

# EEFUNKKAMERADSCHAFT e.V. BREMEN



Mitteilungsblatt

Ausgabe 2/2015



## Schweiz

### Tausche Berge gegen Meer

Ein neutraler Staat kann sich nicht von Schiffen unter Flaggen, deren Länder miteinander Krieg führen, versorgen lassen.

*Titelgeschichte auf Seite 7*



## INHALTSVERZEICHNIS

Gedanken zur Zeit – Jugend – ein Bericht	Seite 3
Seefunken-CD-Alben – Nr. 1000 an Heinrich Busch	Seite 5
Für immer fern der Heimat	Seite 7
„Küstenfunkstation“ Bern-Radio / HEB	Seite 16
Die Riesen aus dem Alpenland	Seite 24
Als Schweizer Funkerin bei der deutschen Seefahrt	Seite 33
Geröllhaldenschrat fährt zur See	Seite 35
Nachtrag zum Bericht Satellitennavigation II	Seite 42
Untergang des Küstenmotorschiffs „Marianne Wehr“	Seite 44
Begegnung mit einem Wetterschiff im Nord-Atlantik	Seite 46
Zu guter Letzt	Seite 48

## STAMMTISCH / TERMINE

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

## IMPRESSUM

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



---

---

**GEDANKEN ZUR ZEIT**

---

**Jugend – ein Bericht**

verfasst von Joseph Conrad 1898

Für die SFK von Dr. Peter Kirsten – übersetzt von Manfred Allie

So etwas konnte es nur in England geben, wo Mensch und Meer sich gleichsam gegenseitig durchdringen – wo die See einen Platz im Leben der meisten hat und wo die meisten etwas oder auch alles über die See wissen, sei es nun zum Vergnügen, für die Reise oder als Broterwerb.

Wir saßen um einen Mahagonitisch, und die Flasche, die Rotweingläser und, wenn wir uns vorlehnten und uns mit den Ellenbogen aufstützten, unsere Gesichter spiegelten sich darin. Es war ein Unternehmer dabei, ein Buchhalter, ein Jurist, dazu Marlow und ich ... Wir alle hatten unsere Laufbahn bei der Handelsmarine begonnen. Das starke Band der See hielt uns fünf zusammen und dazu der Kameradschaftsgeist unter Seeleuten, etwas, das keine Segelleidenschaft, keine Reiselust, nichts dergleichen vermitteln kann, denn das eine sind nur die Vergnügungen des Lebens und das andere ist das Leben selbst ...

*Hier unterbricht Joseph Conrad die Rahmenhandlung und Marlow, Kapitän Marlow, erzählt der Runde am Tisch eine Geschichte aus der Zeit seiner Jugend. Er war zwanzig Jahre alt als er zum ersten Mal als Zweiter Offizier auf einem Schiff anheuerte. Es war eine alte Bark von 400 Tonnen, sie sollte Kohle von England nach Bangkok bringen. Dreimal kam sie nicht über den Kanal und die Biskaya hinaus, wurde durch Stürme und Havarien zur Umkehr gezwungen. Dann endlich gelang die Fahrt bis in den Indischen Ozean. Hier brach ein Schwelbrand aus, der sich kurz vor Java zu einem offenen Feuer auswuchs und die Mannschaft zwang ihr Schiff zu verlassen. In drei Booten erreichten sie die Küste.*

*All diese Widrigkeiten erzählt der alte Marlow nicht als Schicksalsschläge, bei denen er, was nahe lag, zunehmend verzweifelte. Ganz im Gegenteil erinnert er sich mit leiser Wehmut an eine andere Verfassung – an seine Kraft und die unbeirrbare Zuversicht, mit denen er dem Unglück damals trotzte.*

*Nachdem Marlow seine Geschichte beendet hat, setzt die Rahmenhandlung wieder ein: man sitzt in der Gegenwart am Mahagonitisch. Marlow wendet sich noch einmal an seine Kameraden:*

„Bei allem, was wunderbar ist – es ist die See, denke ich, die See selbst – oder ist es die Jugend allein? Wer kann das sagen? Ihr hier – ihr habt etwas vom Leben bekommen: Geld, Liebe, was man eben an Land bekommt –, aber sagt, war das nicht eure beste Zeit, die Zeit als wir jung und auf See waren; als wir jung waren und nichts hatten, auf einer See, die nichts gibt außer harten Stößen – und manchmal einer Gelegenheit,



die eigene Stärke zu spüren – und nichts sonst – ist es nicht das, dem ihr alle nachtrauert?“

Und alle nickten wir: Der Unternehmer, der Buchhalter, der Jurist, wir alle nickten ihm über den polierten Tisch hin zu, in dem sich wie in einer unbewegten braunen Wasserfläche unsere Gesichter spiegelten, alt und runzlig geworden; unsere Gesichter, gezeichnet von Mühen, Enttäuschungen, Erfolg und Liebe; unsere müden Augen, die noch immer, wie von Anfang an, begierig nach etwas im Leben suchen, das doch schon dahin ist, während man noch danach Ausschau hält – das unbemerkt vorüber gegangen ist, in einem Seufzer, einer Sekunde – zusammen mit unserer Jugend, mit unserer Stärke, mit dem Glück unseres Traums.

### THE RO'S LAMENT

*In a cold and lonely radio shack, where the last receiver stands,  
A museum set of manuals held idly in my hands,  
With my jargon half forgotten, of my stock-in-trade bereft,  
I wonder what's ahead of me - the only RO left.  
With the office sprouting gadgets like a nightmare Christmas tree.  
There are keyboards for computers, where my Morse key used to be.  
And I couldn't read steam morse 'midst this lunatic array,  
For at every height and angle there's a visual display.  
The proud, efficient Sparkie has been rendered obsolete  
By electronic equipment fitted in the Merchant Fleet,  
And tho' a signal's through the system in the blinking of an eye,  
No-one's got the time, to even make a cup of kye.  
To delete the human error, to erase a noble breed,  
We rely upon a microchip, we put our faith in speed.  
We press a key, and make a switch, and spin a little disc,  
it's one ton per cent efficient - and never mind the risk.  
But again I may be needed, for the time will surely come  
When there's a fault within the system and the modern stuff is dumb,  
When the satellites are useless but morse is there for free -  
T'was good enough for old Marconi, and it's good enough for me.*

*Contributed by David Tunnicliffe ex I.M.R.C.*



## Seefunk-CD-Alben – Nr. 1000 an Heinrich Busch

Seefunk-Telegrafie-Nachrichten weltweit versandt

### **Von Sylvester Föcking**

Zu Beginn meines Vorruhestandes 1998 widmete ich mich der Sammlung von CQ-Schleifen von Küstenfunkstationen aus aller Welt und der digitalen Wiedergabe auf meiner HomePage [www.seefunker.de](http://www.seefunker.de).

Dazu digitalisierte ich selbst gemachte und von Kollegen zur Verfügung gestellte Aufnahmen.

Vom Funklehrer Korth der Seefahrtsschule Bremen erhielt ich ca. 60 Tonkassetten, die ich alle auf noch fehlende CQ-Loops hin abhörte.

Dabei kam mir der Gedanke, dass die dort gehörten Wetterberichte, Eiswarnungen, SOS-Rufe und Pressemeldungen nicht so einfach in den Archiven verschwinden dürften. Ich kopierte mir die Interessantesten und ergänzte sie durch die zu dieser Zeit ausgestrahlten farewells der Küstenfunkstationen, die sich mit einem closedown für immer verabschiedeten.

Daraus baute ich zwei CDs zusammen, die einmal mit einem deutschen – und einem englischen Vorwort versehen, die Basis bilden sollten. Nun waren da aber noch so viele interessante Meldungen, die ich meinen Kollegen nicht vorent-

halten wollte. So entstand ein Album aus zwei CDs.

Das deutsche Vorwort sprach Thomas Görlitzer – vom NDR. Für das englische Vorwort konnte ich einen befreundeten Englisch-Professor an der Uni Mainz gewinnen.

Das Begleitwort auf dem Cover schrieb der damalige Vorsitzende der Seefunkkameradschaft Bremen: Rudolf Bartsch.

Ich hatte selbst noch keinen geeigneten PC mit CD-Brenner.

Bei einem Nachbarn brannte ich die ersten 10 CD-Alben und stellte diese bei der Jahreshauptversammlung der Seefunkkameradschaft Bremen im September 1999 vor.

Die KollegenInnen waren sprachlos und gerührt. Mit diesem Erfolg hatte ich nicht gerechnet.

Sehr schnell wurde das CD-Album in den einschlägigen See- und Amateurfunk-Zeitschriften vorgestellt. So berichteten holländische, englische, amerikanische, spanische, schwedische, israelische, australische und argentinische Fachzeitschriften über diese CD.

Eine Flut von Bestellungen überrollte mich. Da ich keinen eigenen Brenner hatte, konnte ich bei einem befreundeten Hightech-Unternehmen in der Nachbarschaft die



CDs brennen. Alle 20 Minuten legte ich einen neuen Rohling in den Brenner. Auf diese Art waren aber die Bestellungen aus aller Welt nicht zu schaffen. Zum Glück halfen mir ehemalige Kollegen im Rechenzentrum. Sie hatten die Möglichkeit mit einer zu diesem Zwecke umprogrammierten „Dukebox“ (einem Gerät für Sicherheitskopien auf CD-Basis) gleich 80 CD gleichzeitig zu brennen.

CD-Rohlinge, Doppel-Kassette und farbige Labels waren zu damaliger Zeit noch sehr teuer. Ich wollte aber mit jeder verkauften CD eine Spende an die SFK verbinden.

Die Bezahlung erfolgte nach dem QSL über die Bank, PayPal oder per Brief. Ich habe nie einen Verlust verzeichnen müssen. Funker sind ehrliche Leute!

Die 220. CD bestellte der Benediktiner Bruder Lambert DK4RS vom Kloster Ettal.

Die 500. CD erhielt Kai DL1AH von der AGCW.DE.

Die 1000. CD unser Kollege Heinrich Busch.

Auf diese Art konnte ich der Seefunkkameradschaft über 15 Jahre einen erheblichen Spendenanteil zukommen lassen. (Steuern fielen nach der Kleinunternehmer-Regelung nicht an.)

Jedoch berechnete ich bei CD-Alben für Museen oder der Telegrafie nahestehende Gruppen und Vereine keinen SFK-Spendenanteil. Viele

CDs verschenkte ich auch kostenlos als Preise bei Telegrafie-Veranstaltungen oder bei Funkerclub-Besuchen im Ausland.

So erhielt der Sultan vom Oman, Qaboos Bin Said A41AA über einen Funkkollegen aus seiner persönlichen Sicherungsgruppe bei meinem Besuch dort, auch diese CD als Geschenk.

Jedesmal, wenn ich ein neues Album zum Versand auf- und vorbereite, kontrolliere ich die CDs mit einem alten Telefunken-Radio mit CD-Player-Anschluß. Besonders die Spur 9 auf der CD2 hat es mir angetan. Hier verkündet der irische Küstenfunker Finbar O'Connor den closedown seiner Station EJM.

Da er mit der Handtaste seinen Abschied gibt, hört man an seiner Tastweise auch seine Trauer, mit der er das Ende einer großen Ära verkündet. –

Ich bin nach 1000 – weltweit verschickten CD-Alben sehr stolz, dass ich zur Erinnerung an eine große Epoche der Telegrafie – jetzt Kandidat als Weltkulturerbe – in der ich als Funkoffizier der Handelsschiffahrt aktiv teilnahm, mit meiner CD und HomePage die Stimmen vieler Küstenfunkstationen unsterblich gemacht habe.

Es wird nicht lange dauern – bis der letzte Telegrafie-CQ-Ruf unbeantwortet im Äther verschwindet.



Dieses Heft widmen wir allen Schweizer Kollegen und Kolleginnen, die als Funkoffizier zur See fuhren oder in der Heimat bei Bern Radio ihren Dienst taten.

Gerne erinnere ich mich an meine vier Schweizer Schulkollegen (Albert Leutenegger, Eugen Müller, Jo Plattner und Kurt Hebeisen), die mit mir an der Seefahrtschule Bremen ihre Ausbildung erhielten.

Zu einem Bericht über „Studierende an Bremer Schulen“ wurden auch diese Kollegen meines Lehrgangs FU27 interviewt und fotografiert. Der Kollege Plattner musste seinen Rollkragenpullover ausziehen und ein Hemd mit Krawatte eines Mitschülers anziehen. So streng war damals die Kleiderordnung in der „Lloyd-Stadt“ Bremen.

Herstellung und Redaktion

## Für immer fern der Heimat

Die kurze Geschichte der Schweizer Hochseeflotte

### **Von Henning Sietz**

Der 9. April 1941 schien endlich wieder ein ganz normaler Tag für die „Calanda“ zu werden. Nach der Aufregung der letzte Tage konnte die Mannschaft aufatmen.

Der Frachter unter panamesischer Flagge hatte Kohlen in den USA geladen, die im italienischen Hafen Savona für die Schweiz gelöscht werden sollten. Den Atlantik hatte sie unbeschadet durchfahren, doch hinter Gibraltar, längs der spanischen Küste, war es ungemütlich geworden.

Irgend etwas ging da vor sich: Mitten in der Nacht umgaben dunkle Silhouetten im weiten Halbkreis das Schiff, Flugzeuge dröhnten und ließen ihre roten Suchscheinwerfer übers Meer huschen. Kurz darauf der Befehl der Briten:

Zurück nach Gibraltar! Dort kam die nächste Order: Nun mit direktem Kurs nach Savona! Hatte die „Calanda“ eine Seeoperation gestört? Nichts hassten die Briten so sehr wie Spionage durch Handelsschiffe.

Da übermittelte die Küstenstation Lissabon dem Funker Chevalier eine Nachricht aus der Heimat, mit der niemand gerechnet hatte: Die Schweiz hatte eine eigene Handelsflotte gegründet! Und die „Calanda“ war das erste für die Schweiz fahrende Schiff, dem die Nachricht zugefunkt wurde. Der Kapitän ordnete sofort eine Feier an, und ein verkleideter Neptun mit Krone und Dreizack hisste die Schweizer Flagge. Die „Calanda“, dieser alte Pott, war die Nummer eins der neuen Flotte. Die Mannschaft war mächtig stolz, und im Glanz der eidgen



Die „Calanda“ noch unter panamesischer Flagge.

