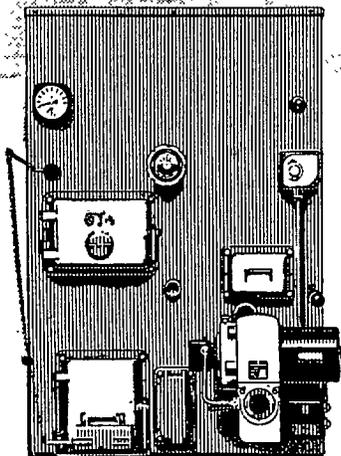


# CTC die Heizung, die aus der Kälte kam

aus Schweden, dem Land der langen Winter



Die harten Anforderungen des nördlichen Klimas und die hohe Wohnkultur Schwedens waren schon vor über 30 Jahren die Leitpunkte bei der Entwicklung der CTC-Heizkessel mit eingebauter Warmwasserbereitung - einer Norm für Sparsamkeit und Komfort.

Hunderttausende zufriedene Besitzer von CTC-Heizkesseln in aller Welt sind der eindeutige Beweis für Leistung und Qualität:

**Komfort** - hohe und preisgünstige Warmwasserleistung durch Kupferbatterie oder kupfergefütterten Boiler. Wahlweises Heizen mit Öl, Gas und festen Brennstoffen.  
**Wirtschaftlichkeit** - hohe Ausnutzung der Brennstoffe durch langen Rauchgasweg, 10 Jahre Garantie gegen Korrosionsschäden durch Rauchgasangriffe.

**Nutzen Sie schwedischen Heizkomfort, schwedische Qualitätsarbeit und schwedische Konstruktionserfahrungen!**

## CTC Wärmespeicher GmbH

2 Hamburg 34  
Kroogblöcke 40  
Ruf: 6 51 2011

4 Düsseldorf  
Humboldtstr. 21  
Ruf: 68 22 61

8 München 15  
Bayerstraße 37  
Ruf: 59 29 61

**CTC**  
führend in  
Qualität  
Erfahrung

Fordern Sie  
noch heute  
unsere aus-  
führlichen  
Prospekte,  
die Ihnen so-  
fort kosten-  
los zugehen!

## KATASTROPHEN

LUFTHANSA

### Stille im Sprechfunk

Die Sichtweite betrug 1000 Meter, die Wolkengrenze lag bei 100 Metern. Der Kontrollturm des Flughafens Bremen-Neuenland gab Landeerlaubnis für den Lufthansa-Flug 005 Frankfurt-Bremen-Hamburg. Um 18.50 Uhr am Freitag letzter Woche drückte Flugkapitän Heinz Saalfeld, 48, die zweimotorige Convair „Metropolitan“ (Kennzeichen: D-ACAT) durch die Wolken und steuerte die Landebahn 27 an.

Was dann geschah, war später mit Hilfe von Augenzeugenberichten mühsam zu rekonstruieren: Die Maschine schwebte nur noch wenige Meter über dem Boden; da hörte Flughafen-Meteorologe Senft, wie die Motoren zu stottern anfangen, und sah, daß die Maschine durchstartete.

Aber offenbar mißlang das Manöver. 200 Meter westlich der Landepiste schlug die Convair auf einem Acker auf, zerbarst, und eine Stichflamme schoß empor. In den Flammen verbrannten 42 Passagiere, zwei Piloten, zwei Stewardessen. Es war die größte Katastrophe der deutschen Zivilluftfahrt, seit sich die Lufthansa 1955 aus der Asche des Zusammenbruches wieder emporgeschwungen hatte, und zugleich der erste Unfall der neuen Lufthansa in Deutschland, bei dem Passagiere ums Leben kamen.

Auch im internationalen Liniendienst flogen die Deutschen bisher weniger verlustreich als die meisten der großen Luftfahrtgesellschaften. Der einzige Absturz einer Lufthansa-Maschine außerhalb Deutschlands ereignete sich am 11. Januar 1959, als eine viermotorige Super-Constellation (von einem amerikanischen Lufthansa-Kapitän gesteuert) beim Anflug auf Rio de Janeiro ins Meer stürzte. 36 Menschen kamen um.

In der Bundesrepublik verlor die Gesellschaft 1961 eine und 1964 eine weitere Düsenmaschine des Typs Boeing 720



Trümmer der „Lufthansa“-Convair

— beide bei Erprobungsflügen. Passagiere waren nicht an Bord.

Die Passagiere der Bremer Flugzeugkatastrophe, unter ihnen Filmschauspielerin Ada Tschechowa und mehrere italienische Rekordschwimmer, hatten sich einem der zuverlässigsten Flugzeuge der zivilen Luftfahrt anvertraut. Und sie flogen mit einem Piloten, der unter seinen Kollegen als einer der erfahrensten Flugzeugführer der Convair-Flotte galt.

Saalfeld flog seit 1957 bei der Lufthansa, seit 1963 steuerte er als Kapitän eine Convair „Metropolitan“. Was ihn veranlaßte, die Landung in Bremen abzubrechen und zu versuchen, in einer Linkskurve wieder Höhe zu gewinnen, war Ende letzter Woche noch ein Rätsel. Entgegen der Pilotenpraxis teilte er dem Kontrollturm seine Absicht, durchzustarten, nicht mit. In den kritischen Sekunden herrschte Stille auf der Sprechfunkfrequenz.

Sofort nach dem Aufschlag gab der Kontrollturm Großalarm. Minuten später war der Bremer Feuerlöschzug 4 an der Unfallstelle, eine halbe Stunde später blockierten Tausende von Gaffern die Zufahrtswege. Um den Rettungsmannschaften den Weg zu bahnen, mußte die Polizei Lautsprecherwagen einsetzen. Erst nach der Durchsage „Vorsicht, Sie treten hier auf Leichen“, wich die Mauer der Schaulustigen zurück.

Während die Rettungsmannschaften noch in den zerborstenen und brennenden Trümmern des Flugzeugs nach den verkohlten und verstümmelten Opfern der Katastrophe suchten, begann bereits die Untersuchung der Unfallursachen durch das Luftfahrt-Bundesamt.

Die Aufklärung des Hergangs und der Ursachen des Absturzes scheint um so schwieriger, als erfahrene Lufthansa-Piloten den Anflug auf Bremen bei Wetterbedingungen, wie sie am Freitag herrschten, als unproblematisch schildern. Einen vagen Hinweis bot am Wochenende allenfalls eine mysteriöse Funkmeldung, die in Bremen 80 Minuten vor dem Desaster aufgefangen wurde. Inhalt: Das Landefunkfeuer des Bremer Flugplatzes sei defekt.



in Bremen: Landebahn 27 verfehlt

S C O T C H W H I S K Y

# BLACK & WHITE



*'Whisky at its best'*