

Angeklagte doch offensichtlich von der Meinung seiner Richter und nicht vom Recht abhängig, räumt er ein, daß die Persönlichkeit der Richter natürlich einiges zum Urteil beitrage. Und in diesem speziellen Falle sei das Landgericht eben tiefer in die Problematik des Falles eingedrungen, als das Blankeneser Amtsgericht und habe besonders die menschliche Seite beachtet.

Es handelt sich um ein Verfahren wegen Vergehens gegen den Paragraphen 175. Das Amtsgericht in Blankenese (Schöffengericht) hatte zwei wegen dieses Deliktes Angeklagte zu je acht Monaten Gefängnis verurteilt, und ein Schöffe dieses Verfahrens erinnert sich noch heute gut daran, wie die Angeklagten den Blankeneser Richtern während der Verhandlung ziemlich patzig erklärten, sie ließen nicht von ihrem so bestraften Vergehen, ganz gleich, was man mit ihnen machen werde. Man verurteilte sie wegen fortgesetzter Unzucht mit Männern.

Beim Landgericht, das auf die Berufung der Angeklagten hin über dieses Urteil zu befinden hatte, stießen sie wegen ihrer Veranlagung auf so viel Verständnis, daß die Zeitschrift „Die Freunde“, die sich zugute hält, „als einziges Organ in der deutschen Bundesrepublik Sprecher aller durch den Paragraphen 175 StGB. um ihr elementarstes Lebensrecht betrogenen Bürger unseres Staates“ zu sein, sich veranlaßt fühlte, das Landgerichtsurteil in einem Sonderdruck allen deutschen Staatsanwälten und Bundestagsabgeordneten zuzuschicken. Ueberschrift: „Bisherige Rechtsprechung durchbrochen, Paragraph 175 von menschlichen Richtern gesehen“

Der Landgerichtsrat Wartemann, der an diesem Urteil mitwirkte, sieht den Beweis dafür, daß der Spruch „dem gesunden Rechtsempfinden“ entspreche, schon darin, daß die Staatsanwaltschaft die ursprünglich eingelegte Revision freiwillig zurückgenommen hat

Das Landgericht hat laut Urteilsbegründung geglaubt, „an der Problematik der Bestrafung aus Paragraph 175 StGB.“ nicht vorbeigehen zu können. Das an einen einschlägig Veranlagten gerichtete „Gebot des Gesetzes stellt an seinen Willen Ansprüche, die weit über diejenigen Ansprüche hinausgehen, die das Gesetz sonst an den Menschen richtet“. Zumal sich diese Vorfälle abspielten, ohne daß die Öffentlichkeit davon Kenntnis erhielt. Von einer Gefängnisstrafe hält die Kammer nicht viel, da sie den so Betroffenen „in reichlicherem Maße als das Leben in der Freiheit die Gelegenheit zu gleichen Beziehungen bietet“

Und so kam die Strafkammer 2 des Landgerichts Hamburg zu der Ueberzeugung, daß eine Verurteilung der Angeklagten nach Paragraph 175 zu der niedrigsten Gefängnisstrafe, die das Gesetzbuch vorsieht, ausreichend ist: zu einem Tag. Da der Zweck der Strafe in diesem Falle auch durch eine Geldstrafe erreicht werden könne, werde an Stelle von diesem einen Tag Gefängnis auf die niedrigste Geldstrafe, nämlich auf 3 DM erkannt.

Der Landesverband Hamburg des Deutschen Anwaltsvereins ist davon überzeugt, daß die zu dieser Sache vom 39. Juristentag im September 1951 gemachten Vorschläge, nach deren Verkehr zwischen volljährigen Männern straflos bleiben soll, gesetzlichen Niederschlag finden werden. Der Paragraph 175 alter Fassung werde „in den nächsten Wochen unter Garantie vom Bundesjustizministerium aufgehoben“. Pressechef Thier vom Bundesjustizministerium witzelte, auf den Paragraphen angesprochen, etwas frivol, gab aber vor, von den in Hamburg angekündigten Gesetzesänderungen noch nichts zu wissen.

SEGELSCHIFFE

Wind kostet immer dasselbe

In den Laderäumen des 3200-BRT-Segelschiffes „Pamir“ stauen sich die letzten Zementsäcke. Noch vor Jahresende läuft der 46jährige Viermaster wieder aus, den Reeder Heinz Schliewen zusammen mit dem Schwesterschiff „Passat“ in einem Anfall von Seelenschmerz vom Verschrotungsplatz wegkaufte.

