



SEEFUNKKAMERADSCHAFT e.V.  
BREMEN

Mitteilungsblatt

Ausgabe 1/2016

TITELSTORY

## Was uns antrieb ?!



Im Oktober 1829 löst das Dampfschiff „Civetta“ im Hafen von Triest die Leinen. Das Publikum staunt. Wie von Geisterhand geschoben pflügt das Schiff mit sechs Knoten durch die Wellen.

*tkS Carsten Johow*



## INHALTSVERZEICHNIS

Gedanken zur Zeit	Seite 3
Verrat in Triest – Erfindung der Schiffsschraube	Seite 4
Flettners Rotor ersetzt gleich großes Segel	Seite 7
Elektrische Schiffsantriebe	Seite 9
32N 40W – und kein Smartphone dabei	Seite 11
Erste Reise auf einem Massengutfrachter	Seite 14
Der Suezkanal – ein Seeweg durch die Wüste	Seite 19
Sechzig Peitschenschläge für sechs fehlende Bierflaschen	Seite 20
Bilderserie: Häfen an Nord- und Ostsee	Seite 21
Der „dritte“ Mann neben Marconi und Braun	Seite 24
Leserbrief	Seite 25
The story of a very young Radio Officer	Seite 26
Werdegänge	Seite 27
MS „Brandenburg“/Funkoffizier Erik Timm	Seite 28
Der Sputnik-Schock	Seite 30
Silent key	Seite 32
Der DSR-Seemann zwischen Wende und Halse	Seite 33
Telegramme aus der Heimat	Seite 38
Theoretisches Märchen mit System	Seite 40
Eine Q-Gruppen „QFL“ – kaum bekannt ...	Seite 42
Zu guter Letzt	Seite 44

## STAMMTISCH / TERMINE

*Jeden ersten Donnerstag im Monat (ab 18 Uhr) im „Flemming's“ Restaurant, steuerbord-seite Bremer Hbf. Fällt der erste Donnerstag auf einen Feiertag, gilt der zweite Donnerstag als Stammtischtag.*

## IMPRESSUM

**Herausgeber:** Seefunkkameradschaft e.V. Bremen  
**Redaktion:** Rolf Marschner, E-Mail: dl9cm@t-online.de  
**Herstellung:** Sylvester Föcking, E-Mail: sylfoecking@seefunker.de  
**Satz und Druck:** Satz-Studio Schmitt, E-Mail: info@etiketten-fuchs.de  
**Bankverbindung:** Die Sparkasse in Bremen  
 IBAN: DE08 2905 0101 0001 1342 12; BIC: SBREDE22XXX  
**1.Vorsitzender:** Paul Hag, Heideweg 46, 29640 Schneverdingen, E-Mail: sfk-hag@t-online.de  
 Tel.: 05193-9823534 Fax: 05193-9823535 - Mobil: 0160-90754392  
**2.Vorsitzender:** Heinrich Busch, Ströher Straße 19A, 27729 Hambergen, Telefon: 04793-955415  
 Mobil: 0178-4303604, hbusch@seefunknetz.de  
**Kassenwart:** Hans-Georg Korth, Robert-Koch-Straße 31, 28277 Bremen, Tel.: 0421-876847  
 E-Mail: hans-g-korth@t-online.de

## **Liebe Kollegen und Kolleginnen, liebe Leser,**

unser Beruf ist um die Jahrhundert-Wende endgültig verschwunden. Das kleine Logo (auch immer auf der letzten Seite – gezeichnet von einem finnischen Kollegen) erinnert uns immer wieder daran, wie wir von „Bord gejagt“ wurden. Für die Reeder ein Kostenfaktor, der endlich durch eine Zigarrenkisten große Box ersetzt wurde – im Vergleich zum damaligen Bordleben – aber ein großer Verlust. Als einziger Vermittler ein- und ausgehender Nachrichten aus und zur Heimat. „Funke, was gibt's Neues?“, wurden wir täglich mehrmals gefragt. Er war oft der „gesellschaftliche“ Mittelpunkt an Bord – ob als Mädchen für Alles oder auch als Verwalter und Zahlmeister.

### **Sparks-Transmitter**



Heute im Zeitalter der Satellitenverbindung für Jedermann, hockt jeder für sich in seiner Kammer am Computer und hält Verbindung zu seiner Heimat und den Lieben. Sicherlich wäre das auch zu unserer Zeit wünschenswert gewesen. Ein uns bekanntes Bordleben – wie auch Jürgen Gerpott in seinem Reisebericht erzählte – ist passé.

Wir waren oft für Monate weg und konnten uns nur mit einem teuren Telegramm oder Telefongespräch bei wichtigen Angelegenheiten melden. Die meisten unserer Erlebnisse berichteten wir in Briefen, die vielleicht heute noch auf dem Dachboden neben mittlerweile verschimmelten Dias schlummern.

Kamen wir dann von großer Fahrt nach Hause zurück, konnten wir viel erzählen. Viele Erinnerungen blieben daher langfristig in unseren Köpfen.

### **Erzählen Sie sie uns!**

Neulich entdeckte ich ein Buch: „Die deutschen Hafenstädte“ mit wunderbaren Zeichnungen des Marinemalers Willy Stöwer († 31. Mai 1931 in Berlin also kein ©).

Das Buch ist mit einer Widmung versehen:

*„Seiner Majestät dem Kaiser und Könige“ aller untertänigst zugeeignet.*

Wir werden in den kommenden Heften die beiden Innenseiten 22/23 mit je einem Bild bedrucken. Man kann die Klammern leicht lösen und das Bild verwenden.

Wer das Bild ohne Klammerlöcher und im A3-Format haben möchte, kann es gegen einen Unkostenbeitrag von 12,- Euro (Porto/Verpackung inkl. einer Spende 5,- Euro) an die SFK bei mir bestellen.

## Verrat in Triest – Erfindung der Schiffsschraube

Auf den Spuren genialer Forscher und Erfinder

Im Oktober 1829 löst das Dampfschiff „Civetta“ im Hafen von Triest die Leinen. Das Publikum staunt. Wie von Geisterhand geschoben pflügt das Schiff mit sechs Knoten durch die Wellen. Nirgends sind Schaufelräder zu sehen, ohne die man bisher kein Schiff fortbewegen konnte.

An Bord sind die Admirale der Österreichischen Marine. Es ist die erste Versuchsfahrt eines Dampfschiffs mit Schraubenantrieb, und Joseph Ressel, der Erfinder, freut sich über den Erfolg. Da dringt Qualm aus dem Maschinenraum, die Schraube stoppt, die Civetta treibt manövrierunfähig auf dem Meer.

Ein weichgelötetes Dampfrohr ist gebrochen, die Schraube selbst ist gar nicht die Ursache. Doch Ressel hat mächtige Gegner, darunter der einflussreiche Reeder Morgan, der mit seinen Schaufelrad-Dampfern die lukrative Linie Triest-Venedig bedient und Konkurrenz durch Ressels schnelleren Schraubenantrieb fürchtet.

Er bringt den Polizeichef von Triest dazu, die Reparatur der Maschine zu verbieten und neue Versuche aus angeblichen Sicherheitsgründen zu untersagen. Auf geheimen Wegen gelangen Ressels Unterlagen und Zeichnungen über Paris nach Lon-

don, wo sich ein gewisser Mr. Cumerow daraufhin die Schiffsschraube patentieren lässt.

Die Dokumentation „Verrat in Triest,“ erzählt die abenteuerliche Entwicklung der Schiffsschraube und



*Joseph Ressel, der Förster, der die Schiffsschraube erfand.*

das Schicksal des österreichischen Erfinders Joseph Ressel.

Durch die Beschlüsse des Wiener Kongresses wurde Österreich Anrainerstaat am Mittelmeer, genauer, der kroatischen Adria. Daraufhin wurde von Österreich-Ungarn eine Kriegsmarine aufgebaut.

Es wurden große Wälder angelegt als Holzlieferanten für die kaiserlichen Werften. Diese Wälder wurden



beaufsichtigt und gepflegt von österreichischen Forstbeamten, darunter Joseph Ressel, \* 29. Juni 1793 in Chrudim, Böhmen, † 9. Oktober 1857 in Laibach/Ljubljana).

Nach dem Besuch eines Gymnasiums in Linz leistete Ressel seinen Militärdienst als Kartograf bei der Artillerie der Armee von Österreich-Ungarn. In seiner Freizeit beschäftigte er sich mit der Lösung von technischen Problemen. Nach seiner Militärzeit begann Ressel mit einem technischen Studium an der Universität von Wien. In seiner Wiener Zeit entwarf er 1812 einen Propeller als Antriebsmöglichkeit für Schiffe. Da Ressel die hohen Studiengelder in Wien nicht mehr zahlen konnte, musste er sein Studium abbrechen. Er wechselte an die Forstakademie in Mariabrunn, für die er ein Stipendium bekam. Diese konnte er 1817 mit Prädikat abschließen.

Ressel erhielt nach seiner Ausbildung einen Posten als Distriktförster im Paterjoch im Krain. 1821 wurde er zum kaiserlich-königlichen Marineforstintendanten der küstenländischen Domäneninspektion in Triest ernannt. In seiner Freizeit arbeitete er weiter an seinem Schiffspropeller. Durch die Versetzung in die Hafenstadt Triest eröffnete sich für Ressel auch die Möglichkeit, seine Modellversuche in der Praxis fortzusetzen. Allerdings stieß er bei Schiffseignern

und Reedern auf breite Ablehnung, die weiter auf Segel oder Schaufelrad als Schiffsantrieb setzten. Ressel wurde schnell zum Gespött der Leute. Schließlich überließen ihm die beiden italienischen Kaufleute Julian und Tossitti eine abgetakelte Bark gegen das Versprechen, die Herstellungskosten für die Schiffsschraube selbst zu übernehmen.

Ressel ließ bei dem Mechaniker Hermann eine Schiffsschraube mit einem Durchmesser von einem halben Meter bauen. Die praktischen Versuche mit dieser durch eine Handkurbel angetriebenen Schraube verliefen erfolgreich. 1827 erhielt Ressel auf seine Schiffsschraube ein Patent. Seine Bemühungen um Finanzierung des Patents scheiterten, ebenso wie der Versuch der Gründung einer Österreichischen Schraubendampfschiffahrts-Gesellschaft.

Enttäuscht zog sich Ressel in sein Forstamt zurück. 1829 unternahm er eine Reise nach Paris und ließ dort erneut eine Schiffsschraube bauen, die er einem begeisterten französischen Publikum erfolgreich vorstellte.

Da es Ressel aber versäumt hatte, mit der ausführenden französischen Firma einen Vertrag über die Nutzung der Schraube zu schließen, wurde er von Geschäftemachern um den Erfolg seiner Arbeit betrogen. In Österreich wurde man auf Ressel's Erfindung nach den Pariser Erfolgen



erneut aufmerksam. In Triest wurde 1829 das von einer sechs PS (4,4 kW) starken Dampfmaschine und von einer Resselschraube mit 1,58 m Durchmesser angetriebene Dampfschiff „Civetta“ erbaut. Die erste Versuchsfahrt verlief mit einer Geschwindigkeit von sechs Knoten (elf km/h) zunächst erfolgreich, musste dann allerdings nach dem Bruch eines weichgelöteten Dampfrohres abgebrochen werden. Nach diesem Fehlschlag erreichten die vielen Kritiker von Ressel beim Polizeichef von Triest ein Verbot der Reparatur der Maschine sowie die Untersagung der Fortsetzung der Versuche mit der „Civetta“. Ressel prozessierte zwar sofort gegen das Verbot, der Prozess zog sich aber über Jahre hin und die Gerichtskosten ruinierten ihn. Außerdem wurde er von Triest zu einer neuen Dienststelle im Landesinneren versetzt.

Als 1840 der britische Schraubendampfer „Archimedes“ nach Triest kam, reiste Ressel erneut in die Stadt. Er fand bei dem von Francis Pettit Smith im Jahr 1838 gebauten Schiff

seine Ideen und Vorstellungen umgesetzt, ohne selbst die gebührende Anerkennung erzielt zu haben. Verbittert trat Ressel die Heimreise an. Smith hatte zwar wesentlichen Anteil an der Einführung und Verbreitung der Schiffsschraube in der Hochseefahrt, war aber nicht deren Erfinder.

Deshalb schrieb die britische Regierung 1852 einen Preis von 20000 Pfund Sterling für den wahren Erfinder der Schiffsschraube aus, der dann allerdings seine Erfindung auch beweisen musste. Ressel schickte daraufhin alle seine Unterlagen an die britische Admiralität nach London, erhielt jedoch nie eine Antwort. Auf Anfrage wurde ihm mitgeteilt, dass seine Unterlagen „verloren gegangen“ seien. Der Preis wurde schließlich unter fünf Briten aufgeteilt.

Enttäuscht zog sich Joseph Ressel völlig zurück, blieb Forstbeamter und starb im Laibacher Moor an Typhus. Erst Jahre später erfuhren Ressel und seine Erfindung die richtige Würdigung.

*Mit freundlicher Genehmigung  
von Muthenthaler/Erfinderhaus*

## Greetings and a happy New Year

Many thanks for the Journal received today – my German is just good enough to enjoy it (I have to look up some words).

Tomorrow January 1st and for 2016 I can use a new call sign G3PLE will become GK3PLE. The K stands for Kernow which is the word for Cornwall in the Cornish language.

