05EUS2012000019 Westdt. Beobachter 1935
Faktor 20
Sa.

Der Ruf des Meeres . . .

Schiffahrt und Werftindustrie – einst und jetzt

Oe. — Man weiß um die große Bedeutung und den Wert einer Werftindustrie, die imstande wären, gediegen gebaute Schiffsteile. Wer aber nur einmal im Buch der geschichtlichen Entwicklung der einzelnen Werke nachgeblättert hat, wird, wenn er gefunden haben, daß dann das ganze Leben, das Leben, die Überhaupt das gesamte Streben einer Nation einen Höhepunkt erreicht, Größe es sein Gesicht zur Werft wandte, wenn es, kurz einer bestimmten Nation, einer Nation, die die Strömen und mit Unternehmungsgeist, Tatkraftmutige Zuversicht zur Handelsflotte in Ausmaß gewannen, daß sie, ob – in Sitte – ausschlaggebend wurden für das Wachstum und die Größe einer Nation.

Immer wieder wird man dagegen finden, daß mit der Verwirklichung der Geschlechter und mit der wachsenden Bevölkerungsdichte gegenüber der Vergangenheit die Gebiete für und um die Seer die Gleiche geblieben hatte für Wohlen und dergleichen Nützbringen der Nation. Und in diesem Zusammenhang ist ein Kaufmann von Friedrich List, der bedeutenden Vorkämpfer Deutschlands und des Vaterlands der politischen Selbstständigkeit der Nationen, bedeutsam, der es, von jener Zeit mähnerhaften und verfassend, vor einen hundert Jahren schon tat: „Die Seer ist die Hochstraße des Erdballs, die Seer ist der Verkehrsweg der Nationen, sie ist der Tummelplatz der Kraft für alle Völker der Erde und die Bühne ihrer Zweikampfe. Wer an der Seer seinen Anteil hat, ist ausgeschlossen von allen guten Dingen und Gaben der Welt."

Manche Völker haben danach gehandelt, manche nicht. Manche sind dabei reich, groß und mächtig geworden, manche sind zugrunde gegangen bei dem Ringen um Wohlstand und Bedeutungsfähigkeit gegangen. Die europäische Geschichte zeigt es in zwanzigfacher Ausführung.

Deutschlands Handelsflotte nach dem Kriege

Es soll hier nicht die Rede von der Kriegsflotte, sondern ausschließlich von der Handelsschiffahrt sein. Wie sah es nach dem Kriege aus? Gewiß wird man von Mut und den Mitteln der deutschen Reder unterstanden, mit denen sie an den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte von kleinsten Anfängen an herangingen. Es waren Großes und Kühnes geleistet, ohne Zweifel! Deutsche Schiffahrt und deutsche Werftindustrie haben auf ihre Weise nicht unrichtig gelaufen, Deutschland wieder einen Weg auf der See zu ebnen. Und trotzdem, trotz allen Aufbauwillens und aller Tatkraft, die deutsche Handelsschiffahrt erreichte die Größe und die Bedeutung gewinnen, die man für deutlich ungeheuer hatte, nämlich einen erfolgreichen Platz in der Front der Kriegen großen seefahrenden Nationen durchführen und niemals das erhebliche und remiliche Ziel erringen; denn trotz entsetzlichster und unsäglichgeordnete Moment fehlte, die Tatsache, daß ein ganzes Volk gewisse Welt zu wollen, besten Geschick und Zukunft von Staffen Jäger gestellt, besten Ziele und Aufgaben sich nicht in Einzelheiten verlieren, sondern die ganze Nation zu einem auf die Größe einer Nation.

. . . und nach der Machtübernahme

Die deutschen Werfte in dieser Hinsicht anfing sich mit der Machtübernahme Adolf Hitlers, Nationalsozialistische Wiederaufbauarbeit und Tatkraftigkeit Gesetzen können der deutschen Geistesfähigkeit und in gleichem Maße auch der Werftindustrie in hohem Grade gegeben. Es gilt, mittels planmäßiger Arbeit, die bestehenden Schiffsteile neuen Zweck zu geben, den Ist, Soll der Bedeutung Wirklichkeit zu machen. Es gilt, die Ziele erfüllen bei den Menschen und, kurz, die Wiederaufbauarbeit und Wehrfähigkeit und der notwendig bedingt verbundener Wirk auf der ein unschätzbares Ziel die deutschen Werfte, Ziele in ihrer Gesamtheit bestehen, liegt auf der Hand. Es ist eine nach Ziel und Weg der Handelsflotte, wenn sie in der Empfehlung der Verwirklichungsmittel tatsächlich Kriegsfähigkeit schaffen vorangehen ist.

