

wurde um eine entsprechende Prüfung gebeten. Die meisten sandten die 1949er Fassung unverändert zurück, aber viele redigierten im aufgeklebten Vordruck, und andere faßten sogar vollständig neu.

Manches, was 1949 den Abgeordneten in ihrem Leben so wichtig erschien, daß sie es in das Handbuch schrieben, hat für sie im Jahre des Wehrbeitrags 1952 offenbar nicht mehr die gleiche Bedeutung. Und anderes, an dessen Publikation 1949 nicht gedacht wurde, steht nun da.

Der FDP-Abgeordnete Dr. Thomas Dehler beispielsweise, Bundesminister der Justiz, hatte 1949 für richtig gehalten, ausführlich Auskunft über seine Widerstandstätigkeit gegen das Dritte Reich zu geben und über seine Mitwirkung bei der Entnazifizierung zu berichten. Es heißt da:

„1924 Gründungsmitglied des Reichsbanners Schwarz-Rot-Gold. Anhänger der Demokratischen Partei. Von 1933 bis 1942 Angehöriger einer Oppositionsgruppe gegen Hitler, die später mit Dr. Gerdeler in Verbindung stand. 1938 Verhaftung und 1944 Überweisung in ein Zwangsarbeitslager. 1945 von der Militärregierung als Landrat in Bamberg und 1946 als Generalstaatsanwalt eingesetzt. Vorsitzender der Freien Demokratischen Partei Bayerns. Nach Bildung des neuen Kabinetts Ehard im Dezember 1946 zum Generalankläger für Großfälle im Zuge der politischen Säuberung bestellt, von welchem Posten er bald darauf zurücktrat.“

1952 ist von all dem nichts mehr zu finden. Summarisch wird gesagt:

„1923 Rechtsanwalt (München, Bamberg). 1919 DP. 1945 Landrat, Generalstaatsanwalt, Oberlandesgerichtspräsident (Bamberg). 1946 FDP-Landesvorsitzender (Bayern).“

Dehler ist nicht der einzige Abgeordnete, der politische Verfolgung im Dritten Reich, die er 1949 noch erwähnte, 1952 nicht mehr für beachtenswert hält. Auch der Abgeordnete des Stimmkreises München-Ost, Metallarbeiter Franz Marx von der SPD, läßt die 1949er Passage: „Mai 1933 verhaftet, KZ Dachau“, 1952 fallen.

Auch der Bürgermeister und Gastwirt Matthias Josef Mehls aus Wittlich/Eifel hat seine 1949er Angabe: „Nach dem 20. 7. 44 vorübergehend verhaftet“, jetzt ausgelassen, und der Spéditeur Willi Max Rademacher aus Hamburg, von der FDP hielt es für zweckmäßig, seine 1949er Angabe: „Zwischen 1933 und 1945 politisch verfolgt“, in der zweiten Auflage zu streichen, genau so wie die Hausfrau Käthe Strobel („Nach 1933 politisch verfolgt“).

Der Schriftsteller Wilhelm Mellies, der gerade zum zweiten Vorsitzenden der Sozialdemokratischen Partei nominiert worden ist, bekannte noch 1949: „Aus politischen Gründen aus dem Schuldienst entlassen.“ 1952 berichtet er sich: „1933 aus dem Schuldienst ausgeschieden (auf eigenen Wunsch).“

Die deutschen Parlamentarier haben in dessen im Zuge der Zeit nicht nur manches aus ihren Lebensläufen weggelassen. Einiges wurde auch 1952 dazugesetzt, auf dessen Mitteilung 1949 offenbar kein Wert gelegt worden war.

