

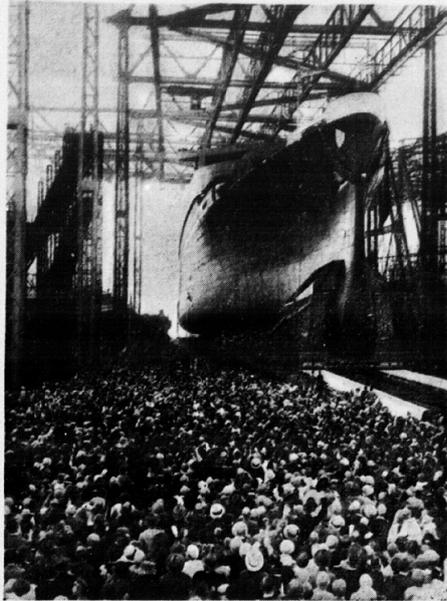
Einzelheiten der großen Dampfer des Norddeutschen Lloyd, insbesondere die Maschineneinrichtung, ist bisher noch nichts bekannt geworden. Die Turbinendampfer werden als Vierschraubenschiffe gebaut, die Maschinenanlage soll 100 000 P.S. leisten. Beim Stapellauf wurden vor allem der wulstförmige Bug unterhalb 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 autogenes 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 Unterelbinteressen 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 erster 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 hinausgeschaut, 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-

zwar
icher

che
zur
reien
nur
weig
dem
inen-
Teil
hren
trotz
ngen,
spiel
kauf
eiten
war
mit
ußte
fam-
chaft
erlit-
stand
für
ader-
erfit-
eben
mag
Kon-
sinnen
dem
uten.
issen
ligen
strie,
So-
Welt-
ung,
Neu-
risch
Ein-
Jahr
lang-
it im
lich-
änni-
wo
land.
dies-
ken.

ein
ngen
Jahr
ine
auf
eder-
lient.
bine,
fam-
deut-
; be-
den
inden
den
der
ssor-
P.S.
neue
nem
hen,
Kraft
acht
hmi-
Kon-
ge-
Kra-
ertes
dent-
sche