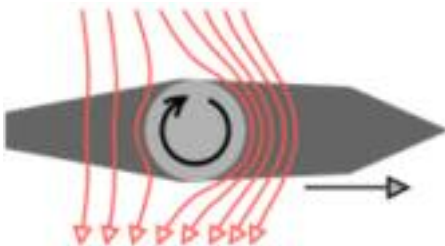
With best wishes **David**

## Flettner's Rotor ersetzt gleich großes Segel

Immer wieder aktuell bei weltweit steigenden Ölpreisen

Bläst der Wind gegen einen ruhenden Zylinder, etwa einen Schornstein, wird der Luftstrom ordentlich geteilt und fließt um beide Seiten des Zylinders gleich schnell herum. Versetzt man die Säule jedoch in Rotation, bewegt sich die eine Zylinderseite zwangsläufig mit dem Luftstrom, die andere wirkt dem Luftstrom entgegen.

Die Folge: Auf der einen Zylinderseite wird der Luftstrom mitgerissen und fließt schneller. Auf der anderen wird er abgebremst und fließt langsamer.



Nun entsteht wie bei einem Flugzeugflügel ein Sog. Auf der Seite mit der schnellen Luft bildet sich ein Unterdruck, auf der Seite der langsameren Luft ein Überdruck. Als Resultat verspürt der rotierende Zylinder einen kräftigen Zug in Richtung Unterdruck.

Als der Ingenieur Anton Flettner (1885–1961) die Sache auf dem Papier durchgeht, erhält er ein frappierendes Resultat.

Bei optimalen Bedingungen – wenn die Rotoren bei Seitenwind viermal so schnell drehen, wie der Wind bläst – sollte ein Zylinder 14 mal mehr Vortrieb erzielen als ein gleich großes Segel. Ende Juli 1923 meldete der Erfinder seine Idee eines „Flettner Rotors“ zum Patent an. Kurz darauf lässt er am Berliner Wannsee ein Modellschiff zu Wasser, ausstaffiert mit einem 50 cm hohen, von einem Uhrwerk gedrehten Papierzylinder. „Das Schiffchen setzte sich flott in Bewegung, und ich fand also gleich meine theoretischen Behauptungen bestätigt“, vermerkte Flettner. 1924 kann er die Direktoren der Kieler Germaniawerft für einen Großversuch gewinnen: Sie lassen ihn den kleinen Frachter „Buckau“ zum Rotorschiff umbauen. Bereits Ende September setzte der Kran „Langer Heinrich“ zwei weiß gestrichene, 16 Meter hohe Zylinder auf das Deck der „Buckau“.

Nach und nach steigerte er die Drehzahl der Rotoren – auf 29, dann 50 und schließlich 60 Umdrehungen pro Minute. Mit einer schwachen Briese aus Südwest setzte sich das sonderbare Schiff sacht in Bewegung.

Die offizielle Vorstellung am 7. November 1924 gerät zum Triumph.

Auf beiden Seiten der „Buckau“ prangte in weißen Lettern die Aufschrift „Flettner-Rotor“ – Zeugnis einer gewissen Eitelkeit des Erfinders.

Lokale Berühmtheiten staunten ebenso wie angereiste Fachleute und Reporter. Ufa-Filmaufnahmen lassen die Nachricht vom Rotorschiff um die Welt gehen. Nicht wenige der euphorischen Zuschauer rechnen schon damit, dass bald ganze Flotten von Rotorschiffen auf den Weltmeeren kreuzen würden.

Aber die Zeit war noch nicht reif für diese Idee. Treibstoff ist noch immer billig, Flettners geniale Erfindung gerät in Vergessenheit. Flettner selbst wandte sich anderen Dingen zu und konstruierte unter anderem Hub-schrauber und eine Fahrzeugbelüftung, die bis heute gebaut wird.

Als 1973 der Ölpreis infolge der Ölkrise die Brennstoffkosten auch der

Reeder in die Höhe trieb, suchte man nach treibstoffsparenden Techniken. In den 1980er Jahren kam man auf Flettners Idee zurück: Blohm & Voss plante den Einbau von Rotoren auf einem Tanker. Dieses Vorhaben wurde jedoch 1986, als der Ölpreis wieder sank, fallengelassen. Heute gewinnt das rotierende Segel wieder an Aktualität – einerseits besteht die Gefahr wieder steigender Ölpreise, andererseits werden regenerative Energien zunehmend genutzt. 2006 wurde ein Flettner-Katamaran an der Universität Flensburg gebaut. Voraussichtlich noch im Laufe dieses Jahres wird das erste Rotor-Frachtschiff nach der BARBARA, das E-SHIP 1, in Ostfriesland fertig gestellt sein und seine Fahrt aufnehmen. Dieses Schiff könnte ein neues Kapitel in der Geschichte der Schifffahrt aufschlagen.

*Aus „Das kleine Kielschwein“  
mare-buchverlag und Technikmuseum*



*Renaissance des Flettner-Rotors im 21. Jahrhundert?*



## Elektrische Schiffsantriebe

Abhängig von der Entwicklung in der Elektronik und Maschinenbau

### **Von Carsten Johow, Melbourne**

Der 3,7 kW leistende elektrische Propellermotor, der 1886 von Siemens in das Binnenschiff „Elektra“ eingebaut wurde, stand am Anfang einer Entwicklung, die bis heute noch nicht abgeschlossen ist. Die elektrischen Schiffsantriebe sind stark vom jeweiligen Entwicklungsstand geprägt, ein Einfluss, der sowohl von der Elektrotechnik, als auch vom Maschinenbau ausgeht.

Eine Reihe großer turbo- und die-selektischer Schiffe war bereits vor dem Zweiten Weltkrieg im Einsatz. Die bekanntesten unter ihnen waren das KdF-Passagierschiff „Robert Ley“ mit einer die-selektischen Antriebsleistung von 2 x 2200 kW und die von der HAPAG im Ostasien-Dienst eingesetzten Kombischiffe „Gneisenau“ und „Potsdam“. Zwei Synchronmotoren von je 9560 kW verliehen den Schiffen eine Geschwindigkeit von 21 kn.

Auf dem zur gleichen Zeit in Frankreich gebauten Passagierschiff „Normandie“ waren sogar vier Propellermotoren mit einer Gesamtleistung von 90.000 kW installiert. Im Zweiten Weltkrieg wurden 481 amerikanische Standard-Tanker des Typs T2-SE mit turboelektrischen Antrieben von 5200 kW ausgerüstet, die

noch Jahrzehnte später auf den Weltmeeren zu finden waren.

Nach den im Potsdamer Vertrag festgelegten Schiffbaubeschränkungen wurde mit MS „Falkenstein“ der Reederei Bornhofen, 1952 das erste deutsche Dieselelektro-Schiff in Dienst gestellt. Auch die Kieler Reederei Satori & Berger gab mehrere Frachter mit diesel-elektrischem Antrieb für den Einsatz auf dem St. Lorenz Seeweg in Auftrag. Hier wurden hohe Anforderungen an die Manövrierfähigkeit gestellt. Die HADAG stellte, neben zahlreichen Dieselelektro-Fährschiffen, das Seebäderschiff „Wappen von Hamburg“ für den Verkehr nach Helgoland in Dienst. Hier musste ein strenger Fahrplan eingehalten werden und wegen des Ebbe- und Flutstroms auf der Elbe, konnten die Fährschiffe mal mit unterschiedlichen Maschinenleistungen fahren. Auch die Bundesbahnfähre „Theodor Heuss“ hatte einen elektrischen Antrieb. Hier spielte bei der Entscheidung für den die-selektischen Antrieb neben der Einhaltung des Fahrplans auch die niedrige Einbauhöhe und der Verfügbarkeit der Motoren, die auch in Diesellokomotiven eingebaut waren, eine Rolle. Die Wasser und Schifffahrtsdirektionen der Küstenländer entschieden

sich für dieselektrische Antriebe für die Lotsenschiffe, Tonnenleger, Saugbagger und Eisbrecher. Lotsenversetzschiffe benötigen, wenn sie auf Warteposition liegen, nur einen Teil ihrer Antriebsleistung. Aus diesem Grund wurden drei Dieselaggregate von je 535 PS eingebaut, von denen auf Warteposition nur eines benötigt wird.

Saugbagger benötigen eine hohe elektrische Leistung bei Baggerbetrieb, wenn nur geringe Leistung für den Fahrmotor gebraucht wird. Ebenso ist es bei dieselektrisch angetriebenen Trawlern, die die volle Antriebsleistung auf dem Weg von und zum Fangplatz brauchen während des Fangs, jedoch die elektrische Leistung nur für die Netzwinde und zum Kühlen des Fangs benötigen.

Bei Eisbrechern werden elektrische Antriebsmotoren eingesetzt, um besser mit der starken Belastung des Propellers bei der Fahrt durch das Eis, sowie der Stoßbelastung durch Eisschollen, die die Propeller blockieren, fertig zu werden. Mit ihren 8000 PS war die „Hanse“ der stärkste dieselektrisch angetriebene Eisbrecher in der deutschen Handelsflotte.

Zahlreiche Hafenschlepper in den USA waren mit dieselektrischem Antrieb ausgerüstet, wobei das Stromaggregat identisch mit den Motoren der ELKO-Lokomotiven

waren, die von zahlreichen Bahngesellschaften betrieben wurden. In Hamburg hatten die Schlepper von Petersen & Alpers diesen Antrieb.

Soweit die Entwicklung des dieselektrischen Schiffsantriebes bis in die 70er Jahre, als ich meine Diplomarbeit über diese Antriebsart geschrieben habe und einige Zeit auf dem Schlepper „Michel Petersen“ gefahren bin, um etwas Erfahrung zu sammeln. In der Zwischenzeit findet man diese Antriebsart vor allem auf Bohrinseln und Fahrzeugen, die eine genaue Position halten müssen, aber auch die großen Passagierschiffe werden von den sogenannten Pods (drehbaren Motorengondeln) angetrieben.

Es ist schon ein erstaunlicher Anblick, wenn man sieht, wie ein 300 m langes Passagierschiff wie „Mein Schiff 3“ im engen Hamburger Hafen ohne Schlepperhilfe ablegt und manövriert, wie das im Juni bei der Taufe des Schiffes zu sehen war.



Schiffstaufe „Mein Schiff 3“. Foto: Johow

## 32N 40W – und kein Smartphone dabei

QSP via LGQ

### Von Jürgen Soencksen

September 1970, MS „Birkenstein“/DLBQ ist auf Ausreise vom Nordkontinent nach NAWK (Nordamerika Westküste). Schlechtes Wetter auf dem Nordatlantik.

Kapitän Weißkopf entscheidet sich für die Überseglung zum Panamakanal auf der südlichen Route Richtung Azoren. Wie sich herausstellt, ist das



M/S „Birkenstein“/DLBQ – © Hans-W. Tiedemann NOK-Schiffsbilder.de

keine gute Entscheidung. In der Biskaya ist richtig schlechtes Wetter, Windstärke 11–12, meterhohe Dünung, grünes Wasser an Deck. Meine mitreisende Frau verbringt 36 Stunden seekrank in der Koje. Das Schiff muss einlegen und den Kurs ändern.

Statt Flores steuern wir jetzt Sao Miguel an. Endlich passieren wir Ponta Delgada und zwei Tage später sind wir im „Frühling“. Die See ist ruhig, strahlenden Sonnenschein, Position ungefähr 32N 40W, Kurs: Windward Passage.

Ich gehe meine 8/10 Wache. Nix los – Norddeich Liste: QRU – Chatham/WCC, Mobile/WLO, KPH/San Francisco NIL – keiner will was von uns. Brücke hat kein Interesse am Wetterbericht – Portishead hat sowieso ausgedient, bestes Passatwetter, 22 Grad. Stationstür zum Treppenhaus, Bulleye zur Nock und Klappe zur Brücke sind offen.

Plötzlich höre ich, wie der 1. Offz. auf UKW Kanal 16 einen Anruf beantwortet – ich sofort auf die Brücke. Wie sich heraus stellt, handelt es sich um den Dreimast Clipper-Barquentine „Regina Maris“ (gebaut 1908, 260 TDW, mit 7000 sq. ft Segelfläche und 115 ft Hauptmast). Der Segler steht südlich von uns.

Wir können ihn, auch mit Fernglas, gerade so an der Kimm ausmachen. Die „Regina Maris“ ist auf der Rückreise von Australien, wo sie an der 200-Jahr-Feier der Entdeckung\* Australiens durch Capt. Cook (Australia Bi-Centenary 1770-1970) teilgenommen hat. Nach der Umrundung von Kap Horn wollen sie jetzt zurück nach Norwegen.

(\*Anmerkung J.S.: Aus wissenschaftlich/historischer Sicht ist diese „Entdeckung“ sehr umstritten, da es eine ganze Reihe von Berichten über vorhergehende Kontakte mit dem Kontinent aus vorhergehenden Jahrhunderten gibt.)



## OCEANWIDE SAILING COMPANY, LTD.

VALETTA - MALTA

ATTN: CAPT. John An. Wilson

REGISTRATION NO.  
 BIRKENSTEIN ESINA MARIÆ  
 PO BOX 100000  
 HONOLULU, HAWAII, U.S.A.  
 PHONE: 535-1111  
 TELE: 535-1111

Kr.  
 JØRGEN SOENCKSEN  
 Gertruden-Str. 24  
 BREMEN - West Germany

Sehr geehrter Herr Soencksen!

