

Hamburgs Seeschifffahrt im Jahre 1928

Wenn die deutsche Handelsflotte im Frühjahr 1929 mit über 4 Millionen Br.-Reg.-To. wieder vier Fünftel ihres Vorkriegsbestandes erreicht hat, wird man erst ermessen können, welches Maß intensiver und auflerungsvoller Arbeit in den zehn Jahren nach dem Krieg von allen Berufsständen der deutschen Seeschifffahrt und des Schiffbaus geleistet worden ist. Wir können die Grenzen noch weiter ziehen. Auch der deutsche Obersekaufmann, die großen deutschen Hafenplätze mit ihrer bis in die kleinsten Einzelheiten gegliederten Organisation, sie alle sind mittelbar Träger dieser Entwicklung gewesen, die Deutschland wieder an die dritte Stelle der schiffahrttreibenden Länder gebracht hat.

Schon im Vorjahr konnten wir an dieser Stelle darauf hinweisen, daß die an Ereignissen so reiche Nachkriegsgeschichte der deutschen Handelsflotte in die Bahnen einer ruhigen Beständigkeit eingebogen sei. Das vergangene Jahr hat diese Beobachtung bestätigt. Es fehlt diesem Jahr in der deutschen Schiffahrtsgeschichte an den grundlegenden Umgestaltungen, an die man sich, wie an ähnliche Vorgänge in der deutschen Wirtschaft, schon gewöhnt hatte. Und doch wird man nicht sagen können, daß das verfllossene Jahr ein Jahr des Stillstandes gewesen ist. Die Aufgabe, vor der die deutsche Handelsschifffahrt stand, war die, die organisatorischen Umgestaltungen zu einer festen und dauerhaften Grundlage des zukünftigen Geschäftes auszubauen, und dies kann nur möglich sein in zäher und individueller Kleinarbeit. Denn im Grunde setzt sich jeder große Erfolg aus zahlreichen kleinen zusammen, und hierfür ist die einzige Voraussetzung: stille und emsige Arbeit.

Damit soll nicht gesagt sein, daß es an äußeren Anlässen, bei denen die Allgemeinheit Zeuge dieser Arbeit war, gefehlt hat. Wie wohl keins seiner Vorgänger ist das Jahr 1928 ein Jahr des Schiffbaus gewesen. Die beiden großen deutschen Reedereien, die Hapag und der Norddeutsche Lloyd, hatten Ende 1927 die letzte Etappe des vorläufigen Wiederaufbaus erreicht, indem sie neben hochwertigen Fahrgastschiffen zur Konsolidierung ihrer internationalen Seefrachtdienste eine große Anzahl moderner Frachtschiffe bei deutschen Werften bestellt hatten. Die Fertigstellung dieser Schiffe hat sich fast über das ganze Jahr 1928 erstreckt. Es gab Tage, an denen von nicht weniger als drei Werften zugleich der Stapellauf irgendeines Dampfers oder Motorschiffes gemeldet wurde. Die Reedereien hatten nun die Aufgabe, den ständigen Tonnagezuwachs systematisch den einzelnen Verkehrsgebieten einzugliedern. Sie konnten dies um so müheloser, als sie bisher tatsächlich aus Mangel an geeigneten Schiffen verschiedene Dienste hatten vernachlässigen bzw. mit gecharterter Tonnage hatten versehen müssen.

Von den Neubauten der Hamburg-Amerika Linie verdienen die Schiffe für den Dienst nach der Westküste von Nordamerika und nach Ostasien besonderes Interesse. Die Westküstenschiffe haben ihre Namen nach bekannten amerikanischen Städten erhalten, und zwar „San Francisco“, „Los

Angeles“, „Seattle“ und „Portland“. Alle vier Motorschiffe, die je 6500 bis 7300 Br.-Reg.-To. groß sind, wurden beim ersten Eintreffen in ihren Hafenstädten herzlich empfangen. In sämtlichen Häfen wurden Kapitäne und Offiziere der Patenschiffe durch Vertreter der Hafenkommissionen sowie der Handelskammern bereits am Pier begrüßt und im Rathaus durch den Bürgermeister in öffentlicher Sitzung willkommen geheißenen. Als Gegengabe für die Gemälde der einzelnen Schiffe, welche die

