

**SEEFUNKKAMERADSCHAFT e.V.**

**BREMEN**



Mitteilungsblatt

Ausgabe 1/2015



# Immaterielles Kulturerbe

Wissen. Können. Weitergeben.

**„Die Morsetelegrafie wurde 2014 in das bundesweite Verzeichnis des immateriellen Kulturerbes aufgenommen.“**



Foto:  
Sammlung H. Busch

Endlich wurde es erreicht: Neben 26 anderen immateriellen Kulturgütern wurde unter starker Mitbewerber-Konkurrenz am 12. Dezember 2014 auch die Morsetelegrafie offiziell in das „bundesweite Verzeichnis des immateriellen Kulturerbes“ aufgenommen.

Fortsetzung Seite 5



## INHALTSVERZEICHNIS

Gedanken zur Zeit – Ein immaterielles Kulturerbe ...	Seite 3
Endlich: Morsetelegrafie – eines von 26 Kulturgütern	Seite 5
1000 CD-Alben weltweit verschickt ...	Seite 7
Silent key	Seite 8
Mutiger Funker rettete Menschenleben	Seite 9
Als Funkerin in der Großen Fahrt	Seite 15
Mit neun Leben auf den sieben Weltmeeren	Seite 19
Die „Ardenner“: im NDL-Sprachgebrauch „die Viermaster“	Seite 25
Reise als (Amateur)funkender Passagier an Bord	Seite 30
Funkerbriefe sind Seefunkgeschichte(n)	Seite 33
Veteranen des Seefunkdienstes fachsimpeln	Seite 35
Einmal noch nach Rio	Seite 38
Museum Göteborg widmet sich dem Thema „Funk“	Seite 45
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

**Morsetelegrafie: Ein immaterielles Kulturerbe**

*Von Norbert Gabriel*, Mitglied der Interessengruppe „Kulturerbe Morsetelegrafie“

Das Morsen war ca. 150 Jahre lang eine sehr verbreitete manuell ausgeübte Übermittlungsform für Nachrichten. Die in jüngster Zeit stattfindende rasante Fortentwicklung in allen Kommunikationstechniken, vornehmlich mit digitalen Systemen, hat die Übermittlungsform mit Morsezeichen zu kommerziellen Zwecken völlig überflüssig gemacht. Seit mehr als einem Jahrzehnt gibt es keine Nachrichtenübermittlung mehr, für die ein staatlicher Qualifikationsnachweis im Morsen erforderlich ist. Einmal davon abgesehen, dass es etwas mehr als ein halbes Jahrhundert her ist, als man noch Morsetelegrafie über Fernmeldeleitungen an Land oder durch Seekabel angewendet hat, wurden aber auch die Funkanwendungen mit dem Morsesystem bei der Luftfahrt, der Seefahrt, beim Militär, bei Polizeien, bei Wetterdiensten, bei der Eisenbahn usw. eingestellt.

Einzig Gruppe, in der Morseübermittlungen noch auf freiwilliger Basis durchgeführt werden, ist die der Funkamateure. Aber auch hier ist ein ständiger Rückgang zu verzeichnen, so dass es immer weniger Fachleute gibt, die noch die manuellen Fertigkeiten des „Gebens“ von Morsezeichen besitzen, sowie die gehörmäßige (oder visuelle) Aufnahmefähigkeit haben, Morsezeichen in Klartext umzusetzen. Eine hohe Qualifikation bedeutete im Morsen aber nicht nur Präzision beim Geben/Tasten und nicht nur die Schnelligkeit beim Geben und Hören (Aufnehmen). Wenn ein Funker auf einem Schiff bei schwerem Seegang, oder in einem in Luftturbulenzen durchgeschüttelten Luftfahrzeug oder ein Soldat während eines tobenden Kriegsgefechtes dennoch mit Morsetelegrafie kommunizieren konnte, dann war das nur möglich, wenn er die Kunst und Fertigkeit des manuellen Telegrafierens wirklich beherrschte.

Das selektive Hören/Aufnehmen eines bestimmten Signals bei stark schwankenden Ausbreitungsbedingungen der Funkwellen oder beim gleichzeitigen Vorhandensein anderer Morsezeichen und Geräusche auf dem Übertragungskanal war eine Fähigkeit, die mühsam erlernt



werden musste. Morsetelegrafie ist wohl die „Sprache“ mit der wenigsten Grammatik. Auch war diese „Sprache“ in mehr Ländern der Erde bekannt und anerkannt, als jede andere Sprache. Morsetelegrafie konnte eben ohne jegliche Ausspracheprobleme „gesprochen“ werden. Dies war auch ein Grund warum im Funkwesen die Morsetelegrafie über mehr als 100 Jahre lang die Kommunikation zwischen Stellen mit verschiedensten Heimatsprachen so wesentlich erleichterte. Besonderes Beispiel ist die weltweit über mehr als 100 Jahre ausschließlich in manueller Morsetelegrafie mit dem bekannten Notsignal SOS genutzte Not- und Anruffrequenz 500 kHz / 600 Meter.

Das jetzt schnell fortschreitende Aussterben der Morsetelegrafie kann und muss nicht verhindert werden. Es sollte aber zum Anlass genommen werden, so viel wie möglich von diesem kulturhistorischen Erbe der Nachwelt zu sichern. Die UNESCO-Konvention zum Schutz des immateriellen Kulturerbes von 2003 definiert in Artikel 2 wie dieser Begriff zu verstehen ist. Danach gehören klassischerweise die Sprachen der Erde zum immateriellen Kulturgut, von denen aber eine Vielzahl ebenfalls vom starken Verbreitungsrückgang oder sogar vom Aussterben bedroht ist.

Wenn Morsetelegrafie nach wissenschaftlichen Gesichtspunkten auch keine Sprache im herkömmlichen Sinn ist, erfüllt sie aber den gleichen Zweck wie z. B. die Gebärdensprachen, die zum wesentlichen Teil auch ohne den Mund „gesprochen“ werden, oder die Fingeralphabete die eben nur mit den Fingern „gesprochen“ werden, sowie die Pfeifsprachen. Die Pfeifsprache „Silbo Gomera“ von der Kanarischen Insel Gomera wurde im übrigen 2009 in die UNESCO-Liste der schützenswerten immateriellen Kulturgüter aufgenommen. Bei all diesen (und weiteren) Formen findet die Übermittlung einer Nachricht aus einer Lautsprache durch Umsetzung in eine in der jeweiligen Situation vom Gegenüber verstandenen anderen Sprache statt. Das ist hier die Morsesprache, die, obwohl sie von einem sehr geringen Teil der Weltbevölkerung „gesprochen“ wurde, aber durch ihre extrem große Verteilung, auch als eine Art Weltsprache bezeichnet werden kann.

## Endlich: Morsetelegrafie – eines von 26 Kulturgütern

National anerkanntes, schützenswertes Kulturerbe

### Von Norbert Gabriel

Neben 26 anderen immateriellen Kulturgütern wurde unter starker Mitbewerber-Konkurrenz am 12. Dezember 2014 auch die Morsetelegrafie offiziell in das „bundesweite Verzeichnis des immateriellen Kulturerbes“ aufgenommen.

Über die mehr als vierjährigen Bemühungen unter maßgeblicher Beteiligung unserer SFK-Mitglieder Marschner, Gerpott und Gabriel als „Interessengruppe Kulturerbe Morsetelegrafie“ (IKM) wurde im MB 2/2014 (Seite 45 bis 47) berichtet. In einem gemeinsamen Schreiben der Deutschen UNESCO-Kommission e.V. (DUK) und der Kultusministerkonferenz an den „Arbeitskreis Kulturerbe Morsetelegrafie“ (AKM) wurde die Aufnahme der „Morsetelegrafie“ mit diesem Kurztitel bestätigt.

Zu diesem Erfolg haben mit Sicherheit auch die vier Empfehlungsschreiben beigetragen, die der Bewerbung beizufügen waren. Eine davon ist die sehr geeignete Stellungnahme unseres SFK-Vorsitzenden Paul Hag. Bei den in der

Bewerbung aufgeführten sieben Unterstützer-Vereinigungen war es sehr hilfreich, auch unseren Schwester-Verein „Seefunk FX Intern e.V. Rostock“ nennen zu können.

Mit diesem fachlich sehr repräsentativen Unterstützerkreis können wir jetzt den Kurs auf eine UNESCO-Anerkennung einschlagen. Alle in diesem ersten Jahr eingetragenen 27 Kulturgüter dürfen

das von der DUK eigens dazu geschaffene Logo zur nichtkommerziellen Nutzung verwenden.



Im März 2015 ist seitens der Kultusministerkonferenz in Zusammenarbeit mit der DUK in Berlin eine Art Festakt zur Einführung und zur Aufnahme in das bundesweite Verzeichnis vorgesehen. Vertreter von allen 27 eingetragenen Kulturträgern werden dazu eingeladen.

Einen Wermutstropfen bei dieser positiven Entwicklung für unser berufliches Grund-Handwerkszeug Morsetelegrafie gibt es aber.

Die DUK kann aus dem bundesdeutschen Verzeichnis pro Jahr nur eine „Nominierung“ (Anmeldung) bei der UNESCO vornehmen. In



diesem Jahr wurde die „Genossenschaftsidee“ ausgewählt. Wann aber kommen Falknerei, Flößerei, Köhlerhandwerk, deutsche Brotkultur, Rattenfänger von Hameln ... Morsetelegrafie ... (26) dran? Wir, die genannten drei SFK-Vereinskameraden, möchten dennoch alles versuchen, um unter den derzeit 26 Mitbewerbern einen möglichst vorderen Platz für eine Berücksichtigung zu erhalten, das heißt, noch zu unseren Lebzeiten. Sicher gibt es ein paar gute Argumente, die man dazu ins Feld führen kann. Das ist z. B. die Internationalität, ja sogar die weltweite Relevanz „unseres“ Kulturgutes. Diese Eigenschaft können der Rattenfänger von Hameln und die Flößerei sicher nicht anführen.

Dennoch sind wir an zweckdienliche Ideen oder Hinweisen im Sinne einer absehbaren UNESCO-Nominierung interessiert.

In unserer mit dem Deutschen Amateur-Radio-Club e. V. (DARC) gemeinsam als „Arbeitskreis Kulturerbe Morsetelegrafie“ (AKM) eingereichten Bewerbung wurde bereits verdeutlicht, dass die praktische Pflege der Morsekultur nur noch im Amateurfunk stattfindet.

Da es diverse Amateurfunkvereine in Deutschland gibt, die sich auch oder speziell noch praktisch der Morsetelegrafie annehmen

(einschl. Ausbildung) empfehlen wir folgende Adresse:

**Runder Tisch Amateurfunk (RTA)  
Geschäftsstelle Herrn Thilo Kootz  
Lindenallee4 - 34225 Baunatal**

Als eine zentrale Sammelstelle für „Archivalien“ (Schriftgut) hatte sich durch Vermittlung unseres Vereinskameraden Hans Wölbing, folgendes Museum bereiterklärt:

**„Windstärke 10“**

**Ohroggestr. 1 - 274721 Cuxhaven**

Zur Entgegennahme von Gerätschaften aus den unterschiedlichsten Morseanwendungen ist bereit:

**Museum Norddeich Radio e. V.  
Mittelstraße 4a - 26506 Norden**

Dieses Museum ist nur an Relikten aus der Morseära interessiert die mit direkter Morseanwendung zu tun haben. Das sind also z. B. Morsetasten, Morseschreiber, Lochstreifenstanzer und -geber.

Die Nennung solcher Stellen soll nicht heißen, dass jeder sein eigenes Archiv oder seine Morsetastensammlung nun abgeben soll. Die bisher beiden letztgenannten Stellen sind dann hilfreich, wenn es gilt, irgendwo Nachlässe vor der Entsorgung in Mülltonnen zu bewahren.

Das schließt auch nicht aus, wenn andere Institutionen dem Kulturgut Morsetelegrafie eine Pflege und Sicherung angedeihen lassen.

## 1000 CD-Alben weltweit verschickt ...

... und immer noch keine Ende abzusehen

### Von Paul Hag

Gerade rechtzeitig zum Thema Weltkulturerbe Morsetelegrafie erreicht uns die Nachricht, dass Heinrich Busch, die „1000 CD“ – von Sylvester Föcking anlässlich der Jahreshauptversammlung im Jahre 1999 vorgestellten CD „Seefunk-Telegrafie-Nachrichten aus aller Welt“ – bestellte. Das Vorwort schrieb seinerzeit mein geschätzter Vorgänger, Rudolf Bartsch.

Unter Mithilfe etlicher SFK-Mitglieder (Korth, Marschner, Bartsch) sowie internationaler Hilfe entstand eine Scheibe, welche ihresgleichen sucht. Vereint sie doch Hörproben von Küstenfunkstellen, Wetterberichten, Warnnachrichten usw. verbunden mit längst aus dem Äther verschwundenen legendären Rufzeichen von Küstenfunk-



stellen auf der ganzen Welt. Für die internationale Kundschaft, welche ebenfalls ein reges Interesse an dieser Ausgabe hatte und immer noch zeigt, wurde später auch eine englischsprachige Version verfasst.

Das Ziel, weltweite Morsetelegrafie für die Nachwelt zu erhalten, ist zumindest hiermit erreicht.