„Nicht mit dem Rechenstift, mit dem Herzen habe ich diese Schiffe erworben“, sagte Schliewen, als er die 1,2 Millionen D-Mark Kaufpreis zahlte. Aber sein Herz verführte ihn nicht zu einer Unbesonnenheit. Die Schiffe haben neben ihrem Schulschiff-Zweck auch als Frachter heute noch eine geschäftliche Chance. Mit Zement fährt die „Pamir“ nach Rio, dann weiter nach Australien und kommt mit Weizen wieder zurück. Das macht sie immer noch billiger als ein Dampfer.

Schon einmal haben die alten Windjammer der hochnäsigen Dampfschiffahrt dieses Exempel vorgerechnet. Bis 1932 waren die beiden, Anfang des Jahrhun-



Neun Knoten bei gutem Wind: Heuss und Kapitän Grubbe an Bord der „Pamir“

derts bei Blohm & Voß gebauten Viermast-Barken „Pamir“ und „Passat“ unter deutscher Flagge gefahren. Dann kam mit der großen Krise die Pleite auf den Ozeanen. In dieser Zeit der wirtschaftlichen Flaute wurde sogar Dampfer auf Dampfer stillgelegt.

Da sah in der nördlichsten Ecke Europas der finnische Reeder Erik Eriksen in Helsinki seine Chance. Er kaufte die „Pamir“ und die „Passat“ auf und erwarb mit der Zeit noch ein halbes Dutzend weiterer Segel-Veteranen als Frachtschiffe dazu. Und Eriksens Geschäft florierte. Er brauchte keine Kohlen und mit der fortschreitenden Modernisierung der Schifffahrt und der Umstellung auf Dieselbetrieb kein Oel. Seine Reederei war mit ihren Segelschiffen unabhängig von den Preiskrisen der Welt.

„Mit einer einzigen Reise holte Reeder Eriksen den Kaufpreis für so ein Vollschiff wieder heraus“, erinnert sich Kapitän Helmut Grubbe, heute Inspekteur für Segelfahrt bei Reeder Heinz Schliewen. Grubbe hat in früheren Jahren selbst in den Rahen der „Pamir“ gehangen. Heute verspricht er sich für Reeder Schliewen ein ähnliches Geschäft, wie es derzeit Reeder Eriksen machte.

Noch auf dem Sterbebette ließ sich der alte Eriksen 1949 von dem Sohn versprechen, seine geliebten Segler niemals in Dampf- oder Motorschiffe umzubauen. Zwei Jahre später wußte Eriksen jun. nicht mehr weiter: „Es war nicht mehr möglich, geeignete Besatzungen zu finden.“ Es fehlten Matrosen, die sich noch mit der harten Arbeit auf einem Segelschiff auskannten und die bei Sturm nicht aus den Rahen purzelten.

Ihre letzte Fahrt für die finnische Reederei mußte die „Pamir“ mit ganzen drei Leuten an Bord machen, die noch etwas von der alten Segelschiffahrt verstanden. Unter den übrigen Matrosen fanden sich Studenten und sogar ein Caféhäusbesitzer. Neue Leute waren nicht zu bekommen. Der junge Eriksen mußte schließlich die Schiffe auflegen, und sie, weil ein Umbau gegen das Versprechen gewesen wäre, zum Abwracken bestimmen.

Tagelang lief die Familie Eriksen ziemlich verstört herum, als die „Pamir“ Helsinki mit Kurs auf eine Antwerpener Abwrackwerft verlassen hatte. Um so größere Freude deshalb in Helsinki und unter allen Fahrleuten, als Schliewen sich im Mai dieses Jahres entschloß die Schiffe zurückzukaufen und wieder einzusetzen.

Die wirtschaftliche Seite des Schliewen-Plans ist heute nicht riskanter als zur Zeit des alten Eriksen. Die Segler können durchaus ihren Anteil an dem gegenwärtigen Frachtenboom haben. Was sie langsamer fahren, gleichen die gestiegenen Kosten für die teure Motorschiffahrt wieder aus.

Vor Korea kostete

- die Tonne Bunkerkohle 56 DM, heute 68 DM;
- Oel lag vor Korea bei 76 DM, heute kostet es 103 DM.