Ich grüße Sie herzlichst von Bord der "Regina Maria" und möchte hiermit nochmals in Namen des Captains und auch der Crew meinen Dank aussprechen für Ihre ungewöhnlich freundliche Hilfe, für uns ein Telegramm weiterzuleiten. Auch danke ich Ihnen dafür, daß Sie eine Karte an meine Mutter in Berlin weiterleiteten, die meine Mutter inzwischen erhielt, wie sie mir telefonisch bestätigte.

Anbei finden Sie vier Postkarten unseres Seglers, zwei davon sind signiert für Sie und Ihren Kapitän. Ich glaube, so bekommen Sie den besten Eindruck, wie unser Schiff unter voller Besegelung aussieht. Trotzdem habe ich Sie benachrichtigt, da Sie das Schiff von außen sahen - und das mitten auf dem Atlantik. Ich hoffe und frage zugleich, ob irgend jemand Ihrer Besatzung vielleicht ein Foto gemacht hat und ob man davon eine Kopie bekommen könnte. Solch eine Begegnung ist ja eine sehr seltene Sache.

Kann wir begeistert waren, von der Freundlichkeit der "Birkenstein", dann sagen wir das nicht ohne Grund, denn wir hatten Tage vorher schon versucht, mit einem anderen Schiff Kontakt aufzunehmen, doch die ließen uns einfach 'sitzen'. Wir haben nur eine kleine Radiostation an Bord, Sinsrad 100 Watt, und hatten auch noch verminderte Leistungsfähigkeit, da in einem Sturm ein schlagendes Segel an Vornast die Antenne beschädigt hatte.

Vie Ihnen schon am Telefon gesagt, sind wir von Norwegen aus einmal rund um die Welt gesegelt und der Hauptgrund war das 200 jährige Jubiläum der Entdeckung Captain Cooks von der Ostküste Australiens. 1969 im September starteten wir und kamen nur bis zu den Can Verden, als wir in ein furchtbares Unwetter kamen und das gesamte Rigg und alle drei Masten verloren. Unter Tau wurde das Schiff im November zurück nach Norwegen gebracht, wieder neu aufgebaut und im Januar 70 ging es dann nochmal los, mit etwas mehr Glück. Die "Regina Maria" konnte Norwegen würdig in Sydney vertreten, da so viele andere Nationen für deren Repräsentation ihre Segelschiffe dorthin entsandten. Daran die deutsche "Gorch Fock II" nicht dort war, ist mir nicht ganz verständlich und so mit fehlte Deutschland überall den vielen Nationen. Jetzt zurückgekehrt nach Norwegen, wird das Schiff für den Winter aufgelegt und vielleicht, irgendwann, geht es wieder auf eine große Weltreise. Das aber wissen wir noch nicht. Sollten Sie Gelegenheit haben, so sehen Sie sich doch meinen Film an "Regina Maria - Traumreise unter vollen Segeln", der gerade in Deutschland läuft und Ihnen in Bildern viel mehr erzählt, als ich es hier tun kann. Können Sie sehr Informationen, bitte schreiben Sie an meine Berliner Adresse: t Berlin 70, Martin-Luther-Str. 34.

Ich danke Ihnen nochmals für Ihre Freundlichkeit und verbleibe somit

mit den besten Grüßen

Klaus B. Hanusa



Drei-Mast-Schoner „Regina Maris“

Nach einem längeren Informationsaustausch zwischen unserem Ersten und dem Master des Clippers will die „Regina Maris“ unbedingt mit dem Funker sprechen. Ich schalte mein UKW ein. Mein Gesprächspartner ist jetzt der Journalist und Filmemacher Klaus P. Hanusa.

Sie sind sehr froh, nach Wochen endlich einen Kontakt mit einem anderen Schiff hergestellt zu haben. Capt. Wilson und Hanusa bitten um unsere Hilfe. Sie wollen ein Lebenszeichen und QTH übermitteln.

Nach Rücksprache mit Kapitän Weißkopf biete ich der „Regina Maris“ an, ein QSP-SLT an den Betrei-

ber des Clippers über Rogaland Radio/LGQ zu senden.

Hanusa ist überglücklich, als ich ihm zusätzlich verspreche, in einem der nächsten postsicheren Häfen eine Karte an seine in Berlin lebende Mutter zu schicken. – Meine erste und einzige gute Pfadfindertat in 1970.

Nach Ende der Reise der „Birkenstein“ in Bremen, finde ich einen Brief Hanusas mit der vom Master J. Wilson signierten Ansichtskarte der „Regina Maris“ (s.o.) an JÖRGEN S. in der Post.

Ende gut – alles gut, auch ohne Smartphone.



## Erste Reise auf einem Massengutfrachter

„Linzertor“/DDQU von Rotterdam nach Murmansk

### **Von Claudia Wendisch**

Aus einem Brief an meine Schwester:

Das Schiff gehörte der Schlüssel-Reederei und hatte 10.000 BRT. Am 18. Dezember kam ich abends an Bord, der Funker war noch da und übergab mir auf die Schnelle die Funkstation und alles, was mit der Verwaltung zusammenhing. Sehr viel Papierkram ist zu erledigen, es kamen auch gleich einige neue Leute, die ich anmelden musste. Ich füllte Formulare aus und überprüfte die Impfpässe auf Gültigkeit.

Schon am nächsten Morgen liefen wir aus, ich musste das Schiff ausklariieren. Es ist schrecklich, wenn man nicht so recht weiß, wie das alles funktioniert. Aber es klappte ganz gut. Nachdem der Lotse von Bord war, musste ich dann meinen ersten Funkverkehr abwickeln; eine Auslaufmeldung an „Scheveningen Radio“/PCH. Auch das ging sehr gut. Einige Stunden später kam der Kapitän mit drei Telegrammen für Murmansk, in denen die voraussichtliche Ankunftszeit stand. Die habe ich über „Norddeich Radio“/DAN gesendet.

Die legten gleich mit einem affenartigen Tempo los, aber ich habe durchgegeben: „1. Reise, bitte geben Sie langsamer“. Das haben sie

dann auch gemacht, denn als wir mit der Schule Norddeich besichtigt haben, haben sie uns gesagt, wenn wir die 1. Reise machen, dann sollen wir das sagen, sie würden sich dann darauf einstellen.

Am nächsten Tag kamen die Besatzungsmitglieder und wollten Weihnachtstelegramme aufgeben. Eins davon bin ich dann auch bei „Norddeich Radio“ losgeworden, aber dann setzten unheimliche atmosphärische Störungen ein und die Verbindung brach ab.

Wieder einen Tag später versuchte ich laufend eine Verbindung zu Norddeich herzustellen, aber es klappte nicht. Plötzlich hörte ich aus dem Wachempfänger mein Rufzeichen. Es war ein anderes deutsches Schiff, das mich rief. Der Kollege gab mir in vollem Klartext durch, er hätte mich schon zwei Tage lang rufen hören und er wolle mir helfen, denn er meinte, es wäre sicher meine erste Reise.

Wir sind dann beide auf UKW-Telefonie gegangen. Er beruhigte mich zuerst, denn ich war schon ganz verzweifelt. Er gab mir einige Tipps für die Praxis, denn er sagte, mit den Schultheorien käme man nicht immer durch. Er sagte auch, dass es im Winter hier im Nordmeer nicht



„Linzertor“IDDQU © Vöestalpine Geschichtsclub Stahl

einfach ist, Norddeich zu bekommen, denn hier wird es ja nie hell und die Ausbreitung hängt sehr von der Tageszeit ab, also von der Helligkeit. Er hat mir dann als gebührenfreie Übermittlung meine Telegramme abgenommen und sie versucht an Norddeich abzugeben.

Er befand sich nicht weit weg von uns, er fuhr nach Narvik. Er meinte dann zum Schluss: „*Versuchen Sie es ab jetzt aber lieber auf Kurzwelle!*“ Ich hatte nämlich immer noch auf Mittelwelle gerufen!

Am nächsten Tag hatte ich schon wieder einen ganzen Stoß Telegramme auf meinem Schreibtisch. Außerdem hatte ich in der Liste von Norddeich gehört, dass dort auch etwas für uns vorlag. Das andere Schiff konnte mir nicht mehr helfen, es war bereits in Narvik eingelaufen. Ich habe den ganzen Tag und die Nacht versucht (jetzt auf KW), meine

Telegramme loszuwerden. Es waren wieder Schiffsmeldetelegramme für Murmansk dabei, die unbedingt weg mussten, weil sonst kein Liegeplatz zur Verfügung steht und das Schiff nicht beladen wird. Endlich, morgens gegen 0500 Uhr, habe ich die Telegramme schließlich über „Rogaland Radio“ abgegeben, um 0800 musste ich schon wieder auf Wache, war also hundemüde.

Aber es sollte noch nicht vorbei sein mit der Weihnachts-Telegrammwelle: im Laufe des Tages flatterten mir wieder sechs auf den Tisch. Eins davon war wieder für Murmansk bestimmt; es war die Lotsenanforderung. Das Telegramm musste schnell weg, denn darauf sollte von Murmansk noch eine Antwort kommen, auf welche dann noch ein Telegramm nach Bremen zur Reederei gehen sollte. Leider bekam ich es aber nicht schnell genug weg, und



habe deswegen über „Vardö Radio“ mit der Reederei in Bremen telefoniert. Die Lotsenanforderung und die Privattelegramme mussten trotzdem raus. Die Lotsenbestellung war sehr wichtig und eilig, denn sie musste kurz hinter Vardö weg sein, weil dann die russischen Hoheitsgewässer anfangen und wir waren jetzt schon hinter dem Nordkap.

Wenn man in die russischen Hoheitsgewässer kommt, ohne vorher angemeldet zu sein, dann kommen die Russen und halten das Schiff fest, sie denken dann, man ist ein feindliches Kriegsschiff. Sie haben über das ganze Gebiet Radaranlagen verteilt, die jedes Schiff, das sich nähert, beobachten. Im Hafen sind überall Kameras installiert, manchmal bringen sie sogar welche an Bord, um festzustellen, ob jemand spioniert.

Ich bin die Telegramme rechtzeitig losgeworden, allerdings nicht mehr an Norddeich, so konnte ich also auch nicht unsere Telegramme entgegennehmen. Das war abends am 23. Dezember gegen 23 Uhr, um 04:30 Uhr liefen wir in die russischen Hoheitsgewässer ein.

Der Lotse kam an Bord und ich habe dann die Einlaufmeldung an „Murmansk Radio“ abgegeben und nahm von ihnen auch ein Telegramm entgegen.

Um 9.00 Uhr am 24. Dezember gingen wir auf Reede vor Anker,

denn die Pier war noch belegt. Ich habe dann die Einklarierung gemacht: Gesundheitsbehörde, Wasserschutzpolizei und Zoll. Das Affentheater der Russen hättest du mal sehen müssen!

Die Polizeibeamten machten Gesichtskontrolle, jedes Besatzungsmitglied musste antanzen. Ich gab dem Beamten dann das jeweilige Seefahrtsbuch und dann ging es los: er sah ins Seefahrtsbuch – auf den Mann – ins Seefahrtsbuch – auf den Mann – ins Seefahrtsbuch – auf den Mann und nickte dann mit dem Kopf – der Mann durfte abtreten.

Ich hatte vorher eine Geldliste angefertigt, auf der jedes Besatzungsmitglied eintragen musste, wieviel und was für Geld es bei sich hat. Rubel dürfen nicht eingeführt werden. In Russland kostet 1 Rubel 4,00 DM, in Rotterdam 0,80 DM.

Nachdem die Einklarierung beendet war, bin ich mit den Leuten an Land gegangen um ins Seemanns-Krankenhaus zu fahren, denn ich hatte seit zwei Tagen mal wieder meine Tränenkanal-Entzündung und wurde bald verrückt vor Schmerzen. Tabletten halfen mir nicht mehr. Das kam dann noch zu meinem Kummer mit der Funkerei hinzu. Das Krankenhaus hättest du sehen müssen. Ich kam mit der Dolmetscherin in das Behandlungszimmer, in dem uns eine Ärztin mit einer Zigarette im Mund





entgegenkam, die sie dann später in der Nierenschale, die sie mir beim Durchstoßen und Durchspülen unterhielt, ausdrückte. Sie sagte, ich müsse aber so bald wie möglich operiert werden, ob ich nicht gleich hier bleiben wolle. Ich dachte: „Mich laust der Affe“, in diesem Dreckstall – und noch dazu hier in der Kälte, fast am Nordpol – sollte ich bleiben? Nee!

Mit einer Augenbinde, wie ein Pirat, kam ich zurück an Bord, mit einem Boot des Wasserschutzes. Die Augenbinde sollte ich immer tragen, wenn ich hinausging, wegen der Kälte. Als sie hier an Bord sahen, wie ich zurückkam, amüsierten sie sich köstlich. Ein anderes Besatzungsmitglied war auch mitgekommen, es musste zum Zahnarzt. Es erzählte, dass die Ärztin ihm eine Spritze gegeben hat und gleich danach angefangen hat, einen Eiterherd aufzuschneiden, die Wirkung der Spritze hat sie gar nicht abgewartet.

