



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Horstmann, Franz: Unsere Postdampferliniern : (Schluß)

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

ganzen Volkes stehen auf dem Spiel. Und wenn England gar den Durchgangspreis erhöhte!

Genug: England darf um keinen Preis Herr Ägyptens und damit Herr des Suezkanals werden. Noch ist es Zeit. Noch hat der Ägypter nicht das Gefühl für seine Unabhängigkeit verloren, noch hat England nicht festen Fuß im Sudan gefaßt, noch hat es keine auf bedeutende pekuniäre Leistungen gestützten Rechtsansprüche auf das von ihm besetzte Ägypten — alles Gründe, die einem gemeinsamen Vorgehen der europäischen Mächte den Erfolg sichern werden. Aber es muß bald geschehen. Die armenischen Greuel haben den Brennpunkt der orientalischen Frage von Ägypten abgelenkt. John Bull benutzt das, um im Stillen zu arbeiten. Mit welchem Erfolg, liest man aus dem verhaltenen Triumph der Times heraus. m—



Unsre Postdampferlinien

Von Franz Horstmann (in Kiel)

(Schluß)



ie geschilderten Einrichtungen erfuhren im Laufe der Jahre folgende Änderungen. Im Jahre 1886 wurde es dem Norddeutschen Lloyd vom Reichskanzler gestattet, von den Dampfern der Hauptlinien auf der Hin- und der Rückreise Southampton anlaufen zu lassen, um einen Teil des Reise- und Frachtverkehrs zwischen England und den in Betracht kommenden überseeischen Ländern für die deutschen Postdampfer zu gewinnen. Ferner berühren die Dampfer der australischen Linie, ebenfalls mit Genehmigung des Reichskanzlers, vom Februar 1887 ab nicht mehr die Schagosinseln, sondern Colombo. Zur Durchführung zweier weiteren, in den Jahren 1887 und 1893 vorgenommenen Änderungen bedurfte es förmlicher Gesetze. In das Gesetz vom 6. April 1885 war die Bestimmung aufgenommen worden, daß sich die Mittelmeerlinie von Triest über Brindisi nach Alexandrien zu erstrecken hätte. Diese Festlegung des Kurses erwies sich bald als unhaltbar; namentlich mußte infolge der durch das Auftreten der Cholera im südlichen Europa von der ägyptischen Regierung getroffenen Quarantänemaßregeln die Fahrt der Mittelmeerlinie vorübergehend statt nach Alexandrien nach Port Said gerichtet werden. Eine alljährliche Wiederkehr

der Quarantänemaßregeln war nicht ausgeschlossen. Ferner hatten sich die an die Strecke Triest-Brindisi geknüpften Erwartungen nicht erfüllt, weil der Verkehr auf ihr sehr gering gewesen war. Diese Umstände veranlaßten den Unternehmer zu der Bitte, ihn von der Verpflichtung zur Ausführung der Fahrten auf dieser Strecke zu befreien und den Kurs der Dampfer so zu ändern, daß die der Hauptlinien den Hafen von Genua zu berühren, und daß die Mittelmeerdampfer dauernd statt nach Alexandrien nach Port Said zu fahren hätten. Dabei war hervorgehoben, daß Genua infolge der durch die Gotthardbahn gebotnen bequemen Verbindung zum südlichen Teile Deutschlands unzweifelhaft günstiger als Triest liege. Da die Regierung diese Anträge des Norddeutschen Lloyd als berechtigt anerkannte, legte sie dem Reichstag im Mai 1887 einen Gesetzentwurf vor, wonach für den Reichskanzler die Ermächtigung verlangt wurde, den Kurs der Mittelmeerlinie abweichend von dem § 2 des Gesetzes vom 6. April 1885 zu ordnen. In der dem Entwurfe beigegebenen Begründung war bemerkt, daß von einer Kürzung der für die Mittelmeerlinie bewilligten Beihilfe abzusehen sein möchte, weil sich die Hauptlinien durch das Anlaufen Genuas um eine größere Strecke, als die wegfallende Triest-Brindisi, verlängern würden. Nachdem das Gesetz vom Reichstage unverändert angenommen und dann vom Kaiser am 27. Juni 1887 vollzogen worden war, wurde der Kurs der Dampfer den Anträgen des Norddeutschen Lloyd entsprechend geändert.