Bild: Walter Zürcher

nössischen Flagge machte ihr Schiff gleich viel mehr her. Ihre „Calanda“ war eine First Lady, und eigentlich war sie doch ein stolzes, in Würde gealtertes Schiff.

Die Schweiz hat ihre Flotte aus einem einzigen Grund geschaffen: um Hunger und Not abzuwenden. Und trotzdem haben sich die Schweizer für ihre Hochseeschiffe immer rechtfertigen müssen, drinnen und draussen.

Bereits 1943 – damals war die Flotte knapp zwei Jahre alt – forderten Schweizer Spediteure, dass die Handelsschiffe nach dem Krieg verkauft werden sollten: „Die Schweiz ist ein Binnenland!“ Auch nach dem Zweiten Weltkrieg gaben eidgenössische Unternehmer

zu bedenken, dass sie seit jeher auf die kontinentalen Märkte orientiert seien, der Rhein sei ihnen genug und Rotterdam das Tor zur Welt.

In Großbritannien witzelten die englischen Reeder darüber, dass ein Alpenland Frachtschiffe auf dem Atlantik brauche. Amüsiert lassen sie 1947, wie der „News Chronicle“ die eidgenössischen Schiffe als die „merkwürdigste Flotte der Welt“ bezeichnete.

Doch die Schweizer, hieß es weiter, hätten in den sechs Jahren seit Gründung ihres Schiffsregisters viel von der englischen Seepaxis gelernt. Eine feine Ironie war das – aber nicht ganz fair, schließlich hatten britische Werften damals gerade Aufträge für zwei Schweizer





Schiffe bekommen, die die eidgenössische Flotte von sechs auf acht Einheiten vergrößerte. Doch unbeeirrt hielt der Bundesrat in Bern an seinem Plan fest. Die Flotte mit dem Schweizerkreuz wuchs und wuchs – und wurde die größte aller Binnenstaaten weltweit.

Es war ein langer Weg, denn die Sache mit der Flotte hatten sich die Schweizer fast achtzig Jahre lang überlegt. „Das freie Meer befreit den Geist“, heißt es im zweiten Teil von Goethes „Faust“, was dem demokratischen Schweizer Bundesstaat, der 1848 mitten im monarchistischen Europa gegründet wurde, die Richtschnur gewesen sein mag. Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts machten sich die Politiker in Bern intensiv Gedanken über eine eigene Schweizer Flagge zur See. Fuhren nicht Jahr für Jahr Tausende Schweizerinnen und Schweizer auf erbärmlichen Schiffen über den Atlantik, um in der Neuen Welt ihr Glück zu suchen?

Hatte sich nicht der Sankt Galler Daniel Steinmann als Auswanderer-Agent in Antwerpen niedergelassen und eine Linienreederei gegründet? Waren im Freihafen des italienischen Ancona nicht zahlreiche Schweizer Unternehmen angesiedelt, darunter die Firma Jenny & Blumer, die 1857 mit dem Dreimaster „Helvetia“ das größte Handels-

schiff des Mittelmeeres in Betrieb nahm? Schweizerische Schiffe auf den Meeren gab es viele. Nun wollten die Eidgenossen auch Flagge zeigen.

Zwar hatte die Berner Regierung bereits 1850 erlaubt, dass die „Wilhelm Tell“ des Schweizer Kapitäns James Funk und die „Helvetia“ der Firma Whitlock, beide mit Heimathafen New York, unter dem Schweizer Kreuz fuhren. Dennoch wollten sie behutsam zu Werke gehen. Obwohl die Meere seit Erscheinen des epochemachenden Werks „Mare liberum“ von Hugo Grotius Anfang des 17. Jahrhunderts als frei galten, fragte der Bundesrat 1862 bei den Großmächten der Seefahrt an, wie sie über die Schweizer Flagge auf den Weltmeeren denn so dächten. Das war höflich, aber der rauhen Atmosphäre der Seefahrt vielleicht nicht ganz angemessen.

Am fleißigsten war Konsul Heymann in Bremen, der einer hieb- und stichfesten Analyse der Flottenfrage einige Leerformulare der Bremer Hafenwirtschaft als Muster für die unerfahrenen Schweizer beifügte und nicht vergaß zu erwähnen, dass Macht und Recht auf den Meeren zweierlei Ding seien. Der Konsul in Le Havre fragte amüsiert zurück, wie die Schweiz denn ihre Schiffe auf den Weltmeeren zu



Von links: 1. Ing. Otto Jungermann, Estland; Kapt. Pieter Kommer Kwak, Holland; 2. Offz. Adolf Leppi, Estland; 2. Ing. Hugo Lahk, Estland; 4. Ing. Johan H. Staal, Belgien; sitzend: 3. Ing. Fr derik C sar Guignard, Schweiz; RO Alfred Chevalier, Schweiz.

schützen gedenke? Unversch mt und direkt war die Reaktion des französischen Außenministers: Eine eigene Flagge auf den Meeren stehe der Schweiz nicht zu – es fehle die Kriegsmarine, die die Handelsflotte verteidigen könne. Die Schweiz hatte eine Abfuhr bekommen.

Es ist heute schwer zu verstehen, warum sich die Schweiz von den eigennützigen Reaktionen der europäischen Staaten beeindrucken ließ. War der Drang zum Meer nicht stark genug? Erkannte die Regierung nicht die Vorteile, die eine neutrale Flagge in Kriegszeiten bedeutete? Die in Triest niedergelassenen Schweizer Unternehmer,

Werfteigent mer und Schiffbauingenieure schrieben an den Bundesrat, sie müssten ohne eine eidgenössische Flagge zur See wohl oder  bel die schweizerische Staatsangehörigkeit aufgeben, um in ihrem Gewerbe zu bleiben. Doch es nützte alles nichts, die Bundesversammlung verzichtete im November 1864 auf eine definitive Entscheidung in der Flaggenfrage.

Der Bundesrat expedierte seine Pläne ins Archiv, und Steinmann in Antwerpen musste seine bald 30 Schiffe weiter unter belgischer Flagge nach Amerika segeln lassen. Doch wehte das Schweizerkreuz – wozu war der Mann Eidgenosse? – als Hausflagge seiner „White Cross



Line“ von den Masten. Vielleicht lag der eigentliche Grund des Scheiterns darin, dass die Schweiz den zweiten Schritt vor dem ersten machen wollte. Das Land besaß damals keinen schiffbaren und zugleich sicheren Weg zum Meer.

Es ist heute fast vergessen, dass der Oberrhein nach der Tullaschen Rheinkorrektion aufgrund des starken Gefälles und der Stromschnellen im Ruf eines „unüberwindlichen Wildwassers“ stand. Als im August 1903 auf Betreiben des Schweizer Ingenieurs Rudolf Gelpke die „Justitia I“ als erster Schraubendampfer seit 1845 Basel erreichte, strömten Tausende begeisterter Menschen an die Rheinufer. Es war wie ein „Gruß von der See“, schrieb die Basler Zeitschrift „Strom und See“ viele Jahre später. In den 20er Jahren konnte Gelpke die Strecke von Basel nach Straßburg durch Begrädigung, Abbau von Hindernissen, Eindeichung und den Umbau der Brücken schiffbar machen und dem Alpenland einen sicheren Weg zum Meer erschließen. In der Folgezeit wurde die Strecke Basel–Rotterdam zur festen Größe der Exportwirtschaft.

Auch auf der politischen Ebene hatte sich inzwischen die Lage entscheidend verändert. Die Barcelona-Deklaration von 1921 garantier-

te allen Staaten ohne Meeresküste das Recht auf eine eigene Seefahrtsflagge. Als gegen Ende der 30er Jahre die Spannungen in Europa immer mehr zunahmen, stand für die Schweiz die Gründung eines eigenen Schiffsregisters außer Frage. Denn bei einem militärischen Konflikt war ein neutraler Staat – der Erste Weltkrieg hatte es gezeigt – fast ganz auf sich allein gestellt. Nur wenige Schiffe fuhrn damals unter fremder Flagge für die Schweiz: der Getreidefrachter „St. Cergue“, die „Albula“ und der Kohledampfer „Maloja“, ein Veteran von 1906.

Der Rhein, die neue Lebensader der Schweiz, erwies sich in Kriegzeiten als Achillesferse: Deutschland unterbrach im September 1939 die Schifffahrt von Karlsruhe bis Basel. Ein Drittel des gesamten Außenhandels fiel mit einem Schlag fort. Auch der Rhein-Rhône-Kanal war durch die Blockade unerreikbaar geworden. Die Schweiz war von den Nordsee- und den Mittelmeerhäfen abgeschnitten.

Um einer Versorgungskrise zu entgehen, charterte das fast rohstofflose Land kurz nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs von der griechischen Reederei Rethymnics & Kulukundis in London 15 Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 115000 Tonnen. Die Alliierten ga-

rantierten die Neutralität, so dass die Schiffe ab dem Frühjahr 1940 unter griechischer Flagge Versorgungsgüter für die Schweiz transportieren konnten. An den Bordwänden trugen die Schiffe den Schriftzug „SWITZERLAND“, Abfahrtszeiten und Routen mussten den Alliierten bekanntgegeben werden. Acht dieser „schweizerischen Griechenschiffe“, wie sie der Marinehistoriker Walter Zürcher nannte, fuhren bis Ende 1947 für die Schweiz. Fünf beschlagnahmte Anfang 1941 Großbritannien, ein Frachter strandete im Februar 1941 an der portugiesischen Küste.

Die „Mount Lycabettus“, das 15. Schiff, verließ am 11. März 1942 den Hafen von Baltimore mit Ziel Leixões in Portugal und sank am 17. März ohne Nachricht, vermutlich nach Beschuss durch ein deutsches U-Boot.

Die Schweiz hatte eine harte Lektion zu lernen: Neutralität unter fremder Flagge ist in einem Weltkrieg wie die Quadratur des Kreises. Kritisch wurde die Lage, als Italien im Juni 1940 in den Krieg eintrat und Großbritannien daraufhin bei Gibraltar 21 gecharterte Frachter der Schweiz zurückhielt, die italienische Häfen anlaufen wollten. Nur sechs wurden im Sommer nach Genua und Savona durchgelassen. Aussichtslos stellte sich die Situation nach dem Kriegseintritt Griechenlands auf der Seite der Alliierten Ende Oktober 1940 dar: Italien duldet die „schweizerischen Griechenschiffe“ nicht mehr in seinen Häfen.

Die Schweiz bemühte sich um den Ankauf italienischer Schiffe, die von den Alliierten requiriert worden waren, doch die Briten waren dazu nicht bereit. Ende 1940



*Rotes Kreuz schützt weißes Kreuz. Die Calanda war im Zweiten Weltkrieg eines der wenigen neutralen Handelsschiffe in Atlantik und Mittelmeer. Sie überstand den Krieg und ging 1946 an eine dänische Reederei.*  
Bild: Walter Zürcher



gestattete Großbritannien, dass die seit Monaten wartenden Schiffe in iberischen Atlantikhäfen entladen wurden. Küstenmotorschiffe brachten die Versorgungsgüter in die Häfen von Genua, Savona und Marseille; von dort erreichten sie per Bahn die Schweiz. Ein Teil der Fracht musste aus Spanien mit der Eisenbahn transportiert werden.

Es lag auf der Hand: Die Schweiz konnte sich mit fremden Schiffen unter Flaggen, deren Länder Krieg führten, nicht selbst versorgen. Daher erließ der Bundesrat am 9. April 1941 eine Verordnung über die Schifffahrt, die die Eröffnung eines Schweizer Schiffsregisters ermöglichte. Nach der „Calanda“ war es der kleine Kohledampfer „Maloja“, der ins Register eingetragen wurde, an dritter Stelle folgte die „St. Gotthard“ – langsame Frachter aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg. Bis Kriegsende verzeichnete das Eidgenössische Register 14 Schiffe, die der Bund zu horrenden Preisen gekauft hatte.

Das weiße Kreuz auf rotem Grund bannte keineswegs alle Gefahren. Am 7. September 1943 fuhr die „Maloja“, mit 2000 Tonnen Speiseöl beladen, durch das Mittelmeer in Richtung Genua. In der Höhe von Korsika erkannten die Decksleute über Steuerbord zehn dunkle Punkte am Himmel,

die plötzlich abdrehten, auf die „Maloja“ zu. Es waren zehn Bomber, die sofort das Schiff angriffen. Die Geschosse hämmerten dröhnend auf das Deck, ein Volltreffer ließ die „Maloja“ erbeben. Dann drehten die Flugzeuge ab, Totenstille trat ein. Drei Mannschaftsglieder starben bei dem irrtümlichen Überfall der Briten. Die übrigen 23 Seeleute verließen das sinkende Schiff und retteten sich nach Korsika.

Britische Jäger beschossen im April 1944 die „Chasseral“ im westlichen Mittelmeer. Im Hafen von Marseille wurde die „Albula“ im August 1944 durch die Sprengung der Kais schwer beschädigt und sank. Die „Generoso“ lief einen Monat später auf eine Mine. Schiffe wurden durchsucht, die Besatzungsmitglieder überprüft und verhört. „Es war gute Praxis, in den Antworten eine gewisse Zurückhaltung zu üben“, erinnerte sich Funkoffizier Bernhard Jermann. Vor allem die „Eiger“, das Schiff des ersten schweizerischen Kapitäns Fritz Gerber, stand im Ruch der Schmuggerei und wurde von den Briten oft durchsucht.

Die Schiffsoffiziere stammten überwiegend aus neutralen Staaten, aus Sicherheitsgründen mussten die Funkoffiziere aber Schweizer sein. Ein großes Problem waren



die bunt zusammengewürfelten Mannschaften, die nicht selten nur anheuertem, um sich in sichere Länder abzusetzen.

