



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Kaemmel, Otto: Der Norddeutsche Lloyd

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

3 $\frac{1}{2}$ Millionen Desjätinen angekauft; ein Drittel des Großgrundbesitzes sei schon vernichtet. Das müsse drei unheilvolle Wirkungen haben. Es müsse die sozialistische Strömung in den andern Staaten ermutigen. Es werde den Bodenertrag vermindern, weil das Land aus der bessern in die schlechtere Bewirtschaftung übergehe (wie ja auch Weber hervorgehoben hat), ohne Nutzen für die Bauern, die die Kaufgelder nicht verzinsen könnten und von der Scholle würden weichen müssen, wofern nicht ihre Schulden einfach erlassen, also die Gutsbesitzer um ihr Eigentum gebracht werden. Und diese Minderung des Nationaleinkommens müsse den ohnehin wankenden Staatsfinanzen einen neuen Stoß versetzen. Der Brieffschreiber bemerkt sehr richtig, von den wirtschaftlichen Zuständen Rußlands, die doch das Wichtigste in der gegenwärtigen Krisis seien, lese man wenig in der ausländischen Presse, weil diese sich scheue, die Inhaber von Rußlandwerten zu beunruhigen, die nach bekannter Kapitalistengepflogenheit vor solchen unangenehmen Wahrheiten die Augen fest geschlossen zu halten liebten.

Carl Jentsch



Der Norddeutsche Lloyd

Don Otto Kaemmel

Navigare necesse est, vivere non est necesse



ft genug kann man sich ärgern über die Politik gewisser deutscher Parteien, die noch immer nicht gelernt haben, das Vaterland über die Partei zu stellen, die immer zuerst fragen: Was nützt unsrer Partei?, die immer wieder auf den prinzipiellen Gegensatz der „Weltanschauungen“ zurückkommen, wie einst die Konfessionen auf ihr Dogma, und die in ihr eignes Spiegelbild so vernarrt sind, daß sie nicht müde werden, sich selbst zu rühmen, und dann können sogar Zweifel an einer großen Zukunft unsers Volkes aufsteigen, das in vierzig Jahren politisch so wenig gelernt hat. Da ist es eine wahre Herzensstärkung, von diesem kleintlichen Trödel den Blick zu richten auf das, was neben dem Heldennute unsrer Armee einheitlich zusammengefaßte Kräfte geleistet haben, was deutscher Bürgerfönn zustande gebracht hat, was den deutschen Namen hinausgetragen hat in alle Welt über See, noch ehe es ein Deutsches Reich, eine deutsche Flagge und eine deutsche Flotte gab, und was jetzt ein Stolz der Nation und eine kraftvolle Stütze ihrer vielbeneideten Weltstellung unter dem schwarzweißroten Banner ist, auf die größte Reederei der Welt, die heute mit einer Flotte von 184 Dampfern auf 32 Linien die Erde umspannt, auf den Norddeutschen Lloyd in Bremen.

Es war am 17. Oktober 1899, daß ich einen der neuen großen Reichspostdampfer des Lloyd, den König Albert, ein schwarzes, hochaufgebautes Riesenschiff, das alle andern im Hafen liegenden Dampfer weit überragte, von

vier kleinen, zwerghaften, qualmenden und pustenden Schleppern gezogen, unter den rauschenden Klängen seiner eignen Kapelle bei strahlendem Sonnenschein und glitzender See aus dem prächtigen Hafenrund von Genua abfahren sah auf seine erste große ostasiatische Reise. In Neapel sah ich dann andre mächtige Lloydsschiffe liegen, am 17. November die *Aller*, von Genua nach Newyork bestimmt, schneebedeckt einlaufen, und am Kai Santa Lucia hingen überall große Ankündigungen des Lloyd. Es war im Juni 1905, daß ich Gelegenheit hatte, in Bremerhaven die großartigen ältern und neuen Hafenanlagen des Lloyd zu sehen, vom Weserdeiche aus auf den breiten graugrünen Strom land- und seewärts hinauszuschauen und den neusten Riesendampfer für die Fahrt nach Newyork, Kaiser Wilhelm II., zu besteigen, der zum Abgang fertig, langgestreckt und haushoch, von seinen vier kolossalen Schornsteinen überragt, vor der Lloydhalle lag, nicht ein Hotel, sondern ein schwimmender Palast, oder vielmehr auf See ein kleines schwimmendes Gemeinwesen für sich, mit der ganzen sozialen Schichtung eines solchen zwischen den Eisenplatten seines ungeheuern Leibes, made in Germany! Da weitete sich das Herz im Hochgefühl der nationalen Kraft, die hier einmal nicht nur im Kleinen, sondern auch im Großen Großes leistet, und das geistige Auge schweifte weit hinaus über die Wesermündung und über die flachen Gestade unsrer Nordsee nach den schiffwimmelnden Häfen Nordamerikas, nach den malerischen Küsten des sonnigen Mittelmeers mit ihren Denkmälern alter Kultur, nach dem blauen Indischen Ozean und der bunten Fülle der Tropenwelt bis zur Schneephramide des Fusinoyama, denn auf allen diesen Meeren und in zahllosen Häfen weht heute vom Heck der Lloyd dampfer die Reichsflagge neben der alten weißroten Stadtflagge Bremens im Vortopp, die uns zuerst den Atlantischen Ozean erschlossen hat. In solchem berechtigten Selbstgefühl hat der Norddeutsche Lloyd in diesem Februar das Jubiläum seines fünfzigjährigen Bestandes gefeiert und in einem großen Werke sich selbst ein dauerndes literarisches Denkmal gesetzt, das in schlicht sachlicher Weise ohne jede Ruhmredigkeit seine Geschichte und seine Einrichtungen darstellt.*)

