Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

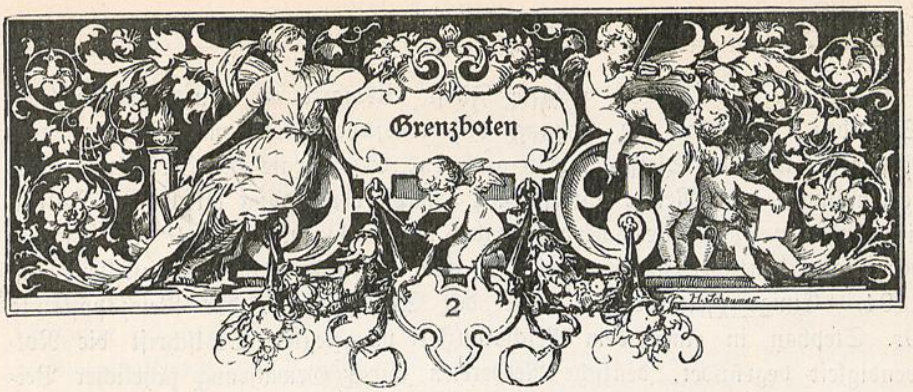
Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Horstmann, Franz: Unsre Postdampferlinien

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Visual Library



Unsre Postdampferlinien

Von Franz Horstmann (in Kiel)

Bis zu Anfang des vorigen Jahrzehnts hatte sich die Thätigkeit der Reichsregierung zur Erfüllung der Aufgaben, die ihr durch die Artikel 4 und 54 der Reichsverfassungsurkunde im Interesse der Seeschiffahrt zugewiesen sind, auf solche Maßregeln beschränkt, die geeignet waren, Ordnung im Schiffergewerbe zu schaffen und alle der Entfaltung der Schiffahrt entgegentretenden Hindernisse zu beseitigen. Eine unmittelbare Förderung der Seeschiffahrt hatte sie bis dahin nicht in den Bereich ihres Wirkens gezogen. Von dem Reichskanzler Fürst Bismarck war jedoch die Frage, ob es nicht notwendig wäre, die deutsche Handelsmarine aus Reichsmitteln zu unterstützen, schon seit der Mitte der siebziger Jahre ins Auge gefaßt worden. Nachdem dann im März 1881 auf seine Veranlassung die Errichtung staatlich unterstützter Dampferlinien nach außereuropäischen Ländern in der offiziösen Presse erörtert worden war, überreichte er am 6. April 1881 dem Reichstag eine Denkschrift über das französische Gesetz vom 29. Januar 1881, betreffend die Handelsmarine. Darin war zunächst ausgeführt, das französische Gesetz gipfele in der Bestimmung über die Schiffbau- und Schiffahrtprämien; daran knüpften sich Erörterungen über die Wirkungen des Gesetzes in internationaler Beziehung, über die Postsubventionen und die einschlägigen Verhältnisse in England, den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Österreich-Ungarn, Belgien, den Niederlanden und Deutschland, und sie schloß mit den Worten: „Ob unter den gegebnen Verhältnissen Deutschlands Schiffahrt und Deutschlands Handel gegenüber der durch staatliche Mittel begünstigten Mitbewerbung andrer Nationen in gedeihlicher Weise sich wird fortentwickeln können, verdient ernste Erwägung."

