



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

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

Hochstetter, W.: Fünfzig Jahre deutscher Schifffahrt

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



## Fünzig Jahre deutscher Schifffahrt



vor einem halben Jahrhundert schrieb ein Bremer Blatt in einem Bericht über die Probefahrt des ersten Amerikadampfers des Norddeutschen Lloyd: „Wer ein deutsches Herz hatte, dem mußte es höher schlagen bei dem Gedanken, daß dieser herrliche Dampfer die deutsche Flagge über den Ozean tragen und ein Pionier für weitere Schöpfungen des nationalen Handels werden sollte.“ Die Schaffung eines einigen deutschen Reichs lag damals noch in weiter Ferne, so heiß es auch von den Patrioten ersehnt und erstrebt wurde; aber allenthalben in Deutschland regten sich in Handel und Industrie die lange zurückgehaltenen Kräfte. Wenn es in dieser Sturm- und Drangperiode der deutschen Wirtschaftsgeschichte einige mutige und weitschauende Bremer Kaufleute wagten, ohne Rückhalt an einem einigen deutschen Staatswesen und einer starken Kriegsflotte, allein im Vertrauen auf ihre eigne Kraft und Tüchtigkeit eine Schifffahrtsgesellschaft zu gründen, die es mit den schon zu stattlicher Größe herangewachsenen fremden Handelsflotten, die den Personen- und Güterverkehr auf dem Atlantischen Ozean vermittelten, aufnehmen sollte, so sah man mit Recht darin eine nationale Tat, die nicht bloß glückverheißend für die Zukunft der politischen und der wirtschaftlichen Bestrebungen Deutschlands war, sondern von der auch eine unmittelbare fördernde Rückwirkung auf diese Bestrebungen erwartet werden konnte. Und wenn man heute, wo der Norddeutsche Lloyd auf eine fünfzigjährige Geschichte zurückzusehen kann, unter seinen Verdiensten und Leistungen das rühmenswerteste nennen soll, so ist es das, daß er die Hoffnung der damaligen Vaterlandsfreunde bis zum heutigen Tage aufs schönste erfüllt hat.

„Wir müssen dem Kapital auch eine angemessene Rente sichern, sonst hat unser Institut keinen Bestand und kann nicht auf die Dauer segensreich wirken“, über diesem Grundsatz, den seinerzeit der Gründer des Lloyd, Konsul G. H. Meier, mit Recht als obersten Geschäftsgrundsatz aufstellte, hat keiner der Männer, die die Leitung der Gesellschaft in Händen hatten, von dem Gründer an bis auf den jetzigen Leiter, den andern Grundsatz vergessen, daß eine große Schifffahrtsgesellschaft neben rein geschäftlichen auch große nationale Aufgaben und Pflichten hat. Als der Kaiser im April 1890 zum erstenmal auf einem Lloyd-Dampfer war, sagte er in einer Rede auf den Norddeutschen Lloyd: „Ein jeder Neubau, den die Gesellschaft bestellt, ein jeder neuer Erfolg, den Ihre Schiffe erringen, eine jede neue Linie, die begründet wird, erfüllt Mich — und nicht nur Mich,

sondern viele, die ebenso denken wie Ich, im Lande — mit Stolz und Befriedigung... Die herrlichen Schiffe, die zur Bewunderung nicht nur der Deutschen, sondern gerade auch der Fremden, mit schneller Fahrt die Flut durchschneiden, bringen überall hin erstens die Erzeugnisse unsers Vaterlandes, und zweitens sind sie das Zeichen unsrer Schiffsbautechnik, unsrer Arbeitsleistung und zu gleicher Zeit auch das Zeichen der Leistungen unsrer Handelsmarine, und Ich glaube wohl ohne Überhebung sagen zu dürfen, wo sie hinkommen, können sie sich mit Recht und mit Stolz vor der Welt zeigen und blicken lassen.“ Und Prinz Heinrich sagte zehn Jahre später: „Die goldne Brücke, die der Lloyd über den Ozean gespannt hat, ist eine feste Brücke für das Deutschtum, die deutsche Zivilisation und das deutsche Ansehen auf dem großen Meere.“