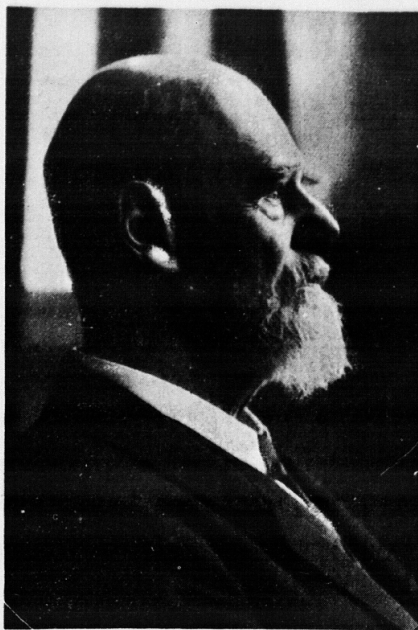
Hamburg-Amerika Linie den Patenstädten gewidmet hatte, stifteten diese verschiedene wertvolle Geschenke. So überreichte der Bürgermeister von Portland den Offizieren des MS. Portland eine silberne Bowle, die Stadt Los Angeles ihrem Patenschiff eine Plastik von hohem Kunstwert. An die offiziellen Begrüßungen reihten sich verschiedene von wirtschaftlichen Korporationen, den deutsch-amerikanischen Vereinigungen sowie der Schiffsleitung gegebene Festbanketts und sonstige Feierlichkeiten, die sich zu lebhaften Kundgebungen für Deutschland und die deutsche Schifffahrt gestalteten. Die gesamte Presse beachtete die deutschen Schiffe und ihr erstes Eintreffen an der Westküste Nordamerikas in eingehender und herzlicher Weise.

Für den transatlantischen Dienst nach der Ostküste Nordamerikas hat die Hamburg-Amerika Linie zwei Fahrgast- und Frachtschiffe von je 16 000 Br.-Reg.-To. im Bau, die die Namen „St. Louis“ und „Milwaukee“ erhalten. In den Dienst nach Mittelamerika und Westindien sind sechs neue Motorschiffe eingestellt worden, darunter die Motorschiffe „Orinoco“ und „Magdalena“ von je 9000 Br.-Reg.-To., die geschmackvolle und zweckmäßige Einrichtungen für eine größere Anzahl von Passagieren haben. Frachtschiffe von je

3600 Tonnen sind die Motorschiffe „Phoenicia“, „Phrygia“, „Palatia“ und „Patricia“. Für den Dienst nach Südamerika befindet sich das Fracht- und Fahrgastmotorschiff „General Osorio“ im Bau.

Der Ostasiendienst der Hamburg-Amerika Linie hat durch die Indienststellung von fünf hochmodernen Motorschiffen von je etwa 7300 Tonnen eine bedeutende Erweiterung erfahren, und zwar sind dies die Motorschiffe „Leverkusen“, „Burgenland“, „Duisburg“, „Kulmerland“ und „Sauerland“, auf deren besondere Maschinen- und Ruderkonstruktion an anderer Stelle noch eingegangen wird. Schließlich bleiben zu erwähnen zwei Dampfer für die Australienfahrt, und zwar die Dampfer „Höchst“ und „Leuna“ von je 6600 Brutto-Register-Tonnen.

Mit der Fertigstellung dieser Schiffe ist das vorläufige Neubauprogramm der Hapag abgeschlossen. Die Reederei, die dann wieder über weit mehr als eine Million Brutto-Register-Tonnen verfügen wird, muß, ebenso wie der Norddeutsche Lloyd in den kommenden Jahren zu regelmäßigen Ersatzbauten schreiten, die aber zusammen lange nicht den Umfang erreichen werden, wie das erledigte Programm. Ob die Reederei nach dem Eintreffen der amerikanischen Frei-

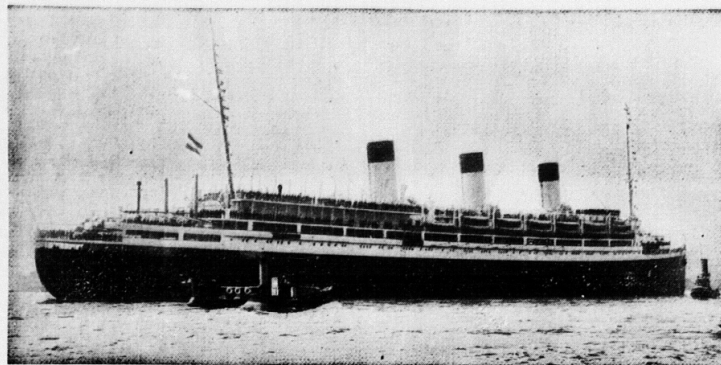


Dr.-Ing. e. h. Hermann Blohm,
Seniorchef der Firma Blohm & Voß.

gabegelder an weitere, zusätzliche größere Neubauten denkt, wird von den allgemeinen Seeverkehrsverhältnissen abhängig sein.

Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft hat im Winter 1927/1928 ihren Doppelschrauben-Fahrtgastschneldampfer „Cap Arcona“ zur Jungfernfahrt nach Südamerika ausschicken können. Die Reise war in mancher Hinsicht bedeutungsvoll. Die „Cap Arcona“ ist mit 27 500 Br-Reg-To. das größte Schiff der hamburgischen Flotte und nach dem „Columbus“ des Norddeutschen Lloyd bisher das zweitgrößte der deutschen Handelsmarine. Die Hamburg-Süd hatte sich zu dem kostspieligen Bau eines solchen Luxusdampfers — die Einrichtung stellt das Schiff an die Spitze moderner und luxuriöser Raumkunst — entschlossen, weil besonders von italienischer Seite mit staatlicher

eigentlich nicht unter die Rubrik der hamburgischen Seeschifffahrt, da sie künftig das Schlüsselwappen unserer bremischen Nachbarstadt führen werden, aber trotzdem können wir den Bau der Riesenschiffe auch als einen Erfolg der hamburgischen Schiffbaukunst buchen und jene Tage der Begeisterung ins Gedächtnis zurückrufen. Die „Europa“ lief am 15. August nach einer Tauffeier des amerikanischen Botschafters in Berlin, Dr. h. c. Schürmann, vom Stapel. Die Anteilnahme der Bevölkerung war ungeheuer, das Elbfahrwasser vom Baumwall bis nach Steinwärder zeigte eine geradezu beängstigende Fülle von Schleppern, Barkassen, Motorbooten und Halendampfern, die unübersehbare Menschenmengen auf und vor das Werftgelände brachten. Unvergänglich bleibt nicht nur der Ablauf des 46 500 Br-Reg-To. großen Riesen, sondern die Exaktheit und sekundliche Pünktlichkeit, mit der das Schiff zu Wasser gelassen wurde. Ein



„Cap Arcona“, das größte Schiff der hamburgischen Flotte.

Hilfe Versuche gemacht wurden, das südamerikanische Fahrtgeschäft zu erobern. Kurz vor der ersten Reise der „Cap Arcona“ fuhr von Italien ein ähnliches Schiff nach Südamerika, dessen Motore aber der Schiffsleitung und der Reederei einen unangenehmen Streich spielten, so daß die erste Reise mit größerer Verspätung erledigt wurde. Wenige Wochen darauf konnte die Hamburg-Süd die Genugtuung erleben, daß die „Cap Arcona“, die sich schon auf der ersten Fahrt ausgezeichnet bewährte, die Überreise nach Südamerika in der Rekordzeit von 12 Tagen erledigte, so daß die „Cap Arcona“ heute das schnellste Schiff der Welt auf dieser Strecke ist.

Auch die Afrika-Linien haben im verflochtenen Jahre die Früchte langer Arbeit ernten können. Zwei kombinierte Fahrtgast- und Frachtdampfer, die „Watussi“ und die „Ubenä“, von je etwa 10 000 Br-Reg-Tons, wurden auf der Werft von Blohm & Voß fertiggestellt und in die Dienste der beiden Afrika-Linien eingegliedert. Für die Bedürfnisse der Afrika-Fahrt ist mit diesen beiden Schiffen etwas Mustergültiges geschaffen worden. Die „Klassengegensätze“, eine sonst unvermeidliche, aber für keinen der Beteiligten immer angenehme Einrichtung der Fahrtgastschiffe, sind auf den beiden Schiffen so gut wie verschwunden. Es bestehen zwar neben der Mittelklasse eine erste und eine zweite Klasse, aber die hermetische Abschließung aller Klassen voneinander ist in Fortfall gekommen, so daß die erste und zweite Klasse nur größere Wohnbequemlichkeiten bieten. Die Homogenität der Afrika-Reisenden, Kaufleute, Farmer und Handwerker, ermöglicht die Bildung einer großen Familie während der Überreise an Bord ungleich mehr als das Rassen- und Kulturgemisch auf einem der großen nordatlantischen Dampfer. Begeisterte Berichte von Reisenden, die die ersten Fahrten der Dampfer mitgemacht haben, sind in der Öffentlichkeit bekannt geworden und haben beide Schiffe in kurzer Zeit volkstümlich gemacht.

Wenn wir hier eine Reihe bemerkenswerter Neubauten deutscher Reedereien aufzählen, so haben wir uns bis zum Schluß, gleichsam zur Krönung der Neubauserie eines erfolgreichen Jahres, die beiden Riesendampfer des Norddeutschen Lloyd aufgespart, die Mitte August vom Stapel liefen, und zwar die „Europa“ bei Blohm & Voß und die „Bremen“ auf der Weserwerft der Deschimag in Bremen. Beide fallen

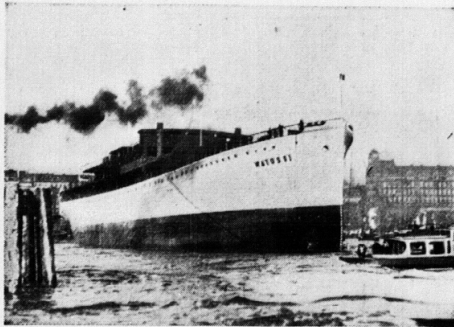
Triumph präziser Arbeit! Bemerkte sei noch, daß sich tags darauf in Bremen das gleiche Schauspiel wiederholte, wo Reichspräsident von Hindenburg den Taulakt an der „Bremen“ vollzog. Beide Schiffe sollen im Frühjahr 1929 fertiggestellt sein und in den Bremerhaven-New York-Dienst des Norddeutschen Lloyd eingestellt werden.

