

## SCHIFFFAHRT

## SCHNELLFRACHTER

## Flotte Schwestern

Das Chronometer zeigte 20.30 Uhr; am Leuchtturm „Cape Henry“ vorbei schob sich die „American Charger“ aus der Chesapeake Bay in den Atlantik.

Als Kapitän Dunnett fünf Tage, 21 Stunden und 21 Minuten später vor der Wesermündung die Maschine stoppen ließ, um den Lotsen an Bord zu nehmen, konnte er seiner Reederei einen Rekord melden: Auf der Reise von Hampton Roads an der US-Ostküste nach Bremerhaven hatte der 13 600-Tonnen-Frachter der United-States-Linie die 3560 Seemeilen lange Strecke Cape Henry-Außenweser mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 25,17 Knoten (46,6 Kilometer) in der Stunde zurückgelegt.

Mit diesem Stundenmittel erwies sich die „American Charger“ nicht nur als das bei weitem schnellste Frachtschiff der Welt; es stieß auch in die Spitzengruppe der klassischen Seerennen, der Passagierschiffe im Nordatlantik-Dienst, vor. Nur vier von ihnen sind gegenwärtig noch schneller als die „American Charger“: die ebenfalls unter der blauweißbroten Schornsteinmarke der United-States-Linie fahrende „United States“, die britischen Cunard-Schiffe „Queen Mary“ und „Queen Elizabeth“ und die französische „France“.

Die größten deutschen Fahrgastschiffe dagegen, die „Bremen“ des Norddeutschen Lloyd und die in Hamburg beheimatete „Hanseatic“, laufen nur 23 beziehungsweise 20 Knoten. Das Gros der deutschen Linienfrachter schafft 15 bis 18 Seemeilen in der Stunde; lediglich sechs Frachter („Cap San“-Klasse) der zur Oetker-Gruppe gehörenden Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft erreichen Geschwindigkeiten bis zu 20 Knoten.

Bundesdeutschlands Frachtschiffer, denen die schnellere ausländische Konkurrenz in etlichen Fahrtgebieten ohnehin schon davonläuft, verspürten darum auch wenig Lust, Kapitän Dunnetts Atlantik-Rekordreise mitzufeiern.

So murrte das hundertjährige Hamburger Seefahrer-Fachblatt „Hansa“, es sei „nur zu hoffen, daß die Peitsche des Konkurrenzkampfes nicht zu einer Knoten-Psychose führt“.

Als die ehrwürdige „Hansa“ an die Warnglocke schlug, hatten sich allerdings die beiden gewichtigsten deutschen Schiffsherren den Peitschenhieben bereits fügt:

Der Bremer Norddeutsche Lloyd läßt sieben bisher 17,5 Knoten laufende Turbinenfrachter („Werrastein“, „Havelstein“, „Isarstein“, „Moselstein“, „Nekarstein“, „Weserstein“, „Travestein“) zu Motorschiffen umbauen, die 20 Knoten laufen sollen.

Die Hamburger Hapag forderte bei fünf deutschen Werften Angebote für den Bau von zwei 11 000 Tonnen tragenden 21-Knoten-Schnellfrachtern an. Im Laufe der nächsten Jahre will die Hamburg-Amerika-Linie weitere Schnellläufergespanne zusammenschweißen lassen.

Während die bedächtigen Bremer ihr Beschleunigungsprogramm hanseatisch



Sie sind unterwegs. Im Büro klingelt Ihr Telefon. Eine Nachricht. Ein Termin. Ein Auftrag. Keiner nimmt den Hörer ab.

Pech? – Durchaus nicht. Denn über Ihren automatischen Anrufbeantworter TELEFUNKEN 101 könnte jeder Anrufer zum Beispiel erfahren, daß Sie um 16.30 Uhr wieder zurück sind.

Er könnte sogar – wenn Sie noch ein TELEFUNKEN-Tonbandgerät dazu

anschließen – selbst eine Nachricht für Sie hinterlassen.

Das ist keine kostspielige Anschaffung. Wohl aber eine, die sich sofort bezahlt macht. Schon der Kaufpreis kann voll von der Steuer abgesetzt werden.

