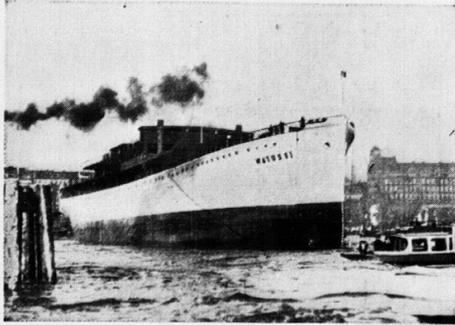


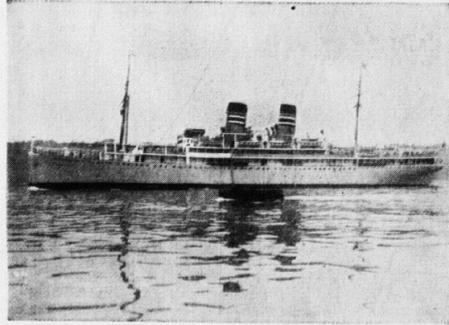
chiff-
chen
Bau
eben
Gen-
nach
erlin,
ölke-
nach
blep-
über-
rach-
Br-
liche
Ein

reien stehen ja Prestigefragen auf dem Spiel, und den fördernden Kräften für ein Zusammengehen stehen bremsende Kräfte gegenüber. Die letzteren scheinen heute wenigstens die stärkeren zu sein. Dies mag seinen Grund zum Teil darin haben, daß die geschäftlichen Ergebnisse des vergangenen Jahres in der Linienschifffahrt die Erwartungen im allgemeinen erfüllt haben. Abgesehen von örtlichen Störungen, die infolge scharfer Konkurrenz in der Fahrt nach Südamerika und Südafrika auftraten, ferner in Australien durch verworrene Arbeitsverhältnisse in den Häfen hervorgerufen wurden, hat sich das Frachtgeschäft in regelmäßigen Bahnen abgewickelt. Ebenso ist das Fahrgastgeschäft in seinem Hauptgebiet, der Nordamerikafahrt, als im ganzen befriedigend zu bezeichnen, besonders wegen der Zunahme der Touristen und Vergnügungsreisenden. Der Einsatz der großen Lloydampfer im nächsten Jahr und zweier



Turbinendampfer „Watussi“ der Deutsch-Ostafrika-Linie

Juni, der in Hamburg stattfand, trafen die Ansichten gegeneinander. Inzwischen scheint es, als ob jene Auseinandersetzung den Weg zu gemeinsamen Beratungen geöffnet hat, und daß durch verständnisvolles Zusammenarbeiten alle fruchttragenden Vorarbeiten auf diesem Gebiete im Stillen geleistet werden. Denn die Wahrheit wird hier in der Mitte liegen, daß der Flugkundige nicht ohne den Wasserkundigen und umgekehrt der Wasserkundige nicht ohne den Flugkundigen auskommen kann. Inzwischen hat die „aufgeblasene“ Konkurrenz des Flugzeugs, das neue Eckener-Luftschiff „Graf Zeppelin“ nach gut verlaufenen Probefahrten, die das Schiff auch über Hamburg führten, die erste Hin- und Rückreise, trotz schwerster Stürme, über den großen Teich glücklich erledigt. Auch das Zeppelin-Luftschiff wird ein nicht zu unterschätzender Faktor im kommenden Ozeanluftverkehr sein.



Turbinendampfer „Ubena“ der Deutsch-Ostafrika-Linie

Hapag-Motorschiffe vom Typ der „Cleveland“ ist ja darauf berechnet, daß diese Typ der Überseeschiffe zum führenden im Fahrgastgeschäft wird. Für die in sogenannter wilder Fahrt beschäftigten Schiffe ist die Lage nach wie vor ungünstig. Trotz der immer mehr steigenden Unkosten werden auch heute noch Frachtraten gezahlt, die kaum höher sind als die vor dem Kriege. Nur die Jahre, die für das Verschwinden unbrauchbarer und alter überflüssiger Tonnage auf den Meeren sorgen werden, können hier eine Änderung bringen. Die Tagung der Baltic and International Maritime Conference in Hamburg im Mai wurde zu einer Kundgebung für die Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen der Reeder aller Länder, deren Bemühungen, den internationalen Gütertausch von allen Fesseln einer verkehrshindlichen Wirtschaftspolitik zu befreien und somit die Lage sowohl des Reeders wie des Kaufmanns zu verbessern, nur Erfolg gewünscht werden kann.

Dem geschäftlichen Ergebnis entsprechend werden die Linieneedereien unter Führung von Lloyd und Hapag ihren Aktionären für das abgelaufene Jahr wohl die gleiche Entschädigung bieten können wie für 1927.