### Sehr geehrter Morsefreund!

Die vorliegende CW-CD verfolgt den Zweck, nach Einstellung des Seefunkdienstes auf Morse-Basis, einige Hörproben aus dieser erfolgreichen Ära weltweiter Kommunikation in das nächste Jahrtausend hinüber zu retten und somit der Nachwelt zu erhalten. Dieses auch als Erinnerung an die vielen tausend Seefunker, welche das Morsesystem über viele Jahrzehnte hinweg, unter teilweise schwierigsten Begleitumständen und oft auch unter Einsatz ihres Lebens, praktizierten.

**Seefunkkameradschaft e.V. Bremen**

Rudolf Bartsch, 1. Vorsitzender

**September 1999**

Präsentation der CD mit einem Begrüßungstext von Rudolf Bartsch

Wir können alle nur hoffen, dass es den Beteiligten nun auch gelingt die Morsetelegrafie als weltweites immaterielles Kulturerbe anerkennen zu lassen.

Die Wege sind beschrritten, wir müssen es abwarten. Und dass die

Beteiligten die SFK nicht vergessen haben, zeigt die Tatsache, dass pro CD ein Betrag von 2,50 Euro gespendet wird.

Unseren Schatzmeister freut's, denn es sind bisher immerhin 2.500 Euro!



## Silent key

Wir gedenken unserem verstorbenen Mitglied **Fritz Schäperkötter**.

Er wurde am 13. März 1923 im Münsterland geboren und wuchs dort auf. Nach der Grundschule absolvierte er in den 30er Jahren eine Lehre zum Rundfunktechniker. Ein Beruf, der seinen Neigungen voll entgegenkam.

Im Laufe des Zweiten Weltkrieges landete er bei einer Reparatureinheit für Funkgeräte und traf dort erstmals mit dem späteren Gründer und 1. Vorsitzenden der SFK, Herrn Paasch, zusammen. Ab 6. September 1954 war er Mitglied in der Seefunkkameradschaft e.V., Bremen.

Nach Kriegsende arbeitete Fritz wieder als Rundfunktechniker, besuchte dann von 1951 bis 1952 die Seefahrtsschule in Bremen und schloss mit dem Seefunkzeugnis 2. Klasse ab.

Eine Anstellung als Funkoffizier fand er bei der DDG Hansa in Bremen. Wegen seiner Anfälligkeit für die Seekrankheit beschränkte sich sein Einsatz aber auf ein einziges Schiff: Die „Ehrenfels“/DECL. Danach setzte Hansa-Funkinspektor Georg Mügge ihn in der betriebseigenen Funkwerkstatt in Bremen ein. Alle Funkoffiziere bei der DDG Hansa lernten Fritz Schäperkötter dort als immer freundlichen und hilfsbereiten Kollegen kennen.

Im Zusammenhang mit der Beendigung des Schiffahrtsbetriebes der DDG Hansa im Jahre 1980 ging Fritz in den Vorruhestand und widmete sich von nun an u.a. seiner im Laufe der Jahre zusammengetragenen Sammlung von Rundfunk- und Seefunkgeräten.

Fritz Schäperkötter verstarb im Alter von nicht ganz 92 Jahren am 2. Januar 2015 in Delmenhorst.

Heinrich Busch: „Ich habe einen väterlichen Freund verloren.“

Für die Seefunkkameradschaft Bremen

**Paul Hag**, 1. FO

Im Februar 2015

## Mutiger Funker rettete Menschenleben

Kapitän lehnte Seenotmeldung ab

### Von Randall Noon

Ein beiläufiges QSO weist auf eine dramatische Geschichte von vor drei Jahrzehnten hin:

Eines der lustigsten und interessantesten Dinge bei einem CW-QSO ist die Tatsache, dass man nie weiß, wer auf der anderen Seite der Taste sitzt. Am 24. März um 18 UTC hatte ich ein CW-QSO mit N1AE auf 15 Meter.

Es ist David Ring in Green Harbor, Massachusetts. Es war ein Samstagnachmittag und wir plauderten auf dem sonst ruhigen Band ganze 26 Minuten auf der FIST-Frequenz 21058.0 MHz. In meinem Logbuch steht, dass sein Signal mit 599 zu empfangen war. David arbeitete in flottem Tempo und ich konnte mit meinem hastigen Arztgekitzel kaum alles notieren.

Ich bat ihn langsamer zu geben und David pendelte sich auf ungefähr 25 wpm ein. Wir plauderten über die üblichen Dinge, über die Station, über das Wetter, über Morsetasten etc. David arbeitete mit einer neuen Cootie-Taste. Er erwähnte auch sein Interesse an der Erhaltung der Geschichte des Seefunks und empfahl mir eine Internetseite mit Aufnahmen von Seefunkaussendungen.

### Mehr als nur für das Ohr

Als ich QRZ.COM aufrief, um seine Adresse für die QSL zu finden, entdeckte ich einige wirklich interessante Informationen über David. Abgesehen davon, dass er als Amateur sein Extra Class besitzt, verfügt David über das Seefunkzeugnis 1. Klasse, über das Funksprechzeugnis 1. Klasse und über die Lizenz als Funkoffizier der Coast Guard.

Das sind beeindruckende Zeugnisse, die Arbeit und Studium erfordern. Diese Nachweise jedoch verblassen vor der Tatsache, dass David und sein Kollege, Funkoffizier James Pfister, mit CW 534 Menschen vor dem eisigen Tod bewahrt haben. Beide spielten eine wichtige Rolle in einer der erfolgreichsten Rettungsaktionen der Geschichte in Friedenszeiten auf See.

Sie beginnt mit einem Luxus-Kreuzfahrtschiff, MS „Prinsendam“ /PJTA, gebaut in den Niederlanden Anfang der 70er-Jahre. Es war 130,15 m lang und konnte etwa 350 Passagiere und 200 Besatzungsmitglieder aufnehmen. Von der Holland-Amerika-Linie betrieben, befand sich das Schiff auf dem Wege von Vancouver nach Singapur mit Stopps in Hongkong



Die „Prinsendam“/IPJTA brennt, die Rettungsarbeiten beginnen.

und anderen touristischen Häfen. Am 4. Oktober 1980 passierte die „Prinsendam“ den Golf von Alaska, etwa 138 Meilen südlich von Yakutat auf einem Kurs, der nordwestlich von Juneau an der Küste entlang führte. (In der Eingeborenen-sprache bedeutet der Name Yakutat: „Wo Kanus ruhen“.)

### Feuer im Maschinenraum

Gegen Mitternacht am 4. Oktober brach im Maschinenraum des Schiffes ein Feuer aus – ein Feuer, so stark, dass die Maschinenleute den Bereich verlassen mussten. Der Motorenraum wurde versiegelt und Kohlendioxid eingeleitet. Diese Brandbekämpfungsstrategie funktionierte nicht lange. Als die Türen wieder geöffnet wurden, loderte das Feuer sofort wieder auf. Der Kapitän erklärte eine Stunde später das Feuer außer Kontrolle. Der Funkstellenleiter (CRO) der „Prin-

sendam“ Jack van der Zee, sandte einen Funkspruch und forderte sofortige Hilfe an. Die USCG-Station „Kodiak“/NOJ forderte die „Prinsendam“ auf, eine Seenotmeldung zu senden. Der Kapitän des Schiffes jedoch lehnte das ab, er wollte nur eine Dringlichkeitsmeldung XXX senden lassen.

### Glücksspiel um Seenotmeldung

Van der Zee fühlte buchstäblich die Hitze durch die Sohlen seiner Schuhe und beschloss aus der Dringlichkeitsmeldung eine SOS-Meldung zu machen, damit er sein Autoalarm benutzen konnte, um die Funkoffiziere auf den Schiffen in seiner Nähe zu wecken, die gerade keine Wache gingen. Ich könnte im Gefängnis landen und mein Seefunkzeugnis verlieren, sagte sich van der Zee, aber ich werde weiterleben und die Passagiere auch. Das Glücksspiel funktio-



*Funkstellenleiter Jack van Zee (links) mit CRO James Pfister und David Ring (rechts).*

nierte, denn sonst hätte die darauf folgende Rettung nicht funktioniert. Nachdem die USCG die Anforderung sofortiger Hilfe von der „Prinsendam“ erhalten hatte, organisierte die Küstenwache in Juneau eine Rettungsmission. Leider befanden sich weder Flugzeuge, Hubschrauber noch Schiffe in der Nähe.

Das Beste, was getan werden konnte, war, den nächsten Hubschrauber und ein Turbo-Prop-Flugzeug der Marine-Patrouille zur Unglücksstelle zu schicken. Der USCG-Kutter „Mellon“ wurde von seiner üblichen Patrouillenfahrt umgeleitet.

Die „Mellon“ befand sich zu der Zeit in der Nähe von Vancouver, British Columbia, etwa 633 Meilen von der „Prinsendam“ entfernt. Es

würde für die „Mellon“ viele Stunden dauern, um zum Unglücksort zu gelangen. Deshalb wurde auch von der USCG dem Schiff eine Seerettung empfohlen.

### **Katastrophale Bedingungen**

Im Oktober haben die Gewässer im Golf von Alaska eine Temperatur von 13 Grad. Bei dieser Temperatur kann eine Person bei bester Gesundheit ungefähr eine Stunde im Wasser überleben. Eine ältere Person jedoch, die die Früchte ihrer Arbeit auf einem Luxus-Kreuzfahrtschiff wie die „Prinsendam“ genießt, vielleicht nur eine halbe Stunde. Eine noch größere Gefahr bestand in den Resten des Taifuns „Vernon“, die in der Nähe im Pazifik lagen. Sie konnten sich in Richtung des Schiffes bewegen und es in etwa acht Stunden erreichen.

## „Williamsburgh“ kommt zur Hilfe

Etwa 30 Minuten nach der Dringlichkeitsmeldung XXX schickte Funkoffizier van der Zee heimlich das Alarmzeichen und die Seenotmeldung auf 500 kHz (der internationalen Not und Anrufrequenz) an die USCG. Dieses Signal und die Meldung wurden von vielen Funkoffizieren gehört, auch von David Ring und Jim Pfister auf dem 365.76 Meter langen Supertanker „Williamsburgh“/WGOA. Als Ring und Pfister die Meldung aufnahmen, betrug die Entfernung zur „Prinsendam“ 104 Seemeilen. Der Tanker hatte in Valdez 1,5 Millionen Barrel Rohöl geladen und befand sich auf dem Weg zu einer Raffinerie in Texas. Nach einer Besprechung an Bord änderte der Tanker seinen Kurs und eilte der „Prinsendam“ zu Hilfe. (Hinweis: Van der Zee hat bis zu seinem Tode nicht zugegeben, dass er heimlich eine SOS-Meldung gesendet hatte, aus Angst, er könnte sein Funk-

zeugnis wegen Missachtung der Anordnung des Kapitäns verlieren.)

## Die „Prinsendam“ wird verlassen.

Um 0630 Uhr hatten sich die Bedingungen an Bord der „Prinsendam“ soweit verschlechtert, dass der Kapitän den Befehl gab, das Schiff zu verlassen. Passagiere und Besatzungsmitglieder gingen in die Boote, die ins eiskalte Wasser herabgelassen wurden. Alle Boote blieben in der Nähe des Schiffes und warteten auf Hilfe. Fünfzehn Passagiere und 25 Besatzungsmitglieder blieben jedoch zurück an Bord.

Während der Aussendung der Seenotmeldung und der darauf folgenden Rettungsaktion fiel das Satellitenkommunikationssystem an Bord aus. SSB- und UKW-Rufe blieben unbeantwortet, sie wurden nirgendwo empfangen. Auf ein 2 kW SSB-Signal auf der internationalen Notfrequenz 2182 kHz erfolgte nur eine Antwort.



MT „Williamsburgh“/WGOA.

Der 500-Watt Zweiseitenband-Hauptsender des Schiffes jedoch, moduliert mit einem 400 Hz Amplitudensignal (A2A), und der 40-Watt Transceiver (Notsender) arbeiteten einwandfrei und wurden gehört.

Selbst auf Neuseeland schrieben Küstenfunker das Notsignal und die Meldung in ihr Funktagebuch. Zum Glück hatten auch David und Jim die Seenotmeldung gehört.

Um 0745 Uhr erreichte der Tanker die „Prinsendam“. Sofort wurden die Passagiere und ein Teil der Besatzung von einem Hubschrauber der USCG, der ebenfalls eingetroffen war, aus den Rettungsbooten geborgen und an Deck der wartenden „Williamsburgh“ gebracht. Die Besatzung des Tankers barg auch selbst Schiffbrüchige aus den Booten.

### Andere Schiffe kommen

In der Mitte des Nachmittages erschien das USCG-Schiff „Boutwell“ am Unglücksort und unterstützte die Rettungsmaßnahmen. Es hatte in Juneau gelegen, um an der Feier zum 100jährigen Geburtstag der Stadt teilzunehmen. Als bekannt wurde, dass die „Prinsendam“ in Gefahr war, rief man die

Feuerwehr der Stadt herbei und die Besatzungsmitglieder des Schiffes in den Bars und Restaurants zurück an Bord und ab ging es mit hoher Geschwindigkeit zur 345 Meilen entfernten „Prinsendam“.