Etwas allgemeine Statistik:

Was hat heute Deutschland im Rahmen der gesamten Weltschiffahrt? Es ist ein überaus günstiges Bild, das die neuesten statistischen Zahlen vermittelten, nimmt doch Deutschland im Weltschiffahrt an zweiten Rang ein nach England und Irland. Im gesamten Weltjahr 1935 waren im Bau: in Großbritannien und Irland 197 Schiffe mit 1 045 221 BRT, in Deutschland 55 mit 317 645 BRT, in Schweden 19 mit 84 473 BRT, in Holland 32 mit 75 446 BRT, Japan 32 mit 66 970 BRT und Dänemark 14 Dampfer mit 65 754 BRT. Auslieferungen 10 bis Gegenüberstellung, daß am 30. Juni 1934 der Bauzustand der Werften 61 145 BRT (etwa 7,5 Prozent der gesamten Weltbauleistung), am 30. Juni 1935 dagegen aber 317 645 BRT (18,5 Prozent) betrug, ein Beweis, in welch starkem Maße die deutsche Werftindustrie an Aufteilt genommen. Im deutschen Ist hat im zweiten Halbjahr 1935 in Deutschland über 110 000 BRT, was in Bau gegeben hat, genommen, während in England es in der gleichen Zeit nur auf 109 123 BRT kam. Wohl in erster Linie ist die rege Neubauauftätigkeit deutscher Werften, die darauf zurückzuführen, daß man bestrebt ist, die inzwischen entstehen, verschiedene alte verlorene Handelsmengen, durch modernere, wirtschaftliche und rentable Einheiten zu ersetzen, um so die bisher ungeahnte Wirtschaftsmengen der deutschen Schiffsmassen ihrer Verfügung zu unterstellen. Das weiteren hat der Vierjahresplan Nom. Kompensationsgeschäfte auch dazu beigetragen, daß Deutsche für ausländische Rechnung auf deutschen Werften gebaut wurden, wie im übrigen die Tatsache zur Belebung mitbeit, daß ausländische Reedereiaufträge durch Vermittlung und Bemühungen ihrer deutschen Zeitgenossen, den deutschen Werften deutsche Neubauten in Tauftiefe, den politischen Wie gerade im Tauftiefe, bau an Umfang hing, das zeigt sich an der Gesamtleistung Deutschlands im Jahre 1935 (70 766 im ersten Vierteljahr 1936) Ende Juni 1935. Es folgen Dänisch mit 56 745 (28 BRT, Schweden mit 42 600 BRT, und England mit 36 640 (36 160) BRT. Kurz 37 Prozent aller Tauftonnen der Welt werden im Augenblick in Deutschland angenommen.

Was wurde gebaut?

Gut beide jetzt führen, allen Schiffsneubauten Deutschlands, die im Jahre 1935 vom Stapel liefen, aufzuführen, wird zu weit führen. Es sei deshalb nur einmal die größeren Objekten gegeben, die bedeutsam sind, wie die Tatsache, daß allerdings einige Reedereien, die bei den Bau, die Tatsache, daß allerdings einige Reedereien, die bei den Bau, die Tatsache, daß allerdings einige Reedereien, die bei den Bau,

05EUS2012000019 Westdt. Beobachter 1935 Sa.
Faktor 20

Luftschutz

Schulungsplan
für die Woche vom 29. 7. bis 3. 8. 1935.
Ortsgruppe Euskirchen.

Sonderschulungen bei DDAC. 1. Gruppe: Dienstag, den 30. 7., 19.30 Uhr, in der Werkschule: Hauptdienst.

3. Industrie-Sonderkursus: Freitag, den 2. 8., 20 Uhr, in der Werkschule: Die Brandbomben und ihre Bekämpfung.

Praktische Ausbildung in Euskirchen: Mittwoch, den 31. 7., 19.30 Uhr, in der Werkschule: Hierzu ergehen besondere persönliche Einladungen, denen unbedingt Folge zu leisten ist.

Gemeinschaftsgruppe Euskirchen:

Glesbheim, 3. Lehrgang: Mittwoch, den 31. 7., 20 Uhr, im Gasthof „Zum Alten Hof": Fortsetzung der Übungen.

Kirchheim, 3. Lehrgang: Donnerstag, den 1. 8., 20 Uhr, in der Schule: Aufgaben und Pflichten des OD-Hausbesitzers.

Gemeinschaftsgruppe Weilerswist:

Lommersum, 1. Lehrgang: Freitag, den 2. 8., 20.30 Uhr, in der Schule: Aufgaben und Pflichten des OD-Gastwirtes.