Dabei kommen wir zwangsläufig wieder zu einem Thema, das regelmäßig in gewissen Abständen die Öffentlichkeit beschäftigt, das Verhältnis zwischen der Hamburg-Amerika Linie und dem Norddeutschen Lloyd. Beide Gesellschaften haben einen Teil ihrer Stoßkraft in der letzten Zeit darauf verwandt, den Zubringerdienst von und nach skandinavischen, baltischen und auch englischen Häfen durch Ankauf bestehender Reedereien oder Beteiligung an denselben unter eigene Kontrolle zu bringen. Dieser innere Expansionsdrang der beiden „Großen“ hat zeitweilig Formen angenommen gehabt, die das selbständige weitere Bestehen kleiner Privat-Reedereien überhaupt in Frage stellte. Obgleich diese Bewegung vorläufig zum Stillstand gekommen ist, ist es doch notwendig, festzustellen, daß die deutsche Linien-Schifffahrt, die etwa 80% der ganzen deutschen Schifffahrt ausmacht, sich jetzt, von wenigen Ausnahmen abgesehen, in mehr oder weniger starker Abhängigkeit von den beiden Großreedereien befindet. Es sind nun dauernd Kräfte am Werk, die auch ein engeres Verhältnis zwischen der Hapag und dem Norddeutschen Lloyd anstreben in sinngemäßer Fortsetzung der überall in Durchführung begriffenen Rationalisierung. Die Gerüchte kommen und gehen, ohne daß eine Veränderung im Verhältnis beider Reedereien erkennbar ist. Man will wissen, daß die Hapag, die nach Zahlung der in Aussicht stehenden amerikanischen Freigabegelder eine größere finanzielle Bewegungsfreiheit haben wird als der Norddeutsche Lloyd, der mit den großen Kosten der beiden Riesenschiffe belastet ist, ein engeres Zusammenarbeiten davon abhängig macht, daß der Lloyd ihr eines der beiden Riesenschiffe abtritt, so daß der Betrieb der beiden Schiffe gemeinsam von Hapag und Lloyd geführt werden kann. Demgegenüber hat der Lloyd offiziell erklären lassen, daß er an die Zedierung eines Schiffes nicht dachte. Es haben zwar gelegentliche Besprechungen zwischen den Direktoren beider Gesellschaften stattgefunden, ohne daß aber in den wesentlichen Punkten ein Einvernehmen erzielt worden ist. Für beide Reede-

chiff-
chen
Bau
chen
Ge-
nach
erlin,
öke-
nach
hlep-
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



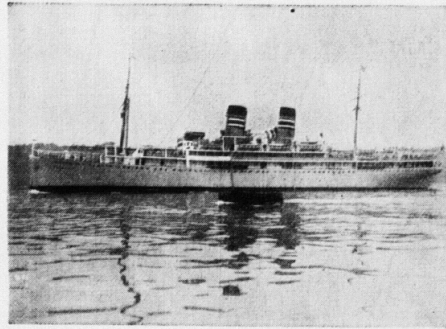
Turbinendampfer „Watussi“ der Deutsch-Ostafrika-Linie

Hapag-Motorschiffe vom Typ der „Cleveland“ ist ja darauf berechnet, daß dieser 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 Linienreedereien 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 Empfängen 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

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

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 geworden 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 ausgelaufen, 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-Blankenese Festwoche wurde an einem Sonnabendabend vor Blankenese ein Feuerwerk abgebrannt. Unter den zahlreichen Vergnügungsfahrzeugen, die dieses Schauspiels wegen in dem Elbehafwasser 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 elbaufwärts kommenden englischen Kohlendampfer zu einem Zusammenstoß, der zu unabsehbaren Folgen hätte führen können, wenn nicht Lotse und Kapitän des englischen Dampfers und der Führer eines in der Nähe befindlichen Schleppdampfers Geistesgegenwart genug besessen hätten, um die mittschiffs 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-
ren“
stellt
ord-

ma,
be-
rg-
y d.
der
nach
rech
iben
rang
abt,
eien
ufig
len,
zen
Aus-
keit
rind
der
über
tali-
ver-
dan
icht
elle
der
ein
oyd
der
den
sen,
ben
der
hen
sde-