Passagiere und Besatzungsmitglieder in schlechtem Zustand wurden der „Boutwell“ übergeben und in das Krankenhaus nach Sitka, an der Küste von Alaska südlich von Juneau, gebracht. Die „Mellon“ erreicht gegen 1830 Uhr den Unglücksort, etwa zwölf Stunden nachdem man sich dazu entschlossen hatte, die „Prinsendam“ aufzugeben. Nach der Ankunft begab sich medizinisches Personal an Bord der „Prinsendam“ um allen Hilfe zu gewähren, die an Bord verblieben waren.

Um 2100 Uhr stellte man fest, dass 20 Passagiere und zwei Fallschirm-Rettungsschwimmer (PJs) der US-Luftwaffe fehlten. Sie befanden sich offensichtlich in einem



Untergangsstelle der „Prinsendam“.



Rettungsboot der „Prinsendam“. Glücklicherweise hatte Funkoffizier Carl William von der „Sohio Intrepid“ dessen batteriebetriebenen Seenotfunkbake gehört und die USCG per Morsetaste benachrichtigt. Um 0100 Uhr am nächsten Morgen entdeckte die „Boutwell“ das fehlende Rettungsboot. Damit befanden sich alle Menschen, an Bord der „Prinsendam“ in Sicherheit.

### **Das Maß des Erfolgs**

Nicht ein Mensch ging verloren oder wurde schwer verletzt. Am 11. Oktober 1980 kenterte die „Prinsendam“ und sank 2690 Meter tief auf den Meeresboden. Am 6. Oktober interviewte CBS-Reporter Susan Spencer David Ring und andere in Valdez. Berichte erschienen in Büchern und Magazinen.

„Das war faszinierende Kommunikation“, sagt David Ring, „eine, die sowohl Kunst als auch Wissenschaft war!“

1998 wurden er und Jim Pfister mit der „Marconi-Goldmedaille“ für ihre Arbeit während der Rettung ausgezeichnet. Als die Königin der Niederlande von der Heldentat des Funkoffiziers Jack van der Zee hörte – auch auf die Gefahr einer Freiheitsstrafe hin das Leben der Menschen gerettet zu haben –, fasste sie den Plan, ihn zum Ritter auf Lebenszeit zu schlagen.

Leider starb Jack bevor er geehrt werden konnte.

Die USCG versuchte später zu erklären, dass die Reichweite auf der Frequenz 500 kHz unter regulären Bedingungen maximal 100 Meilen beträgt. Während der Nacht hatte ich Funkverkehr mit „Seattle Radio“/KLB und tagsüber schrieben Stationen so weit entfernt wie „San Francisco Radio“/KPH unseren Notverkehr mit. Funkoffiziere konnten also unter guten Bedingungen in den Tagesstunden über eine Distanz von 1200 nautische Meilen von Schiff-zu-Schiff auf 500 kHz arbeiten und viel, viel weiter während der Nacht.

### **CW ist so Cool**

N1EA und NS1L sind beide aktiv auf den Amateurfunkbändern unterwegs, vielleicht können Sie mit beiden mal ein QSO machen. Ich bin mir sicher, dass die Familien und Freunde der 524 Menschen an Bord der „Prinsendam“ dem Duo dankbar dafür sind, dass sie die CW-Signale in der Nacht auf 500 kHz hörten. Wenn jemand denkt, ich hätte bis zu diesem QSO am 24. März 2012 um 1800 Uhr UTC mit David jemals etwas von dieser Rettung gewusst, der liegt daneben. CW ist so cool!

*Übersetzt mit Genehmigung des Autors:  
Rolf Marschner; Bilder: © David Ring*

Im Winter 2014 erschien im „oceanum“-Verlag ein Buch über Frauen an Bord von Frachtseglern von 1850 bis 1939.

Zur damaligen Zeit gab es Frauen auf finnischen Frachtseglern, die ambitioniert waren und Offizier bzw. Kapitän werden wollten. Doch keine von ihnen hat es geschafft. Von der Besatzung als „Jona“- Unglücksbringerin – gemieden, als „unweiblich“ bzw. „unnatürlich“ gedemütigt, wurden Frauen entweder demoralisiert oder durften aus formalen Gründen keine weitere Reise machen.

Aus diesem Grund lassen wir hier unsere Kolleginnen aus ihrem Leben als Funkoffizier an Bord erzählen.

*Fortsetzung folgt?*

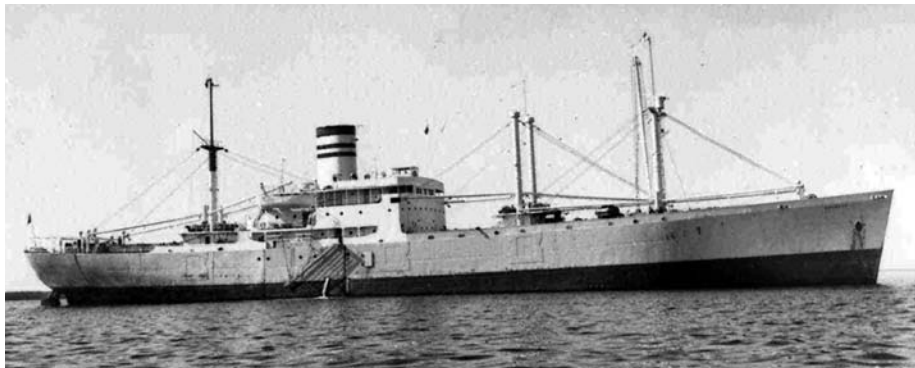
## Als Funkerin in der Großen Fahrt – Olivia Carroll

Frauen und Kinder zuerst – Funkerinnen aber zuletzt !

### **Übersetzt von Rolf Marschner**

Olivia Carroll aus Vancouver, British Columbia, die in einer Hafenstadt aufwuchs, hatte immer den Wunsch, die Welt zu bereisen um zu sehen, was hinter dem Horizont lag. Aber es herrschte noch Krieg als sie das Gymnasium besuchte. Sie bewarb sich deshalb um die Mitgliedschaft in einer der Frauendienste um nach dem Abitur möglichst zur Marine zu kommen.

Vor diesem Hintergrund und der Hoffnung, möglichst die Signal-Laufbahn einschlagen zu können, entschied sie sich die „Sprott Shaw School of Wireless“ zu besuchen, um dort das Funkzeugnis zu erwerben. Leider mussten ihre Pläne einen Umweg in Kauf nehmen, denn sie wurde vom kanadischen Verkehrsministerium als Horchfunkerin eingesetzt. Nach Erhalt ihres Funkzeugnisses versetzte man sie an die



MIS „Siranger“/ILKFX



*Olive Carroll*

Pt. Grey Wireless Station, VAI. Hier erlernte sie den japanischen Katakana-Code. Nach dem Kriege zog Olive nach Victoria, wo sie weiterhin als Horchfunckerin im Ministerium für Nationale Verteidigung arbeitete.

Im April 1947, nach drei Jahren Dienst als Horchfunckerin, erhielt sie die Nachricht, dass in San Francisco auf dem M/S „Siranger“/LKFX die Stelle des Funkoffiziers neu besetzt werden sollte. Hier bot sich ihr die Möglichkeit ihren Traum zu verwirklichen und als Funckerin zur See zu fahren. Sie flog nach San Francisco und unterschrieb auf dem norwegischen Kombifrachter ihren

Heuervertrag. Sie gibt zu, als junges, weltfremdes Mädchen, nie weiter als 500 Meilen von zu Hause entfernt gewesen zu sein. Sie hatte absolut keine Kenntnisse über das Meer, über Schiffe und über die Sprache und Sitten der Menschen an Bord, mit denen sie leben und arbeiten würde – sie hatte nur den großen Wunsch zu reisen und Funckerin zu sein.

Es war daher ein erheblicher Schock für sie, als sie erfuhr, dass sie nicht nur Funckerin des Schiffes, sondern auch Zahlmeister und Sekretärin des Kapitäns war. Alle Schreibearbeiten mussten in norwegischer Sprache durchgeführt werden.

Olive war glücklich, als sie feststellte, dass sie nicht nur die erste Funckerin war, die unter diesem Kapitän fuhr, sondern die erste überhaupt auf diesem Schiff. Das Schiff und die Funkstation waren modern. M/S „Siranger“ war ein amerikanischer Kriegsbau von etwas über 5000 Bruttoregistertonnen, 1944 in Dienst gestellt. Ihre Kabine war komfortabel und der Funkraum hervorragend ausgerüstet mit einer RCA 4U-Konsole.

Als alleinige Funckerin war sie nur dem Kapitän unterstellt. Er ist es, der ein Schiff zu einem glücklichen oder unglücklichen Ort machen kann. Alles in allem fuhr sie mit



*Olive in der Funkstation*

drei Kapitänen zusammen. Zuerst mit Kapitän Moy, der sie wie seine Tochter behandelte. Danach mit dem unberechenbaren Kapitän Utne. Er wurde von der Reederei entlassen, als die Schiffsbesatzung im Begriff war zu meutern, und schließlich der geizige und jähzornige Kapitän Belt. Sie alle brachten nicht nur Leben und Farbe hinein, sondern beeinflussten auch ihr tägliches Leben in vieler Weise.

Es waren nicht immer nur Schönwetter-Fahrten! Olive erlebte die üblichen rauen Seen und Stürme,

das Los derer, die über die Ozeane der Welt fahren. So zum Beispiel einen Tropensturm, während sie in der Bucht von Rio vor Anker lagen. Ein gewaltiger Sandsturm in Basrah, der ihr Schiff und drei weitere über den Fluss ans andere Ufer wehte. Ein Wintersturm vor der felsigen finnischen Küste, bei dem ihr Schiff auf Grund lief, und den Schiffsboden schwer beschädigte.

Und dann das heftige Wetter vor Madeira, als sich Schweißnähte öffneten, Seewasser in das Bunkeröl floss und das Schiff hilflos war.

Das Leben an Bord verlief nicht ohne Unfälle. In einem Sturm vor Mosambik verletzten sich einige Besatzungsmitglieder. Olive wurde Krankenschwester bis das Schiff zwei Wochen später Lagos in Nigeria erreichte. Es gab Krankheiten, Auseinandersetzungen, betrunkenen Seeleute die Amok liefen, sogar ein paar versuchte Messerstechereien. Olive erlebte gute und schlechte Zeiten. Sie sah viel von der Welt und letztendlich blieben wunderbare Erinnerungen zurück. In der ersten Zeit begannen und endeten ihre Reisen immer an der Westküste der USA, manchmal auch in Kanada. Sie fuhren entlang der Westküste Südamerikas, durch die Magellanstraße, entlang der Ostküste, durch die Karibik und den Panamakanal zurück zur Westküste. Nach anderthalb Jahren wurde die „Siranger“ in weltweite Charter gestellt. Sie fuhr, mit Ausnahme von Australien und dem Orient, überall hin.

Die größte Freude jedoch bereitete ihr der Funkdienst. Es gab feste Dienstzeiten und es machte sie stolz, dass sie die Kommunikation zwischen der „Siranger“ und dem Rest der Welt aufrecht erhielt. In Verbindung mit ihren Aufgaben als Zahlmeister und Kapitänssekretärin gab es oft lange und mühsame Stunden, die Bezahlung war gering

und die Bedingungen nicht immer harmonisch, aber die Erfahrungen die sie machte, waren unbezahlbar.

Sie war oft die einzige Frau zwischen 35 Männern und es gab überhaupt keine Probleme. Olive wurde als eine der Offiziere akzeptiert.



*Irgendwo am Strand*

So faszinierend es war, fremde Häfen, neue Leute und ihre Kulturen kennenzulernen, so beruhigend war es, zurückzukehren zur täglichen Routine auf See. Olive lebt heute in Kaslo, British Columbia. Nach Beendigung ihrer Seefahrtzeit entdeckte Olive ihr eigenes Land, sie ging aber auch einige Male auf Reisen nach Großbritannien, Skandinavien und Europa. Ihr Haus steht auf einer bewaldeten Fläche am Fuße der True Blue Mountains mit Blick auf den Kootenay See im Südosten von British Columbia. Hier hat sie Platz für eine Antennenfarm mit der sie ihre Amateurfunkstation betreibt.

## Mit neun Leben auf den sieben Weltmeeren

Schiffskatzen mit hohen Auszeichnungen und Pensionsanspruch

### Von Rolf Marschner

Dass Katzen als Bekämpfer von Schädlingen nützlich sein konnten, das hatte man schon sehr früh erkannt. Schon bei den alten Ägyptern war das Verarbeiten von Getreide ohne Katzen nicht denkbar.

Es ist also nicht verwunderlich, dass Katzen schon in früheren Zeiten ihren Platz auf Schiffen gefunden hatten und von den Ägyptern regelrecht verehrt wurden. Bereits seit dem dritten Jahrtausend sind Schiffskatzen überliefert.

Als der britische Flugzeugträger „Ark Royal“ im Zweiten Weltkrieg vor Gibraltar von einem deutschen U-Boot versenkt worden war, fischte man einen Tag später das letzte Besatzungsmitglied aus dem Wasser. Man wollte am folgenden Tag das Schiff in den nächstgelegenen Hafen schleppen. Der Träger drehte sich jedoch auf die Seite und sank.



*Simon geht den Tiefgang ablesen*

Zurück blieben Wrackteile und ein triefnasser Kater. Verunsichert, aber unverletzt klammerte er sich an ein Stück Holz, auf dem er von einem britischen Marinesoldaten auf einem der zur Rettung herbeigeeilten Schiffe entdeckt und gerettet wurde. Der triefnasse Kater wurde an Bord des HMS „Legion“ gehievt auf dem bereits eine andere Katze in den Armen eines Marinesoldaten das Schiff während der Evakuierung gewechselt hatte. In seinem Buch hat William Jameson 1957 den Untergang der „Ark Royal“ beschrieben, die Namen der Katzen erwähnte er nicht.