Bundestagspräsident Dr. Hermann Ehlers präzisiert die allgemeine 1949er Angabe über seine Wehrdienstzeit: „1939 aus dem Staatsdienst entlassen und zur Wehrmacht einberufen. Teilnahme am 2. Weltkrieg“ in der 1952er Auflage: „1939 Entlassung (Staatsdienst), Kriegsteilnehmer (1939/45), Batterieführer, Abteilungsadjudant.“

Auch der FDP-Abgeordnete Dr. Erich Mende bekennt jetzt: „1936–1945 Soldat (Regimentskommandeur)“, während er über seine militärische Vergangenheit 1949 nur angab: „Teilnahme am zweiten Weltkrieg.“

Die Abgeordneten Kurt Pohle (SPD) und Gerhard Ribbepägen (Zentrum) weisen 1952 ausdrücklich darauf hin, daß sie am zweiten Weltkrieg teilgenommen haben, was sie 1949 unterlassen hatten. Und der Universitätsprofessor Dr. Eduard Wahl von der CDU, der den Stimmkreis Hei-

delberg im Bundestag vertritt, hat im Jahre 1952, in dem es wieder eine Ehre sein soll, den Waffenrock für die Verteidigung des Abendlandes zu tragen, aus seinem Lebenslauf gestrichen, was er noch 1949 schrieb: „Nach dem 20. Juli 1944 wegen politischer Belastung zur Wehrmacht eingezogen.“

GESCHÄFT

... setzte auf Deutschland

In Sanatorium in Zürich konnte kürzlich einen neuen Patienten, einen Hamburger Geschäftsmann, begrüßen, dessen Gesundheit durch Vorfälle unterhöhlt worden



Sein Herz war zu groß
Reeder Schliewen (Minister Seeböhm r.)

ist, die durchaus jenseits der aufreibenden Routine des modernen Geschäftsalltags liegen: Reeder Heinz Schliewen hat seine freizügigen Unternehmen seiner Passionen wegen scheitern sehen, die von einer anachronistischen Liebe für Segelschiffe bis zu einem Hang für die Tanzkunst reichten.

Während Schliewen, ein kleiner, aber robuster Mann mit lebhaften Augen, sich in Zürich der Erkenntnis widmen kann, daß dieses keine Welt für die Passionen eines Mannes ist, schaukeln seine beiden sichtbarsten Hobbies, die Segelschul- und Frachtschiffe „Pamir“ und „Passat“, von ihrer zweiten Südamerika-Reise kommend, der Heimat und dem Ungewissen entgegen.

In Hamburg werden sie vertaut, um zu verrotten oder um abgewrackt, bestenfalls um verkauft zu werden. Es gibt keine Aussicht, daß die beiden letzten großen Windjammer je wieder Segel setzen: Bundesdeutschlands Schiffsjungen müssen ihre Hoffnungen auf eine große Fahrt vor dem Mast begraben.

Heinz Schliewens farbenfrohe Unternehmen begannen in der Schweiz, wo er während des Krieges nautischen Berater für die Schiffe des Internationalen Roten Kreuzes war. Damals bekam er Kontakt mit

dem Ungarn von Suppan. Beide makelten bald diverse Geschäfte zusammen.

Nach der Währungsreform kehrte auch Heinz Schliewen 1949 nach Deutschland zurück, mit dem Doppelstatus eines Devisen-Ausländers und -Inländers.

Sein Sohn Thomas Schliewen sagt heute: „Mein Vater setzte auf Deutschland.“ Unter deutschem Notstand liefen damals drei kleinere Motorschiffe „Maria-Luise“, „Günter Hartmann“ und „Monika“, Eigentum der schon vor dem Kriege gegründeten Reederei Breyer & Co. Alleininhaber von Breyer & Co. war und ist Schliewen.

Mit 125 000 in der Schweiz ermakelten Franken machte Schliewen ein geschicktes Manipulationsgeschäft, um Kapital für den Betrieb der Schiffe zu beschaffen. Er legte die 125 000 Schweizerfranken in Aktien bei der Maklerei Narex A. G. Genf an, womit er 25 Prozent Anteil an dieser Firma gewann. Sein Geschäftsfreund von Suppan hielt die restlichen 75 Prozent. Damit war eine Firma geschaffen worden, über die der Makler Schliewen für den Reeder Schliewen deutsche Sperrmarkbeträge*) auftauen konnte.