Auf der „St. Gotthard“ wurde sogar ein russischsprechender Offiziersanwärter schweizerischer Herkunft ermordet, weil er offensichtlich hinter dunkle Geschäfte des weißrussischen Kapitäns und einiger seiner weißrussischer Offiziere gekommen war.

Die Schweizer Schiffe liefen Häfen in Westafrika, Süd- und Mittelamerika sowie in den USA an und brachten vor allem Nahrungsmittel, Tierfutter und Kohle. Rechnet man die gesamte Einfuhr eines Jahres auf die 4,3 Millionen Bewohner der Schweiz um, wird die dramatische Lage schnell deutlich: 1941 erreichten auf dem Seeweg 432 Gramm pro Person und Tag das Land, 1944 sogar nur 153 Gramm. Wenig genug, aber: Ohne eigene Schiffe hätten in der Schweiz Hunger und Not schneller gedroht.

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs wurden die Veteranen des Schweizer Schiffsregisters ausgemustert und durch modernere Schiffe ersetzt. Die Flotte hatte sich bewährt, wengleich sie in den Augen der seefahrenden Briten einige bizarre Details bot: keine Seefahrtsschule im Lande; Heimathafen der Seeschiffe bis heute das für sie un-

erreichbare Basel; und eine „Küstenfunkstelle“ mitten auf dem Kontinent in Dübendorf, 1963 nach Bern verlegt und in „Bern-Radio“ umbenannt.

Hatte das Kriegs-Transportamt zunächst den Einsatz der Schiffe geleitet, übernahmen noch während des Krieges private Reedereien einen Teil der altersschwachen Frachter der jungen Flotte. Zu den Unternehmen der ersten Stunde gehörten die Schweizerische Reederei AG in Basel, die unter anderem die „Calanda“ und die „Malaja“ in Betrieb nahm, und die Suisse-Atlantique in Lausanne mit der „St. Cergue“, dem modernsten Schiff der frühen Jahre.

Das Seeschiffahrtsgesetz von 1953 schreibt vor, dass die Schifffahrt unter der neutralen Schweizer Flagge in erster Linie der Landesversorgung in internationalen Krisen dienen muss. In Notzeiten kann der Bundesrat, der die Oberaufsicht über die Schweizer Flotte innehat, Schiffe requirieren oder enteignen. Daher die strengen Nationalitätsvorschriften des Registers: Eigner und Reeder müssen Schweizer sein und das Schiff von der Schweiz aus betreiben.

Trotz der strengen Vorschriften vergrößerte sich die „merkwürdigste Flotte der Welt“ Jahr für Jahr: Ende 1948 fuhren unter der



Schweizer Flagge zwölf Schiffe, Ende 1950 bereits 20, Ende 1955 waren es 25 Einheiten.

Einen ersten Höchststand erreichte die Schweizer Flotte im März 1980 mit 33 Schiffen und 474500 Tonnen Traglast, im Frühjahr 1985 sogar für kurze Zeit einen absoluten Höchststand von 34 Schiffen. Danach sank der Bestand unaufhaltsam und erreichte 1998 die kritische Zahl von 20 Einheiten. Da die Schiffe aber immer größer wurden, stieg die Gesamttraglast deutlich an, auf inzwischen 839000 Tonnen, knapp ein Promille der Welttonnage.

Und das bekannteste Schiff aus der Schweiz? Sicherlich die „MS Switzerland“. 1954 in Newcastle gebaut, fuhr das Frachtschiff im Australien-Neuseeland-Dienst, wurde Anfang der 70er Jahre zum Kreuzfahrtschiff umgebaut und vor kurzem überholt. Der Cruise Liner tourt heute mit solidem Service rund um die Welt. Von schweizerischem Management geführt, setzt sich die Mannschaft aus mehr als zehn Nationen zusammen. Ein halbes Dutzend Schweizer ist auch an Bord, und wie die „Flaschenpost“ weiß, die Zeitschrift des Seemanns-Clubs des Alpenlandes, wird an der Rezeption Schweizerdeutsch gesprochen. Die Flagge der „Switzerland“? Nicht die eidgenössische,

sondern die bahamische. Ein Schweizer Schiff? „Auf gar keinen Fall!“, lautet die offizielle Auskunft des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes in Basel. Dennoch nichts zu machen – jeder kreuzfahrende Tourist verbindet die „MS Switzerland“ nun mal mit der Schweiz.

Im Mai dieses Jahres legte im Hamburger Hafen die „Madeira I“ an, ein unter der Flagge Panamas fahrender Chemikaliertanker der Chemoil International Ltd. in Montreux. Es kam zum Streit: Die russische und ukrainische Mannschaft hatte vier Monate keine Heuer bekommen und forderte mit Hilfe der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) ihr Recht. Auf Betreiben des ITF-Inspektors Ulf Christiansen (siehe mare No. 4) wurden schließlich 63000 Dollar Heuer ausbezahlt.

Die „Madeira I“ – ein Schiff aus der Schweiz, aber kein Schweizer Schiff. Man flaggt aus, die nationalen Grenzen schwinden. Die Schiffe sollen Profit einfahren, das Geschäft ist hart. Es wird schlecht und spät gezahlt, wie fast überall. Insofern ... betreiben die Schweizer doch eine ganz normale Hochseeflotte.

*Henning Sietz, Jahrgang 1953, studierte Slawistik und ist freier Journalist in Berlin.*

*Mit freundlicher Genehmigung der Zeitschrift „mare“*

*Bilder: Walter Zürcher und swiss-ships.ch*



## „Küstenfunkstation“ Bern-Radio / HEB

Erinnerungen an einen ungewöhnlichen Seefunk-Arbeitsplatz

**Von Rolf Marschner**

**ergänzt von Mariann Mäder**

21 Monate Karibikfahrt auf der „Heinrich Grammerstorff“/DHQT liegen hinter mir, seit dem 5. Oktober 1964 bin ich „Hansa-Funker“ auf der „Kandelfels“/DEER und auf der Reise vom Persischen Golf nach



*Kandelfels / DEER*

Amerika. Unsere Fahrt geht durch den Suez Kanal und das Mittelmeer. Wir befinden uns an der Hadramaut-Küste zwischen Awar und Aden, im Laufe des Tages werden wir Bab al Mandab passieren.

Noch ahne ich nicht, dass ich nach der Durchfahrt „Das Tor der Tränen“, einen Seenotfall leiten werde, der mich 48 Stunden in Atem halten wird. Es ist Sonntag, meine zweite Funkwache wird gleich beginnen. Bei „Norddeich Radio“ liegt nichts vor und ich habe Zeit über die Kurzwellen-Frequenzen zu kurbeln. Eine CQ-Schleife fällt mir ganz besonders

auf, sie wird gesendet von einer Funkstation mit dem Rufzeichen HEB. Um herauszufinden, um welche Funkstation es sich handelt, setze ich einen „travel report“ ab. Es ist die Schweizer Küstenfunkstelle „Bern Radio“/HEB, der Funker dort nimmt sich Zeit, beschreibt in kurzen Worten seine Station, erzählt auch etwas vom Beginn in Dübendorf und bedankt sich am Schluss für mein TR und Interesse.

Es folgten noch drei weitere Reisen in den Golf. Die „Lichtenfels“/DEET, ein so genanntes Picasso-Schiff, lief 13 Knoten, auf der letzten Fahrt erwischt mich der sogenannte „Hansakoller“, ich hatte die Nase voll und schickte dem Funkin-



*Lichtenfels / DEET*

spektor Herrn Mügge meine Kündigung. Zwischen Cape Town und Dakar überholte uns ein Schiff der Polar-Länderklasse der Hamburg-Süd, und ich sprach mit dem Kollegen. Das Fahrtgebiet der Hamburg-



Süd interessiert mich. In Bremen stimmte Herr Mügge mich wieder um, „Ich weiß ja was Sie wollen“, „Sie möchten öfters mal heim zu Muttern“, „Fahren Sie nach Genua und steigen Sie auf die „Kybfels“/DEJM ein, die kommt bald wieder nach Hause“. Wir fuhren nach



*Kybfels / DEJM*

Amerika und von dort um Afrika in den Persischen Golf. Irgendwie kommt mir alles bekannt vor!!! Von diesem Schiff, in der FT-Station steht ein Einseitenband-Sender, führe ich Gespräche über „Bern Radio“. Es sind die ersten Funkverbindungen seit meinem QSO von der „Kandelfels“.

1970, im Juli, kam ich auf die „Gutenfels“/DEAQ, sie war nach



*Atlantica Livorno / DLCM*

der „Goldenfels“ das zweite Semi-Container-Schiff, das für den zwischenzeitlich von der D.D.G. „Hansa“ eröffneten Containerdienst vom Mittelmeer nach Amerika eingesetzt wurde. Beide Schiffe wurden später umbenannt in „Atlantica New York“ bzw. „Atlantica Montreal“. Da es noch nicht überall Containerbrücken in den Häfen gab, waren sie mit einem speziellen Schwergutgeschirr ausgerüstet, um Container an Land bzw. an Bord zu heben.

Zwei weitere Schiffe kamen später dazu, die Vollcontainerschiffe „Atlantica Livorno“/DLCM ex „Geyerfels“ und die „Atlantica Genova“ ex „Grünfels“.

### **Zusammenarbeit mit „Bern Radio“ wurde intensiver**

Meine Zusammenarbeit mit „Bern Radio“ wurde jetzt intensiver, ausschlaggebend war natürlich vor allem der finanzielle Aspekt, die Gebühren für Funktelegramme und Funkgespräche waren wesentlich günstiger. Da aufgrund meines



*Gutenfels / DEAQ*

Hinweises inzwischen auch andere Schiffe der DDG-Hansa den Funkverkehr über HEB abwickelten, wurde man dort aufmerksam, was zur Folge hatte, daß der Leiter der Funkstelle, Herr Geisbühler (links) Herrn Mügge (rechts), Kollegen Peter Klein und mich zu einem Besuch nach Bern einlud. Es folgten zwei interessante Tage in Bern, wir besichtigten die Betriebszentrale und die Empfangsstelle in Riedern.



*Geisbühler / Mügge*

Nachdem wir mit Herrn Geisbühler und führenden Mitarbeitern der Radio Schweiz A.G. sozusagen offiziell geschäftliche Beziehungen geknüpft hatten, haben die Containerschiffe den größten Teil des Funkverkehrs über „Bern Radio“ abgewickelt. Für den internen Nachrichtenaustausch der Reederei hatte ich mit Peter Klein auf der „Goldenfels“ feste Zeiten vereinbart, mussten wir uns außerhalb

dieser Zeiten treffen, nahm „Bern Radio“ schon mal eine Note kostenlos mit in die „tfc list“ hinein.

### **Seefunkdienst in der Schweiz**

Während des Zweiten Weltkrieges, die Schweiz war wirtschaftlich isoliert, begann man die Schweizer Flagge zur See einzuführen. Schiffe wurden erworben und gechartert. In Basel wurde das Eidgenössische Schifffahrts- und Schiffsregisteramt gegründet. Aufgrund eines Vertrages mit der Eidgenossenschaft wurde 1941 die Radio-Schweiz AG mit der Durchführung des Funkdienstes mit den erstmals unter Schweizer Flagge fahrenden Hochseeschiffen (Heimathaven Genua) betraut. Der Funkverkehr erfolgte anfänglich von der Funkstation „Dübendorf“ aus und war für die Funker, des während des Krieges brachliegenden Flugsicherungsdienstes, eine willkommene Abwechslung.

### **Dübendorf, hier begann alles**

Die ersten Versuche mit radiotelegraphischen Verbindungen zwischen Flugzeug und Boden erfolgten schon 1919, allerdings nur in Richtung Flugzeug-Boden. Diese Versuche führten zur Erstellung einer Funkstation auf dem Militärflugplatz Dübendorf. Eine verbesserte Sendeanlage wurde 1921 auf dem Waffenplatz in Kloten erstellt. Mit dem Fortschritt der Technik

wurde es möglich, Empfangsanlagen auch an Bord von Flugzeugen zu installieren. Der Funkverkehr beschränkte sich anfänglich auf die Übermittlung von Wettermeldungen. Die Aufgaben der Flugfunkstation Dübendorf wuchsen mit der Entwicklung des Linienverkehrs. 1925 errichtete die Marconi-



*Flugfunkstation Dübendorf*

Gesellschaft die Flugplatzradiostation Basel. 1926 wurde die Station Dübendorf in ein neues Gebäude verlegt und mit modernen Peilanlagen ausgerüstet. Die Radio Schweiz AG übernahm die Wartung der Bordgeräte der Fluggesellschaften Ad Astra, Balair und der Imperial Airways und erteilte den Piloten radiotechnische Instruktionen.

1931 wurde Dübendorf Zentralflugfunkstation der Schweiz. Die Radiotelegraphisten die bisher der Telegraphenanstalt angehört hatten traten zur Radio Schweiz AG über. Bekannt wurde Dübendorf anlässlich des denkwürdigen Stratosphärenfluges von Auguste Piccard am 18. Oktober 1932, während

des gesamten Fluges bestand eine Radioverbindung. 1933 kann als das erste eigentliche Blindflugjahr bezeichnet werden, nachdem das ZZ-Verfahren eingeführt worden war. Kurz nach der Einführung widmete man sich bereits dem Studium von Anflügen mit Hilfe von Funkbaken.

Nach kurzem Probebetrieb übernahm Ende 1934 die Radio Schweiz AG für die Meteorologische Zentralanstalt den Empfang aller Wettertelegramme die für den Wetterdienst und Flugwetterdienst notwendig waren. Aufgrund des zunehmenden Flugverkehrs und mit ihm der Übergang zum Ganzjahresbetrieb erforderte zusätzliche Fernschreibverbindungen und neue Kurzwellensender- und Empfänger. Der Peilfunkdienst wurde ausgebaut, am 25. Oktober 1936 konnte ein neues Peilgebäude bezogen werden, in dem die erste Luftverkehrskontrollstelle eingerichtet wurde.