Sie können den TELEFUNKEN 101 gleich einmal kennenlernen. Rufen Sie: 0511 (Hannover) 7 60 61. Dort ist er Tag und Nacht bereit. Für jeden Anruf.

Alles spricht für

# TELEFUNKEN

Wünschen Sie weitere Informationen? Dann senden Sie uns bitte diesen Abschnitt.

Name .....

Ort .....

Straße .....

TELEFUNKEN Vertrieb  
Abteilung Diktiergeräte

**3 HANNOVER**

Schulenburg Landstr. 152

bescheiden eine Rationalisierungsmaßnahme nennen (Lloyd-Prokurist Behrens: „Der Umbau auf Diesel hat den Zweck, den Betrieb wirtschaftlicher zu betreiben“), geben die Hamburger offen zu, daß es nicht eigener sportlicher Ehrgeiz war, der sie veranlaßte, für rund 35 Millionen Mark zwei kostspielige Renner auf Stapel zu legen.

Vorstandsmitglied Werner Traber Anfang vorigen Monats in der Hamburger Börse vor den Hapag-Aktionären: „Sie werden ... verstehen, daß ... wir uns zumindest dem Standard anpassen müssen, der von anderen Wettbewerbern bereits gesetzt worden ist.“

Im Ostasiendienst, wo Hapag und Lloyd ihre Rennpferde zunächst auf die Bahn schicken wollen, waren Holländer, Engländer und Japaner die Schrittmacher. Sie offerieren derselben Kundschaft, von der die an Elbe und Weser beheimateten Großreedereien leben, seit Monaten 20- und sogar 23-Knoten-Schiffe.

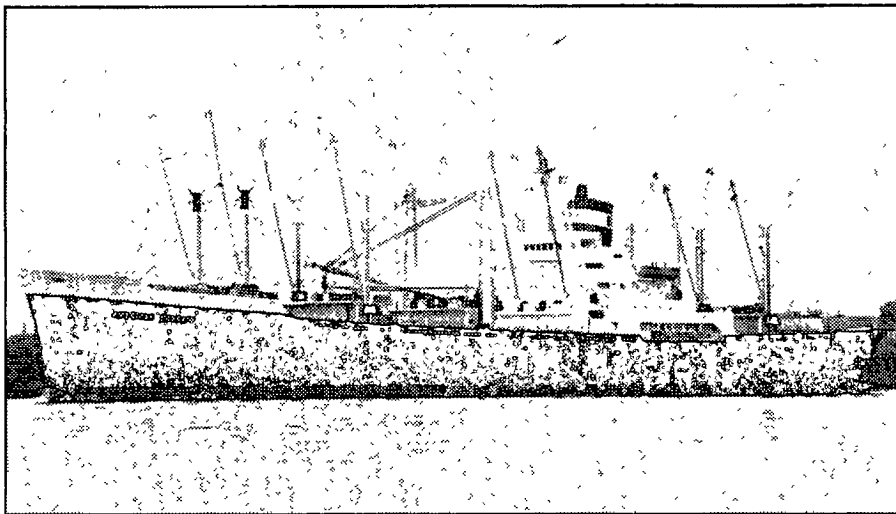
Vom Rennfieber der ausländischen Konkurrenz wurden die westdeutschen Übersee-Transporteure just in dem Augenblick infiziert, da sie den Wiederaufbau ihres im Kriege zerbombten, torpedierten und konfiszierten Schiffsparks abgeschlossen hatten und von einer Jahrzehnte währenden finanziellen

Schwachbrüstigkeit einigermaßen genesen schienen: Vor zwei Jahren zahlten Hapag und Lloyd zum erstenmal seit den dreißiger Jahren wieder eine Dividende, dieses Jahr schütteten sie zum drittenmal sechs Prozent aus.