Grubbe weiß: „Die Oelpreise steigen von Tag zu Tag, aber der Wind kostet immer dasselbe.“

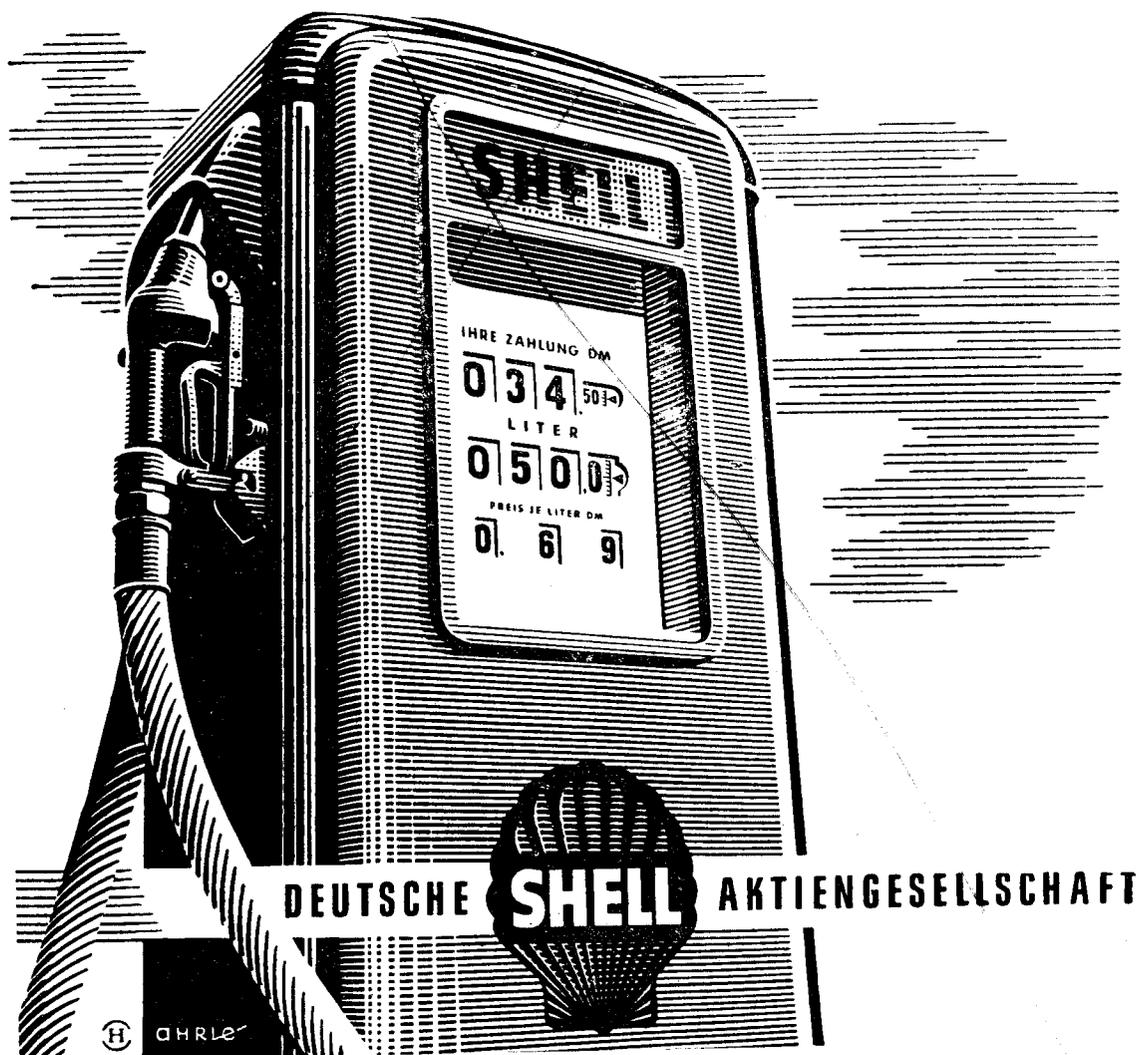
Die Frachthäuser verspricht während der nächsten Zeit gute Beschäftigung und Verdienst. Seit Korea sind auch die Frachtraten enorm angestiegen. Zement beispielsweise kostet im Transport von Deutschland nach Brasilien heute pro Tonne 71 DM, gegen 28 DM im Juni 1950. Getreide hat sich ebenfalls im Frachtpreis mehr als verdoppelt. Reederei Schliewen steht nicht allein mit der Ansicht, daß für diese beiden Massengüter auf langen Reisen das Segelfrachtschiff noch immer das Rentabelste ist.