Mit der Inbetriebnahme moderner Flugzeuge erfolgte schrittweise der Übergang zur Eigennavigation, in Kloten wurde dazu ein Langwellen-Navigations-Funkfeuer errichtet. Der Betrieb der Zentralflugfunk- und Peilstelle Dübendorf wurde von sieben Beamten und einigen Gehilfinnen aufrechterhalten. Die Kriegereignisse brachten

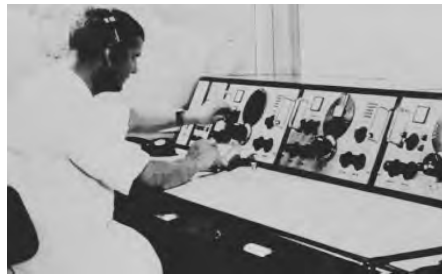
den zivilen Flugverkehr zum Stillstand. Einige Mitarbeiter fuhrten als Seefunkoffiziere bei der schweizerischen Hochseeflotte. Dübendorf hatte täglich Funkverbindung mit den Schiffen und wurde so zur ersten Küstenfunkstelle in der Schweiz. 1963 als die Morseverbindungen im Flugsicherungsdienst Zürich eingestellt und der Ausbau der technischen Anlagen notwendig wurde, verlegte man den Seefunkdienst zur Betriebszentrale nach Bern.

Dank der technischen Mittel und dem unermüdlichen Einsatz der Radiotelegraphisten, stieg das Verkehrsvolumen bei der Küstenfunkstelle „Bern Radio“/HEB stark an.

### **Meine Mitarbeit bei „Bern Radio“ wird beschlossen.**

1971 im Dezember, inzwischen fuhr ich auf der „Atlantica Livorno“/DLCM ,waren wir auf der Fahrt von Marseille nach Barcelona. Nach einem Gespräch über „Bern Radio“ unterhielt ich mich noch ein wenig mit Herrn Geisbühler. Gerne würde ich einmal bei HEB arbeiten, nur so aus Interesse, ohne Salair, denn gleichzeitig würde ich in der Schweiz Urlaub machen, hatte ich doch bisher nur den Bahnhof von Zürich auf meinen Durchreisen nach Italien kennengelernt. Herr Geisbühler war einverstanden, Funker waren auch bei ihm Mangelwa-

re. Die Wachen bei „Bern Radio“ entsprachen denen an Bord der Zone A für Schiffe mit 8 Dienststunden, die erste Wache von 08.00 Uhr UTC bis 10.00 Uhr UTC, die letzte von 20.00 UTC bis 22.00 UTC. In den Pausen wechselten die Berner Funker nur den Raum und arbeiteten zwei Stunden im Land-



*Telegrafie-Arbeitsplatz HEB*



*Telefonie-Arbeitsplatz HEB*

telegraphiedienst. Da vor allem hier „man power“ fehlte, war meine Mitarbeit willkommen. Alle erforderlichen Maßnahmen wurden ergriffen, und im Februar 1972 saß ich im Zug von Flensburg nach Bern. Meine Freude war groß, „Funken ohne Schaukelei“! Den Funkdienst traute ich mir ohne weiteres zu, hatte ich doch schon auf Ceylon bei „Colombo Radio“/4PB



meine ersten Erfahrungen gesammelt. Im Koffer lag meine „ETM2“. Leider konnte ich sie nicht benutzen.

Die Betriebszentrale von „Bern Radio“ war nicht sehr groß. Die Telegraphieplätze waren, wenn man hineinkam, links nebeneinander angeordnet. Auf der gegenüberliegenden Seite war der Sprechplatz eingerichtet.

Im Gegensatz zu „Norddeich Radio“ gab es bei „Bern Radio“ keine separaten Anrufplätze, man suchte selbst auf dem jeweiligen Band die Anruffrequenzen ab. War ein Anruf beantwortet, schaltete man auf die Arbeitsfrequenz und nahm das Telegramm entgegen. Während dieser Zeit war „Bern Radio“ nicht hörbereit. Dieses Suchverfahren war von allen Verfahren das Interessanteste, mit der Einführung der Group-Channels gab es für den Funker auf dem Anrufband nur mehr die Möglichkeit, auf sein Rufzeichen zu achten. Die Anrufkanäle sind zwischen 0.4 kHz und 2 kHz breit. Der zu beobachtende Anrufkanal (4, 6, 8, MHz usw. v.l.n.r.) wird am Empfänger eingestellt und nach Wahl der Bandbreite und einer außerhalb dieser liegenden Frequenz für den Empfängerüberlagerer in seiner ganzen Breite erfaßt, ohne daß die Abstimmung am Empfänger verändert werden muß.

Die group channels sind den einzelnen Ländern nach einem internationalen Verteilungsplan zugeteilt, der gegenseitige Störungen möglichst ausschließen soll.

Man konnte, wenn ein wenig Glück dabei ist, mehrere Schiffe auf einer Frequenz rufen hören. Wie muss es wohl gewesen sein, als der Verkehr noch groß war. Erstaunlicherweise wurde bei „Bern Radio“ nur mit der Hand aufgenommen, Schreibmaschinen gab es nicht. Leider ist es mir nie gelungen, das „QRY-Verfahren“ anzuwenden, gerne hätte ich einmal mehrere Schiffe hintereinander abgearbeitet, aber so groß war der Verkehr eben nicht. (siehe Nachtrag) Auf dem 8 MHz-Band war das größte Verkehrsaufkommen, auf dem 12-MHz-Band hatte man auch gut zu tun. Neben dem 22-MHz-Platz war das Laufband, empfangene Telegramme wurden hier zur weiteren Bearbeitung hineingelegt und in einen anderen Raum befördert. Französische Schiffe nutzten häufig die Dienste von „Bern Radio“, Schweizer Hochsee-Yachten nahmen ebenfalls am Funkverkehr teil. Ein besonderes Ereignis ist mir in Erinnerung geblieben. Es gab einige Kollegen, die konnte ich schon an ihrer Gebeweise erkennen. Es war an einem Abend, ich beobachtete die Anruffrequenzen im 22-MHz-

Band als ein Schiff rief. Es ergab sich ungefähr folgender Dialog:

„HEB de DHGA QTC QSS . . .“

„DHGA de HEB r up vvv“

„vvv de DHGA vvv“

„DHGA de HEB ga dirk ere QSA4 QRV k“

Es folgte eine Pause, mein alter Freund Dirk Sachau, der lange mit mir zusammen bei der „Hansa“ gefahren war, und ebenfalls aus Flensburg kam, hatte mich gerufen und glaubte wohl nicht richtig gehört zu haben. Ich gab mich zu erkennen und er übermittelte sein Telegramm. Gerade aus Vancouver ausgelaufen hatte er vergeblich versucht „Norddeich Radio“ zu erreichen, nun klappte es bei „Norddeich Süd“. Die Überraschung war gelungen. Es folgten noch viele schöne Funkverbindungen, interessant für mich war es, festzustellen, wie man die Schiffe aus weit entfernten Seeräumen hört. Gespräche wurden auch von der „France“/FNRR geführt. War „Norddeich Radio“ überlastet, führten auch die deutschen Passagierschiffe ihre Gespräche über „Bern Radio“. Mit Jürgen Tewel, heute Lehrer an der Schule in Elsfleth, damals auf der „Hamburg“ habe ich einige Sprechfunkverbindungen gehabt.

Obwohl anfänglich die Koordinaten von HEB,

47° 00' 52" Nord, 07° 26' 37" Ost

durch kritische Bordfunker immer wieder nachgeprüft wurden, konnte die Funkstelle ihren guten Ruf als wachsame Station nach und nach aufbauen. Während des Zweiten Weltkrieges wurden z. B. 1944 5700 Telegramme von und nach See vermittelt. Bis 1970 ist der Verkehr auf 17344 Telegramme angestiegen. Am 1. Dezember 1970 wurde bei „Bern Radio“ die Einseitenband-Telephonie eingeführt. Die Betriebszentrale von HEB befindet sich im Bollwerk-Postgebäude, in der Innenstadt von Bern. Von hier aus werden die Sender und Empfänger fernbedient. Die Sendestelle liegt in Prangins, in der Nähe des Genfer Sees, die Empfangsfunkstelle in Riedern, ca. 15 km von Bern entfernt.



Sendefunkstelle Prangins am Genfer See



Empfangsfunkstelle Riedern



Meine Aufenthaltsgenehmigung war auf vier Wochen begrenzt, die letzten 14 Tage kam meine Frau ebenfalls nach Bern. Einige Funker von „Bern Radio“ luden uns zu sich nach Hause zum traditionellen Käse-Fondue-Essen ein, interessante Gespräche rundeten die Abende ab.

Es waren nicht nur Schweizer die bei „Bern Radio“ beschäftigt waren, es gab dort auch einige Inder, die aber die Schweizer Nationalität erhalten hatten.

Noch gerne erinnern wir uns beide an diese abwechslungsreiche Zeit in der Schweiz. An meinem letzten Arbeitstag schenkten mir die Berner Kollegen einen wunderbaren Bildband von der Schweiz, mit Widmung, „für die arbeitsreichen Tage bei Bern Radio“. Verabschiedet wurde ich auch vom Leiter der Radio Schweiz AG, der mir für meine Arbeit überraschenderweise zweitausend Schweizer Franken überreichte.

### **Nachtrag von Mariann Mäder Februar 1999**

Einiges hatte sich bis zum Zeitpunkt meines Eintritts (April 1980) schon geändert, vor allem hatte der Verkehr auch in der Telegrafie ziemlich zugenommen und ich habe Zeiten erlebt, in denen ich QRY16 (!) verteilt habe. Zudem wurde es für viele Funker auf den

Schiffen normal, zuzuhören und direkt auf den Arbeitsfrequenzen kurz anzurufen, wenn wir QRL und HEB somit nicht hörbereit war.

Ich habe keine „schreibmaschinenlose Zeit“ erlebt. Wir wurden beim Morsenlernen schon voll darauf getrimmt, alles in die Maschine zu 'hacken' (Ich hatte Kolleginnen, die es geschafft haben, zwischen durch die Nägel zu lackieren...). Ja, auch die frauenlosen Zeiten waren kurz vor meinem Eintritt zu Ende gegangen und so waren wir bald ziemlich gleich viele Frauen wie Männer.

An der Telefonie hat sich in den frühen 80er Jahren auch sehr viel getan: als ich anfang, hatten wir eine QRX-Liste, Funker konnten sich über Telegrafie oder Telex anmelden, und wenn ein QRX abgearbeitet war, legte man den Kopfhörer hin und wartete auf das nächste. Wir waren kaum hörbereit ausserhalb der Traffic Lists! Und dann hatten wir doch die gloriose Idee, ab und zu ein QRV in den Äther zu schicken, das bewirkte, dass unsere QRX-Listen bald aus allen Nähten platzten! Traffic Lists wurden ausgesendet, aber die halbe Stunde, die danach zum Abwickeln von Verkehr blieb, reichte schon sehr schnell nicht mehr aus! Wir hatten also immer viel zu tun. +





Mit diesem Bericht aus dem Jahre 1998 möchten wir die Schweizer Firma Sulzer in seiner damaligen Arbeitsweise darstellen. Die Maschinenteile aus Winterthur passen nicht mehr durch die Tunnel: das Ende eines Industriestandortes. Darüber werden wir im nächsten Heft berichten.

Herstellung und Redaktion

## Die Riesen aus dem Alpenland

Die größten Schiffsmotoren der Welt werden bei New Sulzer in Winterthur konstruiert

**Von Ronald Schenkel**

Triumphales pathos: das vollbeladene Containerschiff durchpflügt die schäumende See, schiebt eine gewaltige Bugwelle vor sich her. Zehntausende Tonnen Stahl, eine geschweißte Masse, die alles, was zu Lande verkehrt, in den Schatten stellt. Das Bild ist von archetypischer Monumentalität – ewiger Kampf des Menschen gegen die Naturgewalt. Der Stimme aus dem Lautsprecher ist klar, wer diesen Kampf gewinnt. Kurzes Klicken. Der Diaprojektor rattert leise, nächstes Bild. Ein grünes, klobiges Etwas erscheint auf der Leinwand. Auf seinem Rücken ragen Säulen auf, die an Hydranten erinnern. Das Zahnrad am einen Ende des Blocks wirkt wie das Aufziehrad eines Kinderspielzeugs.

Ein Motor, erklärt die Lautsprecherstimme, ein Dieselmotor mit 80000 PS Leistung. Das also ist das wellenbrechende Powerpaket im Inneren des Containerschiffs.

80000 Pferdestärken in einen einzigen Antrieb gepercht.

Die Multimediashow, mit der das Unternehmen New Sulzer Diesel im schweizerischen Winterthur Besucher in die Welt seiner Dieselmotoren einführt, vermittelt das Wichtigste nicht: die ungeheuren Dimensionen dieser Schiffsantriebe, die seit Generationen in der Stadt unweit der Finanz- und Wirtschaftsmetropole Zürich entworfen werden. Immer wieder stellen die Motoren Leistungs- und Größenrekorde auf.

Um die Abmessungen eines Sulzer-Aggregats mit den Sinnen zu erfassen, muss man sich Zugang zum Testgelände der Firma verschaffen. In zwei Hallen gleich neben dem Ausbildungszentrum, wo Techniker aus allen Kontinenten Kurse absolvieren, stehen sie: ein Viertakter, der Luxusliner und schnelle Fähren durch die Wellen schiebt – und eben ein Zweitakt-Dieselmotor, das Arbeitspferd, für





das Sulzer berühmt ist und das auf den meisten Frachtschiffen verwendet wird. Der Zweitakter nimmt sich im Ruhezustand aus wie ein schlafender Dinosaurier. Einmal angeworfen, stampft er dröhnend. Gewaltige Explosionen in seinen baumstammdicken Zylindern pressen die Kolben zwei Meter hinauf und hinab. Verglichen mit einem Automotor dreht sich die Antriebswelle im Schneckentempo, dafür aber mit unübertroffener Stärke.

