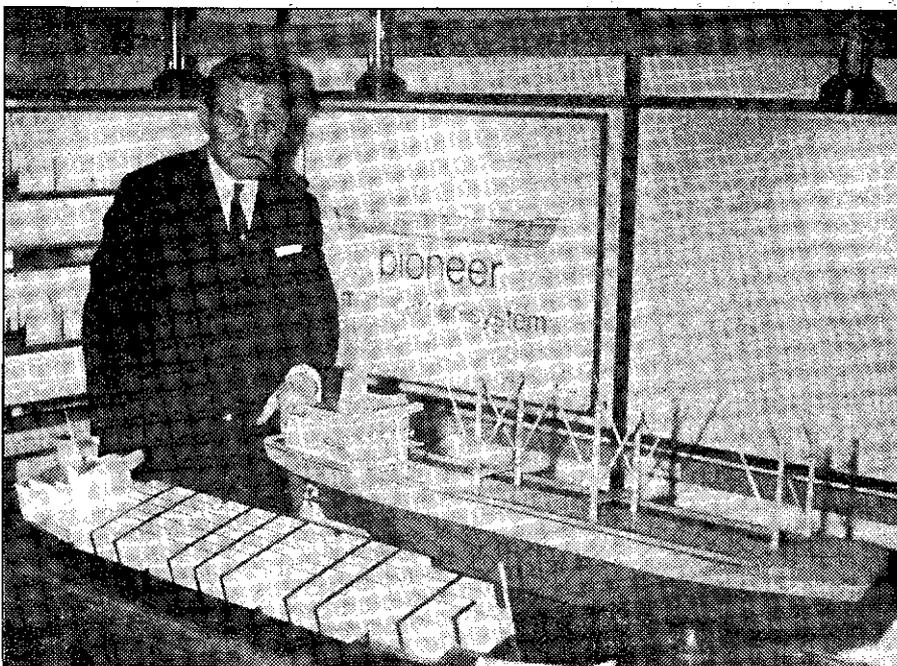


Der Stuttgarter Kronzeuge erhärtete den Verdacht der Fernsehreporter: Leutnant Souchon sei gemäß Order des Hauptmanns Pabst auf das Trittbrett des Luxemburg-Autos gesprungen, habe den tödlichen Schuß abgefeuert, sei wieder abgesprungen und im Dunkel der Nacht verschwunden.

Fernsehredakteur Ertel weihte Souchon, der heute, 72 Jahre alt, in Bad Godesberg lebt, per Telefon in das Ergebnis seiner Recherchen ein. Souchon antwortete: „Das können Sie gar nicht wissen.“

Souchon zum SPIEGEL: „Ich war persönlich überhaupt nicht beteiligt.“ Und: „Am Telefon kann ich alle diese Fragen nicht beantworten.“ Aber: „Ich habe keine Veranlassung, heute etwas anderes zu sagen, als die Richter damals feststellten.“

Tatsächlich hatte die Deckungsregie der Garde-Kavallerie-Schützen-Division und ihres Feldkriegsgerichts fast für ein halbes Jahrhundert vorgesorgt.



Blohm & Voss-Direktor Van Riet, „Pioneer“-Modell; Konten vom Computer

Souchon war 1919 — wie alle Zeugen zwecks Eidesbelehrung — gleich für den ersten Verhandlungstag des Mordprozesses geladen worden. Er erschien erst am zweiten Tag, als der Fall Liebknecht, nicht der Fall Luxemburg, dran war und die Mitfahrer aus dem Luxemburg-Auto, die den Todesschützen hätten identifizieren können, fehlten.

Dieser Umlade-Trick war einem Beisitzer des Kriegsgerichts eingefallen, den Hauptmann Pabst gern seinen „besten Mann“ nannte.

Die beiden Drahtzieher steuerten eine streng logische Prozeßtaktik: Souchon — nach Vorgesetztenurteil ein „außerordentlich beliebter und tüchtiger Offizier“ — mußte herausleiben, weil er, wie das Erschießungskommando für Liebknecht, aus der Marine stammte und mit ihm der Plancharakter des mörderischen Gemeinschaftswerkes offenbart worden wäre.

