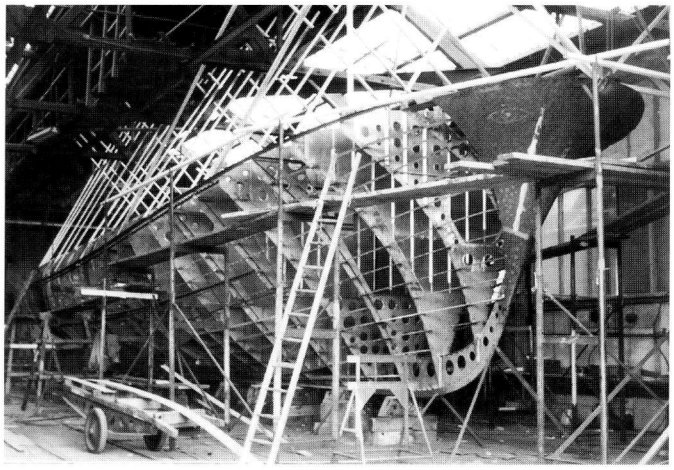
Lotsenversetzboot PEACOCK

Ein Spezialschiff „Made in Germany" unter dem Sternenbanner (Teil 2, Schluss)

Christian Ostersehlte, Bremen

Der Typ des deutschen Seenotkreuzers war auf internationalem Parkett nicht unbeachtet geblieben. Die International Life-Boat Conference (ILC) ist ein Gremium aus internationalen Seenotrettungsgesellschaften, das seit 1924 alle vier Jahre zusammenkommt. Auf der VIII. ILC in Bremen 1959 stellte die DGzRS die HEUSS-Klasse, auf der Folgekonferenz im schottischen Edinburgh 1963 die GEORG BREUSING dem stets kritischen Fachpublikum vor. Da diese Konferenzberichte bis heute (wenngleich nur in kleiner Auflage) gedruckt und verteilt werden, machte die Kunde über den neuen deutschen Bootstyp auch auf internationalem Parkett die Runde.

Damals setzten die Lotsen von Astoria zwei Fahrzeuge ein: Die bereits in Teil 1 erwähnte, nur für gemäßigte Bedingungen taugliche COLUMBIA und die PEACOCK (Länge 136 Fuß/41,45 m), letztere ein früherer Minen-sucher der US Navy vom Typ YMS, der in der Schlechtwetterphase zwischen September und Mai seinen Dienst versah und, so ein amerikanischer Autor, *„the dirty work"* – also die Drecksarbeit – erledigte. Besonders archaisch wirkte noch als Beiboot ein Ruderboot von 16 Fuß/4,9 m Länge, das die Lotsen einholte. Wie schwierig sich das gestalten konnte, berichtet ein deutscher Artikel: *„Die Lotsen setzten mit einem seetüchtigen Beiboot über. Es hing in Schwerkraftdavits und wurde seitlich zu Wasser gelassen. Dabei legte sich das große Lotsenversetzboot* [die PEACOCK] *in den Schutz der Lee-Seite der einkommenden und ausgehenden Schiffe. Das seitliche Aussetzen in der Dünung und den kurzen Seen ist und bleibt ein risikoreiches Manöver. Die Lotsen machten sich intensive Gedanken über die Verbesserung und Sicherung dieses Beibootmanövers"* (Fabarius 1969). Bei Windgeschwindigkeiten, die nicht selten 35-40 Knoten erreichten, war aber ein Einsatz illusorisch geworden, und die Station musste dann geschlossen werden. Hier war also Abhilfe durch modernere Technik dringend vonnöten.



Von den Lotsen an der deutschen „Waterkant" ist bekannt, dass diese bis heute stets sehr dezidierte Meinungen darüber kundtun, welches Wasserfahrzeug für den anspruchsvollen Lotsendienst denn geeignet sei und welches nicht. Gegenwärtig streiten sich die Lotsen an Weser und Elbe über die Frage nach der Zweckmäßigkeit von Doppelrumpfschiffen nach dem SWATH-Prinzip. Bei ihren amerikanischen Kollegen ist eine ähnliche Mentalität anzunehmen, denn Meinungsfreude und Lagerbildung findet man auch dort. Jedenfalls schieden sich zunächst unter den Lotsen am Columbia River die Geister darüber, wie nun weiter zu verfahren sei. Einer technisch eher konservativen Fronde stand ein Lager an Avantgardisten gegenüber, das sich schließlich mit seinem Anliegen durchsetzen konnte, nämlich einmal neue Wege zu beschreiten.

Auftrag und Bau der PEACOCK

Während man also in Astoria über den technisch richtigen Weg stritt, wurde 1963 in der Septembernummer der angesehenen, noch heute erscheinenden amerikanischen Marinezeitschrift „Proceedings of the US Naval Institute" ein Artikel mit dem Titel *„European Rescue Cruiser"* („der europäische Rettungskreuzer") veröffentlicht, der von einem pensionierten italienischen Marineoffizier aus Triest verfasst worden war. Dort war auch von der DGzRS die Rede. Einer der Lotsen vom Columbia River, der als Offizier in der US Navy gedient hatte, dürfte den Aufsatz gelesen und seinen Kollegen bekannt gemacht haben. Schon im November desselben Jahres nahmen die Lotsen den Kontakt zur DGzRS auf.

Für die Gesellschaft in Bremen war eine solche Anfrage nichts Ungewöhnliches, im Gegenteil: Schon im 19. Jahrhundert hatte diese ein weit gespanntes Netz internationaler Beziehungen zu ausländischen Rettungsgesellschaften und –diensten unterhalten. So hatte es sich eingebürgert, dass man schon in der Ära der Ruderrettungsboote Aufträge von befreundeten Gesellschaften in Frankreich, Spanien und Russland an Bootswerften im Unterweserraum vermittelt hatte. Ähnliches setzte sich in der Zwischenkriegszeit, als einige deutsche Motorrettungsboote nach Südosteuropa exportiert wurden, fort. Auch beim Typ des deutschen Seenotkreuzers fiel der DGzRS quasi automatisch eine derartige Vermittlerrolle zu.

Abb. 1: Der Rumpf der PEACOCK in Spanten. Die von den Seenotkreuzern her rührende dichte Spantenfolge ist hier besonders gut zu erkennen. (Foto: Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack/Bestand Schweers)