



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Wislicenus, Georg: Unser Schiffbau

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

Dasein. Kolonisationszwang deshalb an erster Stelle auch gegen die Industrie, damit diese endlich davon abstecken muß, Hunderttausende armer Menschenkinder zusammenzutrommeln und etagenweise übereinanderzupferchen. Eine solche Behandlung ist menschenunwürdig, ist eine Verfündigung an der Menschheit, die durch keine Blüte der Industrie aufgewogen werden kann.

Kolonisation deshalb — nach allen Richtungen! Keine neuen Millionenstädte mehr, wo Mensch und Natur die letzten Verführungspunkte verlieren, wo die massenhafte Zusammenpferchung notwendig zu einer Preissteigerung von Grund und Boden führt, die allein schon genügt, privates Eigentum daran unmöglich zu machen.

Auch keine neuen Industriezentren mehr! Wo die Dampfschote wie Grasshalme aus der Erde wachsen, ist kein Platz für ein behagliches eignes Heim. Wenn irgend etwas hinaus aufs freie Land gehört, so ist es die industrielle Arbeitsstätte, in der heute unsre gesunde Volkskraft verkommt.

Hier hat der Staat ein unermeßliches Arbeitsfeld. Wenn er seine Aufgabe verkennt und unerfüllt läßt, so wird er in die Rumpelkammer geworfen werden, wie jede menschliche Einrichtung, die sich überlebt hat und ihrer gottgegebenen Aufgabe nicht mehr gerecht wird. Noch ist es Zeit. Noch hat der Staat in Deutschland eine Machtfülle, die selbst dieser Riesenaufgabe gewachsen ist. Aber wie lange noch? Deshalb mögen sich nochmals alle, die es vergessen haben, ins Gedächtnis zurückrufen lassen: Homo animal possidens!



## Unser Schiffbau

Von Georg Wislicenus



er 28. deutsche Handelstag, der im Januar dieses Jahres in Berlin abgehalten wurde, hat sich mit rührender Einstimmigkeit gegen die staatliche Überwachung des Schiffbaus und der deutschen Seeschiffe ausgesprochen. Wie ist es aber möglich, eine Sache zu verurteilen, die dem Seemann Schutz in seinem schweren Berufe bringen soll? Die Sache ist sehr einfach. Geschickte Referenten hatten die Behauptung aufgestellt, die Staatsaufsicht würde „zu einer empfindlichen Schädigung der deutschen Reederei, der deutschen Schiffbauindustrie und rückwirkend auch anderer wichtigen deutschen Industrien führen.“ Da sank den Vertretern des Handelsstandes so schnell das Herz in — den Geldbeutel, daß sie gar nicht erst Beweise verlangten.

Grenzboten I 1894

Ein Referent hatte gesagt, daß in den letzten zwanzig Jahren 750 Dampfer mit 550000 Registertonnen Nettoraumgehalt gebaut worden seien. Dadurch seien der deutschen Industrie 200 Millionen Mark zugeflossen. Würde die geplante Beaufsichtigung zur Thatsache werden, so läge die Gefahr vor, daß die Einnahme der deutschen Industrie verloren ginge. Wohl um seinen Kollegen vom Handelstage die Stimmung nicht zu verderben, hat dieser Referent die Thatsache verschwiegen, daß in derselben Zeit nach den Berechnungen eines Schiffbaukenners ersten Ranges, des Ingenieurs Haack, die deutschen Reeder etwa 300 Millionen Mark an England gezahlt haben! Um der Wahrheit zu ihrem Rechte zu verhelfen, soll hier untersucht werden, wie weit unser Schiffbau bis jetzt schon — oder, richtiger gesagt, noch immer — von den Reedern geschädigt wird. In den letzten zwanzig Jahren, d. h. von Anfang 1873 bis Ende 1892, wurden nach den Berichten des statistischen Amtes