Als der Norddeutsche Lloyd\*) am 20. Februar 1857 mit einem Kapital von drei Millionen Taler Gold konstituiert wurde, mit dem Zweck, „für Personen- und Frachtverkehr regelmäßige Dampfschiffsverbindungen mit europäischen und transatlantischen Ländern und Schleppdienst für Fluß- und Seeschiffe einzurichten“, wurde außer einem Dampferverkehr nach England und einer Schleppschifffahrt auf der Weser ein regelmäßiger Dampferverkehr zwischen Bremen und Newyork beschlossen. Diese im Juni 1858 eröffnete Newyorker Linie ist noch heute der Hauptstamm des weit- und vielverzweigten Geschäftes. Beinahe die Hälfte der vom Lloyd jährlich beförderten Personen entfällt auf diese Linie, ja wenn man die später hinzugekommenen Linien nach andern nordamerikanischen Häfen hinzurechnet, weil sie teils eine Entlastung, teils eine Ergänzung der Newyorker Linie sind, erhält man sogar vier Fünftel der Gesamtzahl. Auch im Frachtgeschäft ist die Newyorker Linie, wenn auch nicht in so hohem Prozentsatz, die bedeutendste des Lloyd. Sie ist im Laufe der Jahrzehnte immer weiter ausgebaut und verbessert worden, indem vor allem die Abfahrten häufiger gelegt, und die Schiffe schneller und für die verschiedenen Zwecke des Personen- und Frachtverkehrs praktischer eingerichtet wurden. Schon im Jahre 1867 konnte der Lloyd mit acht großen und schnellen Schiffen wöchentliche Fahrten zwischen Bremen und Newyork aufnehmen. Das bedeutendste Ereignis — nicht bloß für diese Linie, sondern für den Dampferverkehr überhaupt — war die im Jahre 1881 erfolgte Einführung des Schnelldampferbetriebs. Während bisher ein Dampfer als höchste Durchschnittsleistung etwa zwölf Seemeilen in der Stunde zurücklegen konnte, gelang es den Engländern, einen Dampfer zu bauen, der eine Durchschnittsgeschwindigkeit von sechzehn Seemeilen in der Stunde erreichte. Der Lloyd erkannte sofort die Bedeutung dieser neuen Errungenschaft der Schiffsbautechnik und ließ ebenfalls in England einen Schnelldampfer bauen. Diesem Schiffe, der

\*) Wir möchten schon an dieser Stelle auf das soeben im Verlag von Fr. Wilt. Grunow in Leipzig erschienene umfangreiche Werk: Der Norddeutsche Lloyd. Fünfzig Jahre Entwicklung 1857 bis 1907. Dargestellt von Dr. Paul Neubaur. In drei Bänden (zwei Text- und ein Illustrations-Band) hinweisen, auf das wir in einer der nächsten Nummern eingehend zurückkommen werden.

Elbe, gelang es, den Ozeanrekord zu brechen und das „blaue Band des Weltmeers“, das bisher ausschließlich in den Händen der Engländer gewesen war, für die deutsche Schifffahrt zu gewinnen, die es seither — abgesehen von einer kurzen Unterbrechung — auch behauptet hat. Auf die Elbe folgte eine stattliche Zahl von Lloyd Schnell dampfern, deren neuester, nach den Anregungen des jetzigen Generaldirektors des Lloyd, Dr. Wiegand, konstruierter Typ durch die Dampfer Kaiser Wilhelm der Große, Kronprinz Wilhelm, Kaiser Wilhelm II. und Kronprinzessin Cecilie, sämtlich auf der Werft des Vulkan in Stettin erbaut, repräsentiert wird. Zur Illustration der gewaltigen Fortschritte, die die Schiffbautechnik in dem letzten halben Jahrhundert gemacht hat, seien die Maße des ersten und des neuesten Amerikadampfers des Lloyd hier erwähnt: der erste Lloyd dampfer Bremen hatte eine Maschine von 700 Pferdekraften und konnte 1000 Tons Güter und 850 Tons Kohlen fassen, während der neueste Dampfer Kronprinzessin Cecilie Maschinen von 45000 Pferdekraften, die dem Schiffe eine Durchschnittsgeschwindigkeit von  $23\frac{1}{2}$  Seemeilen in der Stunde verleihen, und 20000 Registertons hat.