Gegen den Oberleutnant Vogel hingegen, den Führer des Luxemburg-Kommandos, mußte ohnehin prozessiert

werden. Die Kriegsrichter fanden, der Mordvorwurf gegen Vogel sei „nicht zweifelsfrei erwiesen“. Blieben noch „Beiseiteschaffung einer Leiche“ und „Dienstliche Falschmeldung“: zwei Jahre, vier Monate Gefängnis.

Doch der talentierte Beisitzer des Kriegsgerichts, der schon Souchon vom ersten auf den zweiten Verhandlungstag umbestellt hatte, ließ auch Vogel nicht im Stich. Drei Tage nach Urteilsverkündung holte er ihn aus dem Gefängnis heraus und lotste ihn nach Holland.

Gleich dem Kapitänleutnant Horst von Pflugk-Hartung und dem Leutnant zur See Hermann Wilhelm Souchon trug auch dieser „beste Mann“ des Hauptmanns Pabst das blaue Marinetch.

Es war Kapitänleutnant Wilhelm Canaris, später Admiral und Abwehrchef im Oberkommando der Wehrmacht, als Mitverschwörer gegen Hitler gehenkt.

WERFTEN

BLOHM & VOSS

Frachter von der Stange

Der Schiffsrumpf ist kantig, als sei er aus Bauklötzen zusammengesetzt. Die Aufbauten stehen auf dem Achterdeck wie ein Fertighaus auf der grünen Wiese. Schön ist er nicht, aber er soll den Frachtschiff-Bau revolutionieren: der Typ „Pioneer“, den die Hamburger Werft Blohm & Voss AG (BV) entwickelt hat.

Das Unternehmen auf der Elbinsel Steinwerder, das vor 90 Jahren gegründet wurde, half drei deutsche Kriegsflotten ausrüsten und baute unter anderem die Passagier-Riesen „Vaterland“ (1914) und „Europa“ (1930). Jetzt will Blohm & Voss beweisen, daß Westdeutschlands Werften angesichts scharfer internationaler Konkurrenz „nicht nur klagen im Sinne Rehwinkels, sondern daß uns auch was einfällt“.

Dem technischen BV-Vorstandsmitglied Joseph Herrmann Van Riet, 43, war eingefallen, daß in den Handelsflotten der Welt noch rund 600 Liberty-Schiffe fahren. Dieser amerikanische Einheitsstyp, im Zweiten Weltkrieg als Vielzweck-Frachter entworfen und nach Fließband-Methoden gefertigt, ist heute überaltert und muß ersetzt werden.

Mit entsprechenden Neukonstruktionen sind englische, japanische und auch westdeutsche Werften bereits auf dem Markt, aber Van Riet fand, daß sie alle noch nicht neu genug waren: „Sie sind zwar technisch auf dem modernsten Stand, aber im ganzen eben doch konventionelle Schiffe.“

Gegen das Konventionelle war der gebürtige Belgier Van Riet schon bei seinem letzten Arbeitgeber zur Felde gezogen. Auf der Hamburger Werft des später gescheiterten Industriellen Willy Schlieker hatte er so neuartige Methoden eingeführt wie etwa den Bau von Mittelschiffen, die dann über den Atlantik geschleppt und in den USA mit Vorder- und Achterschiff vereint wurden.

Den Liberty-Ersatz plante Van Riet so, „wie die Flugzeugwerke eine neue Maschine planen; die bauen ja auch nicht für jede Luft-Reederei ein eigenes Modell“. Blohm & Voss ließ von Computern ausrechnen, wie ein möglichst vielseitiges und rationelles Hochsee-Arbeitspferd etwa auszusehen habe, und konstruierte es dann in Gemeinschaft mit dem Hamburger Ingenieurbüro Stummer. Das Ergebnis war der Pioneer, für den die Werft schon mehrere Patente angemeldet hat.