Bremische Schiffe, starke, hochbordige Roggen, waren früh auf weite Fahrten gegangen: 1147 beim zweiten Kreuzzuge hatten sie Lissabon erobern helfen und waren bis Syrien gekommen; beim dritten Kreuzzuge hatten Bremer und Lübecker vor Akkon 1190 das Spital gegründet, aus dem 1198 der Deutsche Ritterorden hervorging. Von Bremen zog der erste Bischof von Riga Abalbert von Apeldorn 1198 aus, der Gründer der deutschen Herrschaft in Livland, einer der größten Kolonisatoren germanischen Stammes. Später trat Bremen der Hanse bei, und es nennt sich noch heute mit Stolz eine freie und Hansestadt. Aber es gehörte im Mittelalter nicht zu den leitenden Städten des Bundes, der seinen Schwerpunkt an der Ostsee hatte, und es war auch, als dieser allmählich zerfiel, so

*) Der Norddeutsche Lloyd. Fünfzig Jahre der Entwicklung 1857 bis 1907 dargestellt von Dr. Paul Neubaur. Zwei Bände Text (in Quart) und ein Illustrationsband (in Folio). Leipzig, Fr. Wilh. Grunow, 1907.

wenig eine Reichsstadt wie etwa Magdeburg, mit dem zusammen es seinen Protestantismus, der auch der Herrschaft seines Erzbischofs nur tatsächlich ein Ende machte, gegen Karl den Fünften tapfer behauptete und 1547 eine schwere Belagerung aushielt. Erst 1654 wurde es als Reichsstadt anerkannt, aber beständig bedrängt von Schweden, dem im Westfälischen Frieden 1648 die alten geistlichen Gebiete von Bremen und Verden zugefallen waren, und es behauptete seine Freiheit 1668 nur mit Hilfe der benachbarten niedersächsischen Fürsten und Brandenburgs. Aber indem jene Gebiete 1719 an Hannover übergingen, wurde die Lage der Stadt kaum verbessert; sie war jetzt ganz von welfischem und oldenburgischem Gebiet umschlossen, und nach der kurzen Episode der Napoleonischen Herrschaft (1810 bis 1813), die sie aufs schwerste schädigte, geriet sie in einen langen Konkurrenzkampf mit Hannover, das sich zur deutschen Vormacht an der Nordsee berufen wähnte. Aber in diesem kleinen, isolierten, ganz auf sich selbst gestellten, zur See absolut macht- und schutzlosen Stadtstaate — der Deutsche Bund bedeutete ja fast noch weniger als das alte Reich — lebte eine starke Seele, wie in so mancher andern alten deutschen Stadt, und die alte, sonst längst überwundene Stadtwirtschaft hat hier noch Großes geleistet, nicht nur für sich, sondern für ganz Deutschland, für das sie Aufgaben und Pflichten übernahm, die die deutsche Gesamtheit nicht erfüllte. Bremen ist noch heute sehr viel weniger Großstadt als das stolze, prächtige, laute, von tosendem Leben erfüllte Hamburg, von dem es schon seit dem siebzehnten Jahrhundert überflügelt wurde, ruhiger, behaglicher, schlichter, und es hat in seiner altansässigen Bevölkerung sogar einen eigentümlichen Typus ausgebildet. Aber seine Kaufmannschaft hatte schon nach dem nordamerikanischen Unabhängigkeitskriege (1773 bis 1783) den Tabak- und Baumwollenhandel für Deutschland in seine Hand gebracht, in Newyork schon 1807 ein eignes Konsulat errichtet, und daß junge Bremer „hinüber“ gingen nach England und Amerika, um dort zu lernen, wohl auch eigne Handelshäuser zu gründen, wurde immer häufiger. Als dann die Weser, Bremens Lebensader, zu versanden drohte, für die vergrößerten Schiffe zu seicht wurde, da gründete der kluge Bürgermeister Johann Smidt 1827 bis 1830 an der Mündung des Stromes auf ödem, fast wertlosem Heide- und Moorlande, das ihm Hannover billig überließ, Bremerhaven. Aber kaum begann der neue Seeplatz aufzublühen, so erschwerte das eifersüchtige Hannover den Landverkehr zwischen den beiden Städten, ließ in Bremerhaven kein bremisches Postamt zu, hielt später die Eisenbahnverbindung auf, so lange irgend möglich. Während nun auch Zollschranken die kleine Republik von ihrem natürlichen deutschen Hinterlande abschlossen, fielen allmählich die Schranken, die die englische Navigationsakte von 1651 dem Zwischenhandel der fremden Nationen mit England gezogen hatte: nach dem hanseatisch-englischen Vertrage vom September 1825 wurden die hanseatischen Schiffe, wenn sie aus Bremen, Hamburg oder Lübeck kamen, in allen britischen Besitzungen zugelassen, 1839 der direkte Verkehr mit Ostindien allen Nationen geöffnet. Zugleich wuchs die