1898 lief der erste in Winterthur gebaute Dieselmotor an, der Beginn einer Legende. Der clever ausgehandelte Lizenzvertrag mit dem Erfinder Rudolf Diesel sicherte Sulzer das weltweite Verkaufsrecht des neuen Motorentyps, und so dauerte es nur 14 Jahre, bis das erste Hochseeschiff mit einer Sulzer-Maschine in See stach. Es war die „Monte Penedo“ der Hamburg-Süd-Linie. Die beiden Antriebsblöcke erzeugten zusammen 1700 PS. Seit 1898 sind rund 37000 Sulzer-Diesel gebaut worden. Ihre Leistung zusammengezählt ergibt 158 Millionen PS, genug, um sämtliche Schweizer Fahrzeuge anzutreiben.

Johann Jakob Sulzer, der den Deal mit Diesel arrangierte, entstammte einer Industriellenfamilie mit gründerväterlichem Elan. Die Dampfmaschinen der Sulzers trugen seit Mitte des 19. Jahrhunderts

ihren Teil zur Industrialisierung der Schweiz bei und warteten mit damaligen Superlativen auf: Sie erbrachten bis zu 6000 PS und bewegten Webmaschinen, Dampfer und vor allem auch Lokomotiven, denn die Epoche der Dampfmaschinen war die Epoche des Aufbaus des Schweizer Eisenbahnnetzes und damit der radikalen Erschließung der Alpenwelt

Die große Zeit der Dieselmotoren fällt zusammen mit dem Umbau der Schweizer Gebirgslandschaft in eine wirtschaftliche Ressourcenquelle. Staudämme entstanden, deren Turbinenenergie mit einem feinmaschigen Gewebe von Hochspannungsleitungen über das ganze Land verteilt wurde.

Das Polytechnikum, die heutige Eidgenössische Technische Hochschule (ETH), war die Gralsburg, in der nicht nur das Wissen, sondern auch das Bewusstsein der Überlegenheit des homo faber über die Natur gepflegt wurde. Die Ingenieure stellten der Gewalt eines Gebirgsmassivs die Gewalt eines felsengleichen Motors entgegen, der auch in der Lage sein sollte, Wellenbergen zu trotzen. Der Ingenieur wurde zum Sinnbild des Schweizers – und die Motoren von Sulzer zu einem Stück Schweiz in der Welt. Sie galten als präzise und zuverlässig, so robust und genüg-



sam wie eben der klassische homo alpinus helveticus.

Doch das alles bewahrte die Schweizer Maschinenindustrie nicht vor der Krise. In den achtziger Jahren unseres Jahrhunderts erschütterte sie andere Winterthurer Maschinenhersteller wie Rieter oder Brown Boveri in ihren Grundfesten. Die Globalisierung der Wirtschaftsräume machte auch vor dem Großen Sankt Bernhard und dem Matterhorn nicht halt: Der traditionsreiche Hersteller wurde 1997 von einem finnisch-italienischen Konzern übernommen. Sulzer blieb zwar bei seinen Dieselmotoren und konnte seine Stellung im internationalen Markt bewahren. Doch nur dank Umstrukturierung und letztlich für den Preis der Selbständigkeit überlebte der Betrieb. Wärsilä NSD heißt das Unternehmen jetzt, NSD für New Sulzer Diesel. Trotz Amerikanismus im Firmennamen – die NSD-Zentrale residiert weiterhin in Zürich, und Winterthur ist nach wie vor das Zentrum für Forschung und Entwicklung von Zweitakt-Schiffsmotoren.

Auch wenn die Produktion von Bauteilen in Winterthur endgültig eingestellt wurde, läuft die Konstruktion der Stahlkolosse dort auf Hochtouren – nahezu geräuschlos. In den abgeschatteten Büros im 17.

Stock des Sulzer-Hochhauses summten die Computer leise vor sich hin. Der Blick aus dem Fenster gleitet über eine urbane Landschaft, aus der die Spuren der einst bedeutenden Schweizer Maschinenindustrie weitgehend getilgt sind. Reißbretter, Risszeichnungen und Modelle sind heutzutage digitalen Simulationen gewichen. An einem Desktop-Bildschirm sitzt Hanspeter Kern, klein, schütter, konzentriert. Hinter einer Hornbrille verfolgen seine Augen aufmerksam die Striche, die er per Mausclick auf dem Schirm zieht. Grüne, gelbe und violette Linien ergeben zusammen die Umrisse eines dreidimensionalen Gebildes, das wie das Schema eines Science-fiction-Raumschiffes vor dem schwarzen Bildhintergrund schwebt. Wer heute Motoren entwickelt, erlebt die Kraftprotze vor allem virtuell.

„Die Grundplatte von einem RTA96“, murmelt Kern bedeutungsvoll. RTA96? Der Maschinenzeichner hebt schulmeisterlich den Zeigefinger: „RTA96 steht für einen Motor mit 96 Zentimeter Bohrung, das heißt, so groß ist sein Zylinderdurchmesser. Zwölf solcher Zylinder bringen 90000 PS“ – so viel wie ein paar hundert Porsches oder Ferraris zusammen. Im RTA96 könnte ein halbes Dutzend Familien bequem wohnen, denn das 2000 Tonnen



schwere Ungetüm besitzt das Format eines dreistöckigen Wohnhauses: 23 Meter lang, 13 Meter hoch, fünf Meter breit. Kern gerät ins Schwärmen: „Der RTA96 ist der größte und stärkste Schiffsmotor der Welt, und wir haben ihn gebaut.“ Gesehen aber hat Kern ihn noch nie.

Der Zeichner arbeitet seit über 20 Jahren bei Sulzer. Sein Vater hat in Winterthur noch Dieselmotoren zusammengesetzt. Zu Hause besitzt Kern, der leidenschaftliche Akribiker, eine Sammlung alter Pläne von Sulzer-Motoren. „Ja, wenn die einmal die Firmengeschichte aufschreiben, kommen sie zu mir.“

Firmentreue ist etwas, das die Sulzer-Mitarbeiter auszeichnet, trotz Krise, Fusion und Wechsel in den Führungsspitzen. Doch wohin sollten die Ingenieure und Zeichner sonst auch gehen? Immerhin ist NSD eines von weltweit gerade noch drei Zentren, wo Zweitakter der größten Dimensionen entworfen werden. Und wer einmal mit den maschinellen Hünen zu tun hatte, scheint so leicht nicht mehr von ihnen loszukommen.

Einer, der ebenfalls schon lange dabei ist und die alten Zeiten kennt, ist Ingenieur Herbert Zehnder. Zehnder hat noch Dampfmaschinen und rauchende Schloten in Winterthur erlebt und ist selbst auf

Schiffen als Servicemann gefahren, um Antriebe zu warten. Seine Faszination für Motoren verbindet er mit einer Schwäche fürs Meer. Wie ein alter Seebär erzählt er von den Ländern und Menschen, die er auf seinen Fahrten im Auftrag von Sulzer kennengelernt hat. Aus diesen Erfahrungen extrahiert Zehnder auch eine Erklärung dafür, weshalb Sulzer nicht das Schicksal anderer Schweizer Motorenhersteller geteilt hat. „Dass es uns noch gibt, hat mit der Mentalität der Schiffsbauer zu tun“, sagt er. „Das sind konservative Leute.“ Den Anlagen, die zuverlässig und sicher sind, hielten Schiffsbauer die Treue, besonders die Japaner.

„Geradezu ‚sulzerminded‘ kann man die Asiaten nennen. Die gehören heute noch zu unseren wichtigsten Partnern“, verrät Zehnder. Kein Wunder, ist doch Japan so etwas wie eine Zwillingnation: Wie Japan sieht sich auch die Schweiz als Insel, wie Japan neigte und neigt sie zur Isolation. Und nicht zuletzt beruhte der schweizerische Erfindergeist wie der japanische am Anfang auf der Fähigkeit geschickten Kopierens.

Herbert Zehnder glaubt an die Zukunft einer Schweizer Motorenindustrie. Auch deswegen versteht er nicht ganz, weshalb die Produktion in Winterthur so radikal einge-

dampft wurde. Das seien noch Zeiten gewesen, als bis 1993 die großen Bauteile der Schiffsdiesel hier gefertigt und zusammengesetzt wurden. Als die Schichtarbeiter in den Werkhallen schweißten, bohrten und frästen, und – nebenbei bemerkt – die Restaurants und Wirtschaften früher als in der übrigen Schweiz Polizeistunde hatten, damit am Morgen die Arbeit pünktlich beginnen konnte. Die Kosten mögen ein Grund gewesen sein, dass in Winterthur die Räder angehalten wurden. Aber es gab noch andere, mindestens ebenso handfeste Ursachen: So passten die Bauteile der immer größeren Motoren einfach durch keinen Tunnel mehr. Der Transportweg zum Rheinhafen Basel, wo die Antriebe früher verschifft wurden, blieb versperrt. Immerhin hätten noch kleinere Teile in Winterthur gefertigt werden können, argumentiert Zehnder. „Aber der Konzern entschied eben anders.“



*Ingenieure aus der Schweiz gehören zu den weltbesten Maschinenkonstruktoren*

So wandert heute das Sulzer-Know-how in Gestalt von Blaupausen und Software an zwanzig Lizenznehmer in aller Welt. Damit entfällt für die Schweizer sowohl die Herstellung als auch der Transport der Mammutdiesel. „Die Schiffsmotorenbauer sind eine Art Club“, sagt Zehnder, „in dem jeder jeden kennt.“ Ihre Welt ist klein. Aber eine heile Welt ist es deswegen nicht. Im Club muss man flexibel sein. Hier eine Krise, dort ein Boom. Manchmal verlangt der Markt nach sehr schnellen Motoren, manchmal nach besonders sparsamen. Doch der Trend zu immer größeren Schiffseinheiten arbeitet letztendlich für Sulzer. Mit ihrem neuesten Wurf, dem RTA96, haben die Winterthurer einen Motor entwickelt, der die bisherigen Kapazitäten noch übertrifft. Die Konkurrenten haben wieder mal das Nachsehen und Ingenieur Zehnder und seine Kollegen eigentlich Grund zur Freude. „Wir Schweizer sind eben ziemlich erfinderisch. Unser Fehler ist nur, dass wir zu wenig an das glauben, was wir machen“, sagt Zehnder und hebt resigniert die Hände.

An mangelndem Selbstvertrauen jedoch scheinen gerade die jüngeren Ingenieure nicht zu leiden. Zu ihnen gehört der Manager Markus Geist, schwarzes Haar, dunkle Au-



gen, fester Händedruck, pragmatisch und ohne romantische Vorstellungen von der Seefahrt, die noch einige seiner älteren Kollegen aufs Meer und zum Motorenbau getrieben haben. Das Ingenieursdiplom der Eidgenössisch Technischen Hochschule und wohl auch seine Überzeugungskraft haben Geist in die höheren Chargen der Firma katapultiert. Er ist zuständig für den Kontakt zu den Herstellern und Kunden von Motoren der RTA-Baureihe.

Dem eloquenten Mittdreißiger traut man zu, selbstsicher in einer Geschäftswelt zu agieren, aus der die letzten Spuren von nationalem Denken verschwunden sind. Um so mehr erstaunt Geists Ärger über die verlorene Unabhängigkeit. Der Abbau der Viertakt-Abteilung für Luxusliner etwa wird als Diktat von denen „aus dem Wäldchen“, der Finnen von Wärtsilä betrachtet. „Sie möchten ihre eigenen Viertaktmotoren gegenüber den unseren schützen“, heißt es in Winterthur, „obgleich unsere doch besser sind als ihre.“

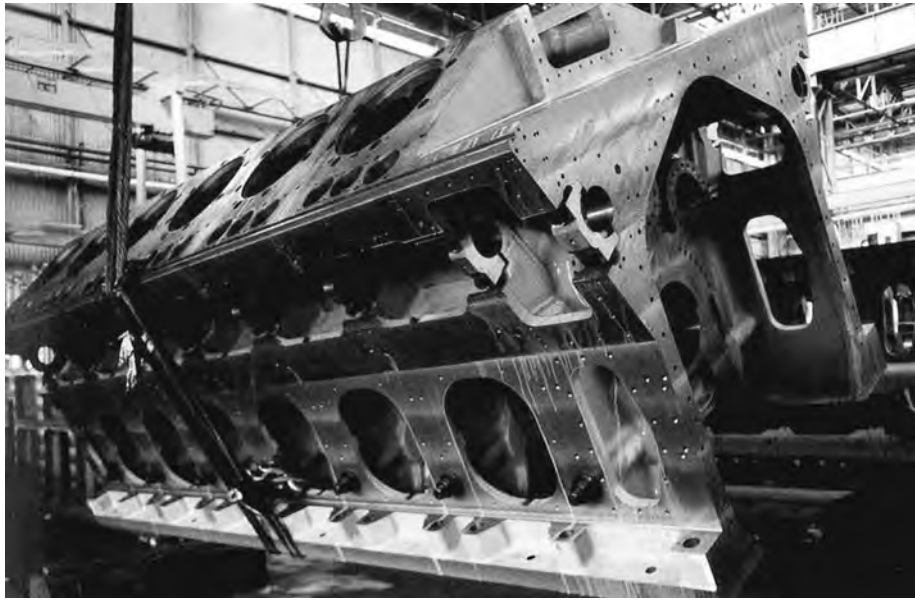
Für Markus Geist ist die Qualität der Sulzer-Aggregate eine Art Glaubensbekenntnis. „Unsere Motoren laufen mindestens zwei Jahre lang wartungsfrei und mit dem schlechtesten Öl, sogar mit Abfallöl. Jedenfalls solange man sie so

zusammenbaut, wie wir sie entworfen haben.“ Schuld, wenn etwas nicht funktioniert, sind also die Lizenznehmer.

Einer dieser potentiellen Missetäter befindet sich an der Adria. Über ein Viadukt in schwindelerregender Höhe führt eine Superstrada aus der Stadt Triest hinaus in die nahen Berge, die steil von der Küste aufragen. „Grandi motori“ – das Schild weist den Weg zu einem der wichtigsten Arbeitgeber der Region. Auf 530000 Quadratmetern stehen Fertigungshallen, jede einzelne so gewaltig wie ein Olympiastadion. Es ist eine Reise in die Welt der Riesen. Die Bohrer sehen aus wie zu Hause im Bastelkeller, nur sind sie Oberschenkeldick.