Neidvoll registrierten die damals finanziell noch daniederliegenden westdeutschen Reeder, daß ihr heimgekehrter Kollege seine kleine Dreischiff-Reederei gleich um drei Dampfer-Neubauten aufzustocken begann. Als die Frachtenpreise rapide stiegen, stellte Schliewen Ende 1950 die Dampfer „Fritz Schliewen“ (3660 Ladetonnen), „Jutta Schliewen“ (4160 Ladetonnen) und „Gertrud Schliewen“ (3660 Ladetonnen) in Dienst.

1950 reichten die Spitzen des Frachtraten-Index durchschnittlich bis fast 200, bei 1948 gleich 100.

Schliewen wurde mutig bis wagemutig. Er gründete als neues Unternehmen zusätzlich die „Schliewen-Reederei Heinz Schliewen“, mit dem Ziel, eine Segelschiff-Flotte in der Wind zu setzen. Für den Anfang entdeckte er auf einer Abwrackwerft in Antwerpen die ehemals deutschen, 1905 und 1911 bei Böhme & Voss in Hamburg gebauten finnischen Viermast-Barken „Pamir“ und „Passat“.

Reeder Schliewen rettete die beiden Windjammer vorm Verschrotten und schleppte sie nach Deutschland zurück. Ein alter „Pamir“-Fahrer, Kapitän Grubbe, trat bei Schliewen in Heuer und erhielt mit dem Titel „Inspekteur für Segelschiffahrt der Reederei Heinz Schliewen“ den Auftrag, den Bestand an echten Fahrensleuten zwischen Fock und Besan aufzuforschen. Für jedes Schiff wurden fünfzig Jungen zur Nachwuchsausbildung vorgesehen, und die Bundesjugendplan-Verwalter legten dafür zwei Millionen Mark Finanzierungsvorschau bereit.

Die angerosteten Schiffsrümpfe kosteten 1,2 Millionen Mark. Da ein Umbau der Schiffe von reinen Frachtseglern zu kombinierten Fracht- und Schulseglern notwendig wurde, reichten die zwei Jugendplan-Millionen noch nicht aus. Schleswig-Holsteins Landesbank sprang mit weiteren 1,2 Millionen Mark ein, bei 7,5 Prozent Zinsen und einem zusätzlichen Prozent für die Schleswig-Holsteinische Landesregierung, die bürgte. Auch die anderen Mittel nahm

*) Sperrmark sind von Devisen-Ausländern bei deutschen Geldinstituten geführte Kontoguthaben in deutscher Währung, die aus besonderen Gründen (Entnazifizierung, Währungsumstellung u. a. m.) gesperrt sind. Sperrmark kann im Ausland als Wertpapier gehandelt und in der Bundesrepublik auf Antrag für bestimmte, wirtschaftsfördernde Zwecke (darunter auch Schiffsbau) über die Bank deutscher Länder freigegeben werden. Narex A. G. beschaffte die Sperrmarkbeträge für den Schliewen-Schiffsbau von Geschäftsfreunden im Ausland, die Sperrmark besitzen.

Schliewen zu einem ähnlichen Zinssatz.

Als die beiden Viermaster umgebaut und aufgetakelt um die Jahreswende 1951/52 in Dienst gestellt wurden, hatten sie — nach Schliewens Büchern — zusammen acht Millionen Mark neues Kapital verschlungen. Bundespräsident Heuss machte mit seemännischer Pudelmütze eine Probefahrt.

Die Hoffnung war groß: die Frachtraten schwebten noch in Hausse-Höhen, und die Ölpreise für die Motorschiffe stiegen von Tag zu Tag. „Aber der Wind kostet für uns immer dasselbe“, sagten die Schliewen-Leute und gaben ihren romantischen Windjammer-Gefühlen ein rationelles Gesicht.

Der Wind war wirklich das einzige, was Schliewen sich kostenlos leistete. Und was sich Heinz Schliewen leistete, war wirklich nicht immer nur menschenfreundliche Fürsorge wie zum Beispiel das Einkleiden der rund 100 Schulschiffjungen, deren Uniformierung und Ausrüstung seine Finanzexperten allein mit 800 Mark je Jungen angeben.