deutsche Auswanderung nach Nordamerika, die größtenteils über Bremen ging, besonders nach 1848/49; zwischen 1830 und 1850 zogen im ganzen 587 000 Deutsche übers Meer.

Je reger diese Verbindung wurde, desto mehr machte sich das Bedürfnis nach Regelmäßigkeit des Verkehrs geltend, und dieses vermochten Segelschiffe nur sehr unvollkommen zu befriedigen. Da eröffnete 1838 die englische Cunardlinie die Dampfschiffahrt zwischen Liverpool und Newyork, und am 1. September 1844 schloß Preußen für den Zollverein mit Belgien einen Vertrag über eine Zollvereinsniederlage in Antwerpen für den Fall der Errichtung einer Dampferlinie von dort nach Newyork. Wichtiger war es, daß es der unermüdlischen Tätigkeit des Senators Arnold Duckwitz (geboren 1802), des Reichsmarineministers des Frankfurter Parlaments (1848), und des bremischen Spezialgesandten in Washington, Karl Theodor Geveloht (geboren 1798), gelang, am 15. Juni 1846 in Washington ein Abkommen über die Errichtung einer Gesellschaft für eine Dampferverbindung zwischen Newyork und Bremen zustande zu bringen, der Ocean Steamship Navigation Company, die sowohl von den Vereinigten Staaten als auch von den zunächst beteiligten deutschen Staaten Unterstützung (im ganzen 300 000 Dollars) erhielt, zunächst zwei in Amerika erbaute Raddampfer, den Washington und den Hermann, in Fahrt setzte und im März 1847 auch die Beförderung der amerikanischen Post für ganz Deutschland übernahm. Sie war die Vorläuferin des Norddeutschen Lloyd.

Inzwischen hatten sich nämlich in Bremen mehrere Gesellschaften für die Weserschiffahrt zwischen Bremerhaven und dem großen Umschlagplatz Münden gebildet, obwohl diese Schifffahrt zunächst noch durch Verwahrlosung des Stromes, Bälle der Uferstaaten und partikularistische Einrichtungen gehemmt und erschwert wurde, an deren Beseitigung Duckwitz rührig arbeitete. Diese (vier) Gesellschaften faßte Hermann Heinrich Meier (geboren 1809), der in Newyork als Chef des dortigen von seinem Vater und Oheim gegründeten Geschäftshauses (bis 1838) die Verhältnisse genau kennen gelernt und 1856 die Bremer Bank gegründet hatte, auf Grund eines Prospekts aus der Feder Eduard Crüsemanns (geboren 1826) im Januar 1857 zum Norddeutschen Lloyd zusammen, um eine wöchentliche Dampferverbindung zwischen Bremen, Newyork und England mit Schraubendampfern ins Leben zu rufen und Seeassuranz (daher der Name nach der englischen Seeversicherungsgesellschaft Lloyds von 1774) zu übernehmen. Am 18. Februar 1857 erlangte der Lloyd die Rechte einer juristischen Person, am 20. Februar konstituierte er sich als Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital von 4 Millionen Talern Gold (zu 3,30 Mark) auf 40 000 Aktien, das fast ganz in Bremen gezeichnet wurde. Der Vorstand unter dem Direktor, der Aufsichtsrat (zunächst nur Bremer) und die Generalversammlung der Aktionäre waren die Organe der Gesellschaft. Ihr erster Direktor wurde Eduard Crüsemann (gestorben 1869). Für den Verkehr mit Amerika ließ sie zunächst vier, für den englischen drei Dampfer in England erbauen (deutsche Werften waren dazu damals noch nicht imstande), und am