Zu Anfang des Jahres 1893 schlug die Reichsregierung den gesetzgebenden Körperschaften wieder eine Änderung der Postdampfergesetze vom 6. April 1885 und vom 27. Juni 1887 vor, und zwar wurde geplant, die Mittelmeerlinie Brindisi-Port Said und die dafür ausgesetzte Beihilfe von 400 000 Mark jährlich wegfällen zu lassen und dagegen dem Unternehmer für das Anlaufen eines südeuropäischen Hafens eine Beihilfe bis zum Betrage von 100 000 Mark jährlich zu bewilligen. Da die Gesetzesvorlage auch die Herstellung einer Postdampferverbindung zwischen Singapore und Neuguinea bezweckte, so müssen wir kurz die Ereignisse anführen, die zur Unterwerfung Neuguineas und seiner Nachbarinseln unter die deutsche Herrschaft geführt haben. In einer vom 11. November 1880 datirten Denkschrift hatte der Vorsitzende des Verwaltungsrats der „Deutschen Seehandels-Gesellschaft,“ Hansemann, dem Reichskanzler mitgeteilt, daß von der Gesellschaft beabsichtigt würde, an der Nordküste von Neuguinea, und zwar von der Ostspitze bis zum 141. Grad östlicher Länge, eine Anzahl Handelsniederlassungen einzurichten. Hieran war die Bitte um Bewilligung einer Reichsunterstützung zu den Kosten der herzustellenden Dampferlinie geknüpft. Fürst Bismarck hatte jedoch Hansemann mündlich dahin beschieden, „daß es nach Ablehnung der Samoavorlage für ihn unthunlich sei, eine kräftige Initiative in einer Richtung zu nehmen, wie sie die Eingabe bezwecke.“ Im Jahre 1884 regten aber Hansemann und Bleichröder die Sache

von neuem an. Da England kurz vorher Miene gemacht hatte, sich Neuguinea, soweit es nicht Holland gehörte, nebst seinen Nachbarinseln anzueignen, so ließ Fürst Bismarck am 17. Dezember 1884 die deutsche Flagge über dem ganzen Neubritannia-Archipel und über der Nordostküste Neuguineas hissen. Durch den der Neuguineagesellschaft erteilten kaiserlichen Schutzbrief vom 17. Mai 1885 wurde dann bestimmt, daß der deutsche Teil der Hauptinsel fortan Kaiser Wilhelmsland und die davor liegenden Inseln nebst denen des Neubritannia-Archipels Bismarck-Archipel heißen sollten. Der erwähnte Gesetzesentwurf war nun folgendermaßen begründet: Obwohl die Herstellung der Postdampferlinien einen bedeutenden Aufschwung des Güterauswechsels zwischen Deutschland einerseits, Ostasien und Australien andererseits zur Folge gehabt habe, seien doch die finanziellen Ergebnisse für den Unternehmer hinter den gehegten Erwartungen zurückgeblieben. Namentlich erfordere die Unterhaltung der Mittelmeerlinie und der australischen Zweiglinie einen Kostenaufwand, der zu dem wirtschaftlichen Erfolg nicht in dem richtigen Verhältnis stehe. Nachdem die Mittelmeerlinie auf die Strecke Brindisi-Port Said beschränkt worden sei, diene sie fast nur noch zur Beförderung der Post, ihr Fracht- und Reiseverkehr sei ganz unbedeutend. Ebenso wenig aber habe sich die australische Zweiglinie (Südsee Linie) als wirtschaftlich lebensfähig erwiesen; für die Post komme sie nicht mehr in Betracht, seitdem die Schiffe der Postdampferlinie Sydney-Auckland-San Francisco, die der Oceanic Steamship Company in San Francisco und der Union Steam Ship Company of New Zealand gehören, die Samoa-Inseln anliefen. Bei den unter Berücksichtigung dieser Verhältnisse mit dem Norddeutschen Lloyd geführten Verhandlungen sei nun folgendes vereinbart worden: 1. Die Mittelmeerlinie und die dafür gewährte Beihilfe von 400 000 Mark jährlich fällt weg; die Dampfer der Hauptlinien laufen in Zukunft zur Aufnahme und Abgabe der Post außer Genua Neapel an; als Ersatz für die hierdurch entstehenden Hafenkosten erhält der Unternehmer eine jährliche Entschädigung von höchstens 100 000 Mark. 2. Die Südsee Linie wird aufgehoben und durch eine an die ostasiatische Hauptlinie sich anschließende Zweiglinie von Singapur nach Niederländisch-Ostindien und Neuguinea ersetzt. Durch diese Linie werde einerseits das deutsche Schutzgebiet auf Neuguinea in eine regelmäßige und sichere Verbindung mit dem Mutterlande gebracht werden, andererseits der ostasiatischen Hauptlinie in verstärktem Maße der Verkehr nach und von Niederländisch-Ostindien zugeführt werden. Für die neue Linie genüge eine Dampfergeschwindigkeit von weniger als $11\frac{1}{2}$ Knoten.