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

Am 27. Mai 1881 richtete Fürst Bismarck an den Reichstag ein Schreiben, betreffend die Hebung des Ausfuhrhandels nach Ostasien und Australien und der Südsee, worin auch das Erfordernis der Herstellung einer regelmäßigen, vom Reiche unterstützten Dampferverbindung mit China, Australien und den Südseeinseln hervorgehoben war. Greifbare Gestalt erhielt jedoch der Plan, deutsche Postdampferlinien nach jenen Erdteilen herzustellen, erst 1884. Einige Zeit vorher hatte der Staatssekretär des Reichspostamts Dr. Stephan in einer dem Reichskanzler vorgelegten Denkschrift die Notwendigkeit begründet, deutsche Reedereien durch Gewährung jährlicher Beihilfen zur Einrichtung und Unterhaltung von Postdampferlinien nach Asien und Australien zu veranlassen. Das Ergebnis der Ausführungen des Staatssekretärs war ein dem Reichstage am 23. Mai 1884 vorgelegter Gesetzentwurf, betreffend die Verwendung von Geldmitteln aus Reichsfonds zur Einrichtung und Unterhaltung von Postdampfschiffverbindungen mit überseeischen Ländern. Nach diesem Entwurf, der nur zwei Paragraphen umfaßte, sollte der Reichskanzler ermächtigt werden, für die Unterhaltung von Postdampferlinien zwischen Hamburg oder Bremerhaven einerseits, Ostasien und Australien andrerseits auf eine Dauer bis zu fünfzehn Jahren an geeignete Privatunternehmungen jährliche Beihilfen von 4000000 Mark zu bewilligen. Dem Entwurfe war eine Denkschrift beigefügt, worin der Plan, die deutsche Seeschiffahrt durch Gewährung reichlicher Beihilfen auf eine der Macht und dem Ansehen des deutschen Reichs entsprechende Höhe zu heben, eingehend begründet war. Die Denkschrift wies darauf hin, daß von den zahlreichen, im Weltverkehr thätigen, regelmäßigen Dampferverbindungen nur zehn von deutschen Reedereien unterhalten würden, wogegen England und Frankreich mit achtunddreißig und einundzwanzig Dampferlinien am Weltverkehr beteiligt seien. England wende für den Seepostdienst jährlich 13 Millionen, Frankreich 20, Österreich 4, Italien 7 Millionen und selbst Belgien 650000 Mark auf, wogegen die deutsche Reichspostverwaltung für die Beförderung der Post nach überseeischen Ländern nur die bescheidne Summe von 300000 Mark jährlich zahle. Da regelmäßige deutsche Dampferlinien nach Ostasien, Australien und Afrika nicht vorhanden seien, so müsse die deutsche Post nach diesen Erdteilen Dampfern fremder Nationalität anvertraut werden. Der Mangel an deutschen Dampferlinien nach Ostasien und Australien mache sich um so empfindlicher fühlbar, als der Postverkehr Deutschlands dorthin schon sehr umfangreich und in fortgesetztem schnellem Steigen begriffen sei. Der Umfang des Postverkehrs bilde auch bei den internationalen Beziehungen einen Maßstab für die Bedeutung des zwischen den betreffenden Ländern bestehenden allgemeinen Geschäftsverkehrs. Der unmittelbare Handel Deutschlands mit Ostasien und Australien gewinne nun zwar stetig an Ausdehnung; er habe jedoch noch nicht den zwanzigsten Teil des englischen Handels mit jenen Ländern erreicht. Die Herstellung unmittel-

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

barer Dampferlinien nach China, Japan und Australien werde zur wesentlichen Erweiterung des Absatzmarktes für deutsche Erzeugnisse in diesen Ländern führen. Darüber hinaus würden die Dampferlinien die Träger der sichern und regelmäßigen Verbindungen sein, die deutschem Gewerbfleiß, deutschem Einfluß und deutscher Gesittung auch jenseits der Meere weite Gebiete erschlössen. Der Vorsprung, den andre Nationen im Dampfschiffwesen erlangt hätten, lasse sich durch Anwendung der auch von ihnen zur Hebung der Seeschiffahrt gebrauchten Mittel wieder einholen. Zweifellos seien die Vorteile, die die englischen und französischen Dampfschiffunternehmungen dem heimischen Handel und Gewerbe zugeführt hätten, ohne staatliche Beihilfe nicht erreichbar gewesen. Neben der postalischen und handelspolitischen Seite des Gegenstands dürfe auch seine Bedeutung für die Kriegsmarine nicht außer Acht gelassen werden. Es entspreche nicht den Interessen des deutschen Reichs, daß die Verbindung der im Auslande stationirten Kriegsschiffe mit der Heimat durch die Postdampfer andrer Staaten unterhalten werde. Die hierin liegenden Mißstände würden bei Einrichtung deutscher Postdampferlinien, denen auch die Beförderung des zum Ersatz bestimmten Marinematerials und der Ablösungsmannschaften übertragen werden könne, wegfallen. Überdies würden die deutschen Postdampfer eine Pflanzstätte bilden, der Kriegsmarine bewährte Schiffsmannschaften zuzuführen; auch könnten sie im Falle eines Krieges die Kriegsmarine als Kreuzer oder Avisos wirksam unterstützen. Endlich sei von der Erbauung der für die Postdampferlinien notwendigen Schiffe eine kräftige Anregung der deutschen Schiffbauthätigkeit zu erwarten. An diese Ausführungen schlossen sich noch die Angabe der von den Postdampfern anzulaufenden Seehäfen, eine Berechnung der geforderten Summe von 4000000 Mark und die Bestimmungen, die in die mit den Unternehmern abzuschließenden Verträge aufzunehmen sein würden.