19. Juni 1858 ging der erste Dampfer Bremen, ein Fahrzeug von 2674 Tonnen Raumgehalt und 650 Pferdekraften mit 94 Passagieren nach Newyork in See, von dem er am 30. Juli in einer Fahrt von wenig mehr als zwölf Tagen wieder zurückkehrte. Hinderlich für das Unternehmen waren freilich die Nachwirkungen der schweren Handelskrisis von 1857 (in Hamburg fielen damals etwa 400 Häuser) und mannigfache Havarien, sodaß das Jahr 1858 einen Verlust von 200 000 Talern ergab und 1859 eine Prioritätsanleihe von 600 000 Talern zu 6 Prozent nötig wurde. Ein kolossaler Kurssturz der Aktien (bis zu 30 Prozent und weniger) 1860 war die Folge. Aber 1861 kam ein Vertrag mit der etwas ältern, schon 1847 gegründeten Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-Aktiengesellschaft zustande, der einen wöchentlichen Verkehr abwechselnd von beiden Städten aus sicherte, und vermittelt einer zweiten Prioritätsanleihe vom Dezember 1861 wurde der neue große Dampfer Amerika (mit einer Gußstahlwelle von A. Krupp) erbaut. Dann hemmte freilich jahrelang der Nordamerikanische Bürgerkrieg*) allen direkten Verkehr mit den blockierten und erschöpften Südstaaten, da aller Baumwollhandel stockte. Aber nach seiner Beendigung nahmen die wieder Vereinigten Staaten einen neuen gewaltigen Aufschwung. Der Passagierverkehr stieg 1864/65 von 9714 auf 15116 Personen, die Schnelligkeit der Dampfer steigerte sich (die Amerika brauchte von Southampton nach Newyork nur noch 11 Tage 3 Stunden), die Beförderung der ganzen englisch-amerikanischen Post wurde ihnen anvertraut, die Aktien stiegen über Pari, und der Lloyd konnte 1865 eine Dividende von 15 Prozent, 1866 sogar eine solche von 20 Prozent verteilen.

Aber noch war dieser ganze Handel völlig ungeschützt. Denn die preußische Kriegssflagge wehte nur auf einem kleinen Geschwader, das auch für Bremen kaum in Betracht kam, und die Flaggen der zahlreichen einzelstaatlichen deutschen Konsulate in den überseeischen Häfen bedeuteten praktisch gar nichts, da keine Macht hinter ihnen stand. So konnte auch der Handelsvertrag, den Graf Eulenburg am 25. Januar 1861 mit Japan abschloß, nur für Preußen durchgesetzt werden, nicht, wie beabsichtigt war, und wie es am 15. August mit China gelang, zugleich auch für den Zollverein, die Hansestädte und Mecklenburg. Dazu der ewige Zank mit Hannover, das 1846 an der Mündung der kleinen Geeste unmittelbar neben Bremerhaven einen Konkurrenzhafen (eröffnet 1863) gegründet hatte und jede Fortsetzung der endlich dorthin erbauten Eisenbahn nach Bremerhaven (das dicht an Geestemünde stößt) versagte. So erfuhr Bremen tagtäglich am eignen Leibe das Elend der deutschen Vielstaaterei, die hinter den wachsenden Aufgaben der Nation kläglich zurückblieb. Und als nun im Juni 1866 die große Stunde schlug, da stellte sich Bremen klug und patriotisch wie immer sofort auf Preußens Seite und stellte ihm sein kleines Kontingent zur Verfügung, während Hamburg erst das Erscheinen preußischer Kriegsschiffe auf der

*) Warum spricht der Verfasser mehrmals vom „Unabhängigkeitskriege in den Vereinigten Staaten“? Das war er doch nur für die konföderierten Südstaaten. Und welchen Einfluß konnte der Krimkrieg (1853 bis 1856) auf den erst 1857 gegründeten Norddeutschen Lloyd ausüben?

untern Elbe abwartete, ehe es sich entschied. Die Annexion Hannovers schuf auch in der unmittelbaren Nachbarschaft Bremens neue und günstigere Verhältnisse. Hoffnungsreich konnte so Hermann Heinrich Meier, der schon 1866 Verbindungen mit Bismarck angeknüpft hatte, als Vertreter seiner Vaterstadt in den konstituierenden Norddeutschen Reichstag einziehen, und am 1. Oktober 1867 stieg auch über den bremischen Schiffen die neue schwarzweißrote Bundesflagge auf.