Abends haben wir dann alle, soweit sie keine Wache hatten, in der Mannschaftsmesse Heiligabend gefeiert. Es gab Punsch, in jeder Messe stand ein Weihnachtsbaum, jeder bekam einen bunten Teller, gesungen wurde auch. Nach der offiziellen Feier wurde im kleinen Kreis auf den Kammern weiter gefeiert. Wir hatten schon während der Fahrt die Maschine etwas „gekitzelt“, damit wir Heiligabend in Murmansk verbringen

konnten, denn die Saufereien bleiben bei so einem Fest auf See gar nicht aus. Ich wurde dann vom Chief eingeladen, dort waren die Ingenieure versammelt.

Am 26. gingen wir an die Pier. Landgang war nur bis zum Seemannsclub, dem Interclub, erlaubt. Abends schickte dieser einen Bus, um uns abzuholen. Dort war alles sehr primitiv. Außer uns waren ungefähr zehn russische Mädchen da, die alle sehr kindlich naiv und nach der letzten Mode gekleidet waren. Sie sprachen fast alle Deutsch. Speziell für uns hatten sie einen „Bunten Abend“ vorbereitet, mit Gesellschaftsspielen, Quiz und Preisen. Ich habe den Hauptpreis gewonnen: Eine russische Propagandalektüre und ein Buch über Moskau. Zwischendurch wurde auch getanzt, aber das war alles so, wie in einem Jugendheim beim Gruppenabend.

Der Saal war schön weihnachtlich geschmückt mit Tannenbaum, obwohl in Russland selbst gar nicht Weihnachten gefeiert wird. Rauchen war verboten. An jeder Längswand standen Stühle, das war alles. Wenn man etwas trinken oder rauchen wollte, ging man in die „Bar“, eine supereinfache Kneipe. Geld konnte man natürlich auch wechseln. Die Russinnen waren unheimlich nett und gastfreundlich. Sie gaben sich große Mühe. Die Leiterin war vorher



an Bord gewesen und der Kapitän hatte mich ihr vorgestellt. Sie holte uns später mit dem Bus ab, stellte mich im Club allen vor und kümmernte sich ganz süß um mich. Wir saßen dann alle in der Bar zusammen, und wir spendierten Krim-Sekt, die Russinnen aber auch.

Am 27. waren die Ladungsarbeiten (Phosphat) beendet, um 0700 liefen wir aus. Die Ausklarierung war ganz nett. Die Russen haben große Angst, es könnte sich ein Russe bei uns an Bord versteckt haben um so ausreisen zu können: Jede Kammer und jeder Schrank wurde durchsucht. Einer der Beamten schenkte mir einige Gedenkmünzen und Anstecknadeln. Dann haben sie sich mit dem Kapitän auf Russisch (er spricht fließend, in Riga geboren) über meinen Vornamen unterhalten und meinten, er käme aus dem Russischen.

Verabschiedet wurde ich danach mit „Clawda“, ich sollte unbedingt wieder nach Murmansk kommen, sie wollten mich dann einladen und mir die Stadt zeigen. Am nächsten Tag konnte ich alle Telegramme von Norddeich entgegennehmen, die dort schon einige Tage lagen.

Ich selbst habe dann auch noch einige abgeschickt. Auf der Rückreise nach Rotterdam hatte ich alle Hände voll zu tun mit der Monatsabrechnung. Es ist eine Menge Schreibkram, wenn man nicht nur Funker

sondern auch Verwalter ist. Mit der Funkerei hatte ich nicht mehr so große Schwierigkeiten, dafür kamen aber dann dauernd Ausfälle meiner Funkgeräte und des Funkpeilers.

So auch mal wieder am 31. Dezember: Bis 23.00 Uhr hätte ich eigentlich Wache gehabt, aber gegen 22 Uhr sagte der Kapitän, ich könnte nach Achtern zum Feiern gehen. Ich hatte mich gerade in Schale geworfen, schaltete das Auto-Alarmgerät ein und da gab es auf einmal keinen Saft mehr. Oh, was war ich sauer! Der Alte ließ gleich den Elektriker rufen, der war schon mitten in der Silvesterfeier. Um 23:50 Uhr hatten wir jedoch alle Probleme gelöst. Wir kamen gerade noch dazu, einen Sender einzustellen und mit einem Glas Whisky anzustoßen, den Sekt konnten wir gar nicht mehr öffnen.

In Rotterdam haben wir vier Tage gelegen, da wegen der Feiertage der Hafen voll war. Mir kam das sehr gelegen. Ich musste zwar An-, Ab- und Ummusterungen erledigen, aber alles andere hatte ich bereits fertig. Ich ging einmal mit dem Kapitän und dem Chief an Land, aber in Rotterdam ist ja nichts los. Ich musste auch zum Generalkonsulat mit der Musterrolle. Und dann ... erneut: QTO Rotterdam bnd Murmansk, QTP Murmansk 10.01.

Auf der zweiten Reise lief dann schon alles viel, viel besser!

## Der Suezkanal – ein Seeweg durch die Wüste

Jetzt tiefer und breiter, aber mit Gegenverkehr

### **Von Rolf Marschner**

Nachdem Panama seinen Kanal modernisiert hat, um den immer größer werdenden Schiffen die Durchfahrt zu ermöglichen und Nicaragua trotz großer Proteste seit 2014 einen Schiffskanal baut, hat auch Ägypten reagiert.

Am Donnerstag, den 5. August, eröffnete Ägypten den neuen Suezkanal mit einer zweiten Fahrrinne, die das Mittelmeer mit dem Roten Meer verbindet. Drei Jahre waren ursprünglich für die gesamten Bauarbeiten veranschlagt worden, doch dann sprach Präsident Sisi ein Machtwort und ordnete eine Beschleunigung des Projekts an.

Der Kanal ist jetzt auf 115 von 193 Kilometern in beide Richtungen befahrbar. Die Durchfahrt für Schiffe soll sich dadurch von 18 auf elf Stunden verringern. 64 Milliarden ägyptische Pfund (knapp 7,5 Milliarden Euro) verschlangen die Bauarbeiten. Eine riesige Flotte von Saugbaggern war zusammengezogen worden, bis zu 45 dieser Schiffe waren gleichzeitig im Einsatz.

Innerhalb eines Jahres spülten sie 258,8 Millionen Kubikmeter Sand und Steine weg. Sie vertieften und verbreiterten 37 Kilometer der bestehenden Fahrinnen und legten auf

35 Kilometern parallel eine neue zweite 320 m breite Spur in die Wüste.

Die ägyptische Kanalverwaltung rechnet damit, dass 2023 hundert Schiffe täglich den Kanal durchfahren werden. Die jährlichen Einnahmen sollen sich dadurch von fünf auf zwölf Milliarden Euro erhöhen. Diese Zuwachsraten werden von Experten jedoch bezweifelt, „die Prognosen der ägyptischen Regierung“ in Bezug auf den Welthandel seien zu optimistisch. Für Schiffe aus Ostasien verkürzte der Suezkanal die Fahrt nach Rotterdam bereits um 6000 Kilometer, das sind ungefähr neun Tage Fahrzeit.

Der Kanal wurde in seiner gesamten Länge auf 24 Meter vertieft, d. h. Schiffe mit einem Tiefgang von 20,1 m, einer Breite von 64 und einer Länge von 400 Metern können den Kanal durchlaufen. Schiffe größer als 240 000 BRT müssen, wenn sie voll beladen sind, weiterhin um das Kap der Guten Hoffnung fahren.

### **Erinnerungen:**

Ich habe viele Erinnerungen wenn ich an den Suezkanal denke. Zum Beispiel erinnere ich mich an die großen Ostasien-Kombischiffe des „Norddeutschen Lloyd“. Sie passierten uns oft, entweder auf Aus- oder



Heimreise. Während des Sechstageskrieges im Juni 1967 war ich Funker auf der „Lichtenfels“/DEET, sie war eines der letzten „Hansa“-Schiffe, das den Suezkanal in Richtung Rotes Meer passierte. Links und rechts des Kanals brachten die Ägypter bereits ihre Panzer in Stellung. Als wir in

Khorramshahr lagen, brach der Krieg aus. Unsere Heimreise führte uns um Südafrika herum. Sylvester ist mit der „Argenfels“/DDRC noch drei Tage vor der kompletten Schließung heimwärts durch den Suezkanal gefahren. Danach blieben die Schiffe dann für Jahre im Großen Bittersee.

### **Folgende Schiffe lagen 8 Jahre im Großen Bittersee:**

Aus Bulgarien M/S „Vassil“, aus Deutschland M/S „Münsterland“, M/S „Nordwind“, aus England M/S „Port Invercargill“, M/S „Scottish Star“, M/S „Melampus“, M/S „Agapenor“, aus Frankreich M/S „Sindh“, aus Polen M/S „Djakarta“, M/S „Boleslaw“, aus Schweden M/S „Killara“, M/S „Nippon“, aus der Tschechischen Republik M/S „Lednice“, aus den USA T/S „African“.

*Quellen: Süddeutsche Zeitung, Spiegel Online*

## **Sechzig Peitschenschläge für sechs fehlende Bierflaschen**

1993 bin ich als Master eines Schiffes unter Gibraltar-Flagge nach Passieren des Suez-Kanals – mit ca. siebentausend Tonnen Blumenerde in Säcken für den dortigen Park – nach King Fahd Port (Janbu) in Saudi Arabien eingelaufen.

Wie jeder Master weiß, sind die Einlaufvorschriften in Saudi Arabien betr. Alkohol, Schweinefleisch und Porno (ein weiblicher Busenansatz ist Porno) weltweit einmalig. Dementsprechend waren auch meine Vorbereitungen.

Die Einklarierung des Schiffes mit Mullahs usw., die Versiegelung der Tiefkühlräume wegen des Schweinefleisches, Versiegelung der Funkanlage usw. usw. erfolgte problemlos. Nach sieben Tagen war die Ladung gelöscht (nicht von Saudis, sondern Pakistanis und Indern, in den Laderäumen waren weit über 50°C). Bei der Ausklarierung gab es Probleme. Statt der 3466 Flaschen Bier bei

der Einklarierung konnten nur 3460 Fl. gezählt werden. Es fehlten auch nach mehrmaligem Zählen sechs Flaschen Bier. Ich wurde verhaftet und in einen Gittercontainer zur Schau gestellt.

Ein Scharia-Gericht verurteilte mich am nächsten Tag zu 60 Peitschenschlägen auf dem Marktplatz (dies bedeutet ohne Nierenschutz den Tod). Dies konnte durch mehrere Botschaften verhindert werden, weil meine Staatszugehörigkeit von den Mullahs nicht eindeutig geklärt werden konnte (ich besitze außer der deutschen noch eine andere).

Zwei Tage später verließ ich mit nachvollziehbarer Erleichterung Saudi Arabien. Ich bin niemals wieder mit einem Schiff dahin gefahren. Alle zivilisierten Staaten sollten sich weigern, mit Ländern, in denen die Scharia praktiziert wird, einen Kontakt zu unterhalten.

*J.M.K., per Email*

## Bilderserie: Häfen an Nord- und Ostsee

Die Entwicklung und Bedeutung der deutschen Hafenstädte

Den deutschen See- und Hafenstädten an den Gestaden der Nord- und Ostsee sind die nachfolgenden Blätter gewidmet. Das hohe Lied von den Mühen und Erfolgen deutscher Arbeit und Tatkraft erklingt dort lauter und eindringlicher, als in vielen anderen Orten unseres Vaterlandes. Jene Städte, bespült von den Wogen des freien Meeres, sind die großen Sammelbecken für die Ausfuhr über See bestimmter Erzeugnisse der Industrie und stellen zugleich die Empfangshallen dar, zu denen Nahrungsmittel, Rohstoffe und Fabrikate auf dem Wasserweg aus fremden Landen herangebracht werden.

**„Handel und Schifffahrt sind die fürnehmsten Säulen des Staates“**

*Der Herausgeber 1910*

### Emden – Bild 1

*Texte verkürzt:*

*von Admiralitätsrat Georg Wislicenus*

Emdens Küstenlage: Hohenzollernhafen sollte man Emden nennen; seit Jahrhunderten haben die größten Herrscher des brandenburgischen Geschlechts den prächtigen Seehafen zu fördern gewusst.

„Vom Fels zum Meer“ haben die edlen Hohenzollern nicht geruht, bis Emdens Zukunft als großer Seehafen gesichert war. Weder die Niederlande noch ganz Norddeutschland besitzen am Deutschen Meer einen Seehafen mit tieferem Fahrwasser, der näher an der offenen See, mithin günstiger zum überseeischen Verkehr läge, als Emden.