Der Ost-Westflug der deutschen Ozean-Flieger Köhl und von Hünefeld mit ihrem irischen Freund Fitzmaurice war eine großartige Pionierleistung für die Idee, daß der Seeverkehr nicht auf das Wasser gebunden zu sein braucht, sondern daß die Technik auf dem Wege ist, auch die Luft diesem Verkehr dienstbar zu machen. Mit besonderer Genugtuung können wir feststellen, daß die beiden Hansestädte Bremen und Hamburg und die mit ihr verbundene Großschifffahrt den kühnen Fliegern den Weg zum Erfolg, soweit es in Menschenkräften stand, geebnet haben. Nach den rauschenden Huldigungsfeiern in Amerika hat auch Deutschland — und auch hier besonders Bremen und Hamburg — den Fliegern einen ihnen würdigen Empfang bereitet. Aber es bleibt nicht bei Empfangen und Festen. Die praktischen Erfahrungen der Flieger auf ihrer Überfahrt werden als Grundlage für ein weiteres Studium der Frage benutzt, wie der künftige Transocean-Flugverkehr organisiert werden soll. Die Meinungen zweier Parteien standen sich eine Zeitlang gegenüber, die der Lufthansa, die auch jeden Seeflugverkehr in eigene Regie wünschte, und die der Schifffahrt, die darauf hinausging, daß ein nautischer Sachverstand wesentliche Grundlage eines sicheren transoceanischen Flugverkehrs sein müsse. Auf dem Deutschen Seeschifffahrtstag im

Auch für das vergangene Jahr können wir mit Freude feststellen, daß die deutsche Handelsmarine von ernstesten Unglücksfällen verschont geblieben ist. Wenn wir trotzdem zweier Unfälle gedenken, so nur, weil sie über die Mauern Hamburgs hinaus die Öffentlichkeit eine Zeitlang beschäftigt haben. Das Motorschiff „Monte Cervantes“ der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft ist auf einer der beliebten Nordlandsreisen vor Spitzbergen in ein Treibeisfeld gelaufen und hat sich dabei am Steuerbord und Backbord vorne je ein Leck „gescheuert“, wenn man diesen Ausdruck hier einmal anwenden darf. Nachdem die Schiffsführung die Beschädigung bemerkt hatte, ist das Motorschiff zur provisorischen Ausbesserung in die Glockenbucht gelaufen. Dorthin kam auf einen Funkspruch der durch die Nobile-Expedition berühmte russische Eisbrecher „Krassin“ und dichtete das Schiff in einigen Tagen so, daß die „Monte Cervantes“ ohne fremde Hilfe den heimatischen Hafen wieder erreichen konnte. Zwar war die schöne Spitzbergenreise für manche Fahrgäste nicht so ausgelassen, wie man es gewünscht hatte. Was jedoch die Allgemeinheit bei diesem Unfall mehr interessiert ist die Tatsache, daß die modernen Sicherheitseinrichtungen der Fahrgastschiffe, von der Schotteneinteilung bis zum Radiotelegraphen, Katastrophen, wie man sie noch 1912 mit der „Titanic“ erlebte, so gut wie unmöglich gemacht haben.

Der zweite Unfall, dem mehrere blühende Menschenleben zum Opfer gefallen sind, hat sich im September sozusagen vor den Toren der Stadt abgespielt. Anlässlich einer Altona-Blankeneser Festwoche wurde an einem Sonnabendabend vor Blankenese ein Feuerwerk abgebrannt. Unter den zahlreichen Vergnügungsfahrzeugen, die dieses Schauspiels wegen in dem Elbefahrwasser vor Blankenese lagen, befand sich auch mit mehreren Hundert Personen an Bord der Dampfer „Königin Luise“. In dem Durcheinander nach dem Feuerwerk kam es zwischen diesem Dampfer und einem elbafwärts kommenden englischen Kohlendampfer zu einem Zusammenstoß, der zu unabsehbaren Folgen hätte führen können, wenn nicht Løse und Kapitän des englischen Dampfers und der Führer eines in der Nähe befindlichen Schleppdampfers Geistesgegenwart genug besessen hätten, um die mitschiffs gerammte „Königin Luise“ bei Dockenhuden auf den Strand zu setzen. In der Seeamtsverhandlung ist, was die nautische Seite dieses Unglücks betrifft, den Führern beider Fahrzeuge unrichtiges Manövrieren vorgeworfen worden.

tags
chsen'
stellt
ord-

ma,
ber
g-y d.
der
nach
rech
ben
ang
abt,
eien
ufig
len,
zen
Aus-
keit
rind
der
über
rali-
ver-
fan
icht
elle
der
ein
oyd
der
den
sen,
ben
der
hen
de-