Wohl selten hat eine rein wirtschaftliche Gesetzesvorlage das Interesse der Öffentlichkeit in gleichem Maße erregt, wie der Entwurf dieses Dampfersubventionsgesetzes. In der Presse wurde die Sache aufs eingehendste erörtert, und zwar meist in beifälligem Sinne; dem Reichskanzler gingen fortwährend Zustimmungserklärungen zu, darunter sogar solche von der hessischen Fortschrittspartei in Darmstadt und der deutsch-freisinnigen Partei in Würzburg. Selbst Zeitungen, die glaubten, auf Grund politischer Doktrinen die unmittelbare Förderung von Privatunternehmungen durch den Staat verwerfen zu müssen, konnten ihren Widerspruch auf die Dauer nicht aufrecht erhalten und beschränkten sich schließlich darauf, die geforderte Summe als unzureichend zu bezeichnen. Dennoch war der Reichskanzler der Ansicht, daß die Vorlage bei dem damaligen Reichstage nicht durchzusetzen sein würde; es ergiebt sich das aus einem von ihm an den Vorsitzenden des deutschen Kolonialvereins, den Fürsten Hohenlohe-Langenburg, unter dem 4. Mai 1884 gerichteten Schreiben,

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

worin es unter anderm heißt: „Wenn ich auch im Rückblick auf die Samoafrage und in Erwägung der im Reichstage vorherrschenden Tendenzen auf einen unmittelbaren Erfolg des gestellten Antrags kaum rechne, so halte ich es doch für Pflicht der verbündeten Regierungen, sich von der Anregung solcher Einrichtungen, von denen sie eine Förderung nationaler Wohlfahrt erwarten, durch Unwahrscheinlichkeit der Zustimmung des jeweiligen Reichstags nicht abhalten zu lassen."

Der Reichskanzler hatte sich nicht getäuscht. Es wurde über die Vorlage in der Sitzung des Reichstags vom 14. Juni 1884 verhandelt. Ihre Vertretung hatten der Reichskanzler und der Staatssekretär des Reichspostamts übernommen. Beide legten in längern Reden die wirtschaftliche und nationale Bedeutung der Sache dar; aber die Reichstagsmehrheit unter Führung Bambergers und Richters verhielt sich kühl ablehnend. Die Ausführungen, mit denen namentlich Bamberger die Vorlage bekämpfte, erreichten ihren Höhepunkt in der Bemerkung, der deutsche Handel mit Ostasien und Australien sei nicht bedeutend genug, den Postdampfern für die Hin- und Rückfahrt ausreichende Ladung zu liefern; man möge doch an die Schwierigkeiten denken, die von Hamburg abgehenden Frachtdampfer zu füllen. Die gegenwärtigen Gesellschaften seien gern bereit, aller vierzehn Tage Schiffe abzusenden, wenn sie Ladung hätten, aber ohne Ladung zu fahren, sei doch ein Vergnügen, daß man sich nur auf Kosten der Steuerzahler gestatten könne. Dagegen bemerkte der Staatssekretär des Reichspostamts: „Ich bin fest überzeugt, daß wir in zehn Jahren schon so bedeutende Ergebnisse erzielt haben werden, daß man dann gar nicht begreifen wird, wie es überhaupt möglich gewesen ist, daß sich eine Stimme gegen diesen Vorschlag hat erheben können."

Der Gesetzentwurf wurde darauf der Budgetkommission überwiesen. Aber obgleich Fürst Bismarck auch hier persönlich für die Vorlage eintrat, wobei er sich in Bezug auf den Nutzen der Postdampferlinien auf das Zeugnis des französischen Postministers Cochery berief und es als eine Überhebung bezeichnete, wenn wir Deutschen behaupten wollten, daß alles das, was andern Nationen fromme, für uns nichts tauge, blieb der Gesetzentwurf in der Kommission unerledigt liegen. Die Beratungen sind übrigens insofern besonders denkwürdig, als der Reichskanzler in der letzten Sitzung der Kommission am Abend des 23. Juni die bekannten wichtigen Erklärungen über den Beginn einer aktiven Kolonialpolitik des deutschen Reichs abgab.