Bei der Beratung des Gesetzes im Reichstage hielten die Abgeordneten Bamberger und Barth den grundsätzlich ablehnenden Standpunkt aufrecht, den die deutsch-freisinnige Partei gegenüber der Unterstützung der deutschen Postdampfer bis dahin eingenommen hatte. Durch einen Antrag Barths wurde der Reichskanzler aufgefordert, mit dem Norddeutschen Lloyd über Wegfall der

Südseelinie und entsprechende Kürzung der Beihilfe zu verhandeln. Wie sich aus der Begründung ergab, zielte der Antrag auch auf die Ablehnung der von der Regierung in Aussicht genommenen Linie Sunda-Neuguinea ab. Nachdem aber der Staatssekretär des Reichspostamts in mehreren Reden die wirtschaftliche Bedeutung der geplanten Linie dargelegt und auf die aussichtsreiche Zukunft Neuguineas hingewiesen hatte, wurde die Vorlage vom Reichstage unverändert angenommen.

Auf Grund des am 20. März 1893 vom Kaiser vollzogenen Gesetzes schloß dann der Reichskanzler mit dem Norddeutschen Lloyd am 10. und 15. Mai 1893 ein Nachtragsabkommen zu dem ursprünglichen Vertrage ab. Von den Bestimmungen dieses Abkommens gehen uns hier nur die über die dem Unternehmer bewilligte Beihilfe und über den Fahrplan der Sunda-Neuguinealinie an. Die dem Norddeutschen Lloyd für die gesamten Verbindlichkeiten zustehende Vergütung wurde auf 4 090 000 Mark vereinbart, und zwar mit der Bestimmung, daß diese Vergütung um den Betrag von 5,55 Mark für die Seemeile erhöht oder gekürzt werden sollte, wenn der Reichskanzler das Anlaufen anderer als der in dem Abkommen bezeichneten Häfen verlange und dadurch eine Verlängerung oder Verkürzung des Kurses (Hin- und Rückreise zusammen genommen) um mehr als 250 Seemeilen herbeigeführt werde. Ein geringerer Unterschied sollte eine Änderung der Vergütung nicht zur Folge haben. Der von den Dampfern der neuen Linie einzuhaltende Fahrplan wurde folgendermaßen festgesetzt: Die Fahrten finden in Zeitabständen von je acht Wochen statt. Die Dampfer haben auf der in Singapur entspringenden und endigenden Fahrt Batavia und sonstige Häfen des Sundaarchipels, ferner die wichtigsten Häfen Neuguineas, nämlich Friedrich-Wilhelmshafen, Stephansort und Finschhafen, sowie Herbertshöh auf der zum Bismarckarchipel gehörenden Insel Neupommern anzulassen. Diese Vertragsbestimmungen sind noch heute in Kraft; auch sind weitere Änderungen in den für die verschiedenen Linien vereinbarten Fahrplänen bisher nicht vorgenommen worden.