Laut einer Legende jedoch soll der verärgerte Kater jene Katze sein, die während des Krieges vom deutschen in den britischen Dienst wechselte und drei Schiffsuntergänge überlebte. Sein Name: Sam, der unsinkbare Kater. Leider lässt es sich nicht klären, ob es Sam wirklich gegeben hat, im britischen Nationalarchiv soll es Hinweise über seine Existenz geben, Anfragen werden aber nicht beantwortet. Eine Kurzversion erschien 1952 im „Nautical Magazine“.

Sam begann seine Karriere Anfang der 40er Jahre auf dem Schlachtschiff „Bismarck“. Es ist



Oscar-Sam

nicht überliefert wie er an Bord kam und welchen Namen er von der Besatzung erhielt, man erinnerte sich aber daran, dass er durch die Gänge des Schiffes strich. Am 24. Mai 1941 hörte Sam das Donnern der Schiffsbatterien, als die „Bismarck“ die „Hood“ im Nordatlantik versenkte. Sie riss 1400 Menschen mit in den Tod. Die Briten nahmen sofort die Verfolgung der „Bismarck“ auf und drei Tage später lag auch das deutsche Schlachtschiff auf dem Meeresgrund.

Einen Tag vor dem Untergang hatte eine Swordfish der „Ark Royal“ mit einem Torpedo die Ruderanlage der „Bismarck“ getroffen und das Schiff manövrierunfähig gemacht. Das Schlachtschiff nahm 2100 Besatzungsmitglieder mit in die Tiefe. Der Zerstörer „Cossack“ fischte keinen Menschen aus dem Atlantik, dafür aber den Kater. Die

Besatzung taufte ihn auf den Namen Oscar. Ganze fünf Monate lebte Oscar auf dem Zerstörer, bis auch er unterging.

Die „Cossack“, die einen Konvoy von Gibraltar nach England begleiten sollte, wurde vom deutschen U-Boot 563 versenkt. Die meisten Besatzungsmitglieder konnten gerettet werden, unter ihnen auch Oscar. Man brachte ihn nach Gibraltar, wo er auf die „Ark Royal“ kam. Nachdem auch sie auf dem Meeresgrund lag, setzte man Oscar in Belfast an Land, wo er bis 1955 in einem Seemannsheim lebte.

Simon war im Jahre 1948 vom 17jährigen George Hickinbottom im Hafen von Hongkong aufgegriffen und heimlich an Bord der Fregatte HMS „Amethyst“ gebracht worden. Als das Schiff 1949 auf dem Jangtse in Richtung Nanking dampfte, es sollte britische Diplomaten unterstützen, verletzten die Briten aus Sicht von Mao Tse-Tung die Souveränität seines Landes. Rotchinesische Einheiten beschossen die „Amethyst“ die infolge der schweren Treffer auf eine Sandbank lief. Man fand Simon Tage später in einer dunklen Ecke in die er sich zum Sterben zurückgezogen hatte. Seine Schnurrhaare waren versengt, sein Herz und seine Vorderpfoten verletzt und überall klebte getrocknetes Blut. Der Arzt,

der ihn medizinisch versorgte, zog ihm mehrere Splitter, räumte ihm aber wenig Überlebenschancen ein. Simon erholte sich jedoch und jagte weiterhin Ratten.

Eine dieser Ratten soll besonders groß gewesen sein. Die Besatzung



*Able Seacat Simon*

nannte sie Mao Tse-Tung. Obwohl noch verwundet, erlegte Simon aber auch dieses Monster. Als die „Amethyst“ nach England zurückkehrte, musste er für einige Wochen in Quarantäne. Hier bekam er eine Darminfektion und starb am 28. November 1949. Posthum bekam er die Dickin-Medaille verliehen. Begründung: Er habe sich während des Jangtse-Vorfalles vorbildlich verhalten und trotz seiner Verwundung viele Ratten vernichtet. Kommandant und Crew der „Amethyst“ waren bestürzt als Simons Tod bekannt gegeben wur-

de. Hunderte von Briefen, Karten und Blumen trafen in der Quarantänestation ein. Simon wurde in einem speziell angefertigten Sarg, eingehüllt in den Union Jack, auf dem Tierfriedhof von Ilford östlich von London mit militärischen Ehren begraben. Auf seinem Grabstein steht geschrieben:

In Memory of  
**"Simon"**  
 Served in  
**HMS "Amethyst"**  
 May 1948 – November 1949  
 Awarded Dickin Medal  
 August 1949  
 Died 28th November 1949.  
 Throughout the Yangtze Incident.  
 His Behaviour was of the highest Order

Als ich mit der Seefahrt begann, kam auch ich relativ schnell mit Bordkatzen zusammen. Schon auf meinem zweiten Schiff dem M/S „Heinrich Grammerstorf“ gab es eine. Sie gehörte dem 1. Offizier. Als Tierfreund und Katzenliebhaber besaß ich auf der „Gutenfels“ ebenfalls eine Katze, bekommen hatte ich sie in New York von meinem Kollegen auf der „Crostafels“, als wir dort gemeinsam im Hafen lagen. Die Katzenmutter stammte aus Kalkutta und war dort ungewollt oder gewollt auf die „Crostafels“ gekommen. Auf der Fahrt um Afrika bekam sie Nachwuchs von

dem man sich irgendwann trennen musste. Ich glaube, dass man mir schon per Funk eine Katze anbot. Vom Umgang mit Katzen wussten wir alle nicht viel und wenn ich heute zurückdenke, kann ich meine Handlungsweise nicht mehr verstehen.

Junge Katzen sollten mindestens 12 Wochen bei der Mutter bleiben. Aussuchen durfte ich die Katze nicht, ich bekam einfach eine in die Hand gedrückt. Ja, die Katze war so klein, sie konnte bequem auf meiner Hand liegen. Die „Gutenfels“ lag so im Hafengebäude, dass ich nur über die Lotsenleiter an Bord kommen konnte.

Damit der Katze nichts passieren konnte, hatte ich sie in die Brusttasche meines Uniformhemdes gesteckt. Es ging alles gut. Meine Katze war von Geburt also eine Südafrikanerin, da die Mutter aus Hinterindien stammte, taufte ich meine Katze auf den Namen Indira Gandhi. Es gab damals kleine Fla-



*Indira Gandhi*

schen mit sogenannten Liebesperlen, verschlossen mit einem Gummnickel. Mit so einer Flasche, gefüllt mit verdünnter Kaffeesahne, zog ich meine Katze groß. Als sie größer wurde, bekam sie manches Stück Fleisch, aber letztendlich fraß sie auch Reis & Curry. Ich war für sie die Mutter. Bevor wir uns zur Nachtruhe begaben, legte ich sie auf eine Wolledecke auf das Sofa. Es dauerte nicht lange und sie sprang dann in meine Kojen und schlief mit mir ein.

Meine Kammer und die Funkstation lagen auf dem gleichen Deck, ging ich auf Wache, begleitete sie mich, legte sich auf den „E 566“ und schaute zu. Geliebt wurde sie von allen, es kam auch vor, dass sie beim Alten in der Kojen lag. Was ist wohl aus ihr geworden? Mein Nachfolger versprach mir, gut auf sie aufzupassen. Als Katzenklo diente eine Sandkiste im Funkraum.

Charlie wurde als kleines Kätzchen vom 3. Offizier im Schuppen 80 der Hansa in Hamburg gefunden. Er wurde vom FO Sylvester Föcking betreut, weil er den ganzen Tag erreichbar war. Das Futter erhielt er aus der Küche der Pakistanis. Charlie hatte leider eine Unart, er zerkratzte liebend gerne Sofas. Zusammen mit dem Kapitän und bewaffnet mit Nagelscheren

konnten die Spuren wieder beseitigt werden. Die Pakistaner brachten ihre neu erworbenen Uhren immer zum Funker, der die Flexarmbänder passend machte, Aus den Resten gab es für Charlie ein flexibles Halsband.



*Charlie von der „Rotenfels“*

Nach Sylvesters Ablösung wurde Charlie vom Kollegen übernommen. Der Chief besaß ebenfalls eine Katze, diese ging im Hafen immer an Land. Leider verpasste sie in einem Hafen zum großen Kummer des Chiefs das Schiff und segelte Achtern raus.

Die Katze, die hier im Schlaf von Besatzungsmitgliedern beobachtet wird, hieß Konvoi. Sie war so genannt worden, weil sie auf HMS „Hermione“ schon an vielen Konvoi-Fahrten teilgenommen hatte. Sie wurde in der Mannschaftsliste geführt und war, wie alle anderen Besatzungsmitglieder, komplett ausgerüstet u. a. mit einer eigenen Hängematte. Konvoi verlor, zusammen mit 87 weiteren Besatzungs-

mitgliedern das Leben, als „Hermione“ im Juni 1942 von einem deutschen U-Boot versenkt wurde.

Seeleute liebten ihre Tiere an Bord über alles und litten mit, wenn sie krank waren. Als auf einem deutschen Schiff der Hund schwer erkrankt war, schickte man ein Telegramm an den Funkarzt. Der Funkarzt konnte trotz großer Entfernung helfen und als das Schiff den Heimathafen anließ, war der Hund wieder gesund.

Am 18. Januar 1935 geriet die „Hokuman Maru“ der Yamashita Line, auf der Fahrt von Vancouver nach Japan in einen Sturm und sank. Das Passagierschiff „President Jackson“, auf dem die FT-Station 24 Stunden besetzt war, empfing die Seenotmeldung um Mitternacht und konnte die gesamte Besatzung retten. Funkoffizier Chiaki Ito ging als Letzter von Bord. Er hatte, kurz bevor er das



*Schiffskatze in eigener Hängematte*



*Schiffskatzen gingen mit bis in die Rahen*

Schiff verließ, einen zahmen Kanarienvogel und wichtige Dokumente bemerkt, die in seine Kabine gefallen waren.

Er steckte den Vogel in eine Socke und band diese an seinem Gürtel fest. Als er im Rettungsboot saß, wurden er und alle anderen Bootsinsassen von den hohen Wellen überspült. Es gelang jedoch allen Schiffbrüchigen an Bord der „President Jackson“ zu klettern.

Als Chiaki Ito umringt von Passagieren und Besatzungsmitgliedern begann seine Socke vom Gürtel zu nehmen, erschien ein hübscher Kanarienvogel, spreizte seine Flügel um das Wasser zu entfernen und schaute interessiert daraus hervor. Die Passagiere beobachteten das Verhalten von Chiaki Ito mit Neugier und waren erstaunt, als sie plötzlich einen Kanarienvogel sahen. Dieses Ereignis wurde jedoch

nicht nur auf dem Schiff sondern auch an Land übertragen. Bei der Ankunft in Seattle erwartete ihn die Presse und eine Flut von Scheinwerfern war auf ihn gerichtet. Auf der „President Jackson“ stellte der Rundfunk ein Mikrofon an Deck und strahlte die Sendung auch nach Japan aus. Während dieser Sendung sprach er mit dem japanischen Konsul Uchijama. Andere Verbände wurden auf ihn aufmerksam, u. a. der Verband der Tierschützer. Einige Japaner in den USA luden ihn zu sich nach Hause ein, weil sie stolz auf ihn waren.

Der Rundfunk übertrug weitere Veranstaltungen und machte ihn weltweit bekannt als „Kanarienvogel-Funkoffizier“. Wenige Jahre später verlor Chiaki Ito während einer Seeschlacht sein Leben.

Quellen: BBC News & Wikipedia  
Bilder: privat, Royal Navy + Wikipedia

## Die „Ardenner“: im NDL-Sprachegebrauch „die Viermaster“

Besonderes Kapitel in der Geschichte der belgischen Kauffahrteiflotte

### **Von Flor van Otterdyk**

Übersetzung aus der Zeitschrift NAUTILUS, Sept. 2011, Maandblad van het Koninklijk Belgisch Zeemannscollege.

Ein ganz besonderes Kapitel in der Geschichte der belgischen Kauffahrteiflotte wird durch das Trio der „Ardenner“ eingenommen, die kurz nach Ende des zweiten Weltkrieges in Fahrt kamen. Unter diesem Begriff verstanden die Seeleute und maritime Kreise die Schiffe STAVELOT, HOUFFALIZE und BASTOGNE, die fast zehn Jahre unter der belgischen Tricolore-Flagge registriert waren.

Das Trio spielte eine Aussenseiterrolle in der belgischen Handelsflotte. Ein kraftvoller Anblick durch die konzentriert mittschiffs angeordneten Aufbauten wurde in einer weiteren Dimension ergänzt durch die vier schlanken Masten und die drei Paare von Ladepfosten, die zusammen einen Wald von Ladebäumen ergaben.

Insgesamt verfügte jedes der Schiffe zum Cargo-Handling über nicht weniger als 29 Ladegeschirre an 27 Ladewinden. Noch beachtenswerter als die große Menge an Hebezeugen war der Antrieb dieser Schiffe.

Die „Ardenner“ gehörten nämlich zu der seltenen Kategorie von Frachtschiffen, die über drei Schrauben verfügten, jede einzeln angetrieben von einer Hauptmaschine. Die Gesamtleistung, die damit entwickelt werden konnte, betrug 12.000 PS, womit eine Dienstgeschwindigkeit von mehr als 17 Knoten zu erreichen war.