Durch seinen Mißerfolg ließ sich jedoch Fürst Bismarck nicht abhalten, bei dem Reichstag am 20. November 1884 eine zweite Dampfervorlage einzubringen. Der Reichstag bot nach der Neuwahl, die inzwischen stattgefunden hatte, ein wesentlich andres Bild, da sich die in dem größten Teile der Nation entstandne Erregung über die Verschleppung der ersten Dampfervorlage nicht bloß in Zustimmungsadressen an den Reichskanzler, sondern auch durch

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

lebhaftere Beteiligung an den Wahlen zu Gunsten regierungsfreundlicher Abgeordneten bethätigt hatte. In der Zwischenzeit hatte das deutsche Reich auch die ersten erfolgreichen Schritte zur Gründung von Kolonien auf afrikanischem Boden gethan. Durch Erlaß des Reichskanzlers vom 19. April 1884 war der Afrikareisende Dr. Nachtigal beauftragt worden, „den Küstenstrich zwischen dem Nigerdelta und Gabun, insbesondre die Strecke gegenüber der Insel Fernando Po in der Bai von Biafra, möglichst westlich von der Kamerunmündung bis zum Kap St. John unter deutschen Schutz zu stellen." Vor Ausführung dieses Auftrags sah sich Nachtigal durch die gefährdete Lage der deutschen Faktoreien in Lome und Bageida genötigt, am 5. Juli im Togogebiet die deutsche Flagge zu hissen. Am 14. August geschah dann die Besitzergreifung des Kamerungebietes. In demselben Monat war auch in Lüderitzland die Reichsflagge gehißt und dadurch das Land vom Oranjefluß bis zum 26. Breitengrad unter deutschen Schutz gestellt worden; anfang September hatte das Kanonenboot „Wolf" das Land nördlich vom 26. Grade bis zum Kap Frio, mit Ausnahme der Walfischbai, der deutschen Oberhoheit unterworfen. Um das wirtschaftliche Gedeihen dieser Kolonien zu fördern und ihre Zugehörigkeit zum deutschen Reiche kräftig zu betonen, erachtete es die Reichsregierung für notwendig, zwischen Deutschland und der westafrikanischen Küste eine regelmäßige Dampferverbindung einzurichten. Der dem Reichstag am 20. November 1884 vorgelegte Gesetzentwurf unterschied sich daher von dem frühern hauptsächlich dadurch, daß in ihm neben der asiatischen und australischen eine Verbindung nach Afrika beabsichtigt war. Nach den dem Entwurf beigegebnen Erläuterungen waren folgende Dampferlinien in Aussicht genommen: 1. Für den Verkehr mit Ostasien: a) eine Hauptlinie von der deutschen Küste nach Hongkong über Rotterdam oder Antwerpen, Suez, Colombo (auf Ceylon) und Singapore; b) eine entweder von Triest (oder Venedig) über Brindisi, oder von Genua über Neapel führende Zweiglinie nach Alexandrien, die zugleich als Zugangslinie für die australische Hauptlinie dienen sollte; c) eine Zweiglinie zwischen Hongkong und Yokohama über Shanghai, Nagasaki und einen noch zu bestimmenden Hafen in Korea. 2. Für den Verkehr mit Australien: a) eine Hauptlinie von der deutschen Küste nach Sydney über Rotterdam oder Antwerpen, Suez, Adelaide und Melbourne; b) eine Zweiglinie von Sydney nach den Tonga- und Samoainseln und zurück nach Sydney. 3. Für den Verkehr mit West- und Ostafrika: eine Hauptlinie von der deutschen Küste nach Sansibar über Rotterdam (oder Antwerpen), Havre (oder Cherbourg), Goré, Angra-Pequena, Kapstadt, Natal, die Delagoabai und Mozambique. Die zu zahlende Beihilfe war auf 5 400 000 Mark bemessen. Die Erläuterungen schlossen sich zwar in ihrem Gedankengange eng an die frühere Denkschrift an, sie stellten jedoch die postalischen Interessen nicht in den Vordergrund, sondern legten das Hauptgewicht „auf die handels- und kolonialpolitischen Interessen, auf die Förderung des deutschen Handels, der

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

deutschen Industrie, der deutschen Reederei, auf die Steigerung unsrer Exportfähigkeit durch Erweiterung des Absatzgebiets, durch Herstellung näherer Berührungen mit den Produktionsländern und den Ursprungsmärkten der Rohstoffe" (Rede des Staatssekretärs des Reichspostamts vom 1. Dezember 1884); sie enthielten außerdem eine umfangreiche Übersicht über den Handel Deutschlands mit Ostasien und Australien.