Wie wir gesehen haben, war die Besitzergreifung mehrerer Gebiete an der Westküste Afrikas der Grund gewesen, in dem Gesetzentwurfe, der dem Reichstage am 20. November 1884 vorgelegt worden war, auch für eine Beihilfe zur Unterhaltung einer Dampferlinie nach Westafrika zu sorgen; die Erwerbung von Kolonien an der Ostküste Afrikas veranlaßte fünf Jahre später die Reichsregierung, mit dem Plane der Unterstützung einer Dampferlinie nach den Hafenplätzen der Ostküste hervorzutreten. Auf einem kühnen Zuge, den Dr. Peters, Bühlke und Graf Pfeil im Auftrage der „Gesellschaft für deutsche Kolonisation“ im November 1884 von Sansibar aus unternahmen, um in Ostafrika Land zu erwerben, schlossen sie mit den Sultanen der Bergländer Ujuguha, Nguru, Uffagara und Ukami Schutzverträge ab; schon am 27. Februar 1885 wurde der erwerbenden Gesellschaft, die sich nun „Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft“

nannte, ein kaiserlicher Schutzbrief erteilt, durch den die Gebiete unter den Schutz des deutschen Reichs gestellt wurden. Dasselbe Jahr brachte eine bedeutende Erweiterung dieses Besitzes; Graf Pfeil, Zühlke, Hörnecke, Weiß und andre erwarben 1885 das gewaltige Gebiet, das jene Landschaften umschließt und sich nördlich bis zur Straße von Aden, südlich bis zum Rovuma und westlich bis zum Nyassa, Tanganjika- und Ukerewesee erstreckt, zusammen eine Ländermasse von etwa 30 000 deutschen Quadratmeilen. Durch das deutsch-englische Abkommen vom 29. Oktober 1886 über die Abgrenzung des Sultanats von Sansibar und der beiderseitigen Interessensphären wurde freilich der deutsche Besitz wieder wesentlich eingeschränkt. Der Sultan erhielt eine Küstenlinie von zehn Seemeilen Tiefe landeinwärts; als Nordgrenze des deutschen Gebiets nahmen die vertragschließenden Mächte die Linie an, die noch heute den deutschen vom britischen Besitz in Ostafrika scheidet. Durch einen besondern Vertrag mit Portugal wurde der Rovuma zur Südgrenze Deutsch-Ostafrikas bestimmt. Und da der Küstenstreifen, der im Besitz des Sultans von Sansibar gelassen worden war, das deutsche Gebiet von der Küste abschneidet, was den Verkehr mit diesem Gebiete sehr erschwerte, so war Deutschland darauf bedacht, auch den Küstenstreifen zu erwerben. Dies geschah durch die im September 1887 und im April 1888 mit dem Sultan abgeschlossenen Verträge.

Es ergab sich nun die Notwendigkeit, zur Hebung des deutschen Handels mit den ostafrikanischen Gebieten, sowie zur Herstellung einer gesicherten und regelmäßigen Verbindung der Schutzgebiete mit Deutschland eine eigne deutsche Dampferlinie nach Ostafrika zu schaffen. Am 5. Januar 1890 wurde daher dem Reichstage der Entwurf eines Gesetzes vorgelegt, betreffend die Verwendung von Geldmitteln aus Reichsfonds zur Einrichtung und Unterhaltung einer Postdampfschiffverbindung zwischen Deutschland und Ostafrika. Darnach sollte der Reichskanzler ermächtigt werden, die Einrichtung und Unterhaltung einer regelmäßigen Postdampfschiffverbindung zwischen Deutschland und Ostafrika auf eine Dauer bis zu zehn Jahren an geeignete deutsche Unternehmer zu verdingen und in dem darüber abzuschließenden Vertrage eine Beihilfe bis zum Betrage von 900 000 Mark jährlich zu bewilligen. Der Entwurf war im wesentlichen folgendermaßen begründet. Die an der Ostküste Afrikas sich hinziehende regelmäßige Dampfschiffverbindung von Aden über Mozambique und einige andre Küstenplätze bis Kapstadt befinde sich in britischem Besitz und werde von England und Portugal unterstützt; sie diene daher vorzugsweise den Interessen dieser beiden Länder. Es bestehe zwar zwischen ihr und den Reichspostdampferlinien nach Ostasien und Australien ein Übergangsverkehr in Aden; dieser sei aber deshalb unzulänglich, weil bei Raummangel auf den britischen Schiffen stets die deutschen Waren zurückgestellt würden und dann oft wochen-, ja selbst monatelangen Verzögerungen ausgesetzt seien. Der den Umweg über England nehmende deutsch-afrikanische Verkehr leide durch den