„Das große Gerede von den Motorschiffen, die 14 oder 16 Knoten laufen, ist doch Unsinn“, entkräftet Kapitän Grubbe Argumente von Skeptikern. „Was heute fährt, sind zum größten Teil Schiffe unter Dampf, die nicht mehr als neun Knoten die Stunde machen.“

Und neun Knoten schaffen „Pamir“ und „Passat“ bei gutem Winde allemal. Auf der Probefahrt am 15. Dezember, an der mit blauer Pudelmütze auf dem Kopf auch Bundespräsident Heuss teilnahm, zeigte sich, daß die neu eingebaute Krupp-MAK-Maschine (ein alter U-Boot-Motor) der „Pamir“ genau neun Seemeilen gibt. Und dieser Motor ist nur für den Notfall gedacht.

Man verläßt sich wieder auf SHELL

- weil** SHELL-Kraftstoffe wieder die hohen Oktanwerte wie vor dem Krieg besitzen. Tanken Sie SHELL für normal beanspruchte und SUPER SHELL für besonders anspruchsvolle Motoren. Beide sind klopfest und werden allen Erfordernissen der Praxis gerecht.
- weil** alle SHELL-Verkaufsapparaturen wieder durch Plomben geschützt sind. Die Plombe mit dem Muschelzeichen ist Garantie für Original-SHELL-Qualität.
- weil** das unübertroffene SHELLX-100 MOTORÖL sich auch in Deutschland überzeugend durchgesetzt hat und SHELL-Kraftstoffe ideal ergänzt. Nicht zuletzt aber
- weil** die Männer an den SHELL-Stationen den Ehrgeiz haben, einen den SHELL-Qualitäten ebenbürtigen Kundendienst zu leisten.



Angriff der Sanella-Front

Seit ein insolventer Margarinefabrikant sich an seinen Hosenträgern erhängte und drei weitere Margarinefabriken bankrott machten, stöhnt der größte Teil der kunstbuttrnden Klein- und Mittelfabriken wie Fabrikant August Heitmann (Hausmarke „Flensburger Wunder“) in Hamburgs Chile-Haus:

„Wir gehen alle vor die Hunde in diesem Margarinekrieg. Unsere finanziellen Reserven sind restlos aufgebraucht, und nun ruiniert uns der Konzern...“

„Tatsache ist, daß allein im Bezirk Hamburg vier Margarinefabriken bis Neujahr ihren Arbeitern und Angestellten die Entlassungspapiere geben werden“, weiß Hans Mohr, 54, selbst Kunstbutterfabrikant und Vorsitzender des Margarineverbandes e. V.

Im Fachverband sind sowohl die 60 kleinen, mittleren und größeren westdeutschen Margarinefabriken als auch die Betriebe der Margarine-Union (Hausmarke „Sanella“), festgefügt Gruppe des holländisch-englischen Unilever-Konzerns, kollegial zusammengeschlossen.

Trotzdem wütet zwischen den „freien“ Fabriken und dem Konzern-Block seit Wochen unerbittlich der kommerzielle Krieg. Soviel Verhandlungsbälle Diplomat Mohr, gewiegter Golfchampion in Hamburg, den Parteien auch zuspilte — die Kontrahenten versöhnten sich nicht.

Lange genug hatten sich die konzernfreien Fabrikanten über die „Sanella“-Großanzeigen in fast allen deutschen Zeitungen — „bis hin zu den Kaninchenzüchter-Organen“ — geärgert. „Dabei verwenden wir für Werbung doch nur ein Prozent unseres Umsatzes“, schmunzeln die Sanella-Trommler. Aber dieses eine Prozent hat es in sich.

Was Lintas (Lever International Advertising Service), großformatige Werbegesellschaft des Konzerns, jährlich für Reklame verbuttert, geht in die -zig Millionen — bei einem Jahresumsatz des Gesamtkonzerns von 10,521 Milliarden holl. Gulden (11,573 Mrd. DM) und einem Reingewinn von 1,493 Milliarden holl. Gulden (laut Jahresbilanz für 1950).

Die konzernfreien deutschen Margarine-Fabriken, nicht so millionestark, antworteten mit einem Anti-„Sanella“-Feldzug eigener Art. Sie spekulierten auf die schwachen Seiten der Hausfrauen-Psychologie und gewährten nun Zugaben. Wie die Margarine-Union in den Jahren vor 1933 Millionen von Margarine-Essern dadurch zu Stammkunden machte, daß sie Kinderzeitungen mit Dr. Doolittle-Geschichten verteilte, so machten nun die Konzern-Konkurrenten ihren Run über die Kunden-Kinder mit bunten Bilderserien.