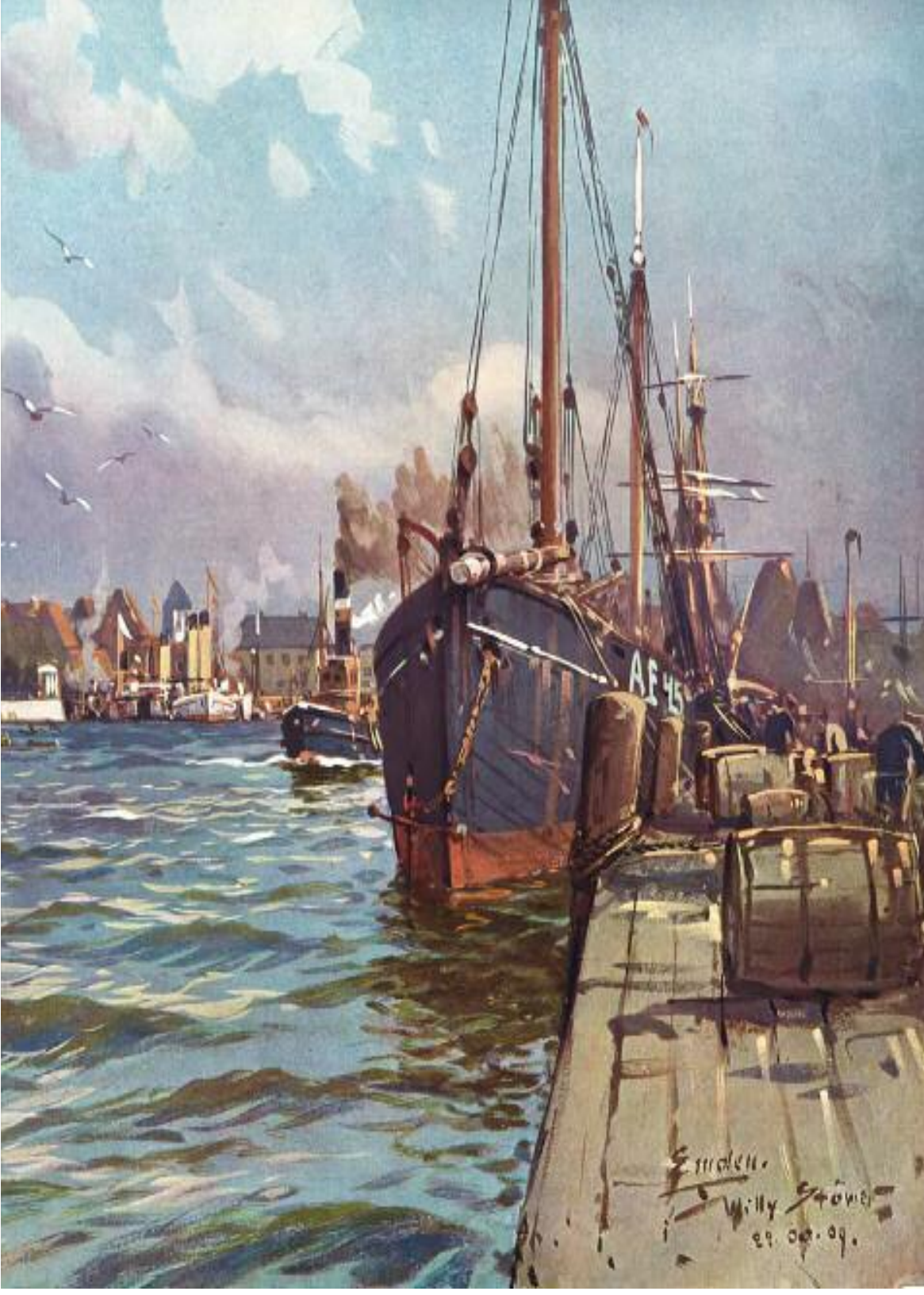
Erst kürzlich ist Westfalen durch den Dortmund-Emskanal für Emden erschlossen: Wenn künftig noch die deutsche Rheinschifffahrt nach

Emden geleitet sein wird, dann kann des Hohenzollernhafens schönste Blütezeit beginnen.

*Die Emsmündung:* Das Wattenmeer, der seichte Saum der Nordseeküste, ist vor der Emsmündung nur schmal. Der Außenhafen von Emden liegt nur 37 Seemeilen von der Ansteuerungstonne der Westerems; doppelt so groß ist die Wegstrecke von Hamburg und von Bremen nach See. Je kürzer aber die Binnenfahrwasser, desto besser für die Seeschifffahrt; denn die meisten Gefahren, Strandungen und Zusammenstöße, drohen den Seeschiffen in den engen Küstenfahrwassern.

Mitten vor der Emsmündung liegt die westlichste deutsche Ostfrieseninsel Borkum; sie spaltet die auströmenden Flußwassermassen in die Westerems und die Osterems. Seit Jahrhunderten ist die Westerems das tiefste Fahrwasser.





Willy  
1909

## Der „dritte“ Mann neben Marconi und Braun

Julio Cervera Bavaria – der vergessenen Radiopionier

### Von Sylvester Föcking

Der Nobel-Preis für Physik wurde 1909 an Guglielmo Marconi und Karl Ferdinand Braun „in Anerkennung für ihre Entwicklung der drahtlosen Telegraphie“ – überreicht. Der spanische Pionier Julio Cervera Bavaria wurde dabei nicht berücksichtigt.

Julio Cervera Bavaria (\* 26. Januar 1854 – † 24. Juni 1927), geboren in Segorbe, studierte Naturwissen-

conis Radiotelegraphie-Installationen am Ärmelkanal, und arbeitete daran, sein eigenes System zu entwickeln. Er begann die Zusammenarbeit mit Guglielmo Marconi zur Lösung eines drahtlosen Kommunikationssystems, und erhielt einige Patente bis Ende 1899.

Am 22. März 1902 gründete Cervera die spanische Wireless Telegraph and Telephone Corporation. Cervera erhielt dafür die Patente in Spanien, Belgien, Deutschland und England.

Marconi gründete den Radio-telegraphischen Dienst zwischen der Isle of Wight und Bournemouth im Jahr 1898.

Danach gründete Cervera im Jahre 1901 und 1902 den zweiten und

dritten regelmäßigen Telegraphie-funk-Dienst in der Geschichte der Welt, durch die Aufrechterhaltung regelmäßiger Übertragungen zwischen Tarifa und Ceuta und zwischen Xàbia (Cap de la Nau) und Ibiza (Cap Pelat).

schaften an der Universität von Valencia, gab das Studium auf, um in die Armee einzutreten. Er war Absolvent der Akademie der Kavallerie (1875) und der Akademie der Militär-ingenieure in Guadalajara (1882). Im Mai–Juni 1899 besuchte er, mit dem Segen der spanischen Armee, Mar-

conis Radiotelegraphie-Installationen am Ärmelkanal, und arbeitete daran, sein eigenes System zu entwickeln. Er begann die Zusammenarbeit mit Guglielmo Marconi zur Lösung eines drahtlosen Kommunikationssystems, und erhielt einige Patente bis Ende 1899.

Am 22. März 1902 gründete Cervera die spanische Wireless Telegraph and Telephone Corporation. Cervera erhielt dafür die Patente in Spanien, Belgien, Deutschland und England.

Marconi gründete den Radio-telegraphischen Dienst zwischen der Isle of Wight und Bournemouth im Jahr 1898.

Danach gründete Cervera im Jahre 1901 und 1902 den zweiten und

dritten regelmäßigen Telegraphie-funk-Dienst in der Geschichte der Welt, durch die Aufrechterhaltung regelmäßiger Übertragungen zwischen Tarifa und Ceuta und zwischen Xàbia (Cap de la Nau) und Ibiza (Cap Pelat).

Quelle: Wikipedia





**LESERBRIEF**

Rolf Cordes

Ja, wir haben unsere angekündigte Reise, durch den Suez-Kanal, in den Persischen Golf bis Dubai, hinter uns gebracht. Aber es hat sich alles inzwischen grenzenlos verändert. Zu glauben, es gäbe noch irgendeine Erinnerung an früher, weit gefehlt. Der Suez-Kanal ist heute eine rein industrielle Wasserstraße. Die Uferanlagen sind beidseitig durchgehend betoniert, der Kanal ist heute rund doppelt so breit. Frühere Felachen-Wohnhütten in den Uferzonen sind verschwunden. Weidende Kamele, in Tümpeln badende Kinder, Dattelpflanzungen, es ist alles weg, alles vorbei. Weit und breit nur Sand.

Wie lange es wohl noch dauert, bis an den Uferzonen des Kanals eine wassergebundene Industrie, mit Anlagestelle für die Schifffahrt, aufzieht? Begegnungsverkehr, Schiffsconvoiverkehr, wie früher im Bittersee, gibt es auch nicht mehr. Die Begegnung spielt sich im Parallelkanal zum Suez-Kanal ab, von dem man auch nichts mitbekommt. Orte, die ich mir gerne im Golf noch einmal angesehen hätte, habe ich mir bis auf einige wenige verkniffen. Es ist nicht nur dieser überdimensionierte Bauboom in Dubai, den wir alle aus TV-Aufzeichnungen kennen, es ist in den Häfen der VAE überall gleich.

Es ist nicht mehr unsere frühere Welt, aus unserer Zeit als Mitglied einer Deutschen Reederei, dabei zu sein. Es ist vorbei. Landgänge stehen heute unter einer grenzenlosen Kontrolle. Ein Landgang bedeutet, der Reisepass wird vier mal eingescannt und abgestempelt. Einmal noch im Schiff, einmal unten am Kai und das gleiche bei der Rückkehr. Den Hafen verlassen gelingt nur im Buskonvoi. Zu Fuß ist das ausgeschlossen, eher riskiert man eine Erschießung. Nein, es macht keinen Spaß mehr. Ich habe es noch einmal gesehen und erlebt. Es reicht für den Rest meines Lebens. In den letzten Tagen hatte ich mir an Bord noch einen richtigen Durchmarsch zugelegt, wobei der Höhepunkt, am Tage des Rückfluges, also von Dubai nach Hannover (sieben Std. Flugzeit) war. Das Ergebnis kann sich jeder vorstellen, es braucht nicht kommentiert zu werden. Trinkwasserübernahme mit dem Wasserboot bzw. mit Kesselfahrzeugen und das im Golf – war ja schon immer schwierig und riskant.

Entscheidend dabei ist immer noch, das Wasser ist nicht keimfrei und bums haste einen weg. Die kleinen Kolibakterien hatten mich sehr schnell beim Wickel. Ein Besuch beim Bordarzt die Folge. Ja, Paul, das war mein Kurzbericht zu meiner Reise. Ich habe ein umfangreiches Reisetagebuch geführt. Sollte Bedarf bestehen, dieses abzudrucken, lasst es mich wissen. Schöne Grüße von Rolf Cordes aus Brake. Bleibt alle schön gesund. Tschüß R.C.



## The story of a very young Radio Officer

On board a Greek Chandris Lines passenger ship RHMS S.S. Ellinis

### **Von Louis Szondy (Australia)**

Well I love CW or „Morse“ in particular. I learned it when around 8 years old from my Grandfather in Adelaide who did not know it by heart but knew what it was when I showed him CW coming out of the radio. He gave me the code with all the “dots and dashes” written out. I used to tune in to ship-shore communications, Interpol and others, and those coastal station auto CQ loops such as VVV VVV VVV CQ CQ CQ DE VIS5 VIS5 VIS5 QSX 4 6 8 12 MHZ K or whatever, each time it came around I'd write down a few more dots and dashes on my paper and look it up and work it all out. I've always been „auto dedactic“ or whatever it is called, I usually don't need a manual to figure things out.

So I learned it the hard way, all alone, at that young age, by the time I was 11 years 11 months old and on board a Greek Chandris Lines passenger ship RHMS S.S. Ellinis (callsign was SWXX) leaving Australia to Europe in 1975 with my Mother, when most people were coming to Australia, she was emmigrating out.

I had already probably over 20 WPM skill and knew all the telegram, weather report, calling frequencies, emergency and other radio procedures of ship-shore communications. So when

I immediately set off for the radio room and called out “Sydney Radio” when hearing VIS come out of the radio, the Chief Operator on duty looked out, saw no one, then looked down and saw this small skinny little boy, amazed, he turned the dial... XSG XSG “Shanghai Radio” I called out... he came rushing out, grabbed me, sat me on the operator seat, tuned in a WX report asked me to write it down ... it was easy, I filled the page or two without a single error, he immediately dragged me up to the Captain.

Being Law-at-Sea he turned to me in English after hearing about the “miracle” from Chief R/O Manolis, and said “I hereby designate you Radio Officer, Rank of Apprentice, in my powers as Captain. Starting tomorrow you will have an 8 hour shift every day, and you will receive the officers uniform and R/O stripes with Apprentice rank. For the next 5 weeks I must have been the world's youngest ships R/O and probably the world's youngest ships officer. I still love CW to this day and I became amateur radio.

Currently my favoured band is 40m, though I know I'll enjoy 20, 15 and 10 again. More on QRZ.COM VK5EEE Louis Szondy, ADELAIDE 5000 Australia – vk5eee@wia.org.au



Louis als Junior Radio Officer

## Werdegänge

Seitdem ich zum 1. Vorsitzenden gewählt wurde, ist das Durchforsten des Archivs eine Arbeit von mir. Immer wieder stelle ich fest, wie rudimentär Ereignisse und Gegebenheiten dokumentiert sind, oder eben nicht sind.

So habe ich zum Beispiel damit begonnen, die Werdegänge der Funklehrer an den verschiedenen Ausbildungsstätten im Westen Deutschlands zusammen zu tragen. Gelungen ist mir das für Bremen, obwohl ich sicher bin, die jeweilige Vita des Lehrers sicher noch mit Informationen auffüllen zu können, z.B. aktive Fahrzeiten. Bei den anderen Lehrstätten wird es schon erheblich dünner. Auf der Homepage „seefunknetz.de“ gibt es einige Bilder und Namen, aber auch das ist sehr mager. So habe ich auf diesem Wege von einem Herrn Wolf erfahren, welcher in Lübeck unterrichtete und das war es. Keinerlei weitere Hinweise oder Informationen.