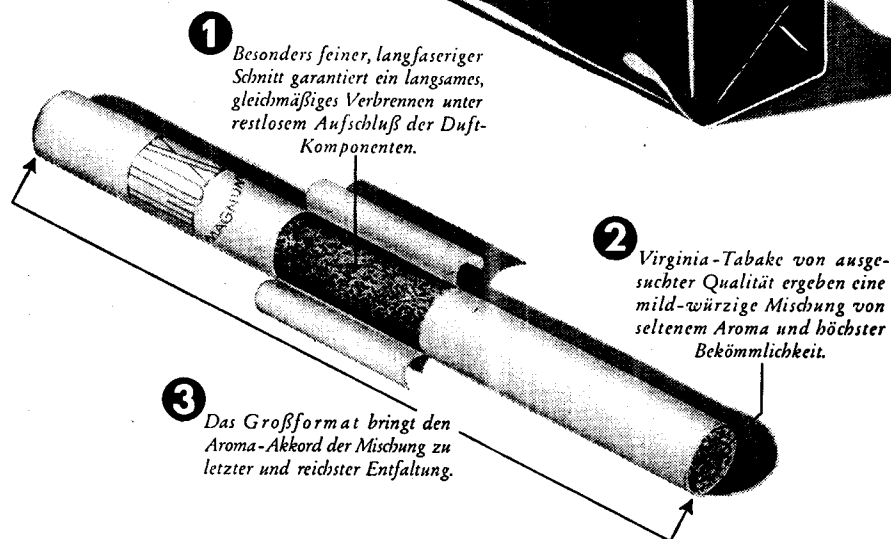
Als sich in dem entmilitarisierten Gemäuer der Torpedo-Versuchsanstalt Eckernförde die aus der Sowjetzone nach Westen geflüchtete Jagd-Waffenfabrik Sauer & Sohn etablierte, stieg Schliewen mit einer Million Mark als neunzigprozentiger Aktionär ein. „Die restlichen zehn Prozent hat Schliewen der Familie Sauer geschenkt“, erklärten Schliewens Bevollmächtigte.

Es war nicht das einzige Geld, das Schrotflintenfabrikant Heinz Schliewen verschenkte. In Hamburgs High-Society-Revier Othmarschen begann eine der Internationalen Artistenloge nicht einmal dem Namen nach bekannte Kabarett-Tänzerin ohne Engagement teure Kleider zu tragen. Sie nannte sich Cora Montes.

Cora Montes, eine durchaus angenehme Erscheinung (wenn auch auf der schattigen Seite der dreißig), engagierte um sich herum ein Ballett mit zehn Tänzerinnen und, in der Spitzenzeit, vier Tänzern; unter ihnen bisweilen mehr Ausländer als Deutsche. Die Artisten kamen gern, denn sie erhielten feste Gagen auf Sicht, die zwischen 300 und 500 Mark monatlich lagen, sie brauchten keine eigenen Kostüme, und praktisch brauchten sie nicht einmal aufzutreten, sondern nur zu proben.

Für diese Ballettproben wurde eigens ein Haus in Hamburg-Othmarschen hergerichtet. Es erhielt einen Probesaal, Umkleideräume, Duschräume und eine Liegeterrasse. Ballettmitglieder erzählten, sie seien mehrfach nach Frankreich gefahren, um sich dort exquisite Kostüme aus erster Hand auf den Leib

GROSS FORMAT



1 Besonders feiner, langfaseriger Schnitt garantiert ein langsames, gleichmäßiges Verbrennen unter restlosem Aufschluß der Duft-Komponenten.

2 Virginia-Tabake von ausgesuchter Qualität ergeben eine mild-würzige Mischung von seltenem Aroma und höchster Bekömmlichkeit.

3 Das Großformat bringt den Aroma-Akkord der Mischung zu letzter und reichster Entfaltung.

QUALITÄT

schneidern zu lassen, alles auf Direktionskosten.