	Segelschiffe		Dampfer	
	Zahl	Nettoraum in Registertonnen	Zahl	Nettoraum in Registertonnen
in deutschen Staaten neugebaut . . . . .	1609	427 249	745	451 173
im Auslande neugebaut . . . . .	77	93 730	264	384 213
aus dem Auslande angekauft (schon gebrauchte Schiffe) . . . . .	934	504 119	130	83 542

Die größere Hälfte des deutschen Schiffsbedarfs ist also bisher vom Auslande gekauft worden. Da aber auch beim deutschen Schiffbau vielfach noch englischer Stahl und englisches Eisen verwendet werden, so ist die Schädigung der deutschen Industrie noch größer, als es diese Zahlen erkennen lassen. Freilich sind auch eine Reihe deutsche Schiffe ins Ausland verkauft worden; aber das kommt hier nicht in Betracht, weil die Ausländer, die bis jetzt bei uns Schiffe bestellt haben, später es wahrscheinlich auch thun werden.

Der Referent des Handelstags hat den deutschen Dampferbau um 100000 Tonnen zu hoch angegeben. Das kann ein Druckfehler sein. Wenn aber seine Preisberechnung richtig ist, daß diese deutschen Dampfer 200 Millionen Mark gekostet haben, dann ist die Berechnung Haacks noch viel zu niedrig, namentlich wenn man die bei den deutschen Schiffen benutzten fremden Stoffe mitrechnet. Auf ein paar hundert Millionen Mark mehr oder weniger Verdienst für unsre Industrie scheint es dem deutschen Handelstage nicht anzukommen, sonst hätte gewiß ein Teilnehmer die Berechnungen Haacks neben die des Referenten gestellt. Oder ist gar kein Sachverständiger in der Versammlung gewesen?

Am schlimmsten sieht es mit unsrer Dampferflotte aus. Da waren unter 765 Seedampfern 282 in England und 42 anderswo im Auslande gebaute Dampfer. Diese Zahlen sind aus den Schiffslisten des Bureau Veritas berechnet worden; denn leider verrät bis jetzt weder die amtliche Schiffsliste der deutschen Handelsflotte noch das statistische Amt den Geburtsort der Schiffe.

Und doch wäre es sehr wünschenswert, die Herkunft der Schiffe genau bestimmen zu können. Die großen Dampfergesellschaften, also das Großkapital, bevorzugen — Ausnahmen bestätigen die Regel — den fremden Schiffbau am meisten. Unter den 50 Seedampfern des Norddeutschen Lloyd sind 38 Engländer, unter den 56 Seedampfern der Hamburgischen Paketsahrt 35! Und dabei spielt der Zweck und das Ziel der Fahrten keine Rolle. Denn während z. B. Woermanns Reederei nur mit deutschen Schiffen betrieben wird, die bis nach Kapstadt laufen, haben andre Hamburger Dampfschiffsreeder nur englische Schiffe, die sie nach dem Mittelmeer oder nach den Nordseebädern schicken.

Englands Schiffbau und Maschinenbau leistet vorzügliches; kein Wunder, daß von dem Dampferbau aller Seestaaten der Erde im Jahre 1885 in England allein 78,9 Prozent ausgeführt wurden. 1888 stieg dieser Anteil Englands sogar auf 88,7 Prozent, 1891 fiel er wieder auf 85,9 Prozent. Nach den Angaben des Bureau Veritas wurden für deutsche Rechnung im Auslande im Jahre 1890 47,6 Prozent und im Jahre 1891 34,5 Prozent vom deutschen Gesamtbedarf an neuen Dampfern gebaut.

Der Großbetrieb in England erlaubt die Schiffe etwas billiger herzustellen, als es unsre Werften thun können. Aber unsre Leistungen im Schiffbau können in allen Ehren neben den englischen bestehen. Wenn der erste in Deutschland gebaute Schnelldampfer, die Augusta Viktoria, im Mittel 9 Stunden längere Reisedauer hat, als die beiden gleichzeitig in England gebauten Schnelldampfer Columbia und Normannia, so war doch schon der zweite deutsche Schnelldampfer, der Fürst Bismarck, besser als jene beiden. Nach dem trefflichen Buche „Die neuern Schnelldampfer der Kriegs- und Handelsmarinen“ von Professor Busley hat der Fürst Bismarck im Jahre 1891 gegen die Normannia, bei je zehn Reisen beider Schiffe, eine um 3 Stunden 35 Minuten kürzere durchschnittliche Reisedauer gehabt. Das genügt wohl, um die Güte des deutschen Schiffbaus zu beweisen.