Bei der ersten Lesung am 1. Dezember 1884 wurde das Gesetz von den Konservativen und Nationalliberalen, dem Elsässer Grad und von den Sozialdemokraten — von diesen jedoch nur bezüglich der asiatischen und australischen Linie — warm befürwortet, dagegen von den Mitgliedern des Zentrums und den Deutschfreisinnigen mehr oder weniger heftig bekämpft. Schließlich wurde es einer besondern Kommission von einundzwanzig Mitgliedern überwiesen. Aber obgleich die Kommissionsberatungen nicht weniger als dreizehn Sitzungen in Anspruch nahmen, blieben sie doch ergebnislos. Die bei den verschiednen Lesungen gefaßten Beschlüsse widersprachen einander derart, daß der Kommission nichts weiter übrig blieb, als sich in dem an den Reichstag erstatteten Berichte jedes bestimmten Antrags zu enthalten. Glücklicherweise führte die zweite und dritte Lesung des Gesetzes im Plenum des Reichstags — in den Tagen vom 12. bis zum 17. und am 23. März 1885 — zu einem bessern Ergebnis. Nach drei aus der Mitte der Parteien gestellten Verbesserungsanträgen wurde übereinstimmend verlangt, in einer dem Gesetze beizufügenden Anlage die Bedingungen anzugeben, unter denen die Errichtung der unterstützten Linien den Unternehmern zu übertragen sein würde. Auch diese Bedingungen selbst wichen in den drei Anträgen wenig von einander ab. Sie bezogen sich auf folgende Punkte: Häufigkeit der Fahrten, Bau und Einrichtung der Dampfer, Fahrgeschwindigkeit, Anlaufen eines belgischen oder holländischen Zwischenhafens, Ausdehnung der Mittelmeerlinie Alexandrien-Brindisi bis Triest, sofortige oder allmähliche Einstellung neuer und auf deutschen Werften erbauter Dampfer, Prüfung der Tauglichkeit dieser Dampfer, Kürzung der Beihilfe im Fall ungerechtfertigter Verzögerung, Führung der deutschen Postflagge, Beförderung der Post ohne besondre Bezahlung, Zeitpunkt des Beginns der Fahrten, Kaution der Unternehmer, Auferlegung größerer Leistungen, z. B. schnellerer oder vermehrter Fahrten, bei Erzielung eines dauernd größern Gewinns. Daß es notwendig sein würde, zur Aufnahme der Güter, die auf dem Rhein und auf den ihn begleitenden Bahnen aus Süd- und Westdeutschland nach der Meeresküste geschafft würden, oder zur Abgabe der in umgekehrter Richtung zu befördernden Güter einen Seehafen des Rheindeltas zu berühren, war schon in den Erläuterungen des Gesetzes angedeutet und wurde auch im Reichstage ohne großen Widerspruch anerkannt. Dagegen entspann sich eine längere Debatte darüber, ob dieser Hafen in der dem Gesetze beizufügenden Anlage bestimmt bezeichnet werden sollte oder nicht. Nachdem jedoch der Staatssekretär des Reichspostamts nachgewiesen hatte, daß es zweckmäßig wäre, in

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

dieser Beziehung der Regierung freie Hand zu lassen, ließ der Reichstag die Forderung auf namentliche Bezeichnung des Anlaufhafens fallen. Bei der weitern Debatte wurden zwei Anträge, die Unternehmer zu verpflichten, die Mittelmeerlinie Alexandrien-Brindisi bis Triest auszudehnen, wenn die Beihilfe ausreichen sollte, und die Dampfer, soweit sie neu eingestellt würden, auf deutschen Werften erbauen zu lassen, angenommen.