Unter dem Schutze der nationalen Flagge wuchsen die Unternehmungen des Lloyd; er war, was seine Begründer von Anfang an ins Auge gefaßt hatten, selbst ein deutsch-nationales Unternehmen geworden. Schon am 22. Januar 1867 beschloß er die erste neue Linie, die nach Baltimore, die am 1. März 1868 eröffnet wurde, 1869 trat eine zweite über Havana nach New-Orleans hinzu; die Verbindung mit Westindien und Südamerika wurde geplant. Schon hatte die Gesellschaft elf transatlantische Dampfer in Fahrt; sie übernahm die Beförderung der Norddeutschen Post nach Newyork, sie erwarb dort 1869 den bisher nur gemieteten Anlegebau (pier), sie baute sich ein eignes Trocken-dock in Bremerhaven, sie verteilte auf das Jahr 1869 eine Dividende von 16 Prozent. Weitere Aussichten eröffneten sich durch den im November 1869 feierlich eingeweihten Suezkanal. Und als im Juni desselben Jahres König Wilhelm als Kriegsherr und Schirmherr des Norddeutschen Bundes den neuen Kriegshafen Wilhelmshaven einweihte, da erschien er auch in der alten Hansestadt und setzte seine purpurne Königsstandarte zum erstenmal auf ein deutsches Handelsschiff, den Lloyd-Dampfer Deutschland. Das werdende deutsche Kaisertum schloß seinen Bund mit der Hanse, die das alte niemals verstanden hatte, und bezeichnenderweise entstand die neue Nationalflagge aus der Verbindung der preußischen und der hanseatischen Farben.

Aber noch war die unter diesen Farben aufstrebende Kriegsflotte des Norddeutschen Bundes*) viel zu schwach, als daß sie den deutschen Seehandel gegen eine große Seemacht hätte schützen können. Nicht mehr als drei Panzerfregatten (Linien-schiffe) und zwei Panzerfahrzeuge, abgesehen von den ungepanzerten Holz-schiffen, zählte das Geschwader, das im Jahre 1870 die Nordseehäfen gegen die weit überlegene französische Panzerflotte deckte; die Blockade vermochte es nicht zu verhindern, und fast vier Monate lang, vom 12. August bis in den November hinein stand die Schifffahrt still; die unterwegs befindlichen Schiffe mußten in neutralen Häfen liegen bleiben, die Seezeichen waren aufgenommen, die Leuchtfeuer gelöscht. Aber kaum waren die französischen Panzer aus der stürmischen Nordsee verschwunden, da nahm der Lloyd seine Fahrten wieder auf; mit abgeblendeten Lichtern gingen die Dampfer aus der Wesermündung und dann, um die Nähe der französischen Küste zu vermeiden, um Schottland herum, wobei allerdings an dessen klippenreicher Ostküste einer, die Union, total verloren ging. So brachte das zweite Halbjahr 1870 eine Verminderung der Einnahme um fast

*) Eine „preußische Flotte“ (S. 36) gab es seit dem 1. Oktober 1867 nicht mehr.

4¹/₂ Millionen Mark gegen dieselbe Zeit von 1869. Aber schon zählte die Lloydflotte zwanzig Dampfer für die atlantische, acht für die englische Fahrt.

Inzwischen hatten die tapfern hanseatischen Bataillone das Deutsche Reich mit erfochten. Das bedeutete nicht nur einen ungeheuern politischen, sondern auch einen gewaltigen wirtschaftlichen Aufschwung. Denn erst das Reich gab großen Unternehmungen die unentbehrliche Sicherheit, es führte zum raschen Ausbau des deutschen Eisenbahnnetzes, es unterstützte den Bau der Gotthardbahn, die, 1882 eröffnet, dem deutschen Handel einen neuen direkten Weg nach dem Mittelmeer, nach Genua bahnte, alte Verbindungen mit modernen Mitteln wieder aufnehmend. Mit vollem Nachdruck hat der Lloyd diese Gunst der Verhältnisse ausgenutzt. Die schon vor dem Kriege geplante Linie nach Westindien wurde 1871 eröffnet und bis an die Nordküste von Südamerika