Man ist also den Dampfergesellschaften gegenüber, die noch immer ausländische Schiffe kaufen, und dadurch deutsches Geld vergeuden, deutsche Arbeit ruhen lassen, wohl zu Vorwürfen berechtigt. So hat denn auch vor einiger Zeit die Kreuzzeitung einen scharfen Aufsatz gegen die Hamburgische Paketsahrtgesellschaft veröffentlicht, weil diese zwei neu zu bauende Riehdampfer wieder in England bestellt hatte. Bei dieser Bestellung handelt es sich nun freilich nicht bloß um eine Laune, wie die Kreuzzeitung sagte, sondern die Paketsahrt behauptet, daß gerade diese Sorte von Riehdampfern von der Werft von Harland und Wolff in Velfast in besonderer Güte hergestellt werde. Es wäre also möglich, daß der erste Dampfer dieser Art in Deutschland schlechter ausfiele, als die Dampfer jener englischen Werft. Die weiteren würden aber, wenn man auf die Erfahrungen beim Schnelldampferbau zurückblickt, wahrscheinlich besser als die englischen ausfallen.

Wie würde ein deutscher Volkstribun wie Herr Richter die Marineverwaltung schmähen, wenn sie im letzten Jahrzehnt auch nur ein einziges Kriegsschiff im Auslande bestellt hätte! Er würde uns ausführlich vortragen, daß der deutsche Schiffbaubetrieb längst imstande sei, die besten Schiffe der Welt zu bauen. Wie weitläufig mußte noch bei den vorletzten Marineberatungen der Staatssekretär den Reichsboten auseinandersetzen, daß er in einem besondern Falle mit Zug und Recht englische Kohlen hatte ankaufen lassen, weil die deutschen Kohlenhändler dem Staate gar zu hohe Preise gemacht hatten. Darüber, daß unsre großen Seedampfergesellschaften noch immer die meisten Schiffe in England bauen lassen, hat noch kein Reichsbote je eine Rüge ausgesprochen. Man muß annehmen, daß die geringe Sachkenntnis daran schuld ist.

Der Hamburgische Korrespondent übernahm die Mohrenwäsche für die Paketfahrtgesellschaft; vielleicht weil seine Leser zu kosmopolitisch empfinden, um darüber noch nachzudenken, ob sie englischen oder deutschen Schiffbauern und Arbeitern Arbeit geben sollen. Das Blatt sagte nämlich: „Das Interesse der Aktionäre und damit der weitesten(?) Kreise des Volks, die ihre Ersparnisse den Gesellschaften anvertrauen, fordert gebieterisch ein vorsichtiges Abwägen, damit nicht aus der Unterstützung der nationalen Arbeit ein dauernder Nachteil für die Besitzer der Gewinnanteilscheine der Reedereien erwachse.“ Als Entschuldigung wird angeführt, daß zum Wettbewerb beim Bau der beiden Schlachtvihdampfer auch deutsche Werften aufgefordert worden seien. Der Vulkan hat dabei zunächst ein höheres Angebot gemacht als die Engländer. Obwohl aber später der Vulkan erklärte, er wolle seine Forderungen noch weiter heruntersetzen, wenn die englischen Angebote günstiger seien als die deutschen, wurde er nicht berücksichtigt. Wenn sich die Paketfahrt mit Rücksicht auf ihre Aktionäre zur Bestellung bei der englischen Werft entschloß, so mag sie vom kosmopolitisch-kaufmännischen Standpunkt betrachtet Recht haben; anders erscheint die Sache vom nationalen Standpunkt aus. Hat Deutschland größeres Interesse daran, ob die Paketfahrt einige Prozent mehr oder weniger Dividende zahlen kann, oder ob das deutsche Geld im Inlande bleibt und dazu verwendet wird, deutschen Arbeitern Brot zu geben? Warum müssen wir andern Sterblichen, wenn z. B. unsre Frauen geschmackvollere und billigere Stoffe aus Paris kaufen wollen, hohen Zoll bezahlen? Damit ein andermal das Geld im Lande bleibe. Warum dürfen nun jene Reedereien alljährlich Millionen an das Ausland vergeuden? Weil uns ein Gesetz fehlt, das den Ankauf von ausländischen Schiffen mit einem hohen Zoll „bestraft“ — so darf man wohl am besten sagen. Die Franzosen zahlen zur Belegung ihres Schiffbaubetriebs, der mit England noch nicht wetteifern kann, Prämien — hohe Prämien — für alle im Inlande gebauten Seedampfer. Dessen bedarf es bei uns nicht, weil unser Schiffbau dem englischen jetzt ebenbürtig ist. Die Amerikaner