damit verbundenen Zeitverlust, durch die Frachtverteuerung, die Zollförmlichkeiten und sonstige Weiterungen. Auch würden die Güter durch das öftere Umladen verschlechtert. Es sei auch zu befürchten, daß die Fähigkeit des deutschen Handels zum Wettbewerb und der Antrieb zur Anknüpfung neuer Handelsbeziehungen hierdurch geschwächt werden würden. Der unbefriedigende Zustand der britischen Verbindung mit der Ostküste Afrikas habe die französische Regierung veranlaßt, seit dem Juli 1888 eine Dampferlinie von Marseille über Sansibar nach Madagaskar und den Maskarenen zu unterhalten, und zwar in der offenkundigen Absicht, mit dem englischen und deutschen Handel in Ostafrika in Wettbewerb zu treten. Von der französischen Linie sei daher eher eine Beeinträchtigung als eine Förderung des deutschen Handels zu erwarten. Wenn sich also Deutschland nicht überflügeln lassen wolle, dürfe es nicht länger mit der Einrichtung einer eignen Dampferlinie nach den ostafrikanischen Küstenländern säumen. An der Entwicklungsfähigkeit der ausgedehnten Küstengebiete und ihrer Hinterländer sei nicht zu zweifeln. Die vorhandne, monatlich einmalige Postverbindung sei ungenügend; die Vermehrung der Verbindungen durch Einrichtung einer deutschen Postdampferlinie werde einem vielfach empfundenen Bedürfnisse entsprechen. Der deutschen Reederei würden die Mittel zufließen, die der deutsche Handel und Verkehr jetzt zur Unterhaltung fremder Dampferlinien beisteuerten. Das Ansehen der deutschen Schifffahrt und überhaupt das deutsche Ansehen werde durch das Bestehen einer deutschen Dampferlinie gehoben werden. Der Schutz der deutschen Handels- und Kolonialunternehmungen in Ostafrika erheische das Vorhandensein sicherer, von fremden Mächten unabhängiger Postverbindungen und einer regelmäßigen Zuführungsgelegenheit für militärische Bedarfsgegenstände, Ablösungen usw. Um das Umladen und Zurückbleiben von Gütern unterwegs zu verhüten, müsse die Fahrt der Dampfer vom deutschen Ausgangshafen bis zum ostafrikanischen Endpunkt durchgehen. Als Anfangspunkt der neuen Linie sei Hamburg, der Hauptsitz der ostafrikanischen Handelsbeziehungen in Deutschland, als Endpunkt die Delagoabai anzunehmen; unter Umständen könne die Fahrt bis Port Natal ausgedehnt werden. Die Zwischenhäfen seien vom Reichskanzler zu bestimmen; es empfehle sich, einen belgischen oder niederländischen Hafen, sowie Lissabon anzulassen. In Port Said werde die europäische Post zu- und abzugehen haben. Dem Bedürfnis des deutschen Handels würden vierwöchentliche Fahrten entsprechen. Der in Aussicht genommene Reichszuschuß von 900 000 Mark betrage 4,16 Mark auf die Seemeile.

Der Reichstag, der über die neue Dampfervorlage zu beschließen hatte, war aus den Wahlen vom 21. Februar 1887 hervorgegangen; diese hatten unter der Erregung stattgefunden, die durch die Opposition gegen die Kolonialpolitik und durch die Verfassung der Mittel zur Verstärkung der deutschen Wehrkraft hervorgerufen worden war. Da überdies von den Konservativen