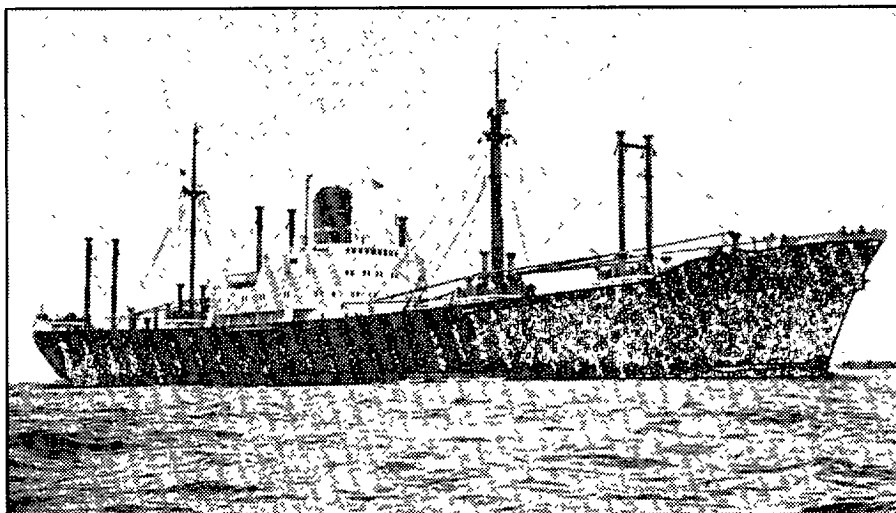
Angesichts der Ozeanrennen fremder Flaggen wurde die Freude, wieder eine respektable, Dividenden einfahrende Flotte beisammen zu haben, unversehens durch die Erkenntnis getrübt, daß ein Teil dieser Schiffe bereits gefährlich schnell auf das Pensionsalter zusteuert\*. Hapag-Traber: „Die Erfahrung der letzten Jahre (zeigt), daß manche Schiffstypen schneller veraltet sind als erwartet und heute — ungeachtet ihrer relativ hohen Buchwerte — unverkäuflich und ohne Marktwert sind und daher nur noch ... Schrott wert haben.“

Die Angst der deutschen Reeder, eines Tages auf einem wertlosen Schrotthaufen sitzenzubleiben, wird vor allem durch die Vorstellungen genährt, die das seeferne Bundesfinanzministerium von der Kunst der Schiffbauer hat: Die Reeder dürfen ihre Schiffe nur sehr

\* Vom Pegelstand 0 bei Kriegsende stieg die westdeutsche Handels tonnage in den letzten 18 Jahren auf 4,92 Millionen Bruttoregistertonnen.



US-Schnellfrachter „American Charger“: Die Konkurrenz ...



... schwamm den Deutschen davon: Bremer Frachter „Weserstein“

# COGNAC OTARD



Der einzige  
aus dem  
Königsschloß  
zu  
Cognac



SEIT 1795

**SOHNLEIN-IMPORT**  
6200 WIESBADEN

Nach

**Manchester**

**und Dublin**



**von Frankfurt  
oder Düsseldorf  
ohne Umsteigen**

Service und Komfort sind sprichwörtlich

**AER LINGUS**  
IRISH INTERNATIONAL AIRLINES

# DUBLIN IM INTERCONTINENTAL STIL

3-39

Ein herrliches neues Hotel erwartet Sie im schönen alten Dublin... eines der fünfundzwanzig wundervollen und komfortreichen Intercontinental-Hotels, die es in der ganzen Welt gibt



**FLAMMEN ÜBER DUBLIN** Während der Liffey mit kleinen silbrigen Wellen durch die späte, irische Dämmerung fließt, leuchten im rooftop Martello Room die Flambées auf, locken Limerick-Hams und zarter irischer Räucherlachs



**AVANTGARDE** Im Geiste traditionellen Kunstpatronats stellt unser „Dublin Intercontinental“ die besten und eigenwilligsten Bilder, Skulpturen und Tapisserien moderner irischer Künstler aus

Reservierungen durch Ihr Reisebüro, Intercontinental-Hotels oder Pan American

**DUBLIN**  
INTERCONTINENTAL  
Direktion: Leo Riordan

langsam — über einen Zeitraum von 14 Jahren — abschreiben.