Laut Statistik sind so ungefähr 1000 Funkoffiziere in der Bundesrepublik ausgebildet worden. 200 davon haben sich in der Seefunkkameradschaft zusammengefunden und unser Mitteilungsblatt wird sicher noch von vielen mehr gelesen.

Mein Aufruf deshalb: Wer kennt die Lehrer an den jeweiligen Seefahrtschulen, wer hat Informationen? ALLES ist interessant. Schreibt mir, ruft mich an. Ich freue mich darauf. *P. Hag*

PS: Und wer sich bemüht, mir seinen eigenen Werdegang mitzuteilen, auch darauf freue ich mich.

## MS „Brandenburg“/Funkoffizier Erik Timm

Was ist seither geschehen? Kontaktaufnahme mit Mutter und Kind

### Von Paul Hag

Die langjährigen Mitglieder und Leser unseres Mitteilungsblattes werden sich an einen Seenotfall erinnern, bei dem unser Kollege seinerzeit auf See blieb und welcher im Nachgang eine große Unterstützung seitens der SFK-Mitglieder freisetzte.

Es handelt sich um den Untergang von MS „Brandenburg/DHMF“ am 12. Januar 1971 im Englischen Kanal. Über dieses Unglück soll hier aber nicht berichtet werden, vielmehr über die dann einsetzende Hilfsaktion aller Funkoffiziere innerhalb der Seefunkkameradschaft und natürlich auch seitens der Reederei.

Für die schwangere Witwe des Kollegen Timm wurde ein Spendenkonto eingerichtet und im Laufe der Zeit, bzw. bis zur Schließung dieses

Kontos kamen insgesamt 3.800,- DM zusammen.

Diese Summe wurde der Mutter mit der Bitte übergeben, sie für die spätere Erziehung und Ausbildung zu verwenden. Im MB 11/1971 stellte sich dann Marret Eike Timm, geb. 13. September 1971 vor und bedankte sich durch ihre Mutter Roswitha für die zu damaliger Zeit großzügige Spende.

Und dann ging der Kontakt verloren und die Mitglieder hörten nichts mehr über das Wohl und Wehe dieses Kindes. Ich stieß bei der Archivarbeit wieder auf diese Angelegenheit und dachte mir, das interessiert doch sicher die Kollegen, nach so langer Zeit wieder etwas von Marret Eike zu hören und zu erfahren, ob denn unsere Spende „gut angelegt wurde“.



Im Alsterpavillon Marret (links) und Roswitha Timm.

Mit Hilfe eines Suchdienstes konnte ich die aktuelle Anschrift (immer noch Hamburg) ausfindig machen und Kontakt aufnehmen. Der Leser kann sich vorstellen welche Wirkung auf die mittlerweile sehr erwachsene Tochter mein Schreiben hatte. Der Kontakt war also wieder hergestellt und musste nun vertieft werden. Es ist vollkommen in Ordnung, dass Frau Timm sehr zögerlich und vorsichtig auf dieses Ereignis reagierte und es war nicht so ganz klar, wie es weiter geht.

Am 23. November 2015 traf ich dann Roswitha Timm (die Mutter) und Marret Timm (die Tochter) im Alsterpavillon am Hamburger Jungfernstieg. Um es vorweg zu nehmen, es wurde ein angenehmer Nachmittag, ohne anfänglich befürchtete Berührungängste und mit vielem Erzählen. Hierbei habe ich dann auch von der Perlenkette erfahren, welche seinerzeit durch unseren Kollegen Zielke (sagt Jens Rösemann, aber Gerry bestreitet das) in Ostasien gekauft und Frau Timm überreicht wurde.

Frau Timm sen. hat nie wieder geheiratet und ist später in die Nähe von Lüneburg verzogen, wo auch die Tochter groß wurde. Diese ging mit 18 Jahren für ein Jahr als Aupair-Mädchen nach USA (Long Island) und danach dann noch für ein Jahr nach Frankreich und zwar in die



*Frau Timm, Marret und die Perlenkette.*

Nähe von Toulouse. Später erlernte sie den Beruf der Hotelfachfrau und ist in diesem heute auch tätig. Dazu wurde dann vor 13 Jahren ihr Sohn Erik geboren, den sie allein erzieht.

Soweit zu den Damen und ihrer Lebenswege nach dem Untergang der „Brandenburg“. Es soll nicht bei diesem einen Treffen bleiben und, wenn möglich, werden die Damen zum nächsten Reis & Curry Essen 2016 anwesend sein. Eingeladen habe ich sie jedenfalls.

*Anmerkung: Dieser Artikel befasst sich mit einer einzigen Facette eines Seenotfalls und es wird nicht vergessen, dass auch andere Seefahrerkollegen ihr Leben verloren und Schicksale zurückließen. Aber es ist trotzdem schön, einmal Helfen gekonnt zu haben.*

## Der Sputnik-Schock

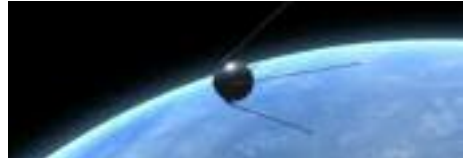
Krise des Selbstvertrauens

**Von Prof. Dr. Harald Biermann**

Als am 4. Oktober 1957 der erste künstliche Erdtrabant den Globus umkreist, ist die Überraschung gewaltig. Bis zu diesem Zeitpunkt ist die Welt davon ausgegangen, dass die Vereinigten Staaten von Amerika einen technischen Vorsprung vor dem ideologischen Todfeind Sowjetunion haben. Doch der erfolgreiche Flug des Sputnik zertrümmert diesen Glauben. Die von der Sternwarte Bochum aufgezeichneten Pieptöne erschüttern nicht nur die Amerikaner, sondern lösen weltweit Entsetzen bei den Bündnispartnern aus.

Der Sputnik-Schock ist eine Zäsur im Kalten Krieg. Der Erfolg des sowjetischen Raumfahrtprogramms und das offensichtliche Hinterherhinken der amerikanischen Anstrengungen ist Wasser auf die Mühlen des Generalsekretärs der KPdSU, Nikita S. Chruschtschow. Er nutzt den Sputnik-Flug, um seiner Überzeugung Nachdruck zu verleihen, dass der Westen im Abstieg begriffen sei und der Osten im Kalten Krieg siegen werde. Die sowjetische Propaganda feiert den Triumph enthusiastisch.

In den USA bewertet die Mehrzahl der Beobachter den Flug des Sputnik I als „technologisches Pearl Harbor“. Die Kommentatoren über-



*Russischer Auftakt zur Raumfahrt: Der Satellit „Sputnik I“.*  
Bild: Internet

schlagen sich in pessimistischen Prognosen. Schon bald ist die Rede von einer Raketenlücke. Während die Vereinigten Staaten noch nicht über einsatzfähige Interkontinentalraketen verfügen, ist die Sowjetunion offensichtlich in der Lage, solche Flugkörper nicht nur erfolgreich abheben zu lassen, sondern auch mit einer Fracht zu bestücken. Die strategischen Planer in den USA befürchten einen sowjetischen „Enthauptungsschlag“. Es scheint, als seien die Vereinigten Staaten erpressbar geworden – eine Einschätzung, die viele Staatsmänner in der Welt teilen.

Präsident Dwight D. Eisenhower (1953–1961) hingegen ist eine der wenigen Personen auf der Welt – abgesehen vom Politbüro der KPdSU –, die weiß, dass die Sowjetunion im Bereich der Interkontinentalraketen nicht meilenweit enteilt ist, sondern gewaltig blufft. Denn bereits 1956 lässt er das Territorium der UdSSR systematisch durch Höhengklärer vom Typ Lockheed U2 fotografieren. Die Aufnahmen belegen, dass die Sowjetunion keinesfalls Interkontinentalraketen seriell in Masse produ-

ziert. Im Gegenteil: Das sowjetische Raketenprogramm hat mit schweren technischen Problemen zu kämpfen. Die „Roten Raketen“ sind zu diesem Zeitpunkt faktisch keine Bedrohung für das Territorium der Vereinigten Staaten.

### Forcierung des Wettrüstens

Doch Eisenhower kann und will seine geheimen Informationen nicht preisgeben. Seine Kritiker schlachten die vermeintliche „Raketenlücke“ zu ihrem Vorteil aus – allen voran der junge Senator John F. Kennedy. Als Präsident beschleunigt er 1961 nochmals die von Eisenhower bereits widerwillig begonnene Forcierung der Raketenrüstung. Während der Kuba-Krise im Oktober 1962 sind die USA der Sowjetunion mit 17 zu 1 bei den interkontinental einsetzbaren Nuklearwaffen überlegen.

Der Sputnik-Schock prägt sogar die Bildungspolitik der Bundesrepublik



*Dieses Gerät der Sternwarte Bochum empfängt als erstes die Sputnik-Signale.*

Deutschland. Denn durch den Flug des Satelliten hat sich gezeigt – so vermuten damals viele –, dass der Westen gerade in den naturwissen-



*Sputnik = Fortschritt: Die SED-Propaganda will mit der Symbolkraft des Satelliten auch Kinder begeistern.*

schaftlichen Disziplinen ins Hintertreffen geraten sei. Die Entscheidungsträger in Bonn – Politiker und Wissenschaftler – werten diese Studiengänge massiv auf. Zudem streben sie eine Vergrößerung der Studentenzahlen an, da mehr Naturwissenschaftler und Ingenieure nötig seien, um mit dem technologischen Fortschritt der kommunistischen Welt Schritt halten zu können.

Der Sputnik-Schock ist damit nicht nur eine tiefe Krise des westlichen Selbstvertrauens im Ringen mit dem weltanschaulichen Gegenspieler, sondern auch die Geburtsstunde des Wettlaufs zum Mond, bei dem die USA knapp zwölf Jahre später triumphieren sollen.

*Dieser Bericht erschien im Museums-magazin des Hauses der Geschichte, Bonn, 2/2011*

## **Silent Key**

Heute erhielten wir die traurige Nachricht, dass unser Mitglied #1089, Klaus Isola, geb. am 22. August 1939, am 11. Januar 2016 nach langer und schwerer Krankheit verstorben ist.

Klaus war seit 1961 Mitglied der Seefunkkameradschaft. Er erwarb sein Seefunkzeugnis 2. Klasse im Jahr 1960/Fu21 an der Seefahrtsschule Bremen und fuhr später auf Schiffen des Norddeutschen Lloyd, u.a. auch auf den sogenannten Kombi-Schiffen im Ostasiendienst.

Wie so viele von uns, blieb er seinem Beruf auch später an Land sehr verbunden und war einige Zeit im Äther mit seinem Amateurfunkrufzeichen DJ4FH zu hören.

Wir werden Klaus stets in Erinnerung behalten.

## **Paul Hag**



Von links nach rechts: Jürgen Matthaes, Rolf Marschner, † Klaus Isola, Norbert Gabriel und Claudia Wendisch beim Bonner Funkertreff.  
Bild: Peter Busse





## Der DSR-Seemann zwischen Wende und Halse

### Um die Früchte ihrer Revolution betrogen – Fortsetzung

**Von Walter Jangel**

Bis 1989 war es für den Fahrenden gut und günstig, im Heimathafen auf- und abzustiegen. Der Absteiger konnte seine Bordsachen im Seesack oder Koffer verstauen und sie bei der sozialen Betreuung/Effektenkammer der DSR zur Aufbewahrung bis zum nächsten Aufsteigen abgeben.

Er fuhr zur Familienbeglückung mit leichtem Handgepäck nach Hause. Und von dort zur Beglückung der Arbeitskräftelenkung wieder nach Rostock. Nach der Wende gab es zum Aufsteigen, da die Plünnenaufbewahrung marktwirtschaftlich weggefallen war, mehrere Möglichkeiten mit seinen Effekten an Bord zu kommen. Ging es vom Heimathafen, d.h. direkt vom Hafen los, war halt Schleppen angesagt. Das galt auch bedingt für die Busanreise Rostock nach irgendwohin in Europa. Zu bedenken war dabei, dass das zeitlich nicht mehr planbare Absteigen irgendwo in der Welt passieren konnte. Man musste sozusagen Wegwerf- oder One-Way-Klamotten bis zum Absteigehafen einpacken.

Eine relativ kurze Busreise zum Aufsteigen in Europa, zum Beispiel von Rostock nach Aarhus, war noch unter der Rubrik „Land und Leute

kennenlernen“ einzuordnen. Eine Busanreise Rostock–Bordeaux oder eine Heimfahrt Ravenna–Rostock bedeutete schon zu viel des Guten. Man wurde nächtens durch Paris gekarrt und bekam es kaum mit.

Das galt analog auch für An- und Abreise per Flug. Langstreckenflüge Shanghai–Peking–Moskau–Schönfeld oder Durban–Johannesburg–Zürich–Berlin sollten echten Urlauber vorbehalten bleiben.

Mit der Verkündung der Reisefreiheit am Abend des 9. November 1989 änderte sich schlagartig das Prozedere der Aus- und Einklarierung im Heimathafen. Das wurde über die Jahre in unterschiedlichster Form durch die Behörden, sprich Zoll- und Passkontrolle, gehandhabt. Mal war es Mode, dass sich jedes Besatzungsmitglied in der Kammer aufzuhalten habe; mal nicht. Dort wurde dann das Passfoto im Seefahrtsbuch mit dem real existierenden Gesicht verglichen und bei Übereinstimmung der Fall auf der aktuellen Besatzungsliste abgehakt.