und den Nationalliberalen für ganz Deutschland das sogenannte Wahlkartell geschlossen war, so erlangten am 21. Februar die regierungsfreundlichen Parteien die Reichstagsmehrheit. Die Aussichten für das Zustandekommen des Postdampfergesetzes waren also günstig. Zwar betonte Bamberger bei der Beratung des Gesetzes im Reichstage auch gegenüber der neuen Vorlage seinen ablehnenden Standpunkt; er stellte aber gleichzeitig anheim, zu prüfen, ob es nicht zweckmäßiger und wohlfeiler wäre, anstatt der direkten Linie von Hamburg eine Verbindung von Aden nach Ostafrika als Zweiglinie der asiatischen und australischen Dampferlinien einzurichten. Virchow glaubte die Vorlage nicht unbedingt verwerfen zu dürfen. Eine ähnliche Stellung nahm Windthorst der Sache gegenüber ein. Völlig ablehnend verhielten sich nur die Sozialdemokraten. Die Konservativen und Nationalliberalen erklärten sich für das Gesetz. Der Vorschlag Bambergers wurde nicht weiter verfolgt, nachdem seine Unzweckmäßigkeit von dem Staatssekretär des Reichspostamts überzeugend nachgewiesen worden war. So wurde denn das Gesetz vom Reichstage am 21. Januar 1890 endgiltig angenommen und vom Kaiser am 1. Februar vollzogen.

Der Reichskanzler ersuchte nun eine Anzahl von Reedereien, Angebote auf die Übernahme der neuen Linie einzureichen. Von den eingesandten Angeboten war das einer Anzahl Hamburger Reeder und Handelsfirmen das vorteilhafteste und wurde angenommen. Darauf gründeten diese zur Einrichtung und zum Betriebe der neuen Dampferlinie eine Aktiengesellschaft mit der Firma „Deutsche Ostafrika-Linie.“ Der mit dieser Gesellschaft am 5. und 9. Mai 1890 abgeschlossene, vom Reichskanzler von Caprivi und von den Vertretern der Gesellschaft, Bohlens und Ed. Woermann, unterzeichnete Vertrag bestimmt, daß von der Gesellschaft eine Hauptlinie von Hamburg nach der Delagoabai und zwei Zweiglinien an der ostafrikanischen Küste einzurichten seien. Auf der Hauptlinie und der südlichen Zweiglinie sollen jährlich dreizehn Fahrten in Zeitabständen von je vier Wochen, auf der nördlichen Zweiglinie jährlich wenigstens sechsundzwanzig Fahrten in Zeitabständen von je vierzehn Tagen ausgeführt werden. Die der Unternehmerin zu gewährende Vergütung wurde auf 900000 Mark jährlich und die bei Kursänderungen vorzunehmende Erhöhung oder Verminderung der Gesamtvergütung auf 3,80 Mark für die Seemeile der Hauptlinie und auf 1,25 Mark für die Seemeile der Küstenlinien vereinbart. Die Änderung der Vergütung sollte auch hier nur dann eintreten, wenn die Verlängerung oder Verkürzung der Kurse mindestens 250 Seemeilen betrüge. Auch im übrigen stimmte der Vertrag fast wörtlich mit dem überein, der 1885 mit dem Norddeutschen Lloyd abgeschlossen worden war. Als Zeitpunkt des Beginns der Fahrten war der März 1891 in Aussicht genommen worden. Um aber dem deutschen Handel und Verkehr die Vorteile einer direkten deutschen Verbindung mit Ostafrika möglichst früh zu gewähren, wurde mit der Unternehmerin verabredet, daß auf der Hauptlinie schon vor dem bezeichneten Zeitpunkte drei

oder vier Fahrten stattzufinden hätten. Der erste Dampfer der neuen Linie, der „Reichstag,“ verließ dann Hamburg am 23. Juli 1890, und zwar mit voller Ladung und einer großen Anzahl von Reisenden.

Gegenwärtig halten die Dampfer der Ostafrikalinie und der beiden Zweiglinien folgende Kurse ein. Die von Hamburg abgehenden Schiffe der Hauptlinie berühren auf der Fahrt nach Afrika: Amsterdam, Lissabon, Neapel, Port-Said, Suez, Aden, Tanga (nördlichster Hafenplatz in Deutsch-Ostafrika), Dar-es-Salaam, Sansibar, Mozambique, Beira (Portugiesisch-Ostafrika), die Delagoabai und Port Natal; auf der Heimreise laufen sie auch Marseille und statt Amsterdam Blyssingen und Rotterdam an. Die nördliche Zweiglinie entspringt in Tanga, berührt die Hafenplätze Pangani, Saadani, Bagamoyo, Dar-es-Salaam, Sansibar, Kilwa, Lindi, Mikindani, die mit Ausnahme von Sansibar sämtlich zu Deutsch-Ostafrika gehören, endet in dem zum portugiesischen Besitz gehörenden Hafen Ibo und geht von dort nach Tanga zurück. Die südliche Zweiglinie schließt sich in Beira an die Hauptlinie an und berührt ausschließlich Hafenplätze der portugiesischen Besitzungen, nämlich: Ghinde, Quelimane, Parapat, Mozambique und Inhambane.