Als erstes wurde der Laderaum entworfen. Er hat nur ebene Flächen, und deshalb entsteht beim Stauen von Stückgut kaum toter Raum. Wenn Schüttgut transportiert wird, läßt sich das Zwischendeck nach beiden Seiten hochklappen. Vor allem aber bietet der Pioneer besonders günstige Voraussetzungen für den Warentransport in sogenannten Containern.

Für diese Behälter in international genormten Größen, die vom Schiff direkt auf Bahn oder Lkw umgeschlagen werden, bestellen die Reedereien gegenwärtig noch Spezialschiffe. Der Pioneer dagegen kann neben seinen übrigen Einsatz-Möglichkeiten zusätzlich als Container-Schiff fahren: Länge, Breite und Höhe seiner Laderäume betragen jeweils ein Vielfaches der Container-Maße.

Die Schiffsform weicht radikal von der überkommenen Tropfengestalt ab; auch sie besteht, bis auf den Wulstbug unter der Wasserlinie, nur aus ebenen Flächen. Dadurch bleibt die ideale Form des Laderaums erhalten; außerdem senkt es die Fertigungskosten erheblich, wenn die Schiffsbleche nicht mehr in komplizierte Krümmungen gebogen werden müssen. Der Kanten-Rumpf bewies bei Schleppversuchen, die wegen der Geheimhaltung im fernen Wien angestellt wurden, daß er die Geschwindigkeit des Schiffes praktisch nicht mindert.

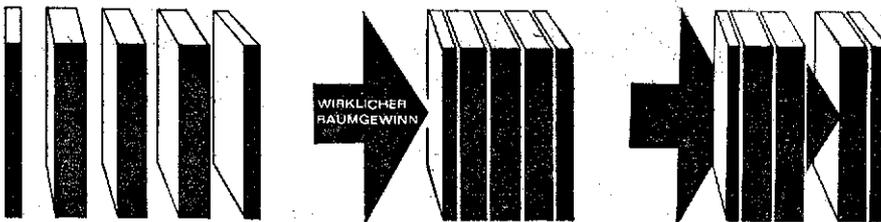
Ähnlich revolutionär ist das System, nach dem Blohm & Voss die Aufbauten in Fertighaus-Art auf Deck setzt. Bei der Entwicklung half, auch das ein



BRUYNZEEL
beweist



Mit dem pneumatisch oder auch manuell bewegten MONTA MOBIL REGAL können Sie Ihre jetzige Lagerfläche doppelt ausnutzen, weil es keine platzverschlingenden ständigen Gänge mehr gibt. Die MONTA MOBIL REGALE, eine Weiterentwicklung der bewährten MONTA REGALE, können einzeln oder als ganze Gruppe verschoben werden . . . absolut sicher, wartungsfrei! Präzisions-Laufschienen (direkt auf oder in den Boden verlegt!) und kugelgelagerte Rollwagen im robusten Stahlsockel des MONTA MOBIL REGALS gewährleisten ruhigen, konstanten Lauf. Genau wie bei den MONTA REGALEN sind die Böden der MONTA MOBIL REGALE jeweils um 5 cm verstellbar. MONTA MOBIL REGALE sind an allen Seiten und an der Rückwand geschlossen. Aneinandergeschoben bilden sie einen abschließbaren, staubfreien Block, und Ihr Lagergut ist sicher wie im Safe! BRUYNZEEL MONTA MOBIL REGALE gibt es für alle Branchen, in vielen praxisgerechten Standardabmessungen und in verschiedenen Ausführungen. Der BRUYNZEEL FACHBERATER sagt Ihnen, wie Sie mit BRUYNZEEL am besten Ihr Lager einrichten. BRUYNZEEL (sprich: Breunseeel) gehört zu den größten holzverarbeitenden Unternehmen der Welt. BRUYNZEEL liefert Bestes, was aus Holz gefertigt wird . . . für Industrie, Handel, Gewerbe und Verwaltung. Sie können sich von den Vorteilen des BRUYNZEEL MONTA REGAL-Systems in unserem Ausstellungsraum Düsseldorf, Marienstraße 10, jederzeit gern überzeugen. Bitte, besuchen Sie uns!



