Baumgarten der Deutschen Shell.

Die künftige Reederei wurde fachlich von den Geschäftsführern Arthur Binder, Mitinhaber der Reederei Aug. Bolten, und Hans Ruperti, Mitinhaber der Reederei Reinecke und der TT-Linie, vertreten. Diese beiden Herren repräsentierten die DSTG GmbH & Co und hatten den Auftrag, die Reederei aufzubauen.

Mein Einstellungstag, der 6. 9. 58, war auch der Auslaufstag unseres ersten Schiffes, der TTS CAPERATA, aus dem Hamburger Hafen. Die Anmusterung der Besatzung hatte somit die Personalabteilung der Reederei Aug. Bolten vorgenommen.

Unser Domizil für die ersten zwei Jahre wurde der Boltenhof, Hamburg 11, Mattentwiete 8, eine gute Adresse für eine Reederei in der Nähe anderer namhafter Reedereien und aller wichtigen Behörden wie Seeberufsgenossenschaft, Seemannsamt und Impfarzt. Alles war gut zu Fuß erreichbar. (Wer hatte damals schon ein Auto – auch der Autor nicht.)

An meinem neuen Arbeitsplatz traf ich als ersten und einzigen Mitarbeiter einen bereits bei Aug. Bolten pensionierten Maschineninspektor namens Jännecke an, der für zwei Jahre als DSTG-Inspektor eingestellt war. Wir beide begannen nunmehr mit dem Aufbau des notwendigen Bürobetriebes. Es gab sofort eine Menge Arbeit. Arbeitsmaterial mußte beschafft werden, eine Organisation für den Betriebsablauf im Büro und Arbeitsanweisungen für die Schiffe erstellt werden.

Der personelle und technische Ärger auf unserem ersten Schiff begann so-



Der erste Tanker der DSTG, die CAPERATA, begegnet der CAPRINUS auf hoher See.



Auf der Brücke der LOTTIA ist die Beobachtung – hier durch Kapitän Grambow – kein Problem!

fernsteuerung der Antriebsanlage abgelöst worden. Breiten Raum nehmen die Kommunikationsanlagen ein.

Die Brücke wandelt sich immer mehr zum zentralen Schalt- und Überwachungspunkt des Schiffes. Auch die nautische Problemstellung hat sich in diesem Vierteljahrhundert des DSTG-Daseins gewandelt. Die Einführung der Großtanker der »L«-Klasse mit Tiefgängen zwischen 22 und 23 Metern stellte ganz neue Anforderungen an die Genauigkeit der Navigation und an die Seevermessung. Viele Seekarten basieren auf Vermessungsarbeiten aus dem 19. Jahrhundert und lassen in ihrer Genauigkeit in einigen Seegebieten zu wünschen übrig. Auch aus diesem Grunde pflügen Großtanker weit draußen vor der Küste durch die Meere und begeben sich nur in Landnähe, wenn Häfen angelaufen oder Meerengen durchfahren werden müssen

Ohne modernste Brückenausrüstungen und gut ausgebildete Nautiker wäre die hohe Verkehrssicherheit unserer Großtanker nicht zu erreichen gewesen.



Blick von der Brücke bei der Einfahrt in den Suez-Kanal



Die OLIVA war einmal ein wunderschönes Schiff...

Nach Slopabgabe in Palermo begab sich unsere alte Dame OLIVA am 28.12.82 auf die Reise nach Karachi, wo ihr langes Schiffsleben durch die etwas abenteuerliche Methode des »Beachings« sein trauriges Ende finden sollte.