Die Hauptschuld tral jedoch — und das wurde vom Seeamt auch ausgesprochen — die Veranstalter dieses Feuerwerks, die in Verkennung der Zwecke, denen das Elblahrwasser dienen soll, eine solche, den regelmäßigen Schifffahrtsverkehr beeinträchtigende Veranstaltung zugelassen hatten. Der Unfall hatte die Gemüter natürlich sehr erregt und zwangsläufig wieder auf die verwaltu ztechnischen Unmöglichkeiten auf dem Fahrwasser der Elbe hingewiesen. Leider hat es erst dieses Unfalles bedurft, um die Mißstände auf der Elbe einer erneuten Prüfung zu unterziehen. Einen Schritt weiter wird man zur Vereinheitlichung der Verwaltung gekommen sein, wenn demnächst auch für das Gebiet der Unterelbe von Hamburg nach Blankenese die neuen Vorschriften der Seewasserstraßenordnung in Kraft treten, wonach die Polizei- und Verwaltungshoheit für dieses Gebiet auf Hamburg übertragen werden. Mögen diesem ersten Schritt bald die weiteren folgen, die notwendig sind, um die wirtschaftliche Geschlossenheit und Einheit des Unterelbegebietes herzustellen, denn, was wir bisher in dieser Beziehung erlebt haben, ist nicht geeignet, den organisatorischen Ruf Deutschlands außerhalb der Grenzpläne zu heben.

Wenn vorhin von der Sicherheit des modernen Seeschiffs gesprochen worden ist, so muß man dem vorweg setzen, daß der Mensch diese Sicherheitseinrichtungen erst zu dem macht, was sie sein sollen. Erst die berufliche Tüchtigkeit der an verantwortlicher Stelle stehenden Kapitäne und Schiffssoffiziere macht die Sicherheitseinrichtungen für den Notfall wirksam. Die immer größer werdenden Anforderungen an die Schiffssoffiziere aller Grad: in persönlicher, kaufmännischer und wissenschaftlicher Hinsicht geben den Stellen, die sich mit der Beratung und Ausbildung junger Leute befassen, die den Seemannsberuf ergreifen wollen, immer wieder Anlaß, darauf hinzuweisen, daß heutzutage für diesen Beruf die gründlichste und gediegene Vorbildung erforderlich ist. Auf der Tagung des Deutschen Schulschiff-Vereins, die im Sommer in Travemünde stattfand, wurde hierüber ausführlich beraten und darauf gedrungen, daß bei dem vorliegenden großen Angebot nur die jungen Leute zu wählen seien, von denen man die Gewißheit haben könnte, daß sie nicht nur aus Abenteuerlust oder Lernfaulheit zur See gingen, sondern die gereift und mit verständigem Ernst die Pflichten einer schweren, aber schönen Ausbildungszeit übernahmen. Neben den beiden schon im Betrieb befindlichen Schulschiffen „Großherzogin Elisabeth“ und „Deutschland“ ist vom Deutschen Schulschiff-Verein für die besonderen Zwecke der Ostseefahrt ein Ostseeschulschiff mit dem Namen „Pommern“ in Dienst gestellt worden. Das Schiff soll der Ausbildung solcher jungen Leute dienen, die später von den Ostseereedereien für ihre Dampfer als Offiziere übernommen werden. Diese Maßnahme ist getroffen, um der Abwanderung der jungen Seeleute in die sogenannte Große Fahrt zu begegnen. Wie in anderen Ländern ist auch in Deutschland die Meinung darüber geteilt, ob das Segelschiff heute noch die beste Vorbildung für junge Leute ist. Die Mehrheit der Sachverständigen entscheidet sich heute noch für das sogenannte „Seglerpatent“, weil der junge Mann die notwendigen Vorkenntnisse von Wind, Wetter und See auf einem Segelschiff unmittelbarer erhält als auf einem Dampfer. Da man vielfach in den interessierten Kreisen nicht weiß, wohin man sich mit Anfragen wegen der Schiffssoffizierlaufbahn wenden soll, sei auch hier darauf verwiesen, daß der Deutsche Schulschiff-Verein, Bremen, Herrlichkeit, jederzeit zu einer ausführlichen Auskunft bereit ist.

Für die Sicherheit des Seeverkehrs ist schließlich, aber nicht zum wenigsten, noch Voraussetzung, daß der navigierende Offizier sich auf einwandfreies Seekarten- und Handbuchmaterial stützen kann. Im Reichwehrministerium war eine Zeitlang geplant worden, das Nautische Werk der Marineleitung, die die Seekarten und Segelhandbücher herausgibt, bedeutend einzuschränken. Dies Vorhaben hat besonders in hamburgischen Kreisen, sowohl der Nautiker wie der Reeder, schärfsten Widerspruch hervorgerufen. Dem energischen Dazwischentreten der interessierten Verbände ist es zu danken, daß diese Absicht nicht zur Ausführung gelangt ist, denn andernfalls hätte die deutsche Schifffahrt auf das mehr oder weniger unzuverlässige Kartenmaterial fremder Staaten zurückgreifen müssen. Über die schwerwiegende Bedeutung dieser Tatsache wird man sich klar, wenn man bedenkt, daß jeder dritte Seeunfall nachweislich auf ungenaue Angaben in den Seekarten zurückzuführen ist. In Hamburg wie in Bremen und Kiel gibt es Seekartenberichtigungsinstitute, die vertragsweise jeder Reederei die Karten ihrer Schiffe, sobald diese im Hafen sind, mit Berücksichtigung aller jeweils aufgetretenen Veränderungen auf dem neuesten