Wenn seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten von Nordamerika immer zahlreicher und enger geworden sind, und wenn Hand in Hand damit der deutsche Handel und die deutsche Industrie einen immer glänzenderen Aufschwung genommen hat, so muß den nordamerikanischen Dampferlinien des Lloyd, speziell seiner New Yorker Linie, die zur Steigerung des Güter- und Warenaustausches zwischen beiden Ländern wie auch des Personenverkehrs wesentlich beigetragen haben, ein nicht geringer Anteil daran zugeschrieben werden. Schon allein der Umstand, daß alljährlich Tausende von Amerikanern auf deutschen Schiffen zur Erledigung von Geschäften oder zu Besuch nach Deutschland und dem übrigen Europa kommen — etwa zwei Drittel der Kajütspassagiere sind Amerikaner —, trägt viel dazu bei, die beiden Nationen einander näherzubringen. Und wenn unsere deutschen Volksgenossen in Amerika zu einem guten Teil ihr Deutschtum noch nicht verloren haben, so hat die deutsche Schifffahrt, die die Beziehungen zwischen der alten und der neuen Heimat aufrecht erhält und das deutsche Ansehen in Amerika an der ersten Stelle vertritt, ein großes Verdienst daran.

Nachdem die New Yorker Linie des Lloyd neun Jahre lang seine einzige transozeanische gewesen war, kam Ende der sechziger und in den siebziger Jahren eine ganze Reihe weiterer Linien nach Nord-, Mittel- und Südamerika hinzu, nämlich 1867 Bremen-Baltimore, 1869 Bremen-New Orleans (1884 ist an Stelle von New Orleans Galveston als Endhafen gewählt worden), 1870/71 Bremen-Westindien und Mittelamerika und 1876 Bremen-Brasilien und Bremen-La Plata.

Das Jahr 1885 ist ein besonders bedeutungsvolles in der Geschichte des Lloyd. Es ist das Gründungsjahr der ostasiatischen und der australischen Reichspostdampferlinien. War schon bisher die Einwirkung der Schifffahrts-

gesellschaft auf das Wirtschaftsleben Deutschlands sehr groß, so ist sie seither noch viel größer und tiefer gehend geworden. Bis dahin hatte der Lloyd seine Dampferlinien ausschließlich nach Amerika gerichtet; indem er jetzt auch nach den übrigen drei Weltteilen sein Liniennetz ausdehnte, folgte er einer von der deutschen Regierung ausgehenden Initiative, die von der Herstellung direkter deutscher Postdampferlinien zwischen Deutschland und China, Japan und Australien nicht bloß für die Erweiterung des Absatzmarktes für deutsche Erzeugnisse in überseeischen Ländern, sondern auch für die Zwecke der Kaiserlichen Marine (wegen Beförderung des Postdienstes im Verkehr mit den deutschen Marinestationen und der Marineablösungsmannschaften und sonstiger Militärtransporte) einen wesentlichen Nutzen erwartete. Die Regierung schickte damals ein Submissionsauschreiben für die Errichtung der Linien an mehrere Hamburger und Bremer Firmen; den Auftrag erhielt als die leistungsfähigste Reederei der Lloyd. Die zwanzigjährige Geschichte der Reichspostdampferlinien ist ein fortlaufender Beweis für den richtigen Blick, den die Regierung mit dieser Anregung gezeigt hat. Der Einfluß der Reichspostdampferlinien auf die wirtschaftlichen und politischen Beziehungen Deutschlands zu Ostasien und Australien ist ein ungeheurer geworden. Dieser Einfluß wäre, wie Dr. Neubaur in seinem Buche „Die deutschen Reichspostdampferlinien nach Ostasien und Australien“ hervorhebt, „bei weitem nicht in dem Maße in die Erscheinung getreten, wenn nicht der Norddeutsche Lloyd dieselbe Weite des Blickes im Betriebe und in der Ausgestaltung der Schifffahrtsverbindungen mit Ostasien und Australien gezeigt hätte, wie sie die Reichsregierung in der Schaffung der Linien bekundet hat. Die Ausgestaltung der Linien liegt zum großen Teil außerhalb des Subventionsvertrags und ist eigenstes Werk der Bremer Reederei. Ebenso ist als deren eigenstes Verdienst die Rückwirkung anzusprechen, die der Betrieb der Reichspostdampferlinien auf den deutschen Schiffbau gehabt hat.“ Das Verdienst, die Reichspostdampferlinien zu richtigem Prosperieren gebracht zu haben, ist um so größer, als der Kontrakt der Schifffahrtsgesellschaft eine Menge Verpflichtungen auferlegt, die der freien Bewegung oft sehr hinderlich sind.