Das Cora-Montes-Ballett betrat in über zwei Jahren nur in Braunschweig, Bremen und Hannover eine Bühne und ging trotzdem nicht pleite. Mit namhaften Ballettmeistern wurden immer neue Szenen einstudiert. Wofür? „Für die Blindenanstalt“, flüsterten die Tänzerinnen einander selbstironisch zu, „alles für die Blindenanstalt!“

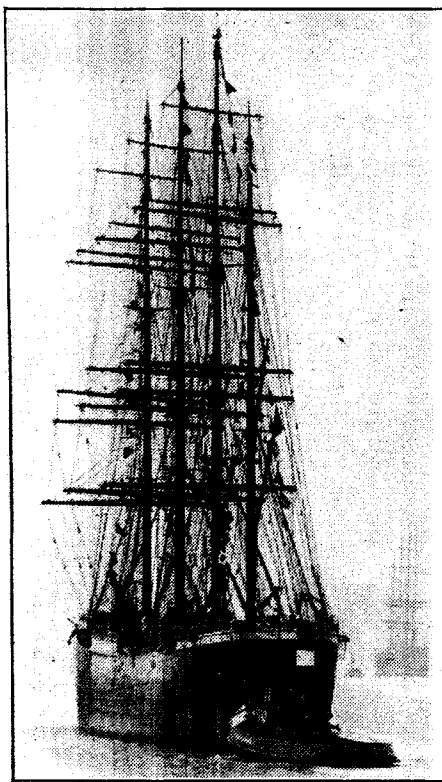
Heinz Schliewen hatte noch eine andere kostspielige Cora, „Cora-Dina“, seine Privatjacht. Er hatte sie sich nach seiner Rückkehr aus der Schweiz bauen lassen.

Zu Lande wurde als Repräsentativ-Bau das schmalbrüstige Sechsstockwerke-Haus Alsterufer 14 von Grund auf umgemodelt. Es erhielt blauiselierte Fußböden, schalldämpfende Spezialdecken, einen Fahrstuhl, eine Haustür aus meterhohem Glas ohne Rahmen, deren Existenz die Besucher erst im letzten Augenblick daran erkennen, daß sie plötzlich im gläsernen Nichts einen hölzernen Türgriff von Bumerangform vor sich haben, und unter dem Dach eine Terrasse mit roter Jalousie. Insgesamt: ein Bau, dessen Kostenverschleiß man nicht kennt und an dessen Fassade man vergeblich nach einem Firmenschild sucht. Denn nach dem Boom kam der Knall.

Der erste Schuß in die Schliewen-Financen kam aus der Flintenfabrik in Eckernförde. Die Spezialmaschinen hatten viel Geld geschluckt, und in Schleswig-Holsteins Wirtschaftsministerium begann man bereits für die rund 500 Arbeitsplätze zu fürchten, als man merkte: „Es wird produziert, aber keine Flinte verkauft.“

Die Regierungswirtschaftler meinten, dieses Abwarten, ob die Preise noch steigen, sei Schuld an dem Elend. Man setzte sich mit Schliewen zusammen, um über die Bereitstellung einer weiteren Million zur Ueberbrückung zu verhandeln. An das Ergebnis dieser Verhandlung erinnert man sich im Schleswig-Holsteinischen Wirtschaftsministerium: „Herr Schliewen sagte zu, eine weitere Million bereitstellen, und zwar in Sperrmark.“

Doch Schliewens Sperrmark-Freunde waren inzwischen skeptisch geworden. So konnte er denn nur 370 000 Mark nach Eckernförde zu Sauer & Sohn schicken



Kein Platz auf dieser Welt ...
Schliewen-Segelschiff „Pamir“

mit der Ankündigung, dies sei das Letzte, was man von ihm erhoffen könne. Am Alsterufer begannen die Gläubiger sich immer öfter den Bumerang-Türgriff in die Hand zu drücken. Der Hauptgläubiger, von Suppan, verlegte sein Hauptquartier von Genf nach Hamburg ins Direktionszimmer des Schliewenhauses.

Der Hamburger Wirtschaftsprüfer Lemberg erhielt den Auftrag, sich Sanierungspläne durch seinen versierten Kopf gehen zu lassen. Das war vor etwa drei Monaten. Was er vorfinden würde, war dem erfahrungsreichen Lemberg klar: „Wann ruft man den Arzt? Erst wenn man krank ist.“

Das Krankheitsbild glich einer galoppierenden Schwindsucht.