Andere Firmen wickelten ihre Margarinewürfel in silber- und goldglänzende Frischhalte-Folien. Die „freie“ Industrie holte auf, „Sanella“ sackte ab.

Als sich der Finanzexperte der Margarine-Union, Direktor Dr. Karl Blessing, die letzte Quartalsbilanz besah, runzelte er die Stirn über der breiten braunen Hornbrille. Dr. Blessing war bis 1937 Staatssekretär bei Hjalmar Schacht. Als Schacht den Reichswirtschaftsministerposten an Funk abgeben mußte, ging auch Blessing.

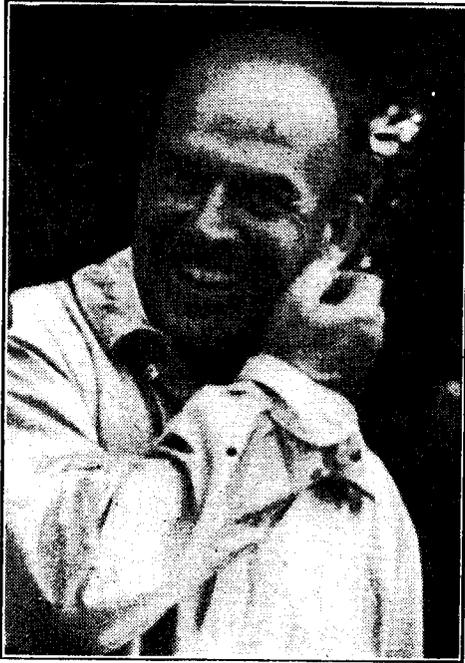
Der Staatssekretär a. D. wurde 1946 „Finanzminister“ bei der Margarine-Union, als die holländischen Herren des Konzerns, zum Teil noch in englischen Uniformen, Nachkriegsinventur in ihren deutschen Fabriken machten.

Die Trustpräsidenten Paul Rykens (Vorsitzender der holländischen Spitzengesellschaft Unilever NV) und Geoffrey Heyworth (Vorsitzender der englischen

Spitzengesellschaft Lever Brothers Ltd.) waren toleranter in der Abrechnung mit „Nazi-Nachkriegsdeutschland“, als es damals allgemein üblich war.

Auch in NS-Deutschland hatte der Konzern gute Geschäfte gemacht. Bis Hitlers Reichskommissar Seiß-Inquart in den Haag die Unilever-Dividenden dem „Treuhand für feindliches Eigentum“ zuschanzte.

Den holländischen Gold- und Wertpapierfundus hatte Chefdirektor Paul Rykens rechtzeitig bei seinem amerikanischen Statthalter Charles Luckman in Boston deponiert. So kam der Konzern verhältnismäßig gut über den Orlog. Schlimmer als Seiß-Inquart waren die Stalinisten in den Volksdemokratien. Sie haben nach 1945 die „monopolkapitalistischen Konzernherren“ aus Rotterdam und London kaltschnäuzig enterbt. Um so hef-



Der Konzernmacht nicht gewachsen
Verbandsvorsitzender **Mohr**

tiger verteidigen sie jetzt ihre westdeutsche Hochburg.

Nachdem die Verkaufsleitung das rückläufige Geschäft getestet und etwa vier Prozent Einbuße festgestellt hatte, überreichte die Großmacht Margarine-Union, tragende Säule des Unilever-Konzerns, den 60 Wettbewerbern der „freien Industrie“ das Ultimatum, die vergrößerten Wettbewerbsaufwendungen in den Endverkaufspreis einzukalkulieren. Der Preis der „Stanniol-Margarine“ müsse sofort von 2,44 DM pro kg auf 2,50 DM erhöht werden.

Die maßgeblichen Stanniolkonkurrenten schüttelten sich: „Wozu haben wir denn eine freie Marktwirtschaft. Preisabsprachen sind verboten.“ Darauf holte der Konzern zum Gegenschlag aus:

- Senkung der Lieferpreise an die Einzelhändler von 2,16 DM auf 2,10 DM pro Kilo.
- Außerdem gestaffelter Mengenrabatt bis zu 12 Pfennig pro Kilo.

