

die Maschine diktiert. Er schreibt das, was Herr Maier gern Frau Maier sagen will, auf ein Formular und steckt die Sache dann in einen Ozeanbriefumschlag. Er schreibt den Brief ein und frankiert ihn mit deutschen oder englischen oder französischen Marken, je nach dem Lande, das den nächsten Hafen dem eilenden Schiff entgegenstreckt. Kaum ist das Schiff in dem Hafen des von ihm erstrebten Kontinents, so gehen mit der übrigen Post auch die Ozeanbriefe an Land und werden von dort aus mit der Bahn nach der Adresse weitergeleitet. Man kann natürlich auch Flugpost vorschreiben, muß aber die Gebühr vom Empfänger bezahlen lassen. Im Atlantikverkehr, ob nach Nord- oder Südamerika, ob nach Europa oder nach England, kann man jeden Tag zu jeder Stunde einen Ozeanbrief aufgeben; es steht immer ein Schiff an der Küste und droht jeden Moment in einen Hafen hineinzugleiten. Man hat dort sozusagen mehrere Bestelgänge.

Aber anders sieht es aus, wenn man sich mit einem Schiff auf einer Fahrt befindet, die nicht Routenfahrt ist. Es war immerhin eine kleine Sensation für die Reisenden auf der „Resolute“, die sich um die Erde schraubte, als ihnen am schwarzen Brett bekanntgegeben wurde, sie könnten Ozeanbriefe nach Deutschland und nach Amerika senden. Die „Resolute“ hat nur Kurzwellensender, sie kann also entweder nur direkt mit der Heimat arbeiten oder mit Schiffen, die auch so reich ausgestattet sind wie sie. Diese Möglichkeit ergab sich nur relativ selten; wenn sie kam, wie zu Ostern zum Beispiel, wurden Hunderte von Ozeanbriefen aufgegeben. Einmal war die Stellung der beiden Schiffe, der gebenden „Resolute“ und der nehmenden „Cap Arcona“, so günstig, daß der Brief mit Hilfe des Zeitunterschiedes von Ostindien nach Ham-

burg nur 24 Stunden brauchte. Das aufnehmende Schiff stand im Kanal- ausgang nach der Ostsee, sein nächster Hafen war Cuxhaven, und von da sind es ja nur noch zwei Stunden bis Hamburg.

Es kommt auch vor, daß fremde Schiffe, die Kurzwellensender haben, den deutschen Schiffen Ozeanbriefe geben oder abnehmen, wenn sie im Abrechnungsverkehr mit der DEBEG, die die deutschen drahtlosen Stationen unterhält, stehen. Ein Engländer nahm einmal der „Resolute“ Ozeanbriefe im Mittelmeer ab, als sie vor Batavia lag, und lieferte die Briefe in Neapel an Land. Also Briefe von Java nach Italien durch die Luft.

Im übrigen kommt es vor, daß man nach Tagen den Ozeanbrief von der Funkstelle wieder zurückbekommt mit dem Vermerk, daß sich keine Gelegenheit ergeben habe, ihn als Brief zu senden, und der Anfrage, ob man wolle, daß er als regelrechtes Telegramm gehen solle. Wegen der Verzögerung läßt man es bei wichtigen Nachrichten oft geschehen, bei Glückwünschen überlegt man sich den Fall schon eher.

Die Benutzungsziffer ist von Jahr zu Jahr erheblich gestiegen, täglich werden heute auf den Dampfern des Nordatlantiks Dutzende von Ozeanbriefen aufgeliefert, und auch auf den Dampfern, die nach Rio und nach Buenos Aires laufen, benutzen ihn die Spanier und Südamerikaner gern. Der Dienst ist so angespannt, daß drei Funkoffiziere sich regelmäßig ablösen müssen. Schalterdienststunden im Sinne eines europäischen Postamtes gibt es praktisch nicht.

Das Bordfunkpostamt ist mit seinen vielen Kupfer- und Messingapparaten ein Hort äußerster Sauberkeit. Wenn eine Steigerung gegenüber dem übrigen Schiff noch denkbar ist, dann wäre sie hier zu finden.