Die Reichspostdampferlinien, an deren Routenführung im Laufe der Jahre manche Änderungen vorgenommen wurden, sind heute folgende: eine Hauptlinie nach China und Japan, eine zweite Linie nach Australien, und dazu eine Zweiglinie von Sydney über Neu-Guinea nach Yokohama (die Zweiglinie verbindet also den größten Teil unserer Südseebesitzungen mit der ostasiatischen und australischen Hauptlinie).

Zu ihrem vollen geschäftlichen Werte für den Lloyd wie für den deutschen Handel gelangten die Reichspostdampferlinien erst, als auf Anregung des Generaldirektors Dr. Wiegand der Lloyd zwei englische Dampferlinien, die bis dahin den größten Teil des Passagier- und Frachtverkehrs an der indischen und südchinesischen Küste besorgt hatten, aufkaufte und dadurch den dortigen Handel unter deutschen Einfluß brachte. Die Errichtung einer Dampferfahrt

auf dem Yangtse dehnte diesen Einfluß noch weiter bis in das Herz von China aus. Als Beispiele für die weitgehende Wirkung der Gründung der Reichspostdampferlinien seien die Tatsachen erwähnt, daß der deutsche Dampferverkehr in den asiatischen und den australischen Häfen, der vor dem Jahre 1885 ganz unbedeutend war, heute an der zweiten Stelle, unmittelbar hinter dem englischen steht, und daß die Zahl der in China ansässigen deutschen Firmen von 57 im Jahre 1885 auf 145 im Jahre 1902 angewachsen ist. Sogar der Umstand, daß die Reichspostdampfer auch eine bedeutende Menge außerdeutscher Güter befördern, ist dem deutschen Interesse nur förderlich, „denn damit werden internationale Anknüpfungspunkte geschaffen, die nicht nur handelspolitisch für die Entwicklung des deutschen Überseehandels von hohem Werte sich erwiesen, sondern die auch allgemeinpolitisch durch die Verknüpfung der Interessen der Nationen untereinander für den Weltfrieden sich unzweifelhaft nützlich erweisen mußten“. Dieselbe Wirkung muß natürlich auch dem Umstande zugeschrieben werden, daß die deutschen Reichspostdampfer, auch was den Personenverkehr betrifft, von einem bedeutenden Prozentsatz von Nichtdeutschen, vor allem von Engländern, benützt werden.

Bei der Wirkung der Reichspostdampferlinien auf den deutschen Handel und die deutsche Industrie muß besonders auch noch die gewaltige Förderung der deutschen Schiffsbauindustrie genannt werden. Daß die Leistungen der deutschen Werften heutzutage auf solcher Höhe stehen, daß sie von keiner fremden übertroffen, von den meisten aber überhaupt nicht erreicht werden, muß, außer unsrer Kriegsmarine, vor allem dem Norddeutschen Lloyd zugeschrieben werden, der ihnen seit 1885 immer größere und wichtigere Aufträge zugewiesen hat. Den Anstoß dazu gab allerdings die Bestimmung des Reichspostdampfervertrags, daß die Reichspostdampfer nur auf deutschen Werften und mit deutschem Material gebaut werden dürften. Aber die Art und Weise der Anwendung sowie die Ausdehnung dieses Grundsatzes auch für den Bau der übrigen Dampferflotte ist ein nicht hoch genug zu schätzendes patriotisches Verdienst des Lloyd, speziell von dessen jetziger Leitung. In den letzten acht Jahren hat der Lloyd kein einziges seiner zahlreichen neuen Schiffe auf ausländischen Werften erbauen lassen, sodaß gegenwärtig weit über 80 Prozent seiner Gesamtflotte, darunter vor allem die Riesenschnelldampfer deutschen Ursprungs sind. Seit 1892 haben die deutschen Werften vom Lloyd über 260 Millionen Mark Bauaufträge erhalten. Der Stettiner Vulkan allein bekam in den einundzwanzig Jahren, seitdem er den ersten Reichspostdampfer zu bauen hatte, 125 700 000 Mark vom Lloyd überwiesen.