Schiffsherren, die heute einen Neubau in Auftrag geben wollen, müssen deshalb nicht nur nüchternen Sachverstand, sondern auch prophetische Gaben besitzen: In einer Zeit, in der allein der Standard für die Geschwindigkeit eines Linienfrachters in wenigen Jahren von etwa 16 auf 20 Knoten gestiegen ist, müssen Westdeutschlands Reeder auf 14 Jahre im voraus planen.

Die ausländischen Konkurrenten, mit denen Westdeutschlands Frachtschiffer um die Gunst der Kundschaft wettsegeln, erfreuen sich ausnahmslos weit großzügigerer Behandlung durch die heimischen Steuereinnahmer. Sie werden obendrein noch von Staats wegen zur kontinuierlichen Erneuerung ihres Schiffsparks angeregt:

Britische, holländische und skandinavische Schiffseigner dürfen bereits auf Neubaukontrakte und Anzahlungen Abschreibungen vornehmen; die Skandinavier dürfen steuerfreie Erneuerungsrücklagen ansammeln; Engländer, Holländer, Franzosen und Skandinavier brauchen Buchgewinne aus Schiffsverkäufen nicht zu versteuern; den Engländern gestatten die Finanzämter gar, Schiffe nicht nur zu 100 Prozent — wie in der Bundesrepublik —, sondern bis zu 140 Prozent der Anschaffungskosten abzuschreiben.

Klagt Reeder Ernst Meier-Hedde, Präsidiumsmitglied des Verbandes Deutscher Reeder: „Die deutschen Reeder stehen diesen steuerlichen Möglichkeiten und ihren Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit mit leeren Händen gegenüber.“

Von den deutschen Handelsschiffern kaum erträumte Möglichkeiten staatlicher Schiffsförderung praktizierten freilich die Amerikaner: Kapitän Dunnetts 25-Knoten-Renner und vier gleichschnelle Schwesterschiffe — denen noch weitere folgen sollen — wurden vom US-Verteidigungsministerium mitfinanziert, dem sie bei Bedarf als Truppentransporter und Hilfskreuzer zur Verfügung stehen.

Solange die flotten Schwestern von den Strategen nicht benötigt werden, dürfen sie kalten Handelskrieg führen: Unlängst eröffnete die United-States-Linie mit dem Hilfskreuzergeschwader einen Expreßdienst zwischen der Ostküste der Vereinigten Staaten und dem europäischen Kontinent.

## JUSTIZ

BECKER

### Politische Gründe

Der Bonner Landgerichtspräsident Dr. Heinrich Becker fühlt sich von einem CDU-Parteifreund, dem nordrhein-westfälischen Justizminister Dr. Artur Sträter, nach NS-Weise verfolgt:

Dienstherr Sträter hat gegen seinen Bonner Gerichtsverweser Becker ein förmliches Disziplinarverfahren eingeleitet, um Verfehlungen des Präsidenten in Zusammenhang mit der Leihwagenaffäre des früheren Adenauer-Referenten Hans Kilb aufklären zu lassen.

Der Landgerichtspräsident, langjähriges CDU-Mitglied, war von der SPD



Gerichtspräsident Becker  
Gefährdet die Verwaltung...

beschuldigt worden, durch Gespräche mit den für den Fall Kilb zuständigen Richtern des Landgerichts Bonn das Verfahren für den Leihwagenliebhaber günstig beeinflussen zu haben.

Zunächst stritt Becker diese Gespräche ab, wurde aber in einem auf Betreiben der SPD eingesetzten parlamentarischen Untersuchungsausschuß des nordrhein-westfälischen Landtags gezwungen, die Gespräche zuzugeben. Die Sozialdemokraten forderten daraufhin ein Disziplinarverfahren gegen den Präsidenten.

Gegen dieses Verfahren will sich Becker jetzt wehren. Der Landgerichtspräsident, einst NS-Sonderrichter in Köln, ließ durch seinen Rechtsanwalt Dr. Peters II beim höchsten deutschen Ge-



Justizminister Sträter  
... die Freiheit der Richter?