Der Zöllner schaute herum, um aus seiner Sicht verwerfliche Trophäen zu finden. Mit der Zeit wurde den Beteiligten solch ein Aufwand zu viel. Also fanden sich später alle Besatzungsmitglieder zur Kontrolle in der Mann-



schaftsmesse ein. Der Schiffsbetrieb ruhte. Der Grenzer war damit schnell am Ende seiner Aufgabe. Der Zoll pickte sich wahllos Besatzungsmitglieder oder auch gezielt seine Pappenheimer zur Kammerkontrolle heraus, die bereits durch vorangegangene Zollvergehen aufgefallen waren. Alles in allem für den ehrlichen Seemann etwas nervenbelastend, wenn er tatenlos rumsaß und noch irgendwelche notwendigen Arbeiten zum Auslaufen zu erledigen waren.

Der Beginn der Auslaufkontrolle und der einzunehmende Aufenthaltsort währenddessen wurde über die Kommandoanlage der Besatzung mitgeteilt. Wer in seinem Übermut die Auslaufkontrolle mit „Eins, zwei, drei Eckstein – alles muss versteckt sein“ bekannt gab (ist so vorgekommen), konnte sicher sein, für die nächste Zeit neue Freunde gefunden zu haben. Zum Verarschen waren sich Zöllner und Grenzer auch in der DDR zu schade. Auch dort galt, es passiert nichts ohne Ursache.

Bekanntlich wurden zur Einklarierung im DDR-Hafen Zollformulare ausgefüllt. Eine Zeit lang wurde der zu entrichtende Zoll gleich an Bord ausgerechnet und kassiert. Das verzögerte aber die Abfertigung insgesamt und Hein Seemann musste seinem Bus nach Rostock oftmals hinterherschauen. Später entrichtete

man seine Gebühr in den kommenden Tagen im Zollgebäude.

Nach der Wende entfielen die Zollzettel. An die Stelle der Gebühren traten bei der Einreise ins Land am Hafen- oder Flughafenzoll fünf Minuten Dreistigkeit und unbeteiligtes Dreinschauen.

Ging es gut, hatte man seine Sachen zollfrei eingeführt. Im anderen Fall traten dann vorschriftsmäßige oder wohlwollende Beamte in Aktion. So durfte ein Seemann für seine Filmkamera nur die Gebühr für eine Stange Zigaretten entrichten. Für beide Seiten ein „Win-Win Geschäft“. Der Seemann bezahlte weniger, der Zöllner hatte quasi Mitleid mit dem Neubundesbürger und evtl. weniger Schreibkram.

Am 10. November 1989 hieß es Auslaufen zu einer Vietnam-Reise. Wenn nicht gerade das Kommando „Klar vorn und achtern“ gekommen wäre, hätte so mancher die Ausklarierung nicht mehr mitbekommen. Zoll und Grenze, je eine Person, kamen an Bord, drückten ihre Stempel in die Papiere und waren nach zehn Minuten fertig.

War es wirklich nun so einfach geworden oder drückten sie mit solch einer sehr abgespeckten Abfertigung nur ihren aufkommenden Frust aus? Auch ihre berufliche Perspektive lag auf dem Roulettetisch. Eine große Veränderung trat im Verhältnis zur



konvertierbaren Währung, verbunden mit Einkäufen im Ausland und deren Transport nach Hause ein.

Bis 1989 musste man sein Handgeld zusammenhalten, wenn man einen größeren Einkauf vorhatte. Das hat die Bildung des Wertgefuhls für ein Souvenir oder einen technischen Artikel stark beeinflusst. So manche Erwerbung wird auch noch nach vierzig Jahren wertgeschätzt. Der Transport zum Heimathafen und weiter zum Heimatort war ja kein Problem.

Es musste halt dem Zoll lediglich verklart werden, dass die Stereoanlage statt 800 DM nur 150 DM gekostet hat. Viele genossen dadurch den ungewollten Vorteil, dass die Heimatwährung unangetastet und damit einiges davon auf dem Konto verblieb.

Nach der Wende musste man sich andere Transportmöglichkeiten erschließen. So ging ein Tisch mit geschnitzter Platte und Messingintarsien aus Karachi mit dem eigenen Schiff erst einmal bis Durban zur Seemannsmission. Sie übernahm den Tisch und lagerte ihn ein. Von Durban ging gelegentlich ein Schiff nach Hamburg.

Dort wurde der Tisch abgeholt und erreichte sein nächstes Etappenziel Neustrelitz. Irgendwann wurde auch die letzte Etappe bis zur heimatlichen Bleibe absolviert. Und das konnte

alles in allem schon mal Monate dauern. Konvertierbare Währung und Auslandseinkauf hatten sich konträr geändert.

Die Schiffspresse war immer ein beliebtes Ziel von Abwertung und Lästerung. Trotzdem griff jeder zu, besonders an den Sonnabend- und Montag-Ausgaben sowie zu sportlichen Groereignissen wie Weltmeisterschaften und Olympiaden. Die Meldungen enthielten die DSR-Schiffpositionen und Wochenendsportergebnisse.

Vielen Besatzungsmitgliedern war nicht bekannt, dass die Presse ein reines Freizeitengagement des Funkoffiziers war. Er band dafür seine Freizeit ans Bein! Und wenn man auf Fernostreise war, war das mitunter weitaus mehr als nur eine Stunde. Hatte man in mehreren Versuchen, einschließlich so mancher Stunde der Nachtruhe, alle Aufnahmemoglichkeiten ausgeschöpft, wurde daraus eine lesbare Zeitung rekonstruiert.

Das war der Beitrag des Funkoffiziers zum allgemeinen Bordklima, das sowieso in Grundzügen durch den Kapitän vorgegeben wurde. Ein beredtes, gutes Beispiel dafür war Artur F., langjähriger Kapitän auf MS „Freyburg“/DDXR, dem hiermit ein kleines Denkmal gesetzt sei. Die Fluktuation seiner Besatzung war sehr überschaubar. Bordzufriedenheit war ein enorm wichtiger soziologischer

Wert für den Seemann. Heutzutage macht man seinen Job solange der Kontrakt läuft und geht dann wieder seiner Wege. Einsatz für das Schiff und seiner Belange – ein nicht bezahlter und damit zu vernachlässigender Luxus. Es war fraglich, ob man Schiff oder Kollegen jemals wieder sah. Eigentlich ein eher trauriger Umstand.

Neben der Schiffspresse bestand auch noch die Möglichkeit des Empfangs von Radio Berlin International. Interessierte Seeleute hatten meist ihr eigenes Radio mit Empfangsmöglichkeiten der Kurzwelle mit auf Reise und suchten sich deutschsprachige Sendungen mit der ihnen eigenen



*MIS „Freyburg“/IDDXR*

Wahrheit. Die Grenzöffnung durch Schabowski und seine epochale Verlautbarung wäre dem Seemann nicht durch die Lappen gegangen. Und heute? Eine Schiffspresse, erstellt von irgendeiner Stelle mit Übersetzung in verschiedene Sprachen, gibt es noch via Satellit. Die Kurzwelle, einst ein Nebenschauplatz des kalten Krieges,

war überfüllt mit englischen und auch deutschen Sendungen beider politischer Lager. Und heute? Sie ist leergefegt! Viele Staaten haben ihre Kurzwellsendungen gänzlich eingestellt. Das gilt auch für die Deutsche Welle.

Alles viel zu teuer. Betreuung deutscher Bürger und Seeleute im Ausland – reine Humanitätsduselei. Politische Bildung und damit Kenntnis und Fähigkeit zum Nachdenken – viel zu gefährlich für die soziale Ruhe im Land. Filme und Bücher wurden deutschen Seeleuten aus Ost wie West zur Verfügung gestellt. Der geistige Inhalt und Anspruch entsprach der jeweiligen Gesellschaftsordnung. Die technische Ausrüstung für die Betreuung umfasste Kinoanlage, Rundfunkanlage mit Tonbandgerät.

Später kamen TV-Geräte, Videorekorder und Musikkassetten hinzu. Seit Mitte 1987 waren sämtliche Schiffe der DSR mit Videotechnik ausgestattet. Im Umlauf befanden sich über 2000 Programmstunden mit je 15 bis 150 Kopien. Wie die Versorgung auf einem Frachter heute aussieht, kann nur vermutet werden. Eventuell lädt sich der Seemann seinen Feierabend(porno)film aus dem Netz runter. Das zu beherrschen, wird heutzutage bei jeder Oma und bei jedem Opa mit Verweisen in TV-Beiträgen vorausgesetzt.

Die Zusammensetzung der Besatzung wandelte sich auch gewaltig. Die bisherigen Besatzungen differierten in ihren Ansichten oftmals.

Aber das war kaum von Gewicht, mal abgesehen von ihrer geografischen Herkunft. „Fischköpfe“ von der Küste und „Löffelschnitzer“ aus dem Thüringer Wald hatten halt Vorbehalte gegeneinander. Die gemeinsame Arbeits-, Gesprächs- und auch Feierabendbasis war aber immer in trauter Einigkeit vorhanden.

Es wäre völlig undenkbar gewesen, dass die Kommunikation Kapitän zum Funkoffizier außerhalb des FT-Bereiches der Brücke lediglich im Durchschieben eines Zettels unter der Kammertür mit dem notierten Begehrt erfolgt, so wie auf MS „Pharos“/DDQS erlebt.

Mag sein, dass solch ein Umgang miteinander der berühmte Einzelfall ist. Die bisher erlebte gegenseitige Achtung gebot, anzuklopfen und miteinander zu sprechen.

Nachdem aber die Seefahrtskollegen aus Philippinen, Vanuatien und Kiribati die zahlenmäßige Überlegenheit bekamen, blieben die Gruppen gleicher Sprache und Kultur unter sich. Ob sich da selbiger Schiffsführer herabgelassen hätte, sich dazu zu setzen, um etwas über Familie, Sitten, Gebräuche, etc. zu er-



fahren ist sehr fraglich. Der Kapitän der „Görlitz“/Y5VR, Rudi F., hat es getan. Er wäre zu dieser Geste der Wertschätzung seiner „Decksarbeiter“ nicht verpflichtet gewesen.

Der Seemann Tataio Bauriri, zuvor auf „Görlitz“, nun auf „Pharos“ wieder angetroffen, hat die unterschiedliche Bedeutung des Bordklimas und den unterschiedlichen Umgang mit den so genannten ausländischen Mitarbeitern seitens des Reiseleiters selbst erlebt.

Dem neuen Reeder war Bordklima in der gelebten Praxis nicht eminent wichtig. Er ließ es bei einem Leitbild bewenden. Eigentlich zählte nur der humane Kostenfaktor bzw. der Gewinn daraus.

Das alles waren äußerliche Änderungen für den Seemann. Wie sah es aber innerlich aus? Fast jeder hat sich seine Gedanken um Zukunft, Beruf, Familie, soziale Veränderungen gemacht. Manch einer tat es laut nach außen, viele stellten die Fragen nur für sich.

*Fortsetzung folgt*

## Telegramme aus der Heimat

Kapitän Uwe Oden verbrachte die Feiertage oft auf See

### **Von Uwe Oden**

Der Elsflether Kapitän Uwe Oden erinnert sich an Silvester 1967. Der Kontakt zur Familie war damals an Bord nur über Funk möglich.

Silvester 1967: Seereise von Gandia nach Amsterdam mit dem M/S „Cadiz“/DGCO unter der Führung von Kapitän Böttcher. Besonders gerne erinnere ich mich an diese Reise, auf der ich als Zweiter Offizier und Funker Dienst tat.

Nach einer stressigen 28-Tage-Ausreise von Hamburg via Bremen, Rotterdam, Antwerpen, Lissabon, Se-

tubal, Cadiz, Gibraltar, Carthagena, Valencia und Barcelona hatten wir in Gandia in 28 Stunden Südfrüchte geladen und waren am 31. Dezember um 18 Uhr mit der Bestimmung Benelux ausgelaufen.

Wie so oft, hieß es auch auf dieser Fahrt mit wenig Arbeitspausen, rein in den Hafen und ganz schnell wieder raus. Aber es war Silvester und viele der Besatzung wollten mit ihren Lieben Telegramm- und Telefongrüße austauschen.

Die „Cadiz“ war ein Zwei-Wachenschiff, das hieß im Klartext, der Erste



*Der Elsflether Kapitän Uwe Oden erinnert sich an Silvester 1967. Der Kontakt zur Familie war damals an Bord nur über Funk möglich.*



Offizier und ich lösten uns auf See im Sechs-Stunden-Rhythmus ab.

So hatte ich bei Auslaufen schon sechs Stunden hinter mir und mit der noch anstehenden Arbeit in der Funkbude sah es nicht nach einer längeren Pause vor der nächsten See- wache aus.

### **Funkbetrieb startet**

Nach dem Abendessen ging ich in die Funkbude, um letzte Telegramme von „Norddeich Radio“ zu holen und machte den Telegrammverkehr für die Seeleute auf anderen Schiffen, die ihre Lieben grüßen wollten. Kaum saß ich vor der Funkanlage, als der Kapitän mir mitteilte, ich könne mir Zeit lassen, denn er würde um Mitternacht meine Wache übernehmen. Toll! Welcher Kapitän macht schon so was?

