

mit monatlich 250 DM in Platows Honorarlisten. Er wird zu seinen Gunsten — erklärend, wenn auch nicht entschuldigend — anführen können, daß ihn Schäffer mit TOA 4 (450 DM brutto im Monat), wenn man seine Vertrauensstellung bedenkt, beinahe nur platonisch bezahlte.

Konrad Adenauer knallte bei Justizminister Dehlers Berichterstattung ullaubsgestärkt die Faust auf den Tisch, als er das Platow-Quellenverzeichnis überflog: „Da muß ein Exempel statuiert werden.“ Um der Staatsräson willen. Mit seinem Aerger über Indiskretionen der Bonner Regierungssphäre hatte er nie hinter dem Berge gehalten: „Wenn hier drei sich unterhalten, steht's morgen in der Zeitung.“

FLUCHTSCHIFFE

Warum soll ich nicht

Cuxhavens Berufsfischer schielen neidisch zum Werfthafen, einige hundert Meter landeinwärts von der „Alten Liebe“. Dort leuchten — Bug an Bug mit normalen Renn-Yachten — weiße Luxus-Yachten, deren Urbestimmung eigentlich war, Fischkutter zu werden.

Ende des Krieges lagen auf mehreren Bootswerften noch Kriegsfischkutter auf Kiel, die von der Kriegsmarine für Vorkosten- und Minensuchzwecke in Auftrag gegeben worden waren. Nach 1945 saßen dann die Bootsbauer mit den fast fertigen Rümpfen auf dem Trockenen. Erst mit zunehmender politischer Hochspannung boten sich ihnen zunehmende Absatz-Chancen. Aus den Rümpfen wurden hochseetüchtige Luxus-Yachten.

So entstanden die jetzt vor Cuxhaven kreuzenden Yachten „Fatima“ (Eigner F. W. D. Grupe, Reeder in Bremen); die „Helgoland“ (Eigner Saatzüchter Dr. Büchting); die „Margarete“ (Eigner Seine Königliche Hoheit Fürst Friedrich von Hohenzollern); die „Nordwind“ (Eigner unbekannt, Kapitän: Herr Duwe aus Bremen).

Außerdem gehört noch zur Cuxhavener „Weißen Flotte“ die alte Luxus-Yacht „Ingeborg“ (Eigner Barbesitzer Aloys Hoffmann, Bremerhaven).

Diese Yachten haben durchweg 76 BRT, sind 18 bis 24 m lang, machen aber mit ihren Fischkuttermaschinen nur gut acht Seemeilen in der Stunde.

„Immerhin sind sie voll seefähig für eine Atlantikfahrt“, meint Cuxhaven-Kapitän Sitas. Für 14 Mann sind fest eingebaute Schlafplätze an Bord. Das ist Platz genug für den Eigner, um mit Mannschaft (4 bis 6 Mann) und Familie unterzukommen.

„Rund 200 000 DM kostet die Fertigstellung einer solchen Yacht“, taxiert fachmännisch der technische Sicherheitsinspektor der Seerberufsgenossenschaft in Cuxhaven, O. Rasch.

Fluchtschiffe für den Tag X will Rasch in der „Weißen Flotte“ von Cuxhaven nicht sehen. „Die Boote haben ja überhaupt keinen ausreichenden Laderaum, um genügend Brennstoff an Bord zu nehmen.“

„Ingeborg“-Besitzer Aloys Hoffmann, 39, Eigner der repräsentabelsten Luxusyacht, weiß dagegen schon, wie er sich diesen Raum schaffen will. „Im Salon läßt sich Brennstoff in Massen unterbringen. Man muß die Fässer bloß anständig festzurren, aber das geht schon.“

Hoffmann hält es nur nicht für fair, daß die spitzen Zungen in Cuxhaven offen von Fluchtvorbereitung für den Fall eines Krieges sprechen. „Man würde dann ja nicht allein fahren, sondern auch noch andere mitnehmen.“ Und: „Warum soll ich nicht eine Yacht haben, wenn andere schon nach Flugzeugen schielen?“

Vorläufig ist „Ingeborg“ für den Bremerhavener Yachtbesitzer Hoffmann noch ein gewinnbringendes Unternehmen. Denn schließlich war „Ingeborg“ mal kaiserlich — als „Cäcilie“. Wilhelm II. hat sie bauen lassen und „der Kaiser hat hier an Bord oft Segelparties mitgemacht.“ — Heute sind die Parties anderer Art.

Nach 1933 wurde die monarchenlos gewordene „Cäcilie“ dem Etat des Reichsluftfahrtministeriums einverleibt und zur Luxus-Yacht des großdeutschen Reichsmarschalls Hermann Göring befördert. Bis 1945. Da war sie plötzlich US-Besatzungsgut, das an den französischen Monsieur Parie verkauft und von dem wieder an



Wenn andere nach Flugzeugen schielen
Schiffseigner Hoffmann

Aloys Hoffmann verhandelt wurde. Das war 1949 ausgesprochen schwierig. Deutsche Sonntagssegler durften so große Segelschiffe damals noch nicht besitzen. Doch Aloys Hoffmann hatte großes Interesse und Geld.

