

gangenen Jahr pumpten allein Franzosen und Italiener rund zweieinhalb Millionen Hektoliter ihres eigenen Weinüberschusses nach Westdeutschland.

Als führende Orangenlieferanten haben sich fest etabliert:

- ▷ Spanien mit 450 000 Tonnen jährlich,
- ▷ Marokko mit 120 000,
- ▷ Israel mit 70 000 und
- ▷ Italien mit 50 000 Tonnen.

Deshalb heuerten die Algerier, als sie Ende 1965 die ersten Teillieferungen von insgesamt rund 30 000 Tonnen Orangen nach Hamburg verfrachteten, westdeutsche Werbeberater an. Für 400 000 Mark sollte die Essener Agentur „Die Werbe“ den Hamburger Hausfrauen die Südfrüchte als Markenartikel präsentieren.

In Essen wurde der Markenname Cora geboren. Die Hamburger Hausfrau Edith Schweikert, 25, posierte als verschleierte Apfelsinenfrau. Sie schritt auch orientalisch gewandt durch die Straßen der Hansestadt und verteilte 6000 Gratisfrüchte.

Die erste Massenerlieferung wurde glatt abgesetzt. Dennoch waren die Algerier mit dem Unternehmen nicht ganz zufrieden: Sie hatten an dem Export kaum etwas verdient. Da ihre Häfen von deutschen Fruchtschiffen noch nicht im Liniendienst angelaufen werden, hatten sie teuren Schiffsraum chartern müssen.

Überdies blieb zweifelhaft, ob Frau Cora bei Hamburgs Verbraucherinnen wirklich ein dauerhaftes Verlangen nach algerischen Zitrusfrüchten hatte wecken können. Denn aus Angst, un gute Erinnerungen an vergangene Agententätigkeit zu wecken, hatten die Werbeleute in den Cora-Anzeigen den Namen Algerien stets nur kleingedruckt erscheinen lassen.

## BUNDESMARINE

### CITY OF HAVANA

#### Leicht angefressen

Vier Jahre lang lag die „City of Havana“ untätig an den Kais von Bremerhaven, Hamburg und Kiel. Das Schiff, 1962 von der Bundesmarine als künftiges Kommandofahrzeug ihrer amphibischen Verbände für rund drei Millionen Mark angeschafft, blieb Ratten und Rost überlassen.

Jetzt soll der maritime Ladenhüter wieder veräußert werden: Am Dienstag nächster Woche kommt er in Kiel unter den Hammer — für schätzungsweise ein Drittel seines Anschaffungspreises.

Damit endet fürs erste die Karriere eines Schiffes, das seinen zahlreichen Eignern nur selten Nutzen, dafür aber um so häufiger Verdruß brachte. Zunächst wehten die Stars and Stripes über dem 3431 Bruttoregistertonnen großen Dampfer, der 1943 im amerikanischen Newport News als Landungsboot-Mutterschiff zu Wasser gelassen worden war.

Schon bald darauf ging das Schiff im Rahmen des Pacht- und Leihabkommens an die verbündeten Engländer über und transportierte unter der taktischen Bezeichnung LSD (Landing ship dock) 11 während der Invasion der Alliierten in der Normandie Landungsboote und Kriegsmaterial über den Englischen Kanal.

Doch die aktive Militärzeit währte nur ein paar Wochen. Dann blockierte das ebenso häßliche wie überflüssige Schiff nur noch Liegeplätze, und die Engländer waren froh, als die Amerikaner den zigarrenkistenförmigen Veteranen 1947 über den großen Teich zurückholten und daheim-einmotteten.