Nun konnte ich in Ruhe meiner Leidenschaft für einen umfassenden Funkbetrieb nachkommen. Zunächst rief ich auf 8 Juliet „Norddeich Radio“ und fragte, ob sie Nachrichten für mich hätten, denn ich hatte während des Hafensbetriebes keine Gelegenheit, die regelmäßige „Liste“ zu hören.

Na, was für eine Frage,. Sie hatten jede Menge in der Tonne für unsere „Cadiz“, drei andere Schiffe unserer Reederei OPDR und zwei Schiffe der Meyer Reederei in Brake. Wie das? Nun, die „Cadiz“ hatte eine ganz

moderne, sehr starke Kurzwellenstation mit zwei gleichen Sendern und den dazu gehörigen Empfängern.

Das war ein Prinzip der OPDR, dass ein starkes „Funkschiff“ als Relaisstation für viele andere Schiffe funktionierte, die selbst nur mit kleineren Funkanlagen ausgestattet waren. So holte ich erst einmal alle Telegramme für die anderen Schiffe ein, um sie dann an die dortigen Sprechfunker weiterzugeben.

Dazu gab es früher auf Mittel- und Kurzwelle international vereinbarte Anruf-, Antwort- und Abfertigungsfrequenzen. Irgendwann hat damals der Funker eines Meyer-Schiffes mitbekommen, dass ich der „Nachrichtenverteiler“ war und auf diesem Wege gewann ich viele neue Freunde in aller Welt. Zwischen diesen Ruf- und Antwort-Spielchen erledigte ich mit dem zweiten Sender die Telefonwünsche unserer eigenen Besatzung.

### **Ablösung der Wache**

Es wurde 22 Uhr bis ich damit durch war und dann löste ich den Ersten Offizier, Eike Eulen, ab, der bereits den ganzen Tag im Einsatz war, ging zwei schöne Stunden Wache, um dann um Mitternacht von Kapitän Böttcher abgelöst zu werden. Ja, und um Mitternacht war der Jahreswechsel in neue Jahr 1968.

Gute Wache und gute Ruhe wurden ausgetauscht und am 1. Januar



MIS „Cadiz“/IDGCO

1968 gab es für die ganze Crew zum Mittagessen eine Flasche Freibier.

Diese Fahrt habe ich in sehr guter Erinnerung behalten, denn ich habe damals von Kapitän Böttcher und meinem Kollegen Eike vieles über gute Schiffsführung und Teamarbeit

gelernt und konnte eine Menge davon in meine eigene Kapitäntätigkeit übernehmen. Dieser Bericht erschien erstmals am 31. Dezember 2015 in der Nordwest-Zeitung.

*Die Veröffentlichung im Mitteilungsblatt der Seefunkkameradschaft, Bremen, geschieht mit Erlaubnis des Autors und der NWZ.*

## Theoretisches Märchen mit System

Es war einmal aus der Zeit  $t=0$  ein armer, aber rechtschaffender Vierpol namens Eddy Wirbelstrom.

Er bewohnte einen bescheiden möblierten Hohlraum mit Dielektrikum und fließend kaltem und warmem Sättigungsstrom. Leider musste er während der kalten und ungemütlichen Jahreszeit für die Erwärmung

der Sperrschichten noch extra bezahlen. Seinen Lebensunterhalt bestritt er mit Verstärkerzucht auf Transistorbasis.

Eddy Wirbelstrom liebte mit der ganzen Kraft seiner Übertragungsfunktion Ionchen. Ionchen, die induktivste Spule mit dem kleinsten Fehlwinkel, Tochter der einflussrei-





chen EMK. Ihr remanenter Ferritkörper, ihre symmetrischen Netzintegrale und ihre überaus harmonischen Oberwellen beeinflussten selbst die Suszeptibilität ausgedienter Leyder Flaschen, was viel heißen will.

Ionchens Vater Cosinus Phi, ein begehrter und bekannter Industriemagnat sowie Leistungsfaktor, hatte allerdings bereits konkrete Schaltpläne für die Zukunft seiner Tochter. Sie sollte nur einer anerkannten Kapazität mit ausgeprägtem Nennwert angeschlossen werden.

Aber – wie so oft – der Zufall wollte es anders: Als Ionchen eines Tages mit ihrem Microfarad vom Friseurladen nach Hause fuhr – sie hatte sich gerade die neue Sinus-Stehwelle anlegen lassen –, geriet ihr ein Sägezahn in die Filterkette.

Eddy Wirbelstrom, der die Gegend periodisch frequentierte, eilte mit minimaler Laufzeit hinzu, und es gelang ihm, Ionchens Kippschwingungen noch vor dem Maximum der Amplitude abzufangen und gleichzurichten.

Es ist sicher nicht dem Zufall zuzuschreiben, dass sie sich schon bald wieder sahen. Eddy lud Ionchen ins goldene Ringintegral zum Abendessen ein. Aber das Ringintegral war bekanntlich geschlossen. „Macht nichts“, sagte Ionchen, „ich habe zum Mittag fast 0,2 Kilohertz gegessen und die Sättigungsinduktion bis

jetzt gehalten, außerdem muss ich auf meine Feldlinien achten.“

Unter irgendeinem Vorwand lud er sie daraufhin zu einer Rundfahrt im Rotor ein. Aber Ionchen lehnte ab: „Mir wird bei der zweiten Ableitung immer übel.“ Und so unternahmen sie, ganz entgegen den Schaltplänen von Vater Cosinus Phi, einen kleinen Frequenzgang ins nahe gelegene Streufeld ...!

Der Abend senkte sich über die komplexe Ebene, und am Himmel erglänzten die Sternschaltungen. Eddy und Ionchen genossen die Isolierung vom laufenden Getriebe der Welt. Nur ein einsamer Modulationsbrummer flog vorbei, sanft plätscherten die elektromagnetischen Wellen ans Gestade, und leise rauschten die Röhren.

Als sie an der Wheatstone'schen Brücke angelangt waren, nahm Eddy Wirbelstrom seinen ganzen Durchgriff zusammen und emittierte: „Bei Gauß, Ionchen, deine lose Rückkopplung hat es mir angetan.“ Der Informationsgehalt dieser Nachricht durchflutete Ionchen mit großer Steilheit. Sie entglitt der Kontrolle ihrer Zeitkonstanten, und im Überschwang des jungen Glücks erreichten beide voll angesteuert die Endstufe.

Und wenn sie nicht gedämpft wurden, dann schwingen sie noch heute.  
*P. Hag (and with a little help from my friends)*



## Eine Q-Gruppe „QFL“ – kaum bekannt ...

**Von Peter Busse**

Dass in früheren Jahren auch in staatlichen Einrichtungen bei irgendwelchen Anlässen zu alkoholischen Getränken – zumeist zu den sogenannten „harten Sachen“ – gegriffen wurde, ist schließlich kein Geheimnis. Heute ist diese „Sitte“ durch gesetzliche Regelungen zumeist unterbunden. Die meisten Beschäftigten halten sich schon im eignen Interesse daran – also eine positive Entwicklung.

Trinkfreudige Kollegen unter den FO hat es auch immer gegeben. Die Anlässe für den Griff zur Flasche mussten nur gefunden werden! Die wurden auch vor Jahrzehnten schon gesucht und gefunden. So war es ja damals durchaus üblich, dass Kollegen der Küstenfunkstellen ihren Urlaub als FO auf deutschen Schiffen verbrachten und damit eigentlich den Grundsatz „Urlaub dient der Erholung“ konterkarierten.

Aber eine lange Autofahrt nach und von Spanien – so ihr häufig genanntes Argument – sei viel anstrengender als die Wahrnehmung des Seefunkdienstes an Bord eines Schiffes. Schließlich war das eine Win-win-Situation für beide Seiten. Der „Seefunker“ konnte seinen Urlaub an Land verbringen und der „Küsten-

funker“ hatte mal wieder die Gelegenheit, das Bordleben zu genießen. Diese verheimlichten dabei meistens ihren Kollegen bei der Küstenfunkstelle nicht, auf welchem Schiff sie fuhren.

Schließlich konnte sich das ETA verschieben und Vertretungen für Dienstsichten mussten „organisiert“ werden. Keinesfalls durfte der Dienstherr von der „Urlaubsreise“ erfahren! Diese Kenntnis nutzten einige „Daheimgebliebenen“ aus, indem sie die Q-Gruppe „QFL“ kreierten.

Was „QLF“ bedeutet weiß wohl jeder Funker: „Geben Sie mit dem linken Fuß“ gleichbedeutend mit: „Deine Handtastung ist nicht lesbar, versuche es mal mit dem linken Fuß!“ Kaum damit vergleichbar hatte die Gruppe „QFL“ aber eine gänzlich andere Bedeutung, nämlich: „Geben Sie (oder ich gebe) eine Flasche aus“. Fast einer Erpressung gleich, kam bei beendeter Übermittlung eines QTC die einschränkende Bestätigung „QSL if QFL“. Bestätigung des QTC war hier erfolgreich.

Wehe dem Kollegen, der nicht positiv darauf reagierte. Ein „rpt all“ und viele eigentlich eher überflüssige Rückfragen an den Urlauber konnten die Folge sein. Eine andere Möglich-



*Aha, deshalb die minutenlange Schleife „DAN QRL“.*

keit dem fahrenden Kollegen eine Flasche Hochprozentiges zu entlocken, spielte sich bereits beim Anruf auf KW ab. Er wurde zwar gehört, aber es wurde nicht darauf reagiert. Erst wenn der Urlauber ein „QFL“ in seinen Anruf einstreute, erfolgte ein sofortiges „up QRY1“. Und St. Peter-Ording hat es nicht bemerkt ...

Diese Art der „Verkehrsabwicklung“ und die Urlaubsvertretungen liegen Jahrzehnte zurück und eine disziplinarische Verfolgung der Beteiligten dürfte sich daher inzwischen wegen Verjährung erledigt haben. Sonst hätte ich auch heute nicht darüber berichtet – schon im eigenen Interesse!

### **Erpresser Trojaner adware/snoozr.288768 verschlüsselt SFK-Info-Texte**

Kurz vor Fertigstellung der SFK-Info 1-16 hat ein Trojaner beim Kollegen Rolf Marschner den PC – trotz Virenschanner – mit allen seinen Texten zerschossen. Da wir (Rolf Marscher, Paul Hag, Friedel Schmitt, Layouter, und ich) über **Dropbox** verbunden sind, wurden die zerschossenen Dateien auch bei uns gespeichert.

Alle hier gesammelten Beiträge waren binär verschlüsselt und könnten gegen ein Gebühr von 300,- Bitcoin wieder lesbar gemacht werden.

Eine Erpressung – über die der Internet-Kriminelle lacht – wenn man bezahlt.

So sind wir darauf angewiesen, die Beiträge für die nächsten Hefte von unseren Autoren noch einmal anzufordern.

Redaktion und Herstellung

## ZU GUTER LETZT

## Einsamer Segler von Monsterwelle erfasst

500 Kilometer von der Küste entfernt

Eine ganz besondere Rettungsaktion – zwei Passagierflugzeuge haben einen Schiffbrüchigen vor der australischen Küste aufgespürt. Der Segler Glenn Ey, hatte in höchster Seenot einen Notruf abgesetzt, woraufhin die Behörde für Seenotrettung die Piloten dazu aufforderte, ihre Routen zu ändern um die GPS-Position des 44-Jährigen zu prüfen, berichteten australische Medien.

Eine Monsterwelle hatte das Schiff des einsamen Seglers getroffen und den Mast zerfetzt, vier Tage später ging ihm der Treibstoff aus. Er ließ sich von einem Flugzeug seine Position durchgeben, um ein Notsignal mit seiner GPS-Position senden zu können. Ey war überrascht, nicht nur etwa 120 Kilometer von der Küste entfernt zu sein, sondern fast 500. Im „Sydney Morning Herald“, sagte er: „Ich hatte keine Angst, bis ich erfuhr, wo ich eigentlich bin.“ Der Air-Canada-Flugkapitän Andrew Robertson berichtete Journalisten, wie er mit seiner Boeing 777 beim Anflug auf Sydney vom Kurs abgewichen ist. Er sei auf etwa 1.500 Meter heruntergegangen und habe die Geschwindigkeit reduziert. Tatsächlich entdeckten Passagiere der Boeing Eys elf Meter lange Jacht „Streaker“ und seine Position konnte bestätigt werden. Ein Airbus A 320 von Air New Zealand überprüfte die Angaben nochmal. Ein Handelsschiff schützte die „Streaker“ vor dem starken Wind bis zum Eintreffen eines Polizeibootes, das Ey schließlich an Bord nahm. Wegen des schlechten Wetters konnte die beschädigte Jacht nicht abgeschleppt werden.

*Quelle: Allgemeine Zeitung, Mainz*

### Wie die Luft zum Atmen ...

Auf einem Schiff löste mich ein Norddeich Radio-Funker als Urlaubsvertretung von Bremen nach Antwerpen ab. Bei der Übergabe fragte mich seine Frau, ob es an Bord Kakerlaken gäbe. „Natürlich“, antwortete ich, „auf einem Frachter, der alles Mögliche transportiert, gehören diese kleinen Tierchen dazu, wie die Luft zum Atmen“. Zur Demonstration löste ich den Auto-Alarm aus, da ich wusste, dass sich Kakerlaken gerne in der Alarmklingel der Koje verstecken. *Sylvester Föcking*

### Sparks-Transmitter