Stand hält. Die segensreiche Tätigkeit dieser Institute tritt zwar nach außen hin nicht so in Erscheinung, hat aber bisher sicher mancher Katastrophe vorgebeugt.

Die deutsche und besonders auch die hamburgische Werftindustrie hat durch die im vergangenen Jahr zur Ausführung gelangten Neubaufträge der großen Reedereien einen gewissen Arbeitsbestand gehabt, der für eine, allerdings nur kurze Zeit die großen Sorgen um diesen deutschen Industriezweig verschleucht hatte, in Hamburg vielleicht mehr als an den andern deutschen Werftplätzen. Die Deutsche Schiffs- und Maschinenbau A.-G., Bremen, die in der letzten Zeit einen großen Teil der Werften an den kleineren Nord- und Ostseepätzen in ihren Besitz bzw unter ihre Kontrolle gebracht hatte, sah sich trotz der verhältnismäßigen Lebhaftigkeit im Schiffbau gezwungen, mehrere Werften nach und nach stillzulegen, so zum Beispiel die Tecklenborg-Werft in Wesermünde, die auf Abbruch verkauft wird, obgleich seinerzeit von den maßgebenden Persönlichkeiten eine Zuweisung von Neubaufträgen in Aussicht gestellt war. Auch die Neptun-Werft in Rostock, die aus der Verbindung mit der Deschimag Befreiung aus der Arbeitsnot gehofft hatte, mußte im Herbst geschlossen werden. Nur die großen Werften in Hamburg und Bremen, ferner die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft und die unter besonderen Bedingungen arbeitende Kieler Werft-Industrie konnten bis in den Herbst hinein ihren Arbeiterbestand halten, ohne daß für eine Beschäftigung gleichen Grades für das kommende Jahr Garantien vorhanden waren. Überraschenderweise brach dann Anfang Oktober in der ganzen deutschen Werft-Industrie ein Streik aus, der zur Zeit, wo dies geschrieben wird, noch nicht beendet ist. Das Ergebnis des Streiks mag sein, was es will. Er ist in einer Zeit stark rückgängiger Konjunktur ausgebrochen und wird in seiner Endwirkung einen starken materiellen Verlust nicht nur für die Werften, sondern auch für die Arbeiterschaft als Ganzes genommen bedeuten. Denn es wird den Werften unter den erschwerten Verhältnissen unmöglich gemacht, die zur Arbeitsbestandssicherung notwendigen ausländischen Aufträge hereinzuholen, da die deutsche Industrie, die der fremder Länder durch die Daweslasten und hohen Sozialabgaben vorbelastet ist, mit ihren Angeboten auf dem Weltmarkt nicht wettbewerbsfähig bleiben kann. Auch die Hoffnung, daß die deutschen Reedereien mit einem neuen, größeren Neubauprogramm herauskommen werden, dürfte solange trügerisch sein, als die amerikanischen Freigabezahlungen, mit deren Eingang, wenigstens zum großen Teil, man schon in diesem Jahr gerechnet hat, sehr auf sich warten lassen und sicher noch langwierige Verhandlungen zur Voraussetzung haben. Aber selbst im Fall einer baldigen Auszahlung muß man jetzt mit der Möglichkeit rechnen, daß die deutschen Reedereien aus rein kaufmännischen Gründen einzelne Aufträge im Ausland unterbringen, wo sie erheblich billiger arbeiten lassen können als im Inland. Leider muß man deshalb mit vermehrter Sorge auf die diesjährige Entwicklung der Dinge auf den deutschen Werften blicken.