Einen höhern Schwung erhielt die Debatte, als das eigentliche Gesetz zur Beratung kam, und zwar hauptsächlich durch das Eingreifen des Fürsten Bismarck. Er hatte am 2. März 1885 bei der Beratung des Kolonialetats die denkwürdige Rede gehalten, in der es hieß: „Es liegt eine eigentümliche prophetische Voraussicht in unserm alten nationalen Mythus, daß sich, so oft es den Deutschen gut geht, wenn ein deutscher Völkerfrühling wieder anbricht, daß dann auch stets der Loki nicht fehlt, der seinen Hödur findet, einen blöden, dämlichen Menschen, den er mit Geschick veranlaßt, den deutschen Völkerfrühling zu erschlagen oder niederzustimmen." An diese Rede knüpfte der Abgeordnete Rintelen am 13. März bei der Beratung des Dampfergesetzes an, indem er bemerkte: es frage sich, was der Reichskanzler unter dem Völkerfrühling verstanden habe; solle etwa eine allgemeine Begeisterung für die Kolonialpolitik der Völkerfrühling sein? Die Zentrumspartei werde gegen die Vorlage stimmen, soweit sie der Kolonialpolitik zu dienen habe. Hierauf bemerkte Fürst Bismarck, daß die Ablehnung der Vorlage die Entmutigung der Regierung auf dem Wege der Kolonialpolitik zur Folge haben werde, und daß ohne die Dampferunterstützung keine Aussicht auf eine Kolonialpolitik vorhanden sei. Nachdem er sodann auf den Wert, den jede Kolonie für das Mutterland habe, hingewiesen hatte, schloß er seine Rede mit den Worten: „Ich habe mir neulich gestattet, eine Analogie aus der altgermanischen Mythologie zu zitiren, bei der ich das Wort »Völkerfrühling« gebrauchte, auf das der Vorredner zurückkam. Ich fürchte, daß ich dabei dunkler geblieben bin, als ich zu sein wünschte, und daß ich nicht deutlich ausgedrückt habe, was ich meinte; aber es liegt nicht in meiner Gewohnheit, mythologische Anspielungen weit auszuspinnen. Es war nur etwas, was — ich kann es nicht leugnen — mich in den letzten zwanzig Jahren ununterbrochen gequält und beunruhigt hat, diese Analogie unsrer deutschen Geschichte mit unsrer deutschen Göttersage. Ich habe unter dem Begriff »Völkerfrühling« mehr verstanden als die Kolonialpolitik, ich habe meine Auffassung, ich will nicht sagen, so niedrig, aber so kurz in Zeit und Raum nicht gegriffen. Ich habe unter dem Frühling, der uns Deutschen geblüht hat, die ganze Zeit verstanden, in der sich — ich kann wohl sagen — Gottes Segen über Deutschlands Politik seit 1866 ausgeschüttet hat, eine Periode, die begann mit einem bedauerlichen Bürgerkriege, der zur Lösung eines verschürzten gordischen Knotens unabweisbar und unentbehrlich war, der überstanden wurde, und zwar ohne die Nachwehen, die man davon zu befürchten hatte. Die Begeisterung für den nationalen Gedanken war im Süden

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

wie im Norden so groß, daß die Überzeugung, daß diese — ich möchte sagen — »chirurgische Operation« zur Heilung der alten deutschen Erbkrankheiten notwendig war; sobald sie sich Bahn brach, war auch aller Groll vergessen, und wir konnten schon im Jahre 1870 uns überzeugen, daß das Gefühl der nationalen Einheit durch das Andenken dieses Bürgerkrieges nicht gestört war, und daß wir alle als »ein einig Volk von Brüdern" den Angriffen des Auslandes entgegentreten konnten. Das schwebte mir als »Völkerfrühling« vor; daß wir darauf die alten deutschen Grenzländer wiedergewonnen, die nationale Einheit des Volkes begründeten, einen deutschen Reichstag um uns versammelt sahen, den deutschen Kaiser wieder erstehen sahen, das alles schwebte mir als »Völkerfrühling« vor, nicht die heutige Kolonialpolitik, die bloß eine Episode bildet in dem Rückgange, den wir seitdem gemacht haben. Dieser Völkerfrühling hielt nur wenige Jahre nach dem großen Siege vor. Ich weiß nicht, ob der Milliardensegen schon erstickend auf ihn gewirkt hat. Aber dann kam, was ich unter dem Begriffe »Loki« verstand: der alte deutsche Parteifeind, der Parteihader, der in dynastischen und in konfessionellen, in Stammesverschiedenheiten und in den Fraktionskämpfen seine Nahrung findet; der übertrug sich auf unser öffentliches Leben, auf unsre Parlamente, und wir sind angekommen in einem Zustande unsers öffentlichen Lebens, wo die Regierungen zwar treu zusammenhalten, im deutschen Reichstage aber der Hort der Einheit, den ich darin gesucht und gehofft hatte, nicht zu finden ist, sondern der Parteigeist überwuchert uns. Und der Parteigeist, wenn er mit seiner Lokistimme den Urwähler Hödur, der die Tragweite der Dinge nicht beurteilen kann, verleitet, daß er das eigne Vaterland erschlage, der ist es, den ich anklage vor Gott und der Geschichte, wenn das ganze herrliche Werk unsrer Nation von 1866 und 1870 wieder in Verfall gerät und durch die Feder hier verdorben wird, nachdem es durch das Schwert geschaffen wurde."