BRUYNZEEL
MONTA REGALE GMBH,
Düsseldorf Tel. 0211/35 3996

Zweigniederlassung Hamburg, Tel. 0411/493451

An BRUYNZEEL MONTA REGALE GMBH,
4 Düsseldorf, Marienstraße 10.
Senden Sie uns unverbindlich und kostenlos
Informationsmaterial über das BRUYNZEEL
MONTA-REGAL-SYSTEM.

Schritt vom gewohnten Weg, Professor Votteler von der Staatlichen Hochschule für Bildende Künste in Braunschweig. Ein Stahl-Skelett aus vorgefertigten Normteilen nimmt die gesamte Installation auf und wird dann mit ebenfalls genormten Blechen verkleidet. Alle Teile, von den Deckblechen bis zu Bücherregalen und Lichtschaltern, lassen sich mit bloßem Handdruck in dem Stahl-Skelett festklemmen.

Der Pioneer soll in fünf Größen zwischen 8500 und 21 000 Tonnen Tragfähigkeit sowie mit unterschiedlichen Maschinen und Ladegeräten in insgesamt 100 Varianten angeboten werden. Dank der rationellen Fertigung könnten die Hamburger Pioniere etwa zehn Prozent billiger sein als vergleichbare Frachter herkömmlicher Bauart — und noch billiger, wenn es zu. Großserie kommt. Van Riet: „Wenn wir eines Tages auf zwei Helgen bauen, könnten wir jeden Monat einen Pioneer vom Stapel lassen.“

Dann müßten sich allerdings die Reedereien dazu durchringen, nach dem Vorbild der Luftfahrtgesellschaften „Konfektion statt Maßanzüge“ (Van Riet) zu akzeptieren. Der Belgier hält das ohnehin für dringend geboten, wenn die Schiffbau-Kosten gesenkt werden sollen.

Zunächst will Van Riet das Pioneer-System allen Reedereien durch eine Broschüre vertraut machen und ihre Meinung dazu einholen. Einen ersten Erfolg konnte er bereits verbuchen: Die Reederei Hamburg-Süd von Rudolf-August Oetker läßt auf sechs Kühlschiffen, die Blohm & Voss herstellt, die Aufbauten im neuen Fertighaus-Verfahren errichten.

GESELLSCHAFT

ABTREIBUNG

Hohe Dunkelziffer

Kaiserin Maria Theresia hatte 16 Kinder geboren, als sie 1768 die „Constitutio Criminalis Theresiana“ unterschrieb. Nach Artikel 88 dieses Gesetzes waren alle „Weibspersonen“ und deren Helfer, die eine Leibesfrucht abgetrieben hatten, zu köpfen.

Genau 200 Jahre nach diesem schärfsten aller Gesetze gegen Abtreibung ist es, trotz Antibaby-Pille, noch immer nicht gelungen, die älteste Methode der Familienplanung auszurotten.

Im Gegenteil: Allein in der Bundesrepublik lassen mehr als eine Million Frauen jährlich den verbotenen Eingriff an sich vornehmen — „Frauen in Luxus und Frauen in Not“, wie die solchen Themen besonders aufgeschlossene „Neue Revue“ in einer jetzt laufenden Serie erhellend vermerkte.

„Der Wille zur Abtreibung unerwünschter Schwangerschaften“, schreibt Dr. Herbert Heiss, Oberarzt an der Universitäts-Frauenklinik Graz, in einer jüngst veröffentlichten Untersuchung über das Problem, „ist zu allen Zeiten stärker gewesen als moralische, sittliche oder religiöse Bedenken und die Angst vor den psychischen, körperlichen und strafrechtlichen Folgen dieses Tuns*.“

* Dr. Herbert Heiss: „Die Abortsituation in Europa und in außereuropäischen Ländern“. Ferdinand Enke Verlag, Stuttgart; 256 Seiten; 40 Mark.