In technischer Beziehung vergeht wohl kaum ein Jahr, das nicht grundlegende Verbesserungen und Neuerungen bringt. Besonders erfolgreich war auch im vergangenen Jahr die Deschimag mit der ihr patentierten Abdampfturbine System Bauer-Wach, einer Turbinenanlage, die auf Kolbendampfschiffen zur Ausnutzung des sonst aus dem Niederdruckzylinder in den Kondensator strömenden Dampfes dient. Dr. G. Bauer, einer der Konstrukteure dieser Abdampfturbine, ist Direktor der zum Deschimag gehörenden Vulcanwerft in Hamburg. Die Abdampfturbine ist nicht nur auf zahlreichen deutschen Schiffen eingebaut worden, sondern auch im Ausland, besonders in England zeigt sich starkes Interesse für diese, den Wirkungsgrad der Maschine bedeutend erhöhenden Turbinenkonstruktion. Die Deutsche Werft in Hamburg hat in den Hapag-Schiffen der Leverkusenklasse zum ersten Mal in der Geschichte des Motorschiffbaus eine doppelwirkende kompressorlose Zweitakt-Dieselmachine für eine Leistung von 4500 P.S. konstruiert und damit der Entwicklung des Dieselantriebs neue Wege gezeigt. Gleichzeitig hat diese Werft die Schiffe mit einem von ihr zum Patent angemeldeten Balanzeruder versehen, für dessen Bedienung in allen Ruderlagen ein Minimum an Kraft erforderlich ist und somit auch kostbaren Schiffsraum freimacht. Die Schiffswerfte und Maschinenfabrik vorm. Janssen & Schmilinsky A.-G., die sich in der letzten Zeit besonders der Konstruktion großer und leistungsfähiger Motorflussschlepper gewidmet hat, brachte im Sommer einen Schleppertyp (Otto Krauß 5) heraus, der durch ein von der Werft konstruiertes Tunneltheck im Vergleich zu andern Schleppern außerordentlich gute Schlepp- und Zugleistungen ergab. Über technische

Einzelheiten der großen Dampfer des Norddeutschen Lloyd, insbesondere die Maschineneinrichtung, ist bisher noch nichts bekannt geworden. Die Turbinendampfer werden als Vierschraubenschiffe gebaut, die Maschinenanlage soll 100 000 P.S. leisten. Beim Stapellauf wurden vor allem der wulstförmige Bug unterhalb der Wasserlinie beachtet, der zur Verringerung des Wasserwiderstands dienen soll.

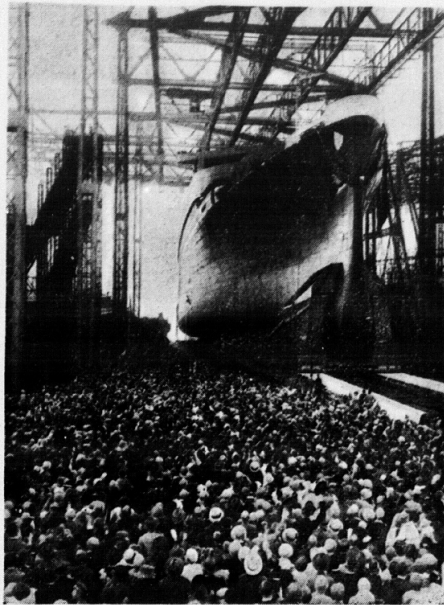
Von besonderer Bedeutung für den künftigen Schiffbau mögen Versuche werden, die zur Zeit auf der Reichswerft in Wilhelmshaven ausgeführt werden. Es handelt sich darum, bei der Verbindung der Schiffsplatten untereinander und mit den Spanten das bisher übliche Nietverfahren durch ein autogenisches Schweißverfahren zu ersetzen. Die Marinewerft hat die autogene Schweißtechnik bereits auf eine anerkennenswerte Höhe gebracht. So sind zum Beispiel eine Anzahl der neuen Torpedoboote gänzlich und die neu gebauten Kreuzer zum großen Teil geschweißt. Der große Vorzug dieses Verfahrens dem Nieten gegenüber liegt in der außerordentlichen Gewichtsersparnis. So machen bei einem normal genieteten Schiff die Nieten etwa 20% des gesamten Schiffskörpergewichts aus. Der Vorteil dieser Gewichtsersparnis auch für ein Handelsschiff ist augenscheinlich. Daß man bisher zögernd an diese Neuerung herantritt, hat seinen Grund darin, daß von der Genauigkeit der Schweißarbeit der ganze Erfolg abhängt, und offenbar fehlt es bisher an einem Stamm gut und zuverlässig ausgebildeter Schweißer.

Der letzte Blick gilt dem Hamburger Hafen, dem Lebensnerv der Stadt. Schiffs- und Warenverkehr des letzten Jahres bewegen sich auf ansteigender Linie. So sehr man diese Tatsache, die für die zentrale Lage unseres Hafens spricht, begrüßen kann, um so mehr legen sich die verantwortlichen Stellen heute die Frage vor: Ist der Hamburger Hafen in seiner augenblicklichen Ausdehnung in der Lage, einen noch weiter steigenden Schiffs- und Güterverkehr aufzunehmen? Zwar gehen die neuen Hafenanlagen im Waltershofer Gelände ihrer Fertigstellung ent-

gegen, aber werden diese und auch die, die noch geplant sind, ausreichen, um der ständig fühlbarer werdenden Konkurrenz von Antwerpen und Rotterdam begegnen zu können? Diese Frage schneidet wieder in das ganze Gebiet der noch ungelösten Unterbefragen und ist vielleicht nur im großen zu beantworten. Nach einer Zeit der Stagnierung hat es jetzt den Anschein, als ob die preußisch-hamburgischen Verhandlungen zur Abstimmung der gemeinsamen Unterbeintressen wieder in Fluß kommen sollten.