Der tiefe Eindruck, den diese Rede auf die Anwesenden gemacht hatte, äußerte sich in einem Beifallsjubel, wie er seit den Tagen der höchsten nationalen Begeisterung im Juli 1870 im Reichstage nicht mehr gehört worden war. In der weitern Debatte, die noch zu scharfen Auseinandersetzungen zwischen dem Reichskanzler und den Führern der Oppositionsparteien Veranlassung gab, traten die Fragen der allgemeinen und der Kolonialpolitik in den Vordergrund. Schließlich wurde die Verbindung nach Ostasien und Australien genehmigt, die nach Afrika dagegen gestrichen. Der Betrag der zur Unterhaltung der bewilligten Linien zu zahlenden Beihilfe wurde für einen Zeitraum von fünfzehn Jahren auf vier Millionen Mark und der für die Mittelmeerlinie auf 200000 Mark jährlich festgesetzt. Bei der dritten Lesung des Gesetzes, am 23. März 1885, erhöhte der Reichstag die letztere Summe auf 400000 Mark und knüpfte daran die Bedingung, daß die Mittelmeerlinie bis Triest ausgedehnt würde. Als Durchschnittsgeschwindigkeit der Dampfer wurden in der dem Gesetze beigefügten Anlage $11^1/_2$ Knoten gefordert. Das diesen Beschlüssen ent-

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

sprechende Gesetz wurde am 6. April 1885 von Kaiser Wilhelm I. unter der Gegenzeichnung des Fürsten Bismarck vollzogen.

In dem Verdingungsverfahren, das nun vom Reichskanzler unter einer Anzahl leistungsfähiger Reedereien ausgeschrieben wurde, trug der Norddeutsche Lloyd in Bremen, dessen Angebot das günstigste war, den Sieg davon. Auf Grund dieses Angebots wurde zwischen dem Reichskanzler und dem Vorsitzenden des Verwaltungsrates des Norddeutschen Lloyds, Konsul H. H. Meyer in Bremen, am 3. und 4. Juli 1885 ein Vertrag abgeschlossen, dessen wichtigste Bestimmungen folgende sind. Auf den Hauptlinien, sowie auf der japanischen und australischen Zweiglinie haben die Fahrten in Zeitabständen von je vier Wochen stattzufinden. Der Fahrplan ist vom Reichskanzler zu genehmigen. Die Dampfer haben die Post an den fahrplanmäßig hierzu zu bestimmenden Häfen aufzunehmen und abzuliefern. Von den Schiffen sind bestimmte Fahrgeschwindigkeiten einzuhalten. Für die ostasiatische und australische Hauptlinie sind mindestens je fünf Dampfer einzustellen. Die Schiffe dürfen in ihrer Bauart und Einrichtung denen andrer Nationen nicht nachstehen. Sie müssen auf deutschen Werften und möglichst aus deutschem Material gebaut werden. Die Post ist unentgeltlich zu befördern. Die Fracht- und Personentarife unterliegen der Genehmigung des Reichskanzlers. Die Schiffsmannschaften müssen deutsche Reichsangehörige sein. Im Falle einer Mobilmachung der Marine steht es dem Reichskanzler frei, die Dampfer gegen Erstattung ihres vollen Werts anzukaufen oder gegen Vergütung sonst in Anspruch zu nehmen; ein Verkauf oder eine Vermietung an eine fremde Macht darf nur mit Genehmigung des Reichskanzlers geschehen. Die regelmäßigen Fahrten müssen innerhalb von zwölf Monaten nach Vollziehung des Vertrages beginnen. Dieser erstreckt sich auf fünfzehn Jahre, vom Tage des Antritts der ersten Fahrt ab gerechnet. Die dem Norddeutschen Lloyd zustehende Vergütung beträgt jährlich 4400000 Mark.

So hatte denn das große Werk seine gesetz- und vertragsmäßige Grundlage erlangt; nun konnte zu seiner Ausführung geschritten werden.