„Die Einzelhändler bekommen also ‚Sanella‘ frei Haus für 1,98 DM (früher 2,16 D-Mark) das Kilo“, sagt margarinekriegsgeschädigter Produzent und Verbandsvorsitzender Hans Mohr. Adrette Sanella-Mädchen verbreiten das neue Preiswunder in allen einschlägigen Ladengeschäften.

Welcher Feinkosthändler ließe sich da nicht gern beircen, wenn er seine Gewinnspanne um 18 Pfennige pro Kilo ausdehnen kann. Niemand zwingt ihn, diese

Vergünstigung auch seinen Kunden durch Herabsetzung des Endpreises spüren zu lassen. Im Einzelhandel kostet Sanella immer noch 2,44 DM.

Sauer stiegen nun die konzernfreien Firmen ebenfalls mit ihrer Margarine auf die Preisrutsche, um ihre Kundschaft nicht völlig den Lockungen der Sanella-Sirenen preiszugeben. Das bekommt nun vor allem den Kleinfabrikanten, die keine Rücklagen haben, sehr schlecht.

„Wir beanspruchen 50 Prozent des deutschen Marktanteils, da kennen wir kein Mitleid“, pocht Konzernverkaufsdirektor Hüweler auf die alte Marktvorherrschaft des Konzerns in Deutschland und auf den Umfang des Kontingents während der Fettbewirtschaftung nach dem Krieg, als die private Industrie noch am alliierten Gängelband schlingerte.

Der Krieg um den Margarine-Absatzmarkt ist so alt wie die Margarine selbst. Ende der 60iger Jahre des vorigen Jahrhunderts schrapte der Franzose Mège-Mouriès in seinem Versuchslabor die erste künstliche Butter aus der Zentrifuge. Einige Proben davon werden dem holländischen Buttergroßhändler Anton Jurgens in Oss offeriert. Der schickt seinen Sohn Jan mit der Probe zu seinem Geschäftsfreund Simon van den Bergh, ebenfalls Buttergroßhändler in Oss, und bittet ihn, diese „französische Butter“ zu kosten.

Wenig später ist der Familienzwist da. Keiner der streng katholischen Jurgens spricht mehr mit den van den Berghs, die koscher essen und sonntags in die Synagoge gehen. Beide produzieren „französische Butter“ und bauen Margarinefabriken — nicht nur in Holland, sondern auch östlich des Rheins im deutschen Kleve und in England. Wo sich eine neue Konkurrenz auftut, wird sie von Jurgens und von van den Bergh schnell eingesackt. Die Söhne der alten Butterschmecker befehlen sich noch rabiater als ihre Väter.

Eine Kampfpause tritt ein, als der böhmische Seifenkönig Schicht beiden Margarinehäusern vertikale Ausdehnungsmöglichkeiten bietet. Schicht's Fabriken in Außig und Ringelstein samt den deutschen Tochtergesellschaften Parfümerie Elida AG. und Mitteldutsche Seifen AG. werden sowohl von Jurgens als auch von van den Bergh übernommen. Die Brücke ist geschlagen, auf der nun die beiden Rivalen über eine friedliche Gewinnpoolung verhandeln.

Aber der Frieden dauert nicht lange. Anton Jurgens sprengt mit Dumpingpreisen die Brücke der Verständigung. Er unterbietet van den Bergh derart, daß die Seifensieder in Deutschland und Holland Jurgens-Margarine sogar noch als Ausgangsstoff für Toilettenseife kaufen können. Schließlich soll ein Schiedsgericht in London den Konkurrenzstreit schlichten.

Der Prozeß verschlingt Hunderttausende Pfunde, und da die vorausgegangenen Preisschlachten beide Parteien so geschwächt haben, daß sie bei englischen und holländischen Banken hohe Kredite in Anspruch nehmen mußten, drängen jetzt die Banken auf Vereinigung, um wieder zu ihrem Geld zu kommen.

Unter dem Einfluß der Bankiers wird 1927 die Margarine-Konzerne Jurgens — van den Bergh geschlossen. Um doppelte Besteuerung durch den englischen und holländischen Fiskus zu vermeiden, werden gleich zwei Holding-Gesellschaften gegründet:

- Margarine-Union Ltd in England
- Margarine Uné in Holland.

Deutschland ist nach England das ergiebigste Absatzgebiet des Konzerns. Aber auch in Uebersee werden neue Märkte für Union-Margarine und Elida-Seifen erschlossen.