Daß der hamburgische Staat auf jeden Fall gewillt ist, an einen großzügigen Ausbau der Hafenanlagen heranzugehen, zeigt die bekanntgewordene Absicht, hierfür eine große Anleihe im Ausland aufzunehmen. Das aufzunehmende Bauprogramm wird sich allerdings über Jahre, wenn nicht Jahrzehnte hinaus erstrecken, muß aber so bald wie möglich in Angriff genommen werden, wenn nicht kostbare Zeit verloren gehen soll. Zu den Schwierigkeiten in der Abfertigung, die sich bereits hier und da gezeigt haben, kommt in der Minderung des Rufes durch die vielen Großfeuer im Hafengelände in ausländischen Schiffsfahrts- und Handelskreisen eine Tatsache, die vielfach Stimmen nach einer verstärkten in- und ausländischen Propaganda haben laut werden lassen. Nun ist die beste Propaganda für einen Hafen die, daß er billig ist, denn dem Kaufmann, dem Spediteur und dem Reeder nützen die besten Anpreisungen nicht, wenn die Vorzüge eines Hafens nicht zahlenmäßig belegt werden können. Daß Hamburg eisenbahntariflich weniger günstig liegt als andere Häfen, ist bekannt, ebenso daß jede Tarifierhöhung der Reichsbahn die Hinterlandsgrenzen bedenk-

lich verschieben kann. Hiergegen kann, da Hamburg immer den Vorteil starker und regelmäßiger Schiffsverbindungen mit der ganzen Welt hat, nur nützen, daß die Umschlagstarife und Hafengebühren derart reguliert werden, daß Kaufmann und Reeder beide ihren Vorteil darin sehen, wenn sie über Hamburg, und nur über Hamburg, verladen. Das ist der Kern jeder Hafenpropaganda und der Schlüssel zum weiteren Aufblühen des Hamburger Hafens.



Stapellauf des Dampfers „Europa“ auf der Werft Blohm & Voß.

Bildende Kunst in Hamburg im Jahre 1928

Das Jahr 1928 ist für alle deutschen Kunstfreunde ein Jahr ernster Besinnung gewesen. Am 6. April jährte sich Albrecht Dürer's Todestag zum vierhundertstenmal, und eine kurze Zeitspanne stand das ganze Vaterland wieder im Banne seines Genius. Die Museen und Kabinette unterbreiteten noch einmal den köstlichen Schatz seines zeichnerischen und graphischen Werkes einer größeren Öffentlichkeit — auch Hamburg blieb nicht zurück; es ist ja nicht arm an guten Blättern — ein Strom begeisterter Kunstpilger aber ergoß sich in seine Geburtsstadt „in Reiches Mitten“, und huldigte in Nürnberg selbst dem größten deutschen Meister. Aber nicht nur die Größe, die Eigenart deutscher Kunst, auch ihre Problematik trat dort auf einer umfassenden Dürer-Ausstellung wieder lebendig in unser Bewußtsein. Wir haben uns daran gewöhnt, in Dürer den Deutschen unter unseren Künstlern zu verehren, und gerade das Deutsche in seiner Kunst ist uns in einer Zeit allgemeiner Ausländerei ein um so heiligeres Vermächtnis. Trotzdem wäre es falsch, gerade Albrecht Dürer als den typischen Vertreter eines in sich beschlossenen,

eng umfriedeten, ganz eindeutigen Deutschtums zu betrachten; wir können ja auch die Gotik, die wir solange für einen Spiegel unseres eigensten Wesens angesehen haben, nicht mehr als etwas in besonderem Sinne Deutsches in Anspruch nehmen. Kein Künstler seiner Zeit hat vielmehr mit gleich starker Sehnsucht über die Grenzen seines Heimatlandes hinausgespäht, keiner sich mit heißerem Bemühen in die neue Kunst vertieft, die damals in Italien ihrer höchsten Blüte entgegenreifte. Aber er hat sich auch niemals an der Fremde verloren, und diese trutzige Selbstbehauptung, Hand in Hand mit dem willigen Aufgeschlossenheit, der schier unbegrenzten Aufnahmefähigkeit für fremdes Kulturgut, gerade diese innige Gemeinschaft läßt uns Dürer auch heute noch als ein ideales Vorbild erscheinen.

*

Daß das Dürerjahr auf die Künstler und Kunstfreunde in Deutschland einen bestimmenden Einfluß ausgeübt und sie mit sanftem Zwange wieder auf sich selbst, zur heimischen vater-