Von vornherein trat die wirtschaftliche Bedeutung der Sache klar zu Tage. Der Norddeutsche Lloyd sah sich veranlaßt, zur Bestreitung der durch das neue Unternehmen erwachsenden Kosten sein Grundkapital um 10 Millionen Mark zu vergrößern und außerdem eine vierprozentige Anleihe in gleicher Höhe aufzunehmen. Dann ließ er sofort bei dem „Vulkan“ in Stettin sechs Dampfer erbauen, von denen drei für die Hauptlinien und drei für die Anschlußlinien bestimmt waren. Bis dahin waren Dampfer solcher Größe auf deutschen Werften noch nie gebaut worden; nur englische Werften waren imstande gewesen, derartige Dampfer herzustellen. Vom Jahre 1885 ab nahm Deutschland auch auf dem Gebiete des Schiffbauwesens den Wettbewerb mit England und zwar mit solchem Erfolg auf, daß im Frühjahre 1896 von den berufensten Kritikern auf diesem Gebiete, von den Mitgliedern der Institution

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

of naval architects, dem deutschen Schiffbau das Zeugnis ausgestellt wurde, daß seine Leistungen mit denen der englischen Werften völlig gleichwertig seien.

Am 30. Juni 1886 ging der erste Reichspostdampfer, die „Oder," von Bremerhaven nach Ostasien ab. Aus der Rede, mit der der Staatssekretär des Reichspostamts Dr. Stephan dieses Ereignis feierte, heben wir nur folgende Stelle hervor: „Wir alle haben das Bewußtsein, daß der heutige Tag ein für das Vaterland bedeutungsvoller ist; ein historisches Ereignis ist es, daß das erste Schiff, das dazu berufen ist, an seinem Topp die Reichspostflagge zu hissen und in die fernsten Weltgegenden deutsche Produkte, aber auch deutsche Sympathien und Grüße hinauszutragen, heute in See geht. Auch bei diesem neuen Unternehmen, das mit Hilfe des Reichs ins Leben tritt, zeigt sich die gewaltige Macht des heutigen Verkehrs. Der Verkehr ist in unserm Zeitalter das herrschende Prinzip, wie es zu den Zeiten der Hellenen die schönen Künste und Wissenschaften, der Römer das Staats- und Rechtsleben, zur Zeit der arabischen Herrschaft der religiöse Fanatismus, im Mittelalter die religiöse Vertiefung war, die sich mit romantischen Ideen verknüpfte, endlich in der zunächst hinter uns liegenden Zeit die humanistischen und philanthropischen Ideen. Heute ist der Verkehr die beherrschende Macht. Keineswegs etwa ist ein solches Wort gleichbedeutend mit Herrschaft des Materialismus. Fördert der Verkehr doch nicht bloß den Austausch der Güter, sondern auch den der Ideen, Gefühle und Empfindungen, wie die Ergebnisse der geistigen Forschung und vereinigt so die ideelle und reale Seite des Lebens."

Der Fahrplan der Dampferlinien war folgendermaßen festgestellt worden. Beide Hauptlinien entsprangen in Bremerhaven. Die Dampfer der ostasiatischen Linie berührten Antwerpen, Port Said, Suez, Aden, Colombo, Singapore und Hongkong und endeten in Shanghai; die der australischen Linie hielten bis Aden die gleiche Straße ein, bogen aber von dort nach Südosten ab, berührten die Tschagos-Inseln, Adelaide und Melbourne und endeten in Sydney. Auf dem Rückwege wurden dieselben Häfen berührt. Da die Dampfer der beiden Hauptlinien in Zeitabständen von je vier Wochen fuhren, so stellten sie auf der gemeinsamen Strecke Bremerhaven-Aden eine vierzehntägige Verbindung her. An die asiatische Hauptlinie schloß sich in Hongkong eine Dampferrundfahrt über Yokohama, Hiogo und Nagasaki an. In Sydney entsprangen Anschlußdampfer nach den Tonga- und Samoainseln. Auf der Mittelmeerlinie Triest-Brindisi-Alexandrien wurden die Dampfer in vierzehntägigen Zwischenräumen abgefertigt, um denen der Hauptlinien unter Benutzung der Eisenbahn Alexandrien-Suez die Reisenden und die Postsendungen zuzuführen und die von Ostasien und Australien eingetroffnen Reisenden und Posten nach Brindisi und Triest zu schaffen.

(Schluß folgt)