müssen für jedes im Auslande gebaute Schiff eine hohe Abgabe zahlen; wenn der Schutzzoll irgendwo bei uns am Plage ist, so ist er es hier.

Daß die Reeder volle Freiheit verlangen, um ihren Geldbeutel so schnell und so bequem wie möglich zu füllen, ist eine menschliche Schwäche, mit der man eben rechnen muß. Aber daß sich Gelehrte finden, die diese Schwäche noch zu entschuldigen suchen, das ist ein betrübendes Zeichen dafür, daß der verhängnisvolle kosmopolitische Charakterzug des Deutschen größer sein kann als sein Vaterlandsgefühl. In den Preussischen Jahrbüchern (1893, Bd. 74, S. 498) sagt Professor D. Krummel: „Da heutzutage die Schifffahrt rasch aufeinander folgende Perioden des Aufschwungs und Niedergangs zu erfahren pflegt, müssen jedoch (!) die Reeder günstige Ausichten ohne Verzug wahrzunehmen trachten, und wenn sie bei erhöhter Nachfrage nach Schiffsräumen solche in England bauen lassen, wo sie gewiß sind, rascher als daheim und ebenso gut bedient zu werden, so kann ihnen das niemand im Grunde verdenken.“ Gewiß, für die Reeder erhöht diese Ausnutzung der „Konjunktur“ den Gewinn; aber der deutsche Schiffbau und die deutschen Stahl- und Eisenwerke und was alles damit zusammenhängt, sie haben den Schaden davon.



## Otto Roquettes Selbstbiographie



Die autobiographische Litteratur, die vor Zeiten als einer der spärlichsten und dürftigsten Teile unsrer sonst überreichen Litteratur galt, ist in den letzten Jahrzehnten gewaltig angeschwollen. Es scheint fast, als ob in dem Maße, wie die Veräußerlichung des Lebens zugenommen hat, auch den Einzelnen die äußere Geschichte ihres Daseins, die äußern Beziehungen zu Welt und Zeit wichtiger geworden wären. Jedenfalls fehlt es namentlich aus dem Kreise der Gelehrten, Schriftsteller und Künstler nicht mehr an autobiographischen Aufzeichnungen, und wenn auch nur wenige dieser, wie die „Jugenderinnerungen eines alten Mannes,“ die Jugenderinnerungen Ernst Rietschels, das Leben Ludwig Richters, einigermaßen volkstümlich geworden sind, so finden doch die meisten einen Leserkreis, was ja auch nur natürlich ist. Denn ein Menschenleben, selbst wenn es nicht gerade wechselreich gewesen, ja sogar wenn es ungeschickt dargestellt sein sollte, ist doch in der Regel inhaltreicher und wirkt lebendiger, als es die Mehrzahl der modernen Romane vermag. So unablässig der „Zeitgeist“ bemüht ist, durch hunderttausend Mittel alle Eigenart des Einzellebens und der persönlichen Entwicklung abzuschleifen und namentlich die „Gebildeten“ unsrer