Die drei Schiffe wurden im Februar 1941 für einen Betrag von etwa 86 Mio. BEF (Belgische Franc) pro Einheit durch den Norddeutschen Lloyd bei der Cockerill-Werft in Hoboken bestellt. Die Reederei bekam hierzu eine besondere Genehmigung vom deutschen Staat, wahrscheinlich weil die Schiffe als Blockadebrecher entworfen wurden, um die deutsche Kriegsindustrie mit strategisch wichtigen Rohstoffen aus dem Seegebiet des Stillen Ozeans zu versorgen.

Für diese spezielle Aufgabe erhielten diese Schiffe nicht nur ein für diese Zeit ungewöhnlich hohes Ladevermögen von 11.000 tons, sondern auch eine große Antriebsleistung.

Das Trio bildete eine vollständig eigene Klasse und hatte keinerlei Ähnlichkeit mit einer der drei Standard-Typen (bekannt als Hansa-

Schiffe), die später im Krieg von den Deutschen entworfen wurden.

Dass der Bauauftrag für das Trio nicht an eine deutsche Werft ging, muss vermutlich der Tatsache zugeschrieben werden, dass diese Betriebe überlastet waren durch die Konstruktion, die Wartung und dem Bau von Kriegsschiffen.

Die bemerkenswerten Abmessungen der „Ardenner“ waren eine Länge von 166,5 m, eine Breite von 19,6 m und ein Sommertiefgang von 8,77 m. Um einen schnellen Güterumschlag zu ermöglichen, waren sie mit sechs Luken versehen, drei vor der Brücke und drei achtern, die – wie oben erwähnt – durch insgesamt 29 Ladebäume bedient wurden. Die Mehrzahl davon hatte ein Hebevermögen von 5 to, aber es gab auch acht, die 10 to heben konnten, einen mit einer Hubkraft von 40 to und einen von

60 to. Der Antrieb bestand – wie bereits angegeben – aus drei 6-Zylinder Sulzer Dieselmotoren, die jeder eine eigene Schraube antrieben. Die Begründung für die Installation von drei Hauptmaschinen ist sehr einfach, da bei der Bestellung keine leistungsstärkeren Maschinen verfügbar waren. Der mittlere der drei Diesel hatte eine Leistung von 4.200 PS, derweil die zwei Außenmaschinen jeweils 3.900 PS entwickelten. Dank dieser kräftigen Maschinen wurde während der dreitägigen Probefahrt der STAVELOT zwischen dem 23. und 25. April 1946 eine Geschwindigkeit von 18,6 Knoten aufgezeichnet.

Die Schiffe waren sehr massiv gebaut und das Leergewicht eines jeden lag höher als das eines Schiffes vergleichbarer Abmessungen. Die Wohnräume an Bord boten Platz



MS Stavelot

Foto: GVM © VOF

für eine umfangreiche Besatzung, notwendig durch den Einsatz in Feindfahrt. Ein Teil der Kammern wurde nach dem Krieg zu Passagierkabinen umgebaut, sodass bei der Indienststellung der STAVELOT im Mai 1946 Raum war für eine 59-köpfige Besatzung und 12 Passagiere.

Der Bau der Schiffe verlief ziemlich mühsam. Das war nicht nur die Folge subtiler Sabotage durch die Werftarbeiter, sondern auch verursacht durch die schleppende Belieferung mit Stahlplatten und anderen Bauteilen.

Am 8. Dezember konnte als Erste des Trios die COBURG (die spätere STAVELOT) vom Stapel laufen. Verlieh der Bau auf der Helling schon mühsam, so stockten die Arbeiten beinahe vollständig bei der Fertigstellung. Als sich die deutschen Streitkräfte am 4. Sept. 1944 aus Hoboken zurückzogen, war das Schiff ganz und gar nicht fertig. Es wurde an der Ausrüstungspier der Werft kurz vor 3 Uhr morgens zum Sinken gebracht.

Dieses Los war auch dem Schwesterschiff beschert. Das war dreieinhalb Monate vorher am 17. Mai 1944 als MARBURG vom Stapel gelaufen. Dieses Schiff kam dann zu Beginn 1947 als HOUFFALIZE in Fahrt. Die dritte Einheit, die spätere BASTOGNE, stand bei der Befrei-

ung der Werft noch auf der Helling.

Die belgische Regierung fackelte nicht lange und beschlagnahmte die Schiffe. Dies war nicht im Sinne Großbritanniens, das diese Schiffe beanspruchte. Dennoch konnte sich die belgische Regierung durchsetzen und unter ihrer Verantwortung wurden die zwei gesunkenen Schiffe gehoben und fertig gestellt.

Es war an der Zeit, dass bei der Namenssuche an Ereignisse gedacht wurde, die stark im allgemeinen Interesse standen. Die Namen STAVELOT, HOUFFALIZE und BASTOGNE verweisen auf Städte, die eine entscheidende Rolle im Widerstand gegen die deutsche Ardennen-Offensive im Winter 1944 spielten und wo die Offensive gestoppt wurde. Als erstes der drei Schiffe wurde am 12. Nov. 1944 die spätere HOUFFALIZE gehoben.

Dennoch sollte nicht dieses Schiff, sondern das Schwesterschiff STAVELOT, die am 27. Dezember 1944 gehoben wurde, als erstes des Trios in Fahrt gebracht werden. Dies erfolgte freilich erst im Frühjahr 1946, denn die Fertigstellung dauerte noch fast 16 Monate.

Diese Jungfernfahrt der STAVELOT begann am 7. Mai 1946 auf der Höhe von Kai 413 des Antwerpener Hafens. Nachdem Schlepper



das Schiff an diesem sonnigen Dienstagmorgen vom Kai gezogen hatten, wurde Kurs auf New York gesetzt, das nach noch nicht einmal neun Tagen erreicht wurde.

Die HOUFFALIZE folgte am 7. Oktober des gleichen Jahres. Es dauerte jedoch noch bis zum 27. Juli 1947, bis das letzte aus der Reihe, die BASTOGNE – die am 14. Februar 1946 vom Stapel gelaufen war – in Fahrt kam. Die drei Schiffe waren Eigentum des belgischen Staates, sie waren jedoch durch ein jährlich erneuerbares Befrachtungsabkommen an die Compagnie Maritime Belge vermietet. Diese setzte die Schiffe in der Dreiecksverbindung Antwerpen, New York und Matadi (belg. Kongo) ein. Dies blieb überwiegend das Fahrtgebiet der Schiffe in ihrer Periode unter belgischer Flagge.

Erst in 1948 kauft die C.B.M. die Schiffe nach sich hinziehenden Verhandlungen mit der belgischen Regierung. Es war das Ziel, diese schnellen Schiffe in dem neuen Dienst nach Indien einzusetzen. Nur die BASTOGNE und möglicherweise die HOUFFALIZE sind auf dieser Route gefahren. Dieser Nachkriegs-Indien-Dienst – der den Zweck hatte, den Platz einzunehmen, den deutsche Reedereien vor 1940 auf dieser Route hatten – war kein großer Erfolg für die belgische

Reedereigruppe, die die Verbindung dann auch unter dem Druck der großen ausländischen Konkurrenz bereits nach einigen Jahren zu Beginn der fünfziger Jahre beendete.

Im Jahr 1955 wurden die drei „Ardenner“ verkauft. Der neue Eigner wurde der Norddeutsche Lloyd, der die Schiffe vierzehn Jahre zuvor bestellt hatte. Als erste wurde am 25. März 1955 die BASTOGNE an den neuen Eigner übergeben und unter dem Namen RAVENSTEIN in Fahrt gebracht. Drei Monate später folgte am 11. Mai die STAVELOT, die in ROTHENSTEIN umgetauft wurde. Als letzte folgte am 22. Juli die HOUFFALIZE, die fortan im Register als REIFENSTEIN stand.

Das Trio wurde durch den neuen Besitzer im Liniendienst nach Australien eingesetzt. Im Jahr 1961 bekamen sie einen neuen Antrieb. Die Sulzer-Diesel wurden durch MAN-Diesel (3 x 4.000 PS) ersetzt. Dieser Umbau fand beim Bremer Vulkan in Bremen statt.

Nach der Fusion zwischen NDL und HAPAG zur neuen Gesellschaft Hapag-Lloyd waren die Tage der drei „Ardenner“ gezählt. Die neue Gesellschaft verfügte jedenfalls über eine zu große Flotte. Im Jahr 1971 war es vorbei. Das Trio wurde an die Olistim-Gruppe verkauft, die

die Schiffe in „Ein-Schiff-Gesellschaften“ mit Sitz in Zypern einbrachten. Viel Mühe machte man sich beim Umtaufen nicht: Von ihren früheren deutschen Namen wurde die Buchstabengruppe „tein“ gestrichen. Bis zum Ende glichen sich die Lebensläufe des Trios.

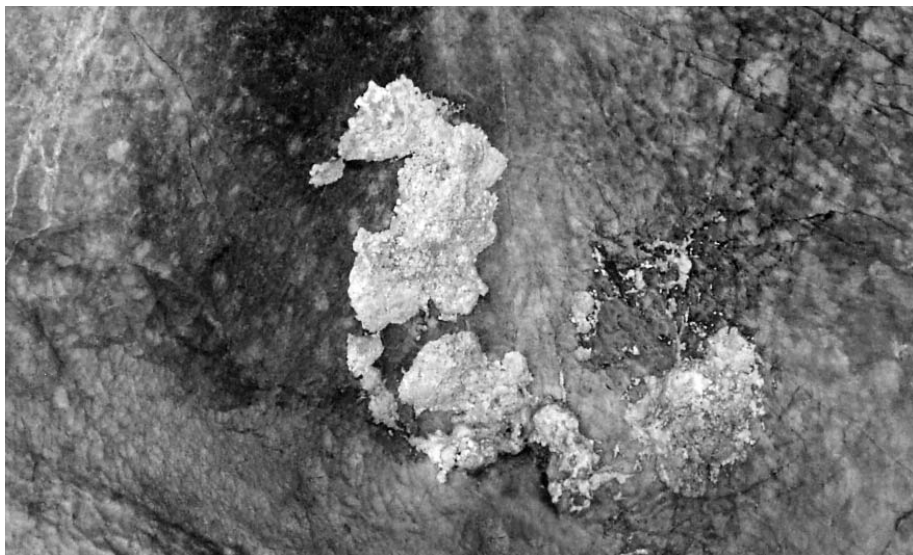
Die ex-STAVELOT wurde als ROTHENS an eine Abwrackwerft in Taiwan verkauft. Am 16. März 1979 kam sie in Kaohsiung an, wo vierzehn Tage später die Long Jong Industry mit dem Abbruch begann. Zuvor waren die ex-BASTOGNE und ex-HOUFFALIZE schon unter

den Schneidbrennern verschwunden. Als erstes Schiff des Trios war das geschehen mit der ex-HOUFFALIZE, die als REIFENS am 22. Februar 1978 in Kaohsiung angekommen war, wo einen Monat später die Firma Lien Hong Steel Enterprise mit dem Abbruch begann.

Die Laufbahn der ex-BASTOGNE dagegen endete im Januar 1979 am aufkommenden Abbruchplatz von Gadani Beach, wo Capricorn Enterprises die Einheit, die sechs Monate zuvor als RAVENS angekommen war, zu Schrott machte.

*Autor: Flor van Otterdyk, übersetzt von Dr.-Ing. Wolfgang Zeggert*

## SFK – WELTWEIT VERTRETEN



*Seepferdchen entdeckt bei einer Bootsfahrt durch die Tropfsteinhöhle Cueva del Indio auf Cuba.*  
Foto: Sarah Claren

## Reise als (Amateur)funktender Passagier an Bord

Ex R/O Karl, DL6MLA/mm an Bord der „Ida Rambow“ QRV

### Von Karl Friedrich Schmidt

Endlich !

Am 25. Juli 2014 begann die diesjährige Reise als (Amateur)funktender Passagier an Bord der „Ida Rambow“.

Reiseverlauf: Hamburg-NOK-Tal-lin-Gdynia-NOK-Hamburg.

Nach sehr freundlicher Begrüßung durch den Kapitän erfolgte sogleich durch ihn persönlich die Übergabe des „Funkraumes“. Die Eignerkamer, bestehend aus kleinem Wohnbereich, Schlafabteil und Nasszelle war völlig ausreichend für diesen Zweck. Ein Schreibtisch direkt unter einem

Fenster eignete sich ideal als „Funker-Arbeitsplatz“.

Heutzutage passt die komplette Funkausrüstung bestehend aus 100 W-Transceiver, Netzteil, Anpassgerät, Morsetaste, Antennen-draht usw. bequem in einen Pilotenkoffer.

Die „Ida Rambow“, Baujahr 2007, ein Feederschiff, 149 m lang wirkte wie frisch aus der Bauwerft. Auch die spätere Besichtigung des Maschinenraumes bestätigte diese Feststellung. Ein „Sietas Porsche“ eben aus Hamburg-Neuenfelde.

Während des häufigen Verholens im Hamburger Hafen ging es an

**DL6MLA/mm**  
GERMAN AMATEUR RADIO STATION



Die „Ida Rambow“.

den Antennenbau. Knapp 15 m Draht wurden vom Schreibtisch horizontal zur SB-Brückennock und von dort vertikal zur Bordwand als „L“ verspannt.