Metternich, 1. Lehrgang: Donnerstag, den 1. 8., 20.30 Uhr, in der Schule: Aufgaben und Pflichten des OD-Hausbesitzers.

Der Besuch der Lehrgänge und Vorträge ist Pflicht und unbedingte Voraussetzung für die Ausübung eines Amtes im Luftschutzbund. Wer dauernd unentschuldigt fehlt, muß mit einem erneuten Lehrgang nachgeholt werden.

Die Ortsgruppenleitung.

Ferienfahrt
des DDAC. Gau 4 Niederrhein.
14 Tage im oberbayrischen Alpen- und Bergeslust.

Der DDAC Gau 4 Niederrhein veranstaltet in der Zeit vom 24. August bis 6. September eine Ferienfahrt nach Südbeutschland, die ich in ihrer Programmgestaltung würdig an jene Fahrten anreihen, die seit vielen Jahren von den niederrheinischen Kraftfahrern gemacht werden. Nicht weniger als 165 Zeitlechner Strecke der DDAC. Gau 4 Niederrhein, im Verbande mit seiner Ferienfahrt durch die weis- und südbeutschen Weinbaugebiete unternehmen und man darf sicher sein, daß die diesjährige Fahrt nach einem weit größeren Erfolg zu verzeichnen hat.

Der erste Tag führt uns von Köln über Siegburg, Altenkirchen, Bad Schwalbach, nach Wiesbaden, wo Mittagessen eingenommen und unsichtbarlich die Gestaltung von Stadt, Wälder besichtigt werden soll. Die Fahrt geht dann weiter nach Wiesbaden und dem Frankfurt über die neue Autobahn durchs nach Darmstadt, anschließend Aschaffenburg und Würzburg, um übernachtet nach Nürnberg und Nürnberg, jener berühmtesten Stadt Bayerns, führt die Fahrt am nächsten Tag nach München, wo die DDAC-Führer Gelegenheit haben, in Einzelfahrt das Deutsche Museum, das Zeiss-Planetarium, die Schönheiten der Stadt München und vieles mehr zu besichtigen. Dann geht es weiter in oberbayrischen Land und zwar zunächst in das Gebiet der Oberbayern, nach Bad Tölz, wo eine gemütliche Mittagsrast vorgesehen ist. Nach schöne Land von Berchtesgaden und den Königssee, in das die Hauptfahrt dieser beiden Wochen, am 30. August geht der Fahrt dann am Chiemsee, Seeon, Traunstein, Kufstein und Innsbruck entlang nach Mittenwald, welcher herrlichen Höhenort in den oberbayrischen Bergen, um gleichfalls wiederum einen Nachtrag vorgesehen ist.

Nach hier haben die Teilnehmer wiederum Gelegenheit, sich einmal in der Nachtruhe zu ergehen, insbesondere eine Fahrt nach Garmisch-Partenkirchen oder Oberammergau zu machen. Wer einmal hier angekommen, werden die niederrheinischen Kraftfahrer nicht mehr weiterziehen, und dem größten Ort des oberbayrischen Alpenvorlandes einen Besuch abgestatten: Im Fahren am 3. September über Kleinbaden und Friedrichshafen am Bodensee, wo der Gastgeber haben werden, am nächsten Tage eine kleine Donnerfahrt über den Zug zu machen — und wir alle hoffen — eine Besichtigung der Zeppelinwerft und der Wendemöglichkeit mitzumachen. Der Abschied führt die Fahrt im südbayrischen Schwarzwald, der in zwei weiter schönen Tagen Gelegenheit bietet, einen jüngst Kraftfahrer gewesen 13. Gau Friedrichshafen aus geht die Fahrt weiter durch das obere Donautal, über Donaueschingen nach Freiburg, wo bereits eine intensivere Gestaltung vorgesehen ist. Nach Baiersbronn Schwarzwald, Gau 4 Niederrhein, Köln, Deutscher Ring 17.

Kontrollvereins-Fragen

Ein weiterer Schritt zur Besserung der landwirtschaftlichen Verhältnisse in der Eifel.

Münstereifel, am 26. Juli 1. d. Js. fand abends 8 Uhr auf der Wolfsschule eine Versammlung statt, zu der Landwirte des Landkreises Bonn Kontrollvereinsfragen zu besprechen. Es waren erschienen Landwirtschaftsrat Müller, Bonn, Kreisbauer und Landrat Schmitz, Bonn, Landwirtschaftsrat Müller, Bonn, Landwirtschaftsrat Dr. Wähner, Rheinbach und Landwirtschaftsrat Dr. Wähner, Rheinbach und Landwirtschaftsrat Dr. Wähner, Rheinbach und