Da die Reise durch den Suez-Kanal führte, hatte die Besatzung während der unumgänglichen Wartezeit in Port Said Gelegenheit, sich auf die Hartnäckigkeit und Schlitzohrigkeit orientalischer Händler einzustimmen. Das sollte später von Nutzen sein, denn als OLIVA am 11.1.83 auf Karachi-Reede zu Anker ging, wußten dort nicht nur befugte Leute, daß ein weiteres, für alsbaldiges Beaching vorgesehenes Schiff angekommen war. Was bedeutet nun dieser Begriff Beaching? Für uneingeweihte könnte man es als vorsätzliches, genauestens geplantes und noch dazu von Behördenseite toleriertes »Aufschietzen« eines Schiffes zwecks beabsichtigter Verschrottung bezeichnen.

Das »Beaching« der OLIVA

Am 12. Januar 1983 wurde die OLIVA nach fast 20jähriger Dienstzeit der Abwrackwerft in Karachi übergeben. Von der letzten Reise des Schiffes folgen hier die Aufzeichnungen des Kapitäns.

Doch bevor endgültig grünes Licht für das Beaching gegeben werden konnte, waren noch etliche, besonders pekuniäre Formalitäten zu erledigen, sowohl seitens der Verkäufer, in Karachi als »the seller's side« bezeichnet, als auch seitens der Käufer, dortselbst »the buyer's side« genannt.

So hatte die DSTG den Kaufpreis von deutschen Käufern bekommen, die in Karachi durch einheimische Vertreter repräsentiert wurden. Letztere mußten darauf ihr Geld wieder von einer pakistanischen Firma bekommen, an die sie das Schiff weiterverkauft hatten. So wechselten praktisch Leute, die zunächst die »buyer's side« vertraten, die Fronten und wurden zur »seller's side«, während auf der »buyer's side« wieder neue Leute auftauchten. Für die Besatzung war es da nicht ganz leicht zu entscheiden: »Who is who and which is which«. Offensichtlich hatten es eine ganze Reihe Pakistani, hauptsächlich Unbefugte, darauf abgesehen, noch vor

Abschluß der Übergabeformalitäten wegzuschleppen, was nicht niet- und nagelfest war. Wurden sie bei diesem unredlichen Tun von Besatzungsmitgliedern überrascht und gestoppt, hieß es gewöhnlich »We are from the buyer's side« oder – bei weniger guten Englischkenntnissen – »Company, Company«. Wurde dann nach einem Ausweis verlangt, war gewöhnlich schneller Rückzug der »buyer's side« die Folge. Auch schienen einige Einheimische nur auf das Verschwinden der Besatzung zu warten, um dann leichteres Spiel mit der Fledderei zu haben.

Als am 13.1.83 25 Besatzungsmitglieder das Schiff verließen, konnte dann auch niemand so schnell gucken, wie die Bettwäsche und Wolldecken sich aus einigen, nicht gleich verschlossenen Kammern verflüchtigten. Unsere sechsköpfige Restbesatzung, am Vorabend noch vom Koch mit dem Spitznamen »The Beach Boys« versehen, mußte nun, da auch das o.k. für das Beaching vorlag, hauptsächlich auf die Wahrung ihrer gemäß »Memorandum of Agreement« garantierten Rechte auf Unterbringung und Verpflegung bedacht sein. Alle Versuche der »buyer's side«, vor dem Aussteigen der »Beach Boys« an einen Master-Key (Hauptschlüssel) heranzukommen, wurden erfolgreich abgeschmettert, denn schließlich wollte niemand samt Gepäck aus der eigenen Kammer geklaut werden. Trotzdem probierte ein Vertreter der »buyer's side« mit einem der bereits erhaltenen anderen Schlüssel an den Kammertüren der »Beach Boys« herum. Daraufhin wurde vor dem Ankeraufgehen auf Karachireede sowohl dem an Bord gekommenen Beaching Captain, als Verantwortlichem für seine Riggengang, als auch dem Vertreter der »buyer's side« der sofortige Abbruch der Fahrt zur Beaching Area sowie Unklarmachen der Maschinenanlage für den Fall angedroht, daß sich irgend jemand an Kammern bzw. Privateffekten der Restbesatzung zu schaffen machen würde, während letztere sich im Dienst befand.