Eine Abstimmtable für den Antennentuner mit gleichzeitigem Test der Senderfunktion wurde nun angefertigt. Das ist sehr hilfreich für den schnellen Bandwechsel. Mit dem Schiff als Gegengewicht ist dieses einfache Antennengebilde recht effektiv.

Am 26. Juli mittags ging es los. Die ca. 8,5 stündige NOK-Passage, vorwiegend bei Tageslicht, ist immer wieder ein schönes Erlebnis.

Ab Kieler Förde bis Tallinn waren 38 Stunden Zeit für den Amateurfunk. Die einzelnen Bänder wurden

ausgiebig getestet. Bei den derzeitigen Sonnenaktivitäten konnten von 40m bis 10m problemlos QSOs gefahren werden. Als einer der ersten EX-R/Os meldete sich Rolf/DL9CM. Die vorab von Alfredo/IK6IJF auf [www.trafficlist.com](http://www.trafficlist.com) verbreitete Info zeigt also ihre Wirkung. Bis Tallinn Lotse standen 130 QSOs im Log.

Nun war Landgang angesagt, was besonders die xyl erfreute. Tallinns aufgehübschte historische Altstadt bot allerhand Sehenswertes. Im modernen Fährhafen gibt es nahezu stündlich An- und Abfahrten aus skandinavischen Häfen. Das in früheren Zeiten von „Hein Seemann“ betriebene kleine Alkoholgeschäft zur Aufbesserung seiner



OM Karl, DL6MLA/Imm



MS „Europa“ im Kielwasser.

Fotos: privat

Heuer wurde im großen Stil von einschlägigen Shops übernommen.

Nach der abendlichen Rückkehr an Bord kam es zu einem regen Treiben auf dem Poopdeck. Es wurde ein Barbeque vorbereitet. Die leckeren Grillwürstchen und der Karaokegesang der Philippinos waren durch nichts zu überbieten.

Als nächster Hafen wurde für eine Nacht Gdynia angelaufen. Hier war aus Zeitgründen leider kein Landgang möglich. Auf See wurde fleißig gefunkt. Am Ende standen 343 QSOs mit 52 Ländern im Log, darunter 16 ex R/Os.

Am 1. August früh erreichten wir die Schleuse Kiel Holtenau. Die NOK-Passage war etwas Besonderes. In unserem Kielwasser segelte die MS „Europa“. Entlang des Kanalufers hatten sich zahlreiche

Schaulustige und Shippotter in Stellung gebracht um diesen relativ seltenen Anblick zu genießen. In Hamburg fanden an diesem Wochenende die Cruise Days und der Blue Port Hamburg statt. Daher bot sich für uns ein einzigartiges Erlebnis. Das Museumsschiff „Cap San Diego“ kam uns auf der Elbe in voller Fahrt entgegen. Abends konnten wir ein großes Feuerwerk, den Hamburger Hafen und die „Cap San Diego“ in blau von Bord aus beobachten. Dazu hatte ein Lichtkünstler tausende blaue Leuchtstofflampen anbringen lassen.

Am anderen Morgen war die leider kurze aber schöne Reise schon wieder zu Ende. Rein zufällig zu unserem Abschied gab es noch einen dreimaligen Typhontest des Kapitäns.



## SERIEN / FORTSETZUNGEN

**„Funkerbriefe“ sind Seefunkgeschichte(n)**

Briefe von Peter (Pit) Busse

Sehr geehrter Herr Kühl!

Kenitra, den 10. März 1964

Nun liegen wir wieder einmal in Kenitra. Wir sind vorgestern von Casablanca kommend hier eingetroffen. Heute soll es noch auf die „lange Seereise“ nach Mogador gehen. Wir werden außerdem noch Agadir anlaufen, um von dort Früchte zu holen. Die Ladungen, die wir hier in Marokko erhalten, werden wir nach Hamburg, Bremen, Brake oder Nordensham, Rotterdam sowie Antwerpen bringen. –

Am 19. Februar sind wir aus Hamburg ausgelaufen. Auf der Fahrt nach Rotterdam hörte ich Alarmzeichen, die von Scheveningen-Radio ausgestrahlt wurden. Wie sich später herausstellte, hatte jemand auf 2182 kHz versehentlich das Alarmzeichen gesendet und dadurch PCH alarmiert. So etwas sollte ja eigentlich nicht vorkommen. Schon am Freitag den 21. Februar haben wir wieder Rotterdam verlassen und haben nach Antwerpen „verholt“. Dort lagen wir auch nur einen Tag, um von dort nach Dünkirchen zu fahren. Hier blieben wir bis zum 25. Februar. Kaum waren wir gegen 2000 Uhr ausgelaufen, hörte ich Alarmzeichen und SOS bzw. DDD SOS. Der schwedische Frachter Cissoula/SMHA war von einem unbekanntem Schiff gerammt worden. Wir waren etwa 110 Seemeilen von der Unglücksstelle entfernt. Vier Schiffe eilten dem Havaristen zu Hilfe und konnten die Besatzung des Schweden vollzählig übernehmen. Um 2223 Uhr beendete dann GNI den Distress. In diesem Notfall fiel noch ein weiterer, der sich bei EAR ereignet hatte, den ich aber auf Grund der zu großen Entfernung nicht beobachten konnte.

Am folgenden Tag hörte ich um 1702 wieder Alarmzeichen. Sie wurden von GLV ausgestrahlt. Die Lautstärke war aber nur QSA 1. Dazu kam noch starkes QRM, so dass ich beim besten Willen nichts aufnehmen konnte.

Schon am 28. Februar hörte ich wieder Alarmzeichen, die PCH aussandte. Wir standen zu dieser Zeit vor der portugiesischen Küste. Obwohl Lisabon-Radio das Alarmzeichen auch gehört haben musste, arbeitete diese Küstenfunkstelle fleißig auf 500 kHz weiter. Mit einer Beobachtung war es damit für mich aus.



FO Peter

In Casablanca liefen wir am 2. März ein, lagen aber noch 36 Stunden auf Reede. Ich nutzte diese Zeit, um das tragbare Rettungsbootfunkgerät auf seine Schwimmfähigkeit hin zu prüfen. Ich warf es vom Brückendeck ins Wasser und ließ es etwa 5 Minuten schwimmen. Dann zog ich es wieder heraus und untersuchte es. Dabei musste ich leider feststellen, dass Wasser in das Gehäuse eingedrungen war. Durch die Kopfhörerbuchsen war auch eine kleine Menge in das Innere des Sende/Empfängers gelaufen. Ich suchte den Fehler, den ich auch bald fand.

Die Gummiabdichtung des Abdeckkastens war an einer Ecke nicht fachgerecht verlegt worden. Dadurch konnte das Wasser eindringen. Ich baute das Gerät vollständig aus und liess es an der Luft austrocknen. Den Gummiring habe ich dann neu eingelegt, so dass der Fehler damit praktisch behoben war. Im Senderteil entdeckte ich noch einen abgerissenen Kondensator, der aber die Betriebsbereitschaft des Gerätes nicht beeinträchtigt hatte. Ich lötete ihn fest und damit war das Funkgerät wieder in Ordnung und ich zufrieden. –

In Casablanca besuchte ich meine Funkbekanntschaft, den OP der „Tazacorte“/DCAX von der OPDR. Für ihn hatte ich schon mehrmals QSP gemacht und dadurch hatten wir uns vor einigen Monaten in Casablanca kennengelernt. Wir gingen beide an Bord des 15 000 BRT großen schwe-

dischen Frachters „Argo“/SMHR, um dem deutschen Funker dort einen Besuch abzustatten. Er fährt schon drei Jahre auf schwedischen Schiffen und das nur mit Sonderzeugnis. Ich glaube, das wäre bei uns schlecht möglich. Das Schiff – die "Argo" – ist erst etwa ein Jahr alt. Dem OP stehen drei grosse Räume als Arbeits- bzw. Wohnräume zur Verfügung. Im riesigen Funkraum steht eine Hagenuk Station. Senderleistung: 1,2 kW! KW-Sender und Grenzwellensender sind Einseitenband-Sender (SSB). Also alles ganz modern eingerichtet. Neben dem Funkraum befindet sich ein Büro mit Schreibtisch, Schreibmaschine, Addiermaschine, Telefon (!) und einigen Schränken. Den Wohnraum des Funkers kann man mit einem grossen Wohnzimmer vergleichen. Hier finden Sie auch alles, vom Schreibsekretär über dicke Polstermöbel, Waschecke, Einbauschränke, Wand- und Deckenbeleuchtung bis zu „Ölgemälden“. Nur die eingebaute Bar fehlte noch. –

Nun geht für mich leider das halbe Jahr Seefahrt bald zu Ende. Ich habe mich auf der Mieke Legenhausen sehr wohlgeföhlt. Leider war der Trip wenig abwechslungsreich. Aber daran kann man eben nichts ändern. –

Herzliche Grüöe aus Kenitra

sendet Ihnen Peter Busse

## Veteranen des Seefunkdienstes fachsimpeln

Erwin Stamer – Jahrgang 1915 erzählt aus seinem Funkerleben

Anfang 1960 wurde ich als Funkstellenleiter auf dem Passagierschiff „VÖLKERFREUNDSCHAFT“/DAYP eingesetzt. Es wurde mein letztes Bordkommando.

Die „VÖLKERFREUNDSCHAFT“/DAYP ex „STOCKHOLM“ war nach einer Kollision mit dem italienischen Passagierschiff „ANDREA DORIA“, in deren Verlauf der italienische Luxusliner sank, nach einer Wertreparatur von der DSR Ende 1959 gekauft und als Urlauberschiff in Dienst gestellt worden. Am 25. Juli 1956, 11 Stunden nach

der Kollision sinkt die „Andrea Doria“.

Die Funkanlagen der Seefunkstelle waren bereits für damalige Verhältnisse ziemlich veraltet, denn außer einem neuen Allwellenempfänger der englischen Firma REDIFON hatte es bei der Übernahme des Schiffes wohl keine weitere Modernisierung im Funkraum gegeben. Deshalb versuchten wir mit unseren bescheidenen Mitteln in Eigeninitiative einige Vorbereitungen für zukünftige Erneuerungen zu treffen.

Auf einer der vielen Mittelmeerreisen mit dem Schiff liefen wir auch die griechische Insel Rhodos an. Die Insel verfügte über einen herrlichen Hafen mit dem „Kollos von Rhodos“, eines der Sieben Weltwunder. Passagiere und wachfreie Besatzungsmitglieder wurden ausgebootet, um die Sehenswürdigkeiten an Land in Augenschein zu nehmen. Wir drei Funkoffiziere wollten die Zeit nutzen und notwendige Reparatur- und Wartungsarbeiten durchführen. Meine beiden Kollegen waren zwar nicht gerade davon erbaut, aber wir hatten es nun einmal langfristig geplant.

Als Funkstellenleiter und Vorbild lag ich unter dem Arbeitstisch im Funkraum, mit der Absicht, neue Kabelverlegungen vorzunehmen. Der I. FO „Sch“ wurde von mir gebeten, die erforderlichen Kabelschellen aus dem Funk-Hellegatt (Store) an Oberdeck zu holen. Er ging sofort los, und kam und kam nicht wieder. Ich wartete unter dem Tisch verkrampft, ungeduldig und schwitzend auf die Schellen. Als er endlich nach ungefähr einer Stunde wieder den Funkraum betrat, meldete er mir mit strahlendem Gesicht und ulkiger militärischer Haltung: „Es sind keine entsprechenden Schellen da!“. Hinter ihm stand in gleicher Haltung und ebenfalls frenetisch grin-

send der II. FO „S“ und meldete: „Funknotbatterien geprüft, Wasser aufgefüllt, alles Ok“. Verschmiert und verärgert kroch ich unter der Back hervor, sah mir beide genauer an und wußte sofort Bescheid. Die beiden hatten in der Zwischenzeit beim Oberdecksbarker sich ein paar kühle Blonde genehmigt und mich dabei hängen lassen. Ich war in brass, was aber sollte ich nun tun? Zunächst ging ich duschen und lud dann beide zu einem Bierchen an der Oberdeckbar ein, was sie eigentlich nicht verdient hatten. Wir hatten dabei eine herrliche Aussicht auf das Hafenpanorama von Rhodos und den „Kollos“. Es wurde noch ein wunderschöner Nachmittag, und wir drei haben noch viel gelacht.

### **Seefunk-Brieftelegramme**

Im November 1965 machten wir mit unserem Schiff eine sogenannte Klima-Kurreise, d.h. wir hatten hauptsächlich Kassenpatienten an Bord, die ihre Asthma- und Hautkrankheiten unter der Sonne von Teneriffa und der sauberen Seeluft lindern oder auch auskurieren sollten. Für diesen Zweck war außerdem ein zahlreiches Ärzteteam an Bord. Durch die Propaganda der Stewardessen und Stewards hatte sich sehr schnell herumgesprochen, dass Seefunk-Brieftelegramme (SLT) in beiden Richtungen besonders



preisgünstig befördert wurden. Bald gab es lange Schlangen bei uns am Schalter im Funkraum, wo damals noch die Telegramme direkt angenommen wurden und nicht wie später an der Rezeption.