Sehen wir nun, welchen Einfluß die Reichspostdampferlinien auf die Entwicklung unsers Handels gehabt haben. Wir wollen zunächst die ostasiatische und australische Hauptlinie und, um die Erörterung nicht zu weit auszudehnen, hierbei lediglich den Handelsverkehr Deutschlands mit China, Japan und Australien ins Auge fassen. Nach der „Statistik des deutschen Reiches“ hat sich der Handelsverkehr des deutschen Zollgebiets mit diesen drei Ländern seit 1881 wie folgt gestaltet (in sämtlichen Angaben ist der Wert der ein- und ausgeführten Edelmetalle nicht mit enthalten):

1. Warenverkehr mit China			2. Warenverkehr mit Japan		
Jahr	Einfuhr		Jahr	Einfuhr	
	aus China	Ausfuhr nach China		aus Japan	Ausfuhr nach Japan
1881	531 000 Mark	9 168 000 Mark	1881	48 000 Mark	1 508 000 Mark
1882	427 000 "	8 543 000 "	1882	112 000 "	1 037 000 "
1883	306 000 "	9 504 000 "	1883	89 000 "	2 207 000 "
1884	497 000 "	11 181 000 "	1884	119 000 "	4 218 000 "
1885	949 000 "	16 699 000 "	1885	214 000 "	4 570 000 "
1886	2 079 000 "	12 453 000 "	1886	338 000 "	4 125 000 "
1887	1 812 000 "	14 311 000 "	1887	815 000 "	6 393 000 "
1888	2 163 000 "	16 087 000 "	1888	1 629 000 "	5 243 000 "
1889	7 443 000 "	24 239 000 "	1889	3 460 000 "	18 529 000 "
1890	7 770 000 "	29 863 000 "	1890	4 680 000 "	18 481 000 "
1891	12 069 000 "	32 914 000 "	1891	7 254 000 "	14 309 000 "
1892	11 509 000 "	29 980 000 "	1892	7 848 000 "	17 108 000 "
1893	14 065 000 "	33 268 000 "	1893	7 427 000 "	18 578 000 "
1894	18 647 000 "	28 155 000 "	1894	6 537 000 "	17 073 000 "
1895	18 493 000 "	35 412 000 "	1895	7 792 000 "	26 077 000 "

3. Warenverkehr mit Australien (Festland und Inseln)

Jahr	Einfuhr aus Australien	Ausfuhr nach Australien
1881	5 681 000 Mark	3 147 000 Mark
1882	3 567 000 "	6 783 000 "
1883	4 961 000 "	5 286 006 "
1884	5 811 000 "	5 926 000 "
1885	9 188 000 "	7 907 000 "
1886	10 021 000 "	7 152 000 "
1887	14 667 000 "	7 470 000 "
1888	20 495 000 "	12 022 000 "
1889	35 063 000 "	23 522 000 "
1890	51 310 000 "	23 298 000 "
1891	40 221 000 "	30 371 000 "
1892	86 677 000 "	21 092 000 "
1893	96 990 000 "	18 468 000 "
1894	98 914 000 "	21 272 000 "
1895	118 498 000 "	23 362 000 "

Diese Zahlen stellen nur den unmittelbaren Handelsverkehr Deutschlands mit den bezeichneten Gebieten dar. In Wirklichkeit ist der Absatz deutscher Erzeugnisse in China, Japan und Australien und die Ausfuhr dortiger Erzeugnisse nach Deutschland bedeutend größer. Ein Teil des deutschen Handels mit diesen Gebieten wird nämlich durch Handelshäuser Englands und Belgiens vermittelt und erscheint daher in der Statistik als Eigenhandel dieser Länder. Ferner sind bis zum Jahre 1888 die Zahlen zu klein, weil ein wesentlicher Teil der Güter vor dem zum 15. Oktober 1888 vollzogenen Zollanschluß Hamburgs und Bremens zunächst im Zollausschlußgebiet gelagert und in der Zollstatistik als Ein- und Ausfuhr aus und nach den Zollausschlüssen geführt wurde.

