

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 verwalu 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 Reichswehrministerium 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