Sie schieben sich in Maschinen vom Umfang einer Garage. Die Klappe eines Hochofens öffnet sich wie ein Scheunentor. Darin liegt ein erkaltender Kolben, der ohne weiteres das Dach eines griechischen Tempels tragen könnte.

In der Endmontagehalle präsentieren sich die fertigen Blöcke in Reih und Glied, die grünen Zweitakter auf der einen, die blauen Viertakter auf der anderen Seite. Es wird klar: Was wir in Winterthur gesehen haben, war allenfalls ein Vorgeschmack auf diese Parade der Giganten. Die Arbeiter erscheinen wie Ameisen auf den Etagenplatt-



*Tonnenschwere Motorblöcke schweben durch die Fabrikhallen in Italien.*

formen der Maschinen, die sich langsam dem Ausgang zuschieben, wo sie verladen und zur Werft speidiert werden. Die sperrigen Zweitakter werden nach einem Testlauf in drei transportable Teile zerlegt und erst in der Werft wieder montiert.

Seit 1982 baut Grandi motori Sulzer-Diesel, bis zu 20 Stück jährlich. „Natürlich in bester Qualität“, heißt es in Italien. In der eigenen Technologieabteilung ist so manche Verbesserung erdacht worden, die die Motoren angeblich effizienter machte – Interventionen, die in Winterthur allerdings nur Skepsis ernten. Doch „siamo amici – wir sind Freunde“, lächelt Giampaolo

Cavicchi zuckersüß, als das Gespräch mit dem Grandi motori-Direktor auf sein Verhältnis zu den Schweizer Geschäftspartnern kommt.

Freunde haben die Winterthurer auch in Polen, der letzten Etappe im Produktionsprozeß. Die Motoren landen dort, wo sie selbst arbeiten werden: im Schiffsrumpf. Auf dem Gelände der Stettiner Werft Stocznia Szczecinska geht der Endausbau des Containerschiffs „Valbella“ mit 23200 Bruttoregistertonnen zügig voran. Im Innern des Schiffes, das ein deutscher Reeder bei der polnischen Werft bestellt hat, hängen die Elektrokabel indes noch wie Lianen in



einem Urwald von den Decken. Schweißbrenner sprühen Funken, Metallspäne rieseln herab, und es riecht nach Farbe. Weiter unten im Rumpf der grün lackierte Block eines RTA62 mit 18000 PS, an den gestanzten Metall-Lettern auf den ersten Blick als ein „Sulzer“ erkennbar.

Rund 20 Schiffe baut Stocznia Szczecinska jedes Jahr, mehr als andere Werften in Europa. 1997 waren 15 der Schiffe mit Sulzer-Motoren bestückt. Im kommenden Jahr wird die Werft eine Anzahl kleinerer Schiffe auf Kiel legen und dafür Motoren des größten Konkurrenten von Sulzer vorziehen, der schwedischen BMW. Grund genug für die Schweizer, vor Ort immer wieder Präsenz zu zeigen. Markus Geist ist jetzt das erste Mal in Polen. Das letzte Mal wird es nicht gewesen sein, denn die Werften sind wichtigere Partner als die Motorenfabriken: Sie bestimmen zusammen mit den Reedern, welche Schiffe welche Motoren bekommen. Sie gilt es zu überzeugen. Denn jede verkaufte Pferdestärke bringt Sulzer 120 Dollar Umsatz – das macht bei einem RTA96 rund elf Millionen.

In Stettin verhandeln Geist und seine Kollegen mit Andrzej Szymanski, einem alten Hasen in Sachen Schiffsbau. Szymanski arbei-

tet seit 37 Jahren auf der Werft. Auch zu Zeiten, als die Welt im kalten Krieg erstarrt war, wurde in Stettin schweizerisch-polnische Freundschaft gepflegt, mit anderen Worten: wurden hier Sulzer-Motoren eingebaut. Die Schweizer, sagt der gemütliche Pole mit dem mächtigen Schnauzer, seien angenehme Partner: „Sie sind fast so wie wir Polen, warmherzig und temperamentvoll.“ Wieder wird das Bild von der großen Familie bemüht. Aber wie in einer Familie üblich, kennt man die Stärken und Schwächen des andern. „Die ‚Sulzers‘ sind in den oberen PS-Bereichen unschlagbar. Für die mittleren Bereiche aber ziehen wir eher BMW vor. Nun ja, so ist das Leben“, meint Szymanski jovial. Einmal würden eben jene, dann wieder diese den Vorzug erhalten.

Die Schweizer geben sich Mühe, ihre Partner überall auf der Welt zufriedenzustellen, und machen auch schon mal gute Miene zum bösen Spiel. Hinter vorgehaltener Hand ist zu erfahren, dass das Treffen zwischen der Sulzer-Equipe und den Werft-Ingenieuren ziemlich rau verlaufen sei. „Einer unserer Motoren macht Probleme“, läßt Geist wissen, aber wenn Szymanski dann die „Sulzers“ zur Stadtrundfahrt einlädt und ihnen die Werft zeigt, hat man wieder das Gefühl,





mit alten Freunden im Bus zu sitzen. Immerhin, die Polen haben ihren Besuchern etwas zu zeigen. Eben fertiggestellt und von der Frau des russischen Konsuls feierlich mit Champagner getauft, liegt das Containerschiff „Wladiwostok“ am Kai unterhalb des Stettiner Schlosses vertäut.

Die „Wladiwostok“ besitzt einen Sulzer-Motor, einen RTA62 wie die noch unfertige „Valbella“. Doch die dienstbereite „Wladiwostok“ hier hat kaum Ähnlichkeit mit dem Schwesterschiff. Die Niedergänge sind hell ausgeleuchtet, der Maschinenraum weiß ausgemalt. Nirgends ein Ölfleck, die Kabel sind hinter Abdeckplatten verschwunden. Der grüne Motorblock wirkt wie aus dem Ei gepellt. Er wartet darauf, gezündet zu werden. Markus Geist, der coole Manager und

nüchterne Verhandler aus Winterthur, krepelt die Hosenbeine hoch und klettert die Niedergänge hinauf und hinab, beschaut sich Schrauben, betastet die Schweißnähte und blickt immer wieder hoch zu den wuchtigen Zylinderköpfen. Ein ungewohnter Glanz liegt in seinen Augen. „Ein schöner Motor“, kommt es ihm über die Lippen, „ein schöner Motor.“ „Und wir haben ihn gebaut, in der Schweiz“, denken wir uns die Worte des Winterthurers Hanspeter Kern hinzu – der den Motor noch nie in seinem Leben gesehen hat.

*Text: Ronald Schenkel, Jahrgang 1964,  
ist freier Journalist und Publizist  
Fotos: Jürg Waldmeier, Jahrgang 1963,  
Fotograf.*

*Beide leben in Zürich und arbeiten  
regelmäßig zusammen.*

*Wir danken der Zeitschrift „mare“ für  
die Nachdruck-Erlaubnis.*

## **Flaschenpost nach halben Jahrhundert gefunden**

Vor 50 Jahren warf ein amerikanischer Junge eine Flaschenpost in den Atlantik. Die Botschaft wurde nun in der Nähe wieder gefunden, wo er die Flaschenpost in den Atlantik warf. Denis Komsa war zwölf als er in ein Glasgefäß einen Brief steckte.

Er legte auch einen Briefumschlag mit seiner Anschrift und einen Stuiver hinein, so dass der Finder ihm mitteilen konnte, wo er das Gefäß gefunden hat. Komsa ist mittlerweile 61 Jahre und ist froh, dass sein Gefäß gefunden wurde. Es beweist wieder einmal, dass alles möglich ist. Möglicherweise lag das Gefäß all die Jahre unter dem Sand.

Der Orkan Sandy spülte es nun frei.



# Als Schweizer Funkerin bei der deutschen Seefahrt

„Frauen und Kinder zuerst – Funkerinnen zuletzt“

**Von Linda Edel**

Meine Ausbildung habe ich bei der Radio Schweiz AG bzw. „Bern Radio“/HEB gemacht. Nach der Ausbildung meldete ich mich bei der sogenannten „Colombo-Universität“ an, der Berner Abend-schule für Schiffsfunker. Nach dem Erhalt des Funkpatents suchte ich nun eine Anstellung als Funkerin auf einem Schiff.

Die Schweizer stellten zu dem Zeitpunkt keine Frauen ein, so suchte ich nach einer anderen Reederei. Durch die Arbeit bei „Bern Radio“ waren mir ein paar deutsche Reedereien bekannt, bei denen ich mich bewarb.

Ich konnte 1975 bei der DDG Hansa in Bremen anfangen. Mein erstes Schiff war das MS „Gutenfels“/DEAQ und die Reiseroute Nordkontinent–Persischer Golf.

An Bord fand ich mich schnell zu-recht und gewöhnte mich auch an die „seemännischen Redewendungen und Ausdrücke“. Die Arbeit als Funkerin auf einem Schiff gefiel mir sehr gut und mit der Mannschaft hatte ich keine Probleme.

Mit meinem Schweizer Pass eckte ich allerdings später einmal in einem kleinen arabischen Hafen an:

Die Hafenzollbehörde wollte mich in Verwahrung nehmen, weil sie mich wegen des roten Schweizer Passes für eine Kommunistin hielten. „Ich konnte dem Wüstensohn damals nicht erklären, was die Schweiz ist und dass dieses Land überhaupt nicht kommunistisch ist“.

Der Kapitän konnte die Hafenzoll-behörde so weit beruhigen, dass ich nur Landgang-Verbot für die gesamte Aufenthaltsdauer im Hafen hatte. Der technische Fortschritt in der Funkerei ging schnell.

Der berühmte E566, der Papagei-enempfänger, verschwand und wurde durch modernere Geräte ersetzt. Gnadlos ist die Morsetelegrafie überholt worden: zuerst von Funkfern-schreibern, dann von Funktelefonen und schließlich von der Satelliten- und Digitaltechnik.

Von 1993 an habe ich vorwiegend nur noch Neubauten in Dienst gestellt. Erst in Emden (Thys-sen Werft), dann in Flensburg (Flender Werft) und schlussendlich in Südkorea bei der Samsung Werft.

Ablösung durch einen anderen Funker gab es bald nicht mehr und auf der „Quasselwelle“ wurde es stiller. Als ich auf einem Neubau im Suezkanal war, kam der Suez-

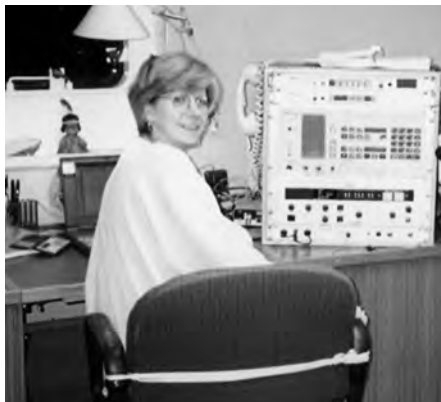


Linda als FO auf der „Wallenfels“/IDEDL

lotse und wollte, dass ich noch ein Telegramm an SUQ Ismailiaradio absetzen sollte. Dies ging nicht

mehr, da kein Sender, keine MW und auch keine Morsetaste mehr da war. Ich habe ihm UKW oder Satellitenfunk empfohlen.

Mit der Seefahrt war 2001 Schluss. Nach einer Umschulung an Land zum staatlich geprüften Techniker für Medien- und Systeminformationstechnik arbeite ich immer noch in dieser Berufssparte und genieße das „Landleben“.



Linda bei Indienstellung von Neubauten

## Geröllhaldenschrat fährt zur See

„Wisch“ für deutsche Schiffe nicht anerkannt

**Von Bernhard Pfander**

„Mit welcher Frequenz fährt die Berner Strassenbahn?“ Eine ulkige und eher seefahrtsfremde Frage während einer Prüfung zum Seefunkzeugnis, nicht wahr? Der strenge technische Experte der damaligen hochwohlloblichen Generaldirektion PTT war diesbezüglich berüchtigt.

Die richtige Antwort lautete übrigens 16 2/3 Hz! Im August 1974 erhielt ich nach zweijährigem Besuch der Abendschule für Funker Bern und dem Umschiffen der ob-

genannten technischen Klippe das heiss ersehnte Allgemeine Zeugnis für Funker des beweglichen Seefunkdienstes. Im Oktober fuhr ich dann in Begleitung meiner frisch angetrauten Ehefrau mit dem Zug nach Hamburg, nachdem keine Schweizer Reederei an einem unbefahrenen Greenhorn Interesse zeigte. Auf dem Arbeitsamt beschied man mir erst mal, dass mein „Wisch“ für deutsche Schiffe nicht anerkannt würde.

Also, nichts wie hin zur OPD Hamburg, wo mich zwei nette Herren im Rahmen einer Nachprüfung zum Berechtigungsausweis zur Anerkennung eines Seefunkzeugnisses lotsten. Offenkundig war der Mangel an Funkern zu der Zeit ziemlich gross, denn die Finger des Arbeitsamtsbeamten kreisten lange über einer grossen Karte, bis er raubvogelartig eine Karte mit Esels-ohren einer „hervorragenden, alt-ingesessen Hamburger Reederei“ – nennen wir sie mal X – herauszog.

Der dunkle Kontor daselbst, ein generell mulmiges Gefühl und die bescheidene Heuer veranlassten mich jedoch zu einem erneuten Besuch beim Arbeitsamt. X war übrigens unter Seeleuten einschlägig



## Abendschule für Funker



„bekannt“, aber mit einem Newcomer kann man's ja mal versuchen.... So landete ich dann schliesslich bei der deutschen Shell Tanker GmbH und musterte Ende Oktober in Dubai auf der TTS „Capsa“/DAKS (gleiches Baujahr wie der Autor, 1949) an.

### **Aller Anfang ist schwer**

„Ooooooh, ein Geröllhaldenschrat“ rief der Kapitän, als ich mich vorstellte. Den Übernamen hatte ich dann gleich mal weg. Eigentlich wäre eine Einweisungsfahrt mit meinem holländischen Kollegen vorgesehen gewesen. Nach einer kurzen Einführung in die Stationstechnik und die Heuerabrechnungen verabschiedete er sich jedoch „aus dringenden per-

sönlichen Gründen“ mit der Bemerkung „die Funkerei kennst Du ja, und den restlichen Papierschiet findest Du da in der Schublade“. Die nächsten Nächte wurden zum Tage. Nach Auslaufen Richtung Kharg Island (Iran) schlurfte ich in kurzen Turnhosen und billigen Latschen zum Mittagessen nach achtern in die Messe, es war ja heiss im Persergolf.

Die grinsenden Visagen der versammelten Elite werde ich nie vergessen, als mich der Kapitän ordentlich zusammenstauchte und zum Tenüwechsel nach mittschiffs zurückschickte. War's das Essen wert? Schon nach den ersten neun Monaten Tankerfahrt brachte ich jedenfalls mehr als 20 kg weniger auf die Waage.... Ich träume noch heute gelegentlich von Labskaus und Kaliningrader Klopsen! In Kharg Island stand nur der Seemannsclub am Ende der Pier für meinen ersten Landgang zur Verfügung.

Dort trafen wir auf Besatzungsmitglieder eines französischen Bohrsinselversorgers, die hocherfreut waren, mit unserem elsässischen Pumpenmann und mir französisch schnacken zu können. Das wurde natürlich mit einigen Flaschen tintenschwarzem persischen Wein gefeiert. Das hätte ich besser sein lassen. Beim Verlassen des



Clubs kippte ich in der heissen Luft buchstäblich aus den Socken, die ich damals in der Messe nicht getragen hatte; der Rest ist tiefster Filmriss. Jedenfalls habe ich mir damit später bei der ersten Personalbeurteilung in Sachen Nüchternheit gleich eine 2 eingebrockt! Fürwahr ein toller Einstand! In der Strasse von Hormuz traf dann via DAN unser Bestimmungsziel ein: die Philippinen.

Der Kapitän hielt zu diesem Zeitpunkt üblicherweise seinen heiligen Mittagsschlaf, und voller Freude eilte ich auf die Brücke um die frohe Botschaft schon mal lauthals zu verkünden. „Sparky, es wäre toll, wenn der Kapitän dieses Schiffes als Erster von dieser Neuigkeit Kenntnis nehmen dürfte“, liess sich der vermeintlich Schlafende aus dem Kartenhaus vernehmen. Zum Glück hat er das Fernmeldegeheimnis nicht erwähnt.

### **Teures Lehrgeld**

Zwischenstopp in Singapur behufs Proviant- und Treibstoffübernahme. Auch der Store wurde mit Tiger-Bier und allem möglichen ergänzt. Eifrig führte ich an der Reeling meine diversen Strichlisten, den Transport der Ware ins Schiffsinne übernahmen in äusserst zuvorkommender Weise unsere Matrosen. Tja, was soll ich sagen, beim nächsten Inventar fehlten

Bierkisten im Werte von 500 DM. Also, trotz meiner fragwürdigen Vorstellung auf Kharg Island, habe ich diese Kisten bestimmt nicht weggesoffen, ich schwörs. Trotzdem wurde mir die Hälfte des Betrages von der Heuer abgezogen, die andere Hälfte übernahm freundlicherweise mein hochverehrter Schiffsführer. Vielleicht war er ja sonst mit meinem Funkdienst sehr zufrieden (immerhin gab es in Sachen Funkbetrieb in besagter Personalbeurteilung eine 1), oder er hat es geschätzt, dass ich während zahlloser Freistunden mit Hingabe seinen Jazzplatten zugehört habe ...

In Tabangao/Philippinen durfte ich meine erste selbständige Einklarierung vornehmen. Und da kamen die goldbetressten Jungs vom Zoll, Küstenwache, Militär und Hafentarzt mit Riesenkoffern ange-rauscht. „We want Cigarettes, Whisky and, and ...“ „I must ask the captain first“, „yes, do that!“. „Kapitän, die wollen mir den Store ausräumen, dat geht doch nicht!“. „Junge, gib denen, was sie wollen, sonst binden sie uns den Dampfer an, das geht jeden Tag in die Tausende“.

All die von mir ach so sorgfältig in x-facher Kopie angefertigten Zollpapiere und Mannschaftslisten wurden eiligst abgestempelt und

achtlos in eine Mappe gestopft. Mit Inbrunst hingegen verschwanden reihenweise Zigarettenstangen und Whiskyflaschen in den voluminösen Koffern; meine erste eindruckliche Begegnung mit der dritten Welt!

### Hör- und Tippfehler

Auf der Fahrt nach Noumea in Neukaledonien: Im 3 MHz Tropenband fanden sich einige Rundfunkstationen mit Südseemusik, besonders Radio Port Moresby auf Neuguinea mit seinen Nachrichten in Pidgin-Englisch hatte es mir angetan. Leider war er nur auf dem unteren Seitenband störungsfrei aufzunehmen. „Sparky, ich brauche dringend ein Telefongespräch nach Hamburg“. Fein, kein Problem, Sender hochgefahren, Empfänger von Port Moresby auf DAJ

16 MHz geschraubt. „Norddeich Radio, die Delta, Alpha, Kilo, Sierra“. Rauschen, nochmaliger Anruf, immer noch nix, die haben doch Hörwache auf 16 MHz?

Nach mehrmaligen Versuchen entdeckte ich das Versehen und schalte auf USB. Mann, war der OP bei Norddeich sauer, ich hatte natürlich in ein laufendes Gespräch gerufen. „Mensch, wo haben denn Sie das Patent gemacht?“ Ich stammelte irgendwas vom Kongo und entschuldigte mich kleinlaut. Hoffentlich ist der Mann nicht Mitglied der SFK ... Ja, und da war dann noch der 2. Deckoffizier von der Insel Föhr, der mich nur in Platt ansprach, ich gab ihm aber in Berndeutsch zurück, das Duell endete letztendlich unentschieden, aber ich weiss jetzt was eine „Seute



Deern“ ist! Die Funkpresse des Hamburger Abendblattes war eine gefragte Dienstleistung des F/O. Die Empfangsbedingungen im Fernen Osten waren nicht immer gut, doch die waren dieses eine Mal nicht schuld daran, als ich aufgrund eines Tippfehlers aus einem HSV-Sieg eine Niederlage kreierte. Leider meldete die Deutsche Welle das Gegenteil, was mir von einigen Besatzungsmitgliedern empörte Kommentare bescherte.

### **Mit 5 Knoten ums Kap nach Kuwait**

Meine Zeit auf dem zweiten Shell Tanker M/T Narica/DNBK im Jahre 1975 fiel voll in die grosse Ölkrise. Infolge mangelnder Aufträge dampften wir mit 5 Knoten von Rotterdam nach Mina al Ahmadi in Kuwait. Ein tolles Schiff mit Fitnessraum und Schwimmbad gleich neben dem Funkraum. 500 kHz und die traffic lists von GKA, HEB und DAN liessen sich dergestalt easy aus dem Lehnstuhl am Pool mithö-

ren, zum grossen Ärger der rostklopfenden Decksleute. Eine späte Rache für die Biergeschichte, man erinnert sich..... auch wenn es die falschen traf. Nördlich von Madagaskar mussten in der Maschine Kolben gezogen werden. Wir benutzten das Herumdümpeln zum Haifang, das Deck glich zeitweise einem Schlachthaus. Weder die von den spanischen Matrosen hingebungsvoll zubereitete Haileber noch die Haifischflossensuppe haben mir allerdings geschmeckt.

### **Chemiefahrt mit Hindernissen**

1976 heuerte ich auf dem Chemikalien-tanker M/T „Thorodland“/HOMA der de Vries Tankschiffahrt Reederei, Hamburg, an. Das Schiff war im Gegensatz zu den Shell Tankern mit ihren älteren DEBEG-Stationen, mit einer modernen Ericsson SITOR-Funkanlage mit einem automatisch abstimmenden Hauptsender ausgerüstet. Meine heissgeliebte Schlackertaste, eine



*MIT Thorodland / HOMA*





alte Vibroplex, kam nur noch beschränkt zum Einsatz.

Beim Einsteigen in Augusta/Sizilien fand ich im Funkraum ein heilloses Durcheinander von Papieren und Telexrollen u.ä., vor, mein Vorgänger war dem Vernehmen nach krankheitshalber für längere Zeit nicht mehr in der Lage gewesen seinen Dienst wahrzunehmen, der Kapitän besorgte den wichtigsten SITOR-Verkehr, überliess aber den gesamten Papierkram dem angekündigten Ersatzmann. Auch auf diesem Dampfer brütete ich in der ersten Nacht über Betriebsanleitungen, war ich doch bislang mit SITOR-Anlagen noch nie in Kontakt gekommen. Unser erster Anlaufhafen war Porto Torres auf Sardinien, den wir gegen Mitternacht erreichten. Beim Einlaufen ins sehr enge Hafenbecken ereignete sich ein totaler Maschinenausfall.

Langsam lief die Thorodland zielstrebig auf einen an der Pier liegenden Hafenschlepper zu und kam dann mit dumpfem Knall und vernehmlichen metallischen Knirschen mit dem Bug in dessen Steuerbordseite zum Stehen. Der italienische Lotse tobte wie ein Irrer auf der Brücke („sempre questi m... panamesi, immer diese verdammten Panamesen“) und aus dem Niedergang des Schleppers quollen reihenweise Besatzungsmitglieder

in ihren gestreiften Pyjamas, die wohl dachten, die Welt gehe unter.

Ein Bild für Götter, doch der nachfolgende Funkverkehr mit der Reederei hatte es in sich, zum Glück gab's SITOR, mit der Taste wäre das nicht mehr zu meistern gewesen. Glimpflicher verlief im Anschluss ein Zwischenfall in den Dardanellen, als die Thorodland plötzlich aus dem Ruder lief und der LI nur mit viel Glück ein Auflaufen an der Küste vermeiden konnte. Zu dieser Zeit fuhr meine Ehefrau für längere Zeit mit. Der Kapitän, ein Gentleman der alten Schule, schiffte uns in Istanbul aus und wies uns an, einfach per Taxi zum nächsten in der Nähe liegenden Ladehafen in Gebze zu kommen. Wir genossen den Ausflug in Istanbul und fuhren dann wie vorgesehen mit dem Taxi nach Gebze. Doch von der Thorodland keine Spur! Mit Gebärdesprache und unter Zuhilfenahme von Zeichnungen fand der Hafenkaptän schlussendlich heraus, dass das Schiff nach Izmit umgeleitet worden war.

Also, wieder rein in ein Taxi, dessen Fahrer nur türkisch sprach, und ab nach Izmit. Die nächtliche Fahrt verlief ruhig bis zum Moment, als das Taxi plötzlich mitten in einer einsamen Mondlandschaft anhielt und der Fahrer das Fahrzeug verliess. Ich dachte, unser letztes





Stündlein hätte geschlagen. In meiner Not blieb ich ihm dicht auf der Pelle, dabei wollte sich der arme Mann nur erleichtern ... Welch eine Erleichterung, als wir frühmorgens in Izmit die Thorodland auf Reede liegend erspähten! Unvergessen bleibt uns der stark gesüßte türkische Kaffee, den uns die netten Leuten in Gebze serviert hatten; der Kaffelöffel blieb buchstäblich in der Tasse stecken!

### **Und das ergreifende Finale**

1979 fuhr ich nochmals eine längere Urlaubsvertretung für de Vries auf dem Chemikalientanker M/T „Thordrache“/3EIK, im Liniendienst Israel-Südafrika. Am 23. Januar 1980 ging meine Seefahrtszeit in Haifa/Israel endgültig zu Ende. Um Mitternacht holte mich ein Taxi ab, um mich nach Tel Aviv zum Flughafen zu bringen. Die Behördenbüros

waren alle geschlossen und deswegen konnte ich mir den Pass auch nicht abstempeln lassen.

Bei der Kontrolle am Ben Gurion Flughafen wurde ich deshalb von zwei stämmigen Securities kurzerhand verhaftet, ich war ja gar nicht eingereist. Nur langwierige telefonische Rückfragen bestätigten dann meine Angaben, und ich konnte endlich den Heimatflieger betreten.

Nach meiner Rückkehr erteilte mich ein verzweifelter Anruf meines Nachfolgers, ebenfalls ein Schweizer, der sich bitterlich über fehlende Rinderhälften in der Proviantlast beklagte, aber da musste ich passen, denn die Verantwortung für die Verpflegung hatte ich längst dem indonesischen Koch delegiert und überhaupt, hatten wir das nicht schon mal?

## Nachtrag zum Bericht Satellitennavigation II

Mitteilungsblatt der Seefunkkameradschaft Heft 4/2014

**Von Ludwig Amann**

Im letzten Mitteilungsblatt erschien ein Bericht von Paul Hag über die Satellitennavigation, in dem er u.a. die DFVLR (jetzt DLR) sowie die argentinische Antarktisstation „General Belgrano II“ erwähnt. Die von ihm angesprochenen Ausbreitungsmessungen fanden vor genau 35 Jahren statt, nämlich im Januar und Februar 1980. (Dienstreise vom 1. Januar bis 20. Februar). Ich hatte mich damals lange vorher als „freiwilliger“ Reiseteilnehmer gemeldet, dann aber leider diese Bewerbung wieder zurückgezogen, als bekannt wurde, dass wir auf „Belgrano II“



*Die argentinische Antarktis-Station „General Belgrano II“*

bei den Argentinern in Zelten untergebracht werden sollten. Anfangs war vorgesehen, in eigenen Wohncontainern zu logieren. Das war dann aus Kostengründen gescheitert.

Jedoch war ich in nicht unerheblichem Maße an den Vorbereitungen dieser Messungen beteiligt. Etliche Reisen von Oberpfaffenhofen nach Friedrichshafen waren nötig, um dort den Bau der von der Firma Dornier gefertigten Parabolantennen zu überwachen. Die Konstruktion der Hubmechanik sollte möglichst einfach sein. Es wurde entschieden, die Plattformen der Antennen an jeweils vier Stützpfeilern mit Seilwinden und Umlenkrollen in die geforderte Höhe zu transportieren.