Nach großem Palaver und Unschuldsbeteuerungen der Angesprochenen sowie Abstellen einer Wache auf den beiden von der Restbesatzung bewohnten Decks, die noch durch eine eigene Wache kontrolliert wurden, verholten wir

am Abend des 13.1.83 zum Ankerplatz in der Nähe der letzten Ruhestätte der OLIVA.

Am 14.1.83 um 9.26 Uhr hatte OLIVA noch eine Seemeile bis zum Aufsetzen zurückzulegen. Maschinenseitig wurden nochmal alle Reserven mobilisiert. Der vorgesehene Abwrackplatz war landseitig durch zwei riesige, rote Flaggen in Linie gekennzeichnet. Mit einem Tiefgang von 3 Fuß vorn und 16 Fuß achtern ging OLIVA um 9.28 Uhr auf die letzte halbe Meile ihrer langen Fahrtzeit. Die Maschine drehte mit 110 U/min, das SAL-Log zeigte eine Geschwindigkeit von 18,2 kn an. Um 9.30 Uhr setzte OLIVA so butterweich auf, daß es von niemandem an Bord gespürt wurde. Um 11.30 Uhr wurden die Kessel abgesetzt und um 12.00 Uhr erloschen endgültig alle Lichter auf der OLIVA, die nun das Schicksal von ca. 100 anderen Schiffen teilt, die auf einem 10 Seemeilen langen

Küstenstreifen nordwestlich Karachi, zwischen Khalifa Pt. und Gadani »gebeacht« worden waren. Letzte Position der OLIVA: rw. Pfg. 42 Grad 1,65 sm Abstand von Kaio Island.

Nachdem die »Beach Boys« mitsamt Gepäck mittels zu Wasser gelassenen Rettungsbootes Nr. 1 ein zweites Beaching hinter sich gebracht hatten und mit umgehängten Schuhen und aufgekrempten Hosenbeinen, wie weiland Kolumbus in Amerika, an Land gewatet waren, piffen sie kräftig auf die »buyer's side«, denn sie fühlten sich nun endlich »on the safe side«.

Für Jugendliche geeignet?

Vor einigen Jahren fuhr auf der DIALA der fünfjährige Sohn des Storekeepers mit, ein recht kesses Bürschchen, das schnell der Liebling aller Besatzungsmitglieder wurde. Obgleich nun die Leih-Filme, die an Bord kommen, wahrhaftig keine Pornofilme sind, so enthalten sie doch manche Szenen, die nicht gerade für fünfjährige Kinder gedreht wurden. Dessen ungeachtet durfte sich unser kesses Bürschchen die Filme zusammen mit seinen Eltern ansehen, so auch den Film »Dirty O'Neil«. In diesem Streifen verlor sich ein jugendfrischer Streifenwagenpolizist zu allen möglichen und unmöglichen Zeiten mit diversen ebenfalls frischen, mehr oder minder jungen Damen einer nordamerikanischen Kleinstadt. Nun, in einer Szene, in der er einer mittelalterlichen, gut erhaltenen und betuchten Dame als »Bodyguard« und Fahrer ihres riesigen Wagens diente, fuhr er den Wagen an einen idyllischen See. Nach Abstellen des Motors und Anziehen der Handbremse – was unser Bürschchen offensichtlich nicht mitbekommen hatte – be-



... Kein Schaden für ein kindliches Gemüt ...

gab sich der flotte Polizist mit der Dame zum Gedankenaustausch auf den Rücksitz. Während alle Erwachsenen nun in atemloser Stille verharren wegen der Verrenkungen des mittlerweile halb entkleideten Paares auf dem Rücksitz, platzte das jüngste Besatzungsmitglied plötzlich mit der entsetzten Frage heraus: »Und wer fährt jetzt?« Brüllendes Gelächter aller Anwesenden war die natürliche Folge. Offensichtlich hatte der Film dem kindlichen Gemüt doch keinen Schaden zugefügt.



TTS LOTLIA