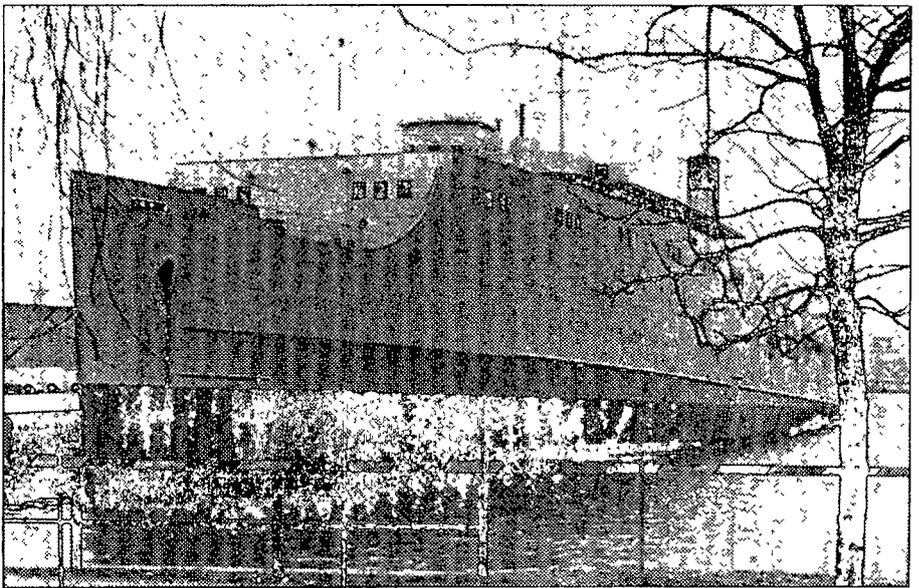
Eine glückhafte Zukunft schien sich anzubahnen, als die West India Fruit & Steamship Incorporation Mitte der 50er Jahre das Schiff erwarb, Auto-decks in seinen Rumpf einzog und es unter dem neuen Namen „City of Havana“ als Fähre zwischen Jacksonville in Florida und der kubanischen Hauptstadt Havana pendeln ließ. Aber schon am 28. Oktober 1960 machte die „City of Havana“ ihre letzte Reise unter der Sonne Westindiens: Kubas Fidel Castro hatte mit den Amerikanern gebrochen. Einmal mehr wurde der Weltkrieg-II-Veteran seinem Eigner zur Last.

Da erbarmte sich Bonn, seinen amerikanischen Verbündeten finanziell gern

Kommandoschiff notwendigen Mittel nicht frei; dann strich es der Marine aus Sparsamkeitsgründen das gesamte amphibische Aufbauprogramm zusammen. Für das neue Konzept, das nur noch einige kleinere Landungsfahrzeuge vorsah, erwies sich der voluminöse Kasten als ungeeignet.

Anderthalb Jahre lag die „City of Havana“ in Bremerhaven. Dann diente sie vorübergehend in Hamburg Zerstörerbesatzungen als Schlafstelle. Schließlich ließ die Marine verschämt die Kennzeichnung „WS I“ (Wohnschiff I) auf ihr Prunkstück malen und verholte es nach Kiel. Aber in den Kasernen konnten die Matrosen preisgünstiger nächtigen als auf dem ehemaligen Kuba-Fahrer, dessen Maschinen regelmäßig gewartet werden mußten und der zudem noch wertvolle Liegeplatz-Fläche versperrte. Anfang letzten Jahres wurde der Dampfer endgültig ausgesondert.

Die bundeseigene Frankfurter Verwertungsgesellschaft mbH (Veveg) erhielt den Auftrag, die „City of Havana“ zu veräußern. Sie schickte den Hamburger Schiffssachverständigen Dr. Ackermann an Bord; der über die Stahlkonstruktion des Schiffes urteilte, sie sei „im allgemeinen gesehen zufriedenstellend, wenn auch an einigen Stel-



Außer Dienst gestellte „City of Havana“: Ratten und Rost unter dem Hammer

gefällig, der langsam dahinstrotzenden Stahlschachtel. Die Bundesmarine erwarb die „City of Havana“ Anfang 1962 als Kommandoschiff für ihre gerade im Aufbau begriffenen amphibischen Streitkräfte (Kaufpreis einschließlich Überführung: 2,95 Millionen Mark).

Die „City of Havana“ wechselte zwar ihren Liegeplatz, und statt amerikanischer Ratten bezogen nun deutsche Nager in ihrem Rumpf Quartier. Sonst aber geschah nichts. Denn der rostige Exote war kaum in Bremerhaven festgemacht, als die Bundesmariner merkten, daß sie mit dem Gelegenheitskauf ihr bis dahin schlechtestes Geschäft gemacht hatten:

Erst gab das Verteidigungsministerium die für den Umbau zum amphibischen

len leicht angefressen“, und tat sich per Inserat nach einem Käufer um.

Die Veveg fand ihn in Gestalt des griechischen Kreuzfahrt-Unternehmers Typaldos. Doch Reeder Typaldos blieb die Raten schuldig; die griechische Regierung hatte ihm für den Schiffskauf die Devisen gesperrt. Gemäß Handelsrecht mußte die „City of Havana“ nunmehr unter den Hammer.

Bei dem Kieler Rechtsanwalt und Notar Dr. Fritz Prause, der von der Veveg mit der Versteigerung beauftragt wurde, haben sich unterdessen schon acht Interessenten gemeldet — darunter ein Schwede. Er will das verhinderte Prunkstück der Bonner schwimmenden Wehr unverzüglich als Schrott in einen Hochofen stecken.