Da hatten wir den Salat. Wir drei „Sparks“ konnten das Pensum rund um die Uhr nicht mehr schaffen und mussten uns dementsprechend etwas einfallen lassen. Mit der Küstenfunkstelle „RÜGEN RADIO“ hatten wir beidseitig eine feste Funkverbindung auf 8 MHz aufgebaut. Der wachhabende FO saß nun täglich fast ununterbrochen an der Morsetaste und hämmerte die Telegramme zur Küstenfunkstelle, wir bekamen oft wirklich die gesamten vier Stunden die Hand nicht von der Taste, und das tagelang. In umgekehrter Richtung stanzte „RÜGEN RADIO“ seine oft seitenlangen Antworttelegramme in einen „Creed“ und übermittelte uns den Streifen blind mit einer Geschwindigkeit von 200 bis 250 Zeichen pro Minute. Bei uns an Bord wurden die Telegramme mit einem Magnetonbandgerät in hoher Geschwindigkeitsstufe aufgenommen und später in der Nachtwache mit halber Geschwindigkeit abgehört und in Telegrammformulare getippt. Die Morsezeichen kamen dann aber immer noch mit 125 Zeichen pro Minute aus dem Lautsprecher, aber man

konnte beim Hacker ja mal schnell das Tonbandgerät stoppen. Der Wachhabende FO war jedenfalls froh, wenn er nachts alles aufgearbeitet hatte und den Stapel Telegramme morgens an den Oberzahlmeister übergeben konnte.

Keine Einsparung der Dienstleistung an Bord, lediglich eine geringe Einsparung der Deutschen Post an Land, da das Brieftelegramm am Bestimmungsort mit der normalen Briefpost zugestellt wurde, in späteren Jahren glaube ich auch direkt von der Küstenfunkstelle aus.

### **Good-bye Seefahrt**

Mitte der 60er Jahre mußte ich dann der aktiven Seefahrt good-bye sagen, der gute alte Dr. Entzian in Warnemünde konnte mir auf Grund der Zunahme meiner Schwerhörigkeit die Seetauglichkeit als Funkoffizier nicht mehr verlängern. Der christlichen Seefahrt blieb ich trotzdem weiterhin eng verbunden, indem ich als Funkinspektor bei der Deutschen Seereederei Rostock (Flottenbereich Mittelmeer in Wismar) noch bis Mitte 1984 meine Kreise zog.

Allmählich wird nun mit 69 Jahren alles etwas weniger, aber das Leben ist für mich, dem „Herzilein“, wie mich alle guten Freunde nennen, nach wie vor auch ohne Funkerei noch schön und lebenswert.

*Fortsetzung folgt*

## Einmal noch nach Rio – Reise mit einem Containerschiff

Hamburg-Süd – Spezialist für Südamerika-Reisen / Fortsetzung

### Von Jürgen Gerpott

Kapitän und Chief sind aus der Ukraine, Nautiker und Ingenieure aus Polen, Decksbesatzung und Koch von den Philippinen, Bordsprache daher Englisch. Durch den Sturm vom Montag in Hamburg und die dadurch bedingte verzögerte Abreise, hat sich mein Treffen mit einem belgischen Funkamateur zerschlagen. Wir arbeiten beide an dem Projekt, dass die Morsetelegrafie als Weltkulturerbe anerkannt wird. Jacques ist mein Kontaktmann in Belgien. Er war extra aus Gent angereist um mich zu treffen. Auf einen Landgang in Antwerpen verzichteten wir, weil die City doch sehr weit ab vom Liegeplatz ist.

Ein Spaziergang außerhalb des Hafengebietes ist auch nicht angezeigt, da die Verbindungsstraßen an Land ohne Fußwege sind. Dafür beobachten wir den Ladebetrieb. Die Kisten gehen hin und her, und der Kranfahrer muss möglichst geschickt die vier Zapfen auf der Unterseite in die entsprechende Ausparung an der Oberkante des darunter befindlichen Containers setzen.

In Hamburg hatte ich mal die Zeit gestoppt, die es dauert einen Con-

tainer an Land aufzunehmen und ihn auf dem Schiff abzusetzen. Bis zu sechs Container werden an Deck übereinander gestapelt. Darunter befindet sich ein Lukendekkel, der den Laderaum darunter begrenzt. Über seitliche Leitschienen werden die Container eingeführt und im Unterraum gestaut. Bis zu drei Lagen Container an Deck werden über lange Stangen gelascht. Die restlichen drei Container darüber werden nur lose darauf gesetzt. So ist es schon denkbar, dass bei entsprechenden Stößen auf den Schiffskörper oder schwerer See mal ein Container über Bord gehen kann. Rund 2 1/2 Minuten dauerte ein „Move“ in Hamburg, wie er im Sprachgebrauch der Schifffahrt genannt wird. Der „Move“ ist überhaupt das Grundmaß beim Laden und Löschen. Die Anzahl der Moves bestimmt die voraussichtliche Liegezeit. Es werden fast nur 40 Fuß Container benutzt.





Sein Gewicht kann vollbeladen bis zu 35 Tonnen betragen. Die normalen HSDG Container haben außen rote Farbe mit dem Schriftzug Hamburg Süd. Die Kühlcontainer sind dagegen weiß, um sich nicht zu stark aufzuheizen. Maximal 1500 Kühlcontainer kann das Schiff mitnehmen.

Am Donnerstag gegen 19:45 „qto Antwerpen bnd Le Havre“. Wieder bestaunen wir das Lichtermeer, das sich uns darbietet. In dieser Nacht habe ich mir einen Wecker gestellt, um dabei zu sein, wenn wir die Straße von Dover passieren. Nur wenige Seemeilen sind wir von der englischen Südküste entfernt. Im Glas sehe ich Dover und einige Orte an der Südküste. Ein großes Passagierschiff läuft mit nach Westen. Nach einem Klick mit der Maus auf das Radarecho erhalten wir die AIS Angaben, dass es sich um die „Independence of the Seas“ auf dem Weg nach Southampton handelt, es den Kurs steuert und soundso schnell ist. Ich sichte mehrere große Containerschiffe u.a. „CSCL Zeebruegge“ die wie wir auch auf dem Weg nach Le Havre ist. Gegen 11:30 wird der Lotse angekündigt. Weit und breit kein Lotsenversetzboot zu sehen. „Bitte schalten sie ihr Radargerät aus, der Lotse kommt in 10 Minuten“, sagt die Lotsenstation über UKW. Dann schwirrt ein

Helikopter vom Festland zu einem vor uns laufenden Schiff und kommt nach wenigen Minuten zu uns.

Zirka drei Meter über der Backbord Nock schwebt der Heli und läßt „rums die bums“ mal eben den Pilot in die Nock abseilen. Er macht den Abseilgurt auf und schon ist er an Bord. Ehe man die Kamera justiert hat, ist der Heli schon wieder weg und setzt hinter uns noch einen Lotsen ab. Später bemerke ich beim Abendbrot in der Messe: „Captain, every day an adventure. Today James Bond like boarding, it was great!“

Gegen Freitagmittag sind wir in Le Havre an der Pier, der Landgang ist freigegeben. Nach meinem Reiseplan wollte ich in Le Havre eigentlich einen Mietwagen nehmen und zu den malerischen Orten Deauville-Honfleur an der Normandieküste fahren. Für einen halben Tag lohnt sich es nicht mehr und außerdem ist das Wetter auch nicht angenehm. Dafür liegt der Hafen günstig zur Stadt und deshalb machen wir uns zu Fuß zum Landgang auf.

Kragen hochgeklappt und auf geht es. Das Wetter ist, wie gesagt, ungemütlich, aber trotzdem wollen wir endlich mal ein wenig die Füße vertreten. Viele Leute sind unterwegs und alle laufen in die gleiche

Richtung. Wir sind neugierig und folgen dem Menschenstrom. In einem Hafenbecken liegen all die Jachten (50 und mehr), die ab Sonntag beim „transat“ nach Brasilien dabei sein wollen. Über alle Toppen geflaggt, mit Buden an Land kann man die „Rennziegen“ bestaunen. Es geht international zu, und einige Crews haben an Land Pavillons ihrer Sponsoren. Neben Tri- und Katamaranen sieht man auch Monohull Racer. Bei den Tris sind Jachten dabei vom neuesten Typ. Bei den Auslegern ragen zusätzliche Ausleger, die extra nach unten ausgefahren werden können, auf denen das Schiff dann letztendlich fährt, d.h., der gesamte Schiffskörper ist eigentlich aus dem Wasser und fährt nur auf den ausgefahrenen Stelzen. Im D-Zug-Tempo übers Meer, ein wahnsinniger Gedanke. Dabei sollen Geschwindigkeiten von 40 Knoten und mehr erreicht werden. Auf jeden Fall möchte ich da nicht mitfahren.



Am Folgetag, dem Samstag, gegen 10 Uhr heißt es schon wieder „Leinen los“. Wir verlassen den Hafen und kurz danach wird der Lotse diesmal von einem Motorboot abgeholt.

Die große, lange Seereise nach Brasilien beginnt, Schlechtwetter ist angesagt. Alle Außentüren sind verschlossen und die Schiffsleitung gibt bekannt, dass man sich nur innerhalb der Aufbauten aufhalten darf.

Das Schiff hat eine Windmessanlage, wobei das Anemometer ca. 40 m über Meeresspiegel liegt. Die Werte werden über ein Display und auch in der elektronischen Seekarte angezeigt. Selbstverständlich erfolgt eine Umrechnung der Windwerte in scheinbaren und wahren Wind nach Richtung und Geschwindigkeit. 70 Knoten in Spitzenböen werden angezeigt; wenn man die eigene Fahrt abrechnet, kommt man immerhin noch auf Bft 11–12. Mehr als gelegentlich bis zu 10 Grad kränkt das Schiff jedoch nicht, kein Grund zur Beunruhigung also. Aber wenn man so über Deck schaut, und das können wir von unserer Kabine aus, wackeln einige Containerstapel doch merklich hin und her.

Von Le Havre aus geht es hinaus in den westlichen englischen Kanal und zur Biscaya. Es weht heftig,

und wir denken an die „transat“ Segler, die am heutigen Sonntag starten sollen. Ich betrachte mir die See und versetze mich dabei in die Situation auf einem kleinen Boot. Man hätte keine ruhige Sekunde und würde heftig durchgeschüttelt, wir dagegen ziehen ruhig unsere Bahn. Wenn man sich jedoch dem Wind aussetzt fliegen einem glatt die Haare weg. Am Folgetag beruhigt sich das Wetter und der Gang an Deck ist wieder gestattet. Mittags stehen wir querab Lissabon, was jedoch rund 160 Seemeilen entfernt ist. Es wird wärmer und wir machen am Nachmittag unseren ersten Ausflug zum Vorschiff. Unterhalb der jeweils äußeren Containerlage geht man an Deck nach vorne oder achtern. Es ist ein phantastisches Gefühl auf der Back. Wie

ein Albatros schwebt man über dem Wasser, keine Geräusche, nur der Fahrtwind singt in den Wanten des Vorschiff.

Die Back hebt und senkt sich gemächlich und schaukelt dabei langsam von Seite zu Seite. Wenn man dann vorne über die Kante schaut, kann man sich einreden man könne fliegen. Weiter in den Tropen dann, wenn die Laderaumlüfter laufen, ist der Eindruck nicht mehr so stark. Am Abend kommt uns die Santa Teresa auf Nordkurs entgegen und die Kapitäne haben qso auf UKW und tauschen Informationen betreffend der Situation in Südamerika aus. Bisher hatten wir irgendwie jeden Tag ein Highlight. Heute wird es die Passage an der Insel Madeira sein. Die Insel selber liegt im Dunst und die höheren Lagen sind in den Wolken. Die Kanarischen Insel werden wir nicht sehen, sie liegen bei 60 sm Abstand unter dem Horizont. Es wird zunehmend wärmer, leichtere Kleidung ist angesagt. Die Bermudas werden heraus gekramt und T-Shirts kommen zum Einsatz. Wir verbringen die Zeit mit Lektüre, Liegestühle mit Aufliegern stehen zur Verfügung. Auf dem G-Deck muss man sich halt nur einen Platz suchen der einem passt. Der eine will mehr Sonne, der andere Schatten, auf jeden Fall muss man sich ein windgeschütztes Plätzchen su-



chen. Auch darf man nicht die Sonnenbrille und -creme vergessen. Es ist deutlich heller und die Strahlung ist durch den mehr senkrechten Durchgang durch die Atmosphäre intensiver. Man kann sich leicht und schnell einen Sonnenbrand wegholen, selbst wenn man im Schatten sitzt. In Richtung Sonne glitzert das Meer silbern, dazu das jetzt blaue Meer mit den weißen Farbtupfern auf den Wellenkämmen. Pure Erholung, kein Telefon, kein Fernsehen, keine Aufgaben und auch sonst keinerlei Stress. Man kann abschalten und liest endlich mal wieder ein umfangreicheres Buch. Zwischendurch ein kleines Nickerchen und dann: wo war ich stehen geblieben? Der Graf von Monte Christo ist meine erste Lektüre. In dem Buch besticht der Graf ja u. a. einen Telegrafisten einer optischen Telegrafienlinie, um eine Falschmeldung durchzugeben, die daraufhin einen seiner Gegner in den Ruin treibt. Die Stelle wird dann aber leider nur mit wenigen Sätzen beschrieben.