In hoffnungsloser Lage half die Landesregierung Schleswig-Holstein, der daran lag, die Arbeitsplätze zu erhalten. Die Landesbank schoß noch rund 700 000 Mark ein, zahlte Schliewen seinen Ueberbrückungskredit (ursprünglich 370 000 Mark) zurück, der sofort von den Gläubigern aufgesogen wurde, und ließ den 90prozentigen Schliewen-Anteil auf sich übertragen. Lemberg nennt das: „Herr Schliewen hat eine Million verschenkt.“ Diesmal unfreiwillig.

Weitere Beträge für die Gläubiger mußte die Privatjacht „Cora-Dina“ einbringen; sie wurde in diesen Tagen in Hamburg verkauft.

Inzwischen hatte Schliewen noch eine Reederei gegründet, die „Schliewen-Reederei G.m.b.H.“, und für sie vier Schiffsneubauten in Auftrag gegeben. Das ursprüngliche Firmen-Stammkapital von 100 000 Mark hatte der Hamburger Eisenhändler Carl Dobbartin eingelegt und war damit Alleininhaber der G.m.b.H. geworden. Um die Verpflichtungen aus den vier vorschnellen Bauaufträgen aufzufangen, erklärte sich Dobbartin bereit, sein Inhaberkapital auf eine Million Mark zu erhöhen, so daß im Augenblick das Bild kurios ist:

- Inhaber der „Schliewen - Reederei G.m.b.H.“ ist Carl Dobbartin,
- Inhaber der „Reederei Breyer & Co.“ ist Heinz Schliewen.

Daneben dann noch die „Schliewen-Reederei Heinz Schliewen“, die jetzt erhalten soll. Unter ihrer Firmierung laufen „Pamir“ und „Passat“. Diesen beiden Schiffen soll jetzt die Alleinschuld an den Schwierigkeiten in die Doppelböden geschoben werden. Sie seien unrentabel, heißt es plötzlich.

Theoretisch haben „Pamir“ und „Passat“ eine tägliche Superrente von 800 DM je Schiff gegenüber 2000 DM Tageskosten für ein Motorschiff gleicher Größe. In der Praxis fand Wirtschaftsberater Lemberg jedoch vor: „Die Schiffe haben bisher 800 000 DM minus gemacht.“ Die Gründe dafür seien das rapide Absinken der Frachtraten (Index zur Zeit 85 bei 1948 gleich 100, wovon jedoch genau so die motorisierte Schifffahrt betroffen wird) und zu hohe Unkosten.

Auf der ersten Reise hätten die effektiven Tageskosten für die Segler 8000 DM betragen, und das läge daran, daß die beiden Windjammer nicht reine Frachter, sondern auch Schulschiffe seien. Der Schulbetrieb erfordert eine dichtere Offiziersbesetzung, höhere Heuer für die nach pädagogischen Fähigkeiten ausgesuchten Offiziere, einen zusätzlich zu bezahlenden Meteorologen zur Ausbildung der Jungen an Bord, mehr Verpflegung gegenüber einem Laderaumverlust von 250 Tonnen je Schiff, um Raum für 50 Schiffsjungen zu schaffen.

Außerdem sei die Amortisation und Verzinsung der Bundesmittel nicht tragbar. Doch ist zumindest die Amortisation noch gar nicht getragen worden. Die ersten Zahlungen waren fällig: 200 000 DM am 26. Mai, 75 000 DM am 30. Juni. Gezahlt ist noch nichts außer den Zinsen. Lemberg: „Das Geld war nicht da.“

Jetzt stehen die beiden Segler zum Verkauf. Doch niemand will kaufen. Auch die Bundesregierung sagt, sie habe kein Geld, um den Schiffsjungen ihre Segler zu retten.

„Ich habe die Schiffe nicht mit dem Rechenstift, sondern mit dem Herzen gekauft“, sagt Sanatoriums-Patient Heinz Schliewen.

Sein Herz war zu groß.



... für die Passionen eines Mannes: Cora Montes und Ballett