Über den Handelsverkehr Deutsch-Ostafrikas enthält die Begründung des Gesetzesentwurfs, der dem Reichstage am 5. Januar 1890 vorgelegt wurde, und das deutsche Handelsarchiv folgende Angaben (auch für 1888/89 ohne Sansibar):

Jahr	Einfuhr nach Deutsch-Ostafrika	Ausfuhr aus Deutsch-Ostafrika
1888/89 (18. August bis 18. August)	2 478 388 Mark	4 388 199 Mark
1893	7 712 823 "	5 580 740 "
1894	12 559 314 "	12 325 542 "

In welchem Umfange der deutsche Handel hieran beteiligt ist, geht aus den angeführten Quellen nicht hervor.

Es würde ja fehlerhaft sein, diese Verkehrszunahme einzig und allein als eine Wirkung der Dampferfahrten anzusehen. Sie ist das Ergebnis einer ganzen Reihe fördernder (auch hemmender) Umstände natürlicher, politischer und wirtschaftlicher Art. Unzweifelhaft haben aber die Dampferlinien

einen ganz wesentlichen Anteil daran; leugnen könnte man das nur, wenn man die Erfahrungen, die über den Einfluß der Verkehrsmittel auf die Entwicklung des Verkehrs tausendfach gemacht worden sind, gänzlich außer Acht ließe. Ganz besonders entwicklungsfähig und vielversprechend ist der Handel Deutschlands mit China; die Voraussetzungen eines lebhaften Verkehrs zwischen beiden Ländern sind in hohem Maße vorhanden: beide Länder haben eine große Volkszahl, die Erzeugnisse Deutschlands und Chinas sind wesentlich von einander verschieden, und die Bevölkerung jedes der beiden Länder ist in hohem Grade aufnahmefähig für die Erzeugnisse des andern Landes. Von der deutschen Ausfuhr fielen im Jahre 1894 65,9 Prozent auf Fabrikate, namentlich Zucker, wollene und baumwollene Gewebe, Maschinen und Farben. In demselben Jahre belief sich die Einfuhr Chinas an Fabrikaten auf 44,1 Prozent seiner gesamten Einfuhr. Unter diesen Fabrikaten befanden sich bedeutende Mengen wollener und baumwollener Gewebe, Zucker, Eisenwaren und Anilin. Die Rohstoffe umfaßten 44 Prozent der chinesischen Ausfuhr und 54,7 Prozent der deutschen Einfuhr; unter der letztern waren allein für 111,5 Millionen Mark Rohseide, die wieder den wichtigsten Ausfuhrgegenstand Chinas bildet. Unzweifelhaft wird also die Vermehrung und Verbesserung der Verkehrsmittel zwischen beiden Ländern eine Hebung des Güteraustausches zur Folge haben.

Die deutsche Postdampferlinie nach Ostasien steht hinter den staatlich unterstützten französischen und englischen Linien deshalb zurück, weil auf diesen die Dampfer doppelt so oft verkehren, und weil außerdem die deutschen Schiffe langsamer fahren als die französischen und englischen. Um nun einerseits für den deutsch-chinesischen Handel häufigere und schnellere Dampferfahrten zu schaffen, andererseits dem Wettbewerb Frankreichs und Englands zu begegnen, hat die Reichsregierung jetzt beim Reichstage einen Gesetzentwurf eingebracht, wonach der Norddeutsche Lloyd zur Ausführung vierzehntäglicher Fahrten nach China und zur Einstellung schnellerer Dampfer veranlaßt werden soll gegen Erhöhung der Reichsbeihilfe um 1½ Millionen Mark.

Möge die Vorlage eine Erledigung finden, durch die das Wohl des Vaterlandes gefördert wird!