„Ingeborgs“ Haltungskosten waren allerdings erheblich. Sie hat neun Mann Besatzung, kostet Liegegebühren und etliche Versicherungssummen. Aber Nachtbarbesitzer Hoffmann („Atlantik“-Betriebe Bremerhaven) ist zu geschäftstüchtig, um diese laufenden Unkosten nicht bereits vor jenem Tag-X, an dem er sein Leben mit der „Ingeborg“ über den Atlantik in Sicherheit bringen will, zu amortisieren.

Hoffmann erfindet die Fahrten in See, die bisher nur mit Motor-, nicht aber mit Segelschiffen gestartet wurden. Er sagt: „Das Geschäft lohnt sich“, vor allem wegen der Bar an Bord.

Hoffmanns einzige Sorge ist nur: „Wenn es zum Krieg kommen sollte, sitzen wir hier mitten drin, und hoffentlich wird man uns die Yachten nicht sofort für Kriegszwecke beschlagnahmen.“

SABOTAGE

Für Huhn mit Reis

Eine Flasche Fruchtsekt aus der volkeigenen Kelterei Klötze, Altmark, zerschellte am Bug des ersten Seeschiffes der Ostzonenrepublik, das Wilhelm Piecks Staatssekretär Ernst Wollweber in Stralsund vom Stapel laufen ließ. Er taufte es auf den Namen „Vorwärts“.

Seit einem Jahr ist es nicht nur in Wollwebers offiziellem Arbeitsgebiet, der Schiffsabteilung im ostzonalen Verkehrsministerium, Berlin, Leipziger Straße, fleißig vorwärtsgegangen, sondern auch in seinem inoffiziellen Ressort, das ihn weit mehr in Anspruch nimmt als die Volkswerften und die Vergrößerung der Ostseehäfen von Wollin bis Warnemünde.

Zu diesem Ressort gehört die „Fachschule“ in Ladebow bei Greifswald, wo Wollweber — einmal Moskaus größter Experte für Schiffssabotage und Bordbrände — neue Saboteure und Brandstifter schult.

Seit diese Tatsache bekannt wurde, kombinieren die Abwehrchefs und Kriminalspezialisten in allen Welthäfen, wie weit Wollweber damit zu tun hat, daß es jetzt so häufig auf alliierten Nachschub- und Versorgungsschiffen knallt, die US-Waffen nach Westeuropa oder Korea bringen. Es fing wieder so an wie bei Ausbruch des Bürgerkrieges in Spanien — wieder Sabotageakte und Schiffsbrände, zum Beispiel:

Im englischen Hafen Devontport wurde der britische Flugzeugträger „Illustrious“ kurz vor seiner Ausfahrt nach Korea durch Beschädigung der Kesselventile und anderer wichtiger Teile am Auslaufen gehindert. Als das Schiff dann gründlich untersucht wurde, fand man noch explosive Leuchtpatronen im Kesselraum, nahe am Feuerloch.

Im Hafen von Swansea geriet ein Tanker, der Nachschub nach Korea bringen sollte, durch Explosion in Brand. In britischen Marinearsenalen explodierten plötzlich große Munitionsstapel, kurz bevor sie auf einen Transporter verladen werden sollten.

Dann kamen Alarmmeldungen aus Skandinavien. An der dänischen Ost-Küste seien schnellfahrende Boote aufgetaucht — vom selben Schnellboottyp wie sie die ostzonale See-Volkspolizei benutzt —, die einige Besatzungsmitglieder an Land setzten. Als Küstenbewohner die Polizei alarmierten, waren die Gelandeten schon ins Binnenland verschwunden, und Fahndungen blieben ergebnislos.

„Längere Zeit hindurch hat ein lebhafter Verkehr ausländischer Agenten stattgefunden, die von polnischen Handelsschiffen an Land gehen, teilt die schwedische Polizei mit. Die Agenten treffen mit solchen Schiffen ein und verschwinden auf Wochen und Monate im Lande. An ihrer Stelle gehen dann andere Agenten, die schon früher auf diese Weise an Land kamen, wieder an Bord. Es hat sich gezeigt, daß oft nicht derselbe Mann wieder an Bord kam, der vorher von Bord gegangen war.“ („Politiken“, Kopenhagen.)

Auf diese Alarmmeldungen hin nahm die Kopenhagener Kriminalpolizei den ehemaligen kommunistischen Bürgerschaftsvertreter Richard Erik Aage Jensen, der früher Wollwebers Beauftragter in Dänemark war und wegen erwiesener Schiffsattentate vorbestraft ist, ins Kreuzverhör. Er sollte sagen, ob er noch mit