Auch die Absicht der Regierung, durch Schaffung von Reichspostdampferlinien die militärischen Interessen des Reiches zu fördern, ist aufs beste in Erfüllung gegangen, wie es sich in besonders glänzender Weise bei den Truppenbeförderungen anlässlich des Chinafeldzugs gezeigt hat. Für spezielle Kriegszwecke stehen zurzeit etwa 23 Lloydampfer, von denen 13 als Hilfskreuzer,

8 als Truppentransportschiffe und 2 als Lazaretttschiffe verwandt werden können, dem Reiche zur Verfügung.

Die Dampferflotte des Norddeutschen Lloyd ist heute zu so gewaltiger Größe herangewachsen, daß er die zweitgrößte Reederei der ganzen Welt ist. Er besitzt 395 Schiffe mit 754 441 Bruttoregister-tonnen und 571 670 Pferdekräften. Seine Dampferlinien laufen fast alle wichtigen Hafenplätze der ganzen Welt an. Zu den schon genannten Linien kamen in den letzten fünfzehn Jahren noch folgende hinzu: 1891 die Schnelldampferlinie Genua-Gibraltar-Newyork; 1904 die Linie Marseille-Neapel-Alexandrien; 1905 drei Frachtdampferlinien (Bremen-Australien, Bremen-Philadelphia-Savannah und Braila-Galatz-Genua) und 1906 die gemeinsam mit der Deutschen Levantelinie betriebene Deutsche Mittelmeer-Levantelinie. Daß ein Betrieb von dieser gewaltigen Ausdehnung, der in der Entwicklung des deutschen Wirtschaftslebens wie der Weltwirtschaft überhaupt ein so wichtiger Faktor ist, in den fünfzig Jahren seines Bestehens allezeit in echt nationalem Sinne geleitet worden ist, ist eine Tatsache, deren wir Deutschen uns ganz besonders freuen dürfen.

W. Hochstetter



## Die baukünstlerische Erziehung des Publikums

Von Joseph Aug. Euz



er im Frühsommer des Jahres 1896 in London abgehaltene Architektenkongreß hatte über diese Angelegenheit zu beraten. Es war zwar nicht zu erwarten, daß eine vielköpfige unpersönliche Kommission von Fachmenschen entscheidend in einer Sache wirken kann, die Temperament und unzüftlerisches Denken voraussetzt. Es ist aber immerhin ein Verdienst, daß eine solche Aufgabe zur Sprache gebracht und dadurch freiwillige Mitarbeit angeregt wurde. Unter den Architekten selbst genießt dieses Thema kein hohes Ansehen. Sie meinen, daß gute Architekturen durch ihr bloßes Vorhandensein die baukünstlerische Erziehung des Publikums allein bewirken. Wenn das wahr wäre, dann hätte unsre Zeit nicht über den allgemeinen baukünstlerischen Niedergang zu klagen. Das Interesse des Volkes ist unerläßlich für eine gute Baukunst. Baukunst ist durchaus nicht ausschließlich Angelegenheit des Fachmannes. Sie ist vielmehr der Niederschlag herrschender Gesinnungen und Bedürfnisse. Auch der Fachmann ist nur ein Produkt der Allgemeinheit. Das Ungewöhnliche ist geradezu Regel, daß die Erneuerung einer Kunst gewöhnlich von Leuten herbeigeführt wird, die außerhalb des Faches stehen. Wenn dem Publikum die Augen geöffnet werden über die schreienden Mißstände der herrschenden Architektur, dann wird auch die Baukunst im allgemeinen besser werden. Hier muß das Wort helfen. Erst