Mit einer Biografie über Evita Peron stimme ich mich schon einmal auf ein Thema über Argentinien ein. Die Tage vergehen und wir hoffen abends den Sternenhimmel betrachten zu können. So richtig geht unser Wunsch nicht in Erfüllung. Oft ist eine hohe Wolkendecke aus Cirren vorhanden, auch

der zunehmende Mond verschlechtert die Beobachtungsmöglichkeiten.



Wieder vormittags passieren wir dann die Cap Verden. Die westlichsten Inseln kommen in Sicht und wir haben einen Abstand von circa acht Seemeilen. Was wir sehen, ist weitgehend nicht oder nur wenig besiedelt. Vom Meer ragen die Inseln gleich steil empor, von Stränden ist nichts zu sehen. Auf anderen Inseln des Archipels mag es anders sein.

Als ich so ein wenig die Augen schloss, kam mir der Gedanke, das ist ja hier wie im Roten Meer! Die Wärme, der Wind, die diesige Luft, nein, wir sind gar nicht im Atlantik! Fregattvögel begleiten das Schiff, sehr zum Ärger des Ersten Offiziers. Warum das so ist, entdeckte wir auf unserer Tour zum Vorschiff. Sie spritzen ihre Exkremente an Deck und das ist übersät mit wei-

Ben Streifen. Besonders stark ist es am Wellenbrecher auf der Back. Fliegende Fische erwecken unsere Aufmerksamkeit, und wir beobachten wie sie aus den Wellenkämmen herausschießen, um dem Schiff auszuweichen. Teilweise segeln sie über beträchtliche Strecken ehe sie wieder eintauchen. Die Vögel stoßen aus größeren Höhen herab und tauchen nach den Fischen, etliche haben einen Fisch quer im Maul. Die Sicht ist seit Tagen diesig. Es handelt sich wohl um sehr feinen Saharastaub, der vom Nordostpassat hierher verfrachtet wird. Auch ist die Abgasfahne unserer Maschinenanlage beträchtlich und nicht zu übersehen.

Im Rahmen der weltweiten Bemühungen um den Umweltschutz muss dort unbedingt etwas getan werden, damit die Abgas- und Rußbelastung so weit wie möglich vermindert wird. Im Außenbereich an Deck finden sich überall kleine Rußpartikel, die mit den Schuhen in die Kammern gelangen können. Vor allen Kammertüren der Besatzungsmitglieder sieht man Matten, auf denen die Schuhe gewechselt werden. Im Gegensatz zu Passagierschiffen wird hier nicht täglich „Deck gewaschen“, um die Partikel zu beseitigen.

Das nächste Highlight wird ein Besuch der Maschinenanlage sein.

Der Chief persönlich begleitet uns und turnt mit uns durch sein Reich. Er spricht sehr gut englisch und man kann seinen Ausführungen gut folgen.

Bevor es losgeht, bekommen wir Ohrstöpsel und dann geht es zunächst zum Heck und dem Rudermaschinenraum. Im Heckbereich unterhalb der Containerlage befindet sich über die gesamte Schiffsbreite ein freier Raum fast so groß wie ein Fußballplatz. Ein Basketballkorb ist mittschiffs angebracht. Dort stehen auch die großen Mooringwinden und das Tauwerk zum Festmachen. Ein Niedergang führt in den Rudermaschinenraum. Gewaltige Kolben betätigen hydrau-



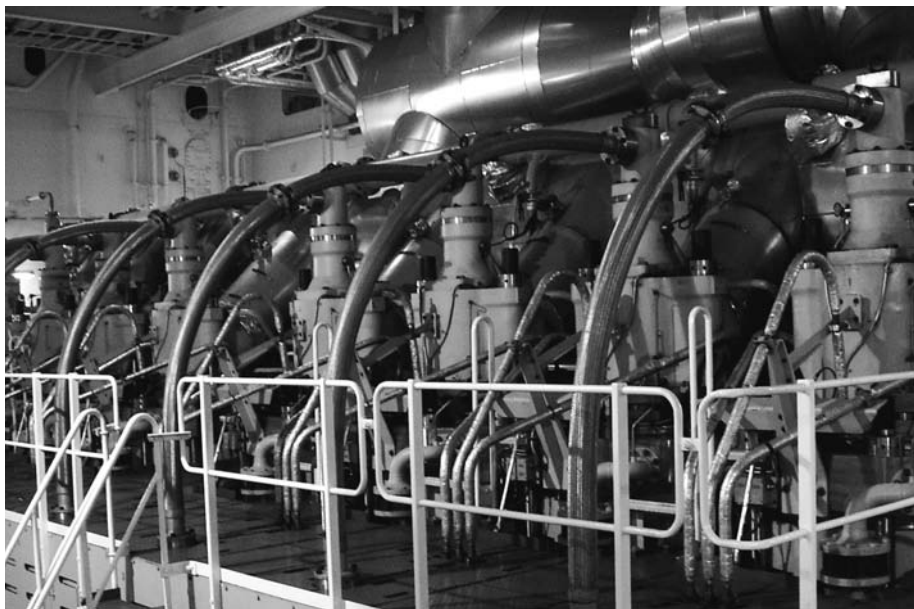
lich das Ruder hin und her. Über einen Unterdeckgang geht es dann zum Hauptmaschinenraum. Von hier aus gelangt man auch in die Laderäume, falls es dort mal zu Problemen kommen sollte. Ein Wärtsilä 8 Zylinder Diesel mit rund 40 Megawatt Leistung treibt das Schiff an.

Vier MAN-Diesel und ihre Generatoren liefern den Strom (je 600 kWatt). Je nach Strombedarf für bis zu 1500 Kühlcontainer werden entsprechende Anlagen benutzt. Der ganze Maschinenraum ist sehr sauber und von riesigen Ausmaß. Der Chief zeigt uns allerlei Geräte wie: Wassererzeuger, Fäkalienanlage, Ersatzteillager, Werkstätten, Vorheizung des Schweröls usw. Die

Abgasanlage hat beträchtliche Abmessung und führt senkrecht nach oben. Es ist auch mollig warm im Maschinenraum. Im Fahrstand der Anlage ist es ruhiger und klimatisiert. Auch hier wieder Bildschirme, Knöpfe, Schalter und Signallampen. Hier ist auch das Alarmhorn, das man noch im G-Deck vernehmen kann. Mich erstaunt jedoch, mit wie wenig Personal die Anlage zu beherrschen ist.

Wenn ich an meine Fahrzeit zurück denke, hatten wir bei erheblich weniger Antriebsleistung viel mehr Personal im Maschinenbereich. Die Teile im Maschinenraum sind alle von erheblicher Dimension.

*Fortsetzung folgt*



## Museum Göteborg widmet sich dem Thema „Funk“

„Radio Museet“ eine wirklich erstaunliche Sammlung

**Von Jürgen Gerpott**

Anlässlich einer Minikreuzfahrt mit der Stena Line von Kiel nach Göteborg besuchte ich dort auch das Radio Museum. Das Werftensterben ist auch an Schweden nicht vorübergegangen. So stellte vor Jahren die Eriksberg Werft und die Götaverken auf der nördlichen Götälv-Seite den Betrieb ein. Aus dem ehemaligen Trockendock ist ein Sportboothafen geworden und Maschinenbauhallen wurden zu Hotels und Veranstaltungszentren umgebaut. Auf dem Lindholm befindet sich in einem großen Gebäude das „Radio Museet“. Dabei handelt es sich um eine wirklich erstaunliche Sammlung ausschließlich dem Thema Funk gewidmet. Zunächst sieht man die Kinderstube der Funktechnik, deren Exponate in großen Vitrinen präsentiert werden. Einen breiten Raum nimmt

die Rundfunktechnik ein. Gerade in einem so großen Land wie Schweden hatte der Rundfunk eine große Bedeutung, erreichten doch die Sendungen alle Bevölkerungskreise auch in abgelegenen Gebieten. Die Menschen konnten am gesellschaftlichen Leben teilhaben. Bei der Übertragung von Musiksendungen, Hörspiel Reportagen, Nachrichten, Wettervorhersagen usw. waren die Menschen unmittelbar am Geschehen beteiligt, so als würden sie in der Großstadt wohnen.

Interessant ist es zu sehen, wie sich die Geräte von einem Zweckgegenstand zu einem Schmuckstück der Wohnungseinrichtung entwickelt haben. Unvergessen der auf Hochglanz lackierte Rundfunkempfänger mit magischem Auge und den großen Tasten zur Reichswahl. Gezeigt werden auch



Schiff der Stena Line

große Musikschränke und Truhen mit Phonokombination samt Plattenspieler. Neben schwedischen Produktionen findet man auch internationale und deutsche Fabrikate: Telefunken, Grundig und anderen. Plattenspieler, Tonbandgeräte und Kofferradios unterschiedlichster Baujahre gehören selbstverständlich auch zur Sammlung.

Im Museum befindet sich auch eine Amateurfunkstation mit dem Rufzeichen SK6RM. Der diensthabende OM Sten von ehemals „Göteborg Radio“/SAG gestattete mir gleich mal ein cw qso zu fahren. Auch zum Thema Amateurfunk

gibt es viele Ausstellungsstücke zu bewundern.

Der Seefunk ist mit umfangreichen Exponaten vertreten, u. a. Hagenuk Empfänger UE12 gesichtet, ein E566 fehlt natürlich auch nicht. Weiter findet man englische und amerikanische Produkte aus den unterschiedlichsten Baujahren.

Radargeräte, Funkpeiler und DECCA Empfänger gehören selbstverständlich auch zur Sammlung. Dem militärischen Funk wird sich auch gewidmet. So findet man die legendären BC Geräte, die ja auch in Deutschland aus Surplus Beständen zu kaufen waren und nach ei-



QSL-Karte des Radio Museums.

Fotos: Jürgen Gerpott

nigen Modifikationen für den Amateurfunk nutzbar waren.

Zum Fernsehen, Mobilfunk und CB Funk werden Exponate gezeigt. Meine Zeit reichte nicht aus, um alles in Ruhe anzusehen und zu verinnerlichen. Deshalb wird ein weiterer Besuch unbedingt notwendig sein.

Beachtenswert halte ich die im Museum vorhandene Werkstatt, mit Messender Röhrevoltmeter und Kästen mit Ersatzteilen. Es wird dort wie in einer Radio- und Fernsehwerkstatt gearbeitet, alte Geräte werden von Fachleuten wieder betriebsbereit gemacht.

Kaffee und Kuchen beendete dann den Museumsbesuch. Die Ausstellung hat mich beeindruckt, weswegen ich darüber unbedingt berichten will.

Am frühen Abend legt die Fähre dann wieder ab zur Rückfahrt nach Kiel. Ausserhalb der Hauptreisezeit kann man von Sonderangeboten profitieren. „Zwei reisen, einer zahlt“ mit einer Hotelübernachtung in Göteborg zu 199,- Euro ist wirklich ein Angebot, Passage inklusive Frühstück. Vom „Skandinavischen Büffet“ habe ich Abstand genommen, denn mit 36,- Euro pro Person halte ich es für etwas überteuert. Das isst man nie auf und immer wieder Lachs, Shrimps und Rührei ist auch nicht mein Fall,

Würstchen auf Sauerkraut mit Kartoffelpüree tun es auch.

Auf der Rückreise nach Kiel kamen wir in der Förde in ein Nebelgebiet, wie ich es noch niemals zuvor erlebt habe. Von Mittschiffs konnte man nicht das Vorschiff sehen. Einzelne Geräusche hörte man von Land. Dann kam schemenhaft das Vorschiff der Color Magic zum Vorschein, die in Kiel nicht weit vom Stena-Anlieger entfernt liegt. Im Schrittempo erreichte das Schiff den Liegeplatz und es ging wieder von Bord. Der Nebel lichtete sich bald und es folgte ein Sonnentag. Von Deck der Stena Scandinavica entdeckt man fünf Satellitenschüsseln (zwei große und drei kleine Radome). An die 17 Vertikalantennen habe ich gezählt, aber keinen einzigen Langdraht. Die Vertikalantennen für Kurzwelle haben vermutlich einen geringen Wirkungsgrad. Dieser Nachteil wird dann durch höhere Ausgangsleistung der Kurzwellensender ausgeglichen. Die Kurzwelle dient nur als Ausfallsicherung und wird wohl niemals oder sehr selten benutzt.

Mir hat der Trip außerordentlich gefallen und eine Wiederholung ist nicht ausgeschlossen.

Internet : <http://www.radiomuseet.se>  
Anders Carlssons gata 2  
SE 417 55 Göteborg – Schweden

## ZU GUTER LETZT



Ersttags-Brief einer Jungfernfahrt – für die SFK zur Verfügung gestellt von Gerhard Barten aus Rheinbach.

## Titanic-Ausstellung in Speyer

Im Historischen Museum der Pfalz findet bis zum 28. Juni eine hervorragend gemachte TITANIC-Ausstellung statt. Die schwarz gestrichenen Ausstellungsräume vermitteln mit den geborgenen Exponaten eine schaurige Atmosphäre. Die Nachbauten einer Eingangstreppe mit Lüstern und Fluren mit geschliffenen Lampenschalen versetzen den Besucher in einen Guggenheimer und ermöglicht im Flur der ersten Klasse einen Blick in deren Suite. Ähnlich im Flur der zweiten und dritten Klasse. Hier verlaufen an den genieteten Decken Versorgungsrohre und die Maschinengeräusche nehmen zu. Leider wurden unsere heroischen Kollegen kaum beachtet.



## Sparks-Transmitter