Das Radom der kleineren Antenne sollte zusätzlich geheizt werden. Übrig gebliebene Thermostate (die niemand mehr brauchte) habe ich heute noch in der Schublade. Auch Reste der damals verwendeten Cellflex-Kabel mit den zugehörigen Spinner-Steckern sind noch vorhanden. Getestet wurden die Antennen und Geräte in Oberpfaffenhofen, danach in Container verpackt und per Schiff nach Buenos Aires geschickt. Von dort ging es weiter per „Almirante Irizar“, einem nagelneuen argentinischen Eisbrecher, zur Station „Belgrano II“.

Von Oberpfaffenhofen sowie meinem damaligen Wohnort aus verfolgte ich die Reise des Eisbre-



„Almirante Irizar“

chers von Buenos Aires bis „Belgrano II“ per Funk auf 15m. Die Verbindungen klappten ausgezeichnet. Der OM auf der „Almirante Irizar“ benutzte das Rufzeichen LU2IAB/mm, das meines Wissens auch heute noch aktuell ist. Die Antarktis-Station „Belgrano II“ war QRV als LU1ZG, abwechselnd betrieben von den OP's Bernd, Hans und George.

Es ist sicherlich verständlich, dass hier der Amateurfunk des öfteren für wissenschaftliche Zwecke missbraucht wurde.

Über die Auswertung der bei dieser Kampagne angefallenen Daten ist mir nichts bekannt, da einer von

den Teilnehmern, ein Argentinier, die Messungen nach Abreise der deutschen Mitglieder noch eine Weile fortführte. Er gehörte zum Institut für Nachrichtentechnik der DFVLR, die übrigen Teilnehmer hingegen, wie auch ich, zur Mobilien Raketenbasis.

An anderen Tagen, die hier nicht aufgeführt sind, fanden QSOs von der Clubstation DL0VP in Oberpfaffenhofen aus statt. Das Tagebuch dieser Station ist verschollen, die Station schon lange geschlossen.

Die oben angegebenen QSOs führte ich von meinem damaligen QTH (Hochstadt). George war der zurückgebliebene argentinische Wissenschaftler und Funkamateuer.

Die Clubstation war ausgerüstet mit Hallicrafters SR 2000 bzw. Collins S-Line mit 30L1 und 5 El.-Beam. Bei mir waren es ein NEC CQ 110 E und eine SB 220 an einem DJ2UT-Beam.

### QSO's mit „Almirante Irizar“/LU2IAB und „General BELGRANO II“/LU1ZG

Datum	MEZ	Band	Rufzeichen	OP	QTH
17. 01.	1900-1951	15m	LU2IAB/mm	Alex	Irizar nr South Orkneys
18. 01.	1500- 1540	15m	LU2IAB/mm	?	?
19. 01.	1500-1607	15m	LU2IAB/mm	?	?
29. 01.	1802-1821	15m	LU1ZG	Bernd	Gen. Belgrano
30. 01.	1804-1810	15m	LU1ZG	Hans	-„-
31. 01.	1813-1818	15m	LU1ZG	Hans	-„-
06. 03.	1800-1815	15m	LU1ZG	George	-„-
13. 03.	1800-1807	15m	LU1ZG	George	-„-

# Untergang des Küstenmotorschiffs „Marianne Wehr“

Schiff versank vor den Augen der Seenotretter

**Von Rolf Marschner**

*ddd sos sos sos ddd de dan dan dan = german ms mariannewehr/dipj reported lopsided at 0335 gmt in posn 1,5 miles northwest of elbeone lightvessel stop lifeboats ruhrstahl and hermannapelt, two airplanes and one helicopter in area stop two drifting men sighted by aircraft one mile southsoutheast of elbeone lightvessel, position marked by smoke signals. ships in area pse keep sharp lookout = 141010z de dan +*

*ddd sos sos sos ddd de dan dan dan = german ms marianne wehr/dipj at 0335gmt in position 1,5 miles northwest of elbeone lightvessel heavy list. lifeboats ruhrstahl and hermann apelt and several aircrafts searching in area stop 3 dead men picked up 6 men still missing stop ships in area pse keep further sharp lookout = 141148z de dan +*

Gestern, als ich in meinem Seefunk-Archiv blätterte, fielen mir die oben angeführten Seenotmeldungen von „Norddeich Radio“/DAN zum Untergang des Küstenmotorschiffes „Marianne Wehr“/DIPJ in die Hände. Es ist schon ein kuriose Zeichen, denn heute am 14. Oktober 2014 jährt sich der Untergang zum 51. Mal.

Die „Marianne Wehr“ (499 BRT) fuhr leider nur kurze Zeit unter der blau-gelben Wehr-Flagge. Am 14. Oktober 1963 befand sich das Schiff unter Kapitän Pries mit einer Ladung Hochofenschlacke auf der

Reise von Flixborough, North Lincolnshire, (England) nach Lübeck als es in der Elbmündung in einen Orkan geriet, in der Nähe des Feuerschiffes „Elbe 1“ auf 54.00 N, 08.11 E sank und ihre neunköpfige Besatzung mit in die Tiefe riss. Eine nach Sonnenaufgang eingeleitete Suchaktion, an der sich drei Minensuchboote, zwei Hubschrauber und ein Flugboot der Marine-Seenotstaffel beteiligten, blieb erfolglos. Noch 25 Minuten vor dem Untergang hatte der Kapitän seinem Reeder mitgeteilt, dass das Schiff durch übergehende Ladung etwa 25 Grad Schlagseite habe, für das Schiff jedoch keine direkte Gefahr bestehe, dass man aber versuche einen Rettungskreuzer zu benachrichtigen um Hilfe zu erbitten. Das Schiff lief bei Windstärke 10 bis 12 vor dem Wind und mit den



Flixborough

Bild: Wikipedia



M/S „Marianne Wehr“/IDIPJ

Wellen. Es war die letzte Meldung der „Marianne Wehr“.

Danach muss das Schiff gesunken sein. Die beiden Seenotrettungskreuzer „Ruhrstahl“ und „Hermann Apelt“ waren sofort von Cuxhaven und Helgoland zu der Unfallstelle ausgelaufen. Sie fanden jedoch nicht die geringste Spur von der „Marianne Wehr“. Ebenso erging es den Rettungshubschraubern, als sie den vermuteten Unfallort erreichten, war das Schiff bereits gesunken.

Das Küstenmotorschiff war 1957 gebaut worden und hatte acht baugleiche Schwesterschiffe. Fünf von ihnen gingen unter, nur zwei erreichten ihr Ende bei Abbruchwerften.

10 Jahre später befand sich das deutsche Küstenmotorschiff "Wil-

helm" – 499 Bruttoregistertonnen, Baujahrgang 1958 – mit einer Ladung Getreide auf der Reise von Bremen nach Südnorwegen, als der Kapitän gegen fünf Uhr morgens vor der dänischen Küste einen Notruf absetzte: Wir haben 50 Grad Schlagseite und bitten dringend um Hilfe.

Der Kümo „Wilhelm“ war das fünfte Schiff dieser baugleichen Serie das auf See verloren ging. Die gesunkenen baugleichen Schiffe waren die „Stormarn“, „Hoheneichen“, „Hohenlinden“, „Wilhelm“ und die „Marianne Wehr“. Über das Schiff Nr. 8 konnte ich nichts in Erfahrung bringen.

Das Seeamt stellte keine Mängel an der Bauart, Beschaffenheit, Ausrüstung und Besatzung der „Marianne Wehr“ fest, das Schiff war auch nicht überladen. Die neun Seeleute sind wahrscheinlich an Unterkühlung gestorben.

*Quellen: Text und Bild Auszug aus der Firmenchronik der Reederei Oskar Wehr*



# Begegnung mit einem Wetterschiff im Nord-Atlantik

Auf der Fahrt zum Fischfang an Labradors Küste

## Von Hans Wölbing

Im Juli 1955 war ich Funker auf dem noch kohlebefeuerten Fischdampfer „Karlsruhe“ /DFLN, auf der Fahrt zum Fischfang zur Labrador-Küste. Es war für uns die erste Reise quer über den Nordatlantik, denn bislang fischten wir nur unter Island und an der Küste Norwegens. Als erstes musste ich die Wetterkartenanalysen von der englischen Funkstelle „Portishead Radio“/GKA aufnehmen um danach Wetterkarten zu zeichnen. Mit deren Hilfe wurde der Kurs so gewählt, dass wir den Wind nicht von vorn bekamen.

Navigatorisch ergab sich auch etwas Neues. Bislang konnten wir, wenn tagelang die Sonne nicht schien, durch Funkpeilung der Funkfeuer und Küstenfunkstationen unsere jeweilige Position bestimmen. Das fiel nun mitten im Atlantik weg.

Aber da gab es ja die Wetterschiffe. Sie sendeten in bestimmten Intervallen Peilzeichen mit einer Zeichenkombination, die die Abweichung von ihren Sollpositionen angaben. Das Peilen überließ der Kapitän mir, weil ich eben mit Morsezeichen besser umgehen konnte. Auf dieser Reise ergab es sich, dass

wir eines dieser Wetterschiffe recht voraus bekamen. Das Schiff hatte die Kennung „W333“. Ich bat den Alten doch etwas näher heranzufahren um eine vernünftige Fotoaufnahme machen zu können.

Dem Wunsch kam er auch nach. Ich wollte diese Begegnung doch nicht so sang- und klanglos vorbei lassen. Also rief ich das Wetterschiff auf Mittelwelle an um ein lockeres QSO zu fahren. Ich gab ganz zwanglos, wie wir, die Sparks in der Christlichen Seefahrt es gewohnt waren meinen Vers, wer wir waren und was wir vorhatten und so weiter. Dann war ich doch etwas erstaunt. Die Antwort bestand nur ganz lapidar aus QSL TU ar – das war alles. Na, dachte ich, dann eben nicht und schaltete meinen Sender wieder ab. Jedoch nach einer geraumen Zeit rief mich das Wetterschiff mit der Ankündigung „ZBO“ an.

Es handelte sich praktisch um ein Telegramm mit laufender Nummer, Datum und Uhrzeit. Darin wurde uns mitgeteilt, dass wir gesichtet und die Begegnung in ihrem Logbuch vermerkt worden ist. Außerdem wünschte man uns eine gute Weiterreise und viel Erfolg beim Fischfang. Unterschrieben war die

Nachricht mit „Master“. Mir blieb nur noch übrig, mich dafür zu bedanken. Da es sich um eine an mein Schiff adressierte Nachricht handelte, habe ich das „Telegramm“ natürlich meinem Kapitän überbracht. Seine Antwort: ein freundliches Lächeln. Ich denke, die

Erfolgswünsche vom „Master“ haben sich ausgezahlt. Innerhalb von 3 Tagen hatten wir über 4000 Zentner Kabeljau im Raum. Dann dampften wir vor dem Wind nach Cuxhaven zum Seefischmarkt, um diese „Beute“ zur Auktion zu bringen.



Ozean Wetterschiff im Nord-Atlantik im Juli 1955 vom Funker Hans Wölbing auf FD "Karlsruhe"

Coast Guard Cutter „Yamacraw“

Foto: Hans Wölbing

Ein Dampfer, der auch Passagiere an Bord hat, ist bei stürmischen Wetter in Seenot geraten. Um dies den in der Nähe fahrenden Schiffen anzuzeigen und Hilfe von ihnen zu bekommen, lässt der Kapitän eine Anzahl von Leuchtkugeln in die nächtliche Luft schießen.

Da tritt einer der Passagiere an ihn heran und sagt: „Her Kapitän, wir wissen genau, wie es um das Schiff steht. Halten Sie uns nicht für so dumm, dass wir uns jetzt durch die Vorführung eines Feuerwerks von der Gefahr ablenken lassen!“



## ZU GUTER LETZT

### LAST-Tour

Der weltbekannte und mittlerweile 85jährige Bandleader James Last befindet sich im März/April diesen Jahres auf seiner letzten Tournee. Eigene Aussage von Herrn Last „ich will keinen Abschied, sondern nur Spaß mit meinen Freunden und Fans“. Eine schöne Einstellung.

Aber wer weiß denn noch, dass dieser Bandleader sogar bei der Seefunkkameradschaft mehrere Gastspiele gab? Zu Zeiten der Niederdeutschen Bühne und seiner dort veranstalteten Seefunker-Bälle oder Jahresfeste, trat „Hansi“ oder auch „Hänschen“ wie Herr Last heute immer noch in Bremen und „umzu“ genannt wird, mehrfach auf. Er war Nachfolger von Erich Stasik, welcher mit seinem Radio Bremen Orchester die SFK bis 1958 treu begleitete, bevor Hansi seine Position übernahm.

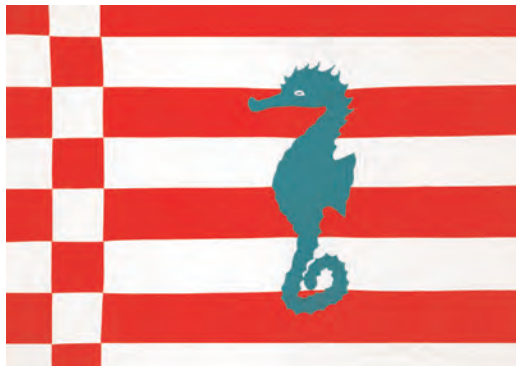
Sei's drum. Jeder hat seine Wurzeln und Anfänge und „James“ begann eben auch bei uns seine spätere Weltkarriere.

### Speck-Flaggen-Stifter gefunden

Ach ja, und als Nebeneffekt des Archiv-Stöberns: Zum Bericht über das Jahresfest 1964 findet man den Eintrag: „... unsere Freunde aus der Schweiz stifteten eine Flagge in den bremischen Farben mit eingesticktem Seepferdchen“!! Jetzt wissen wir alle, woher die schon einmal angefragte Flagge stammt. Leider hat der Chronist nicht vermerkt, WER denn die Schweizer Freunde damals waren.

Immerhin: Wer hat's er(ge)funden?

Paul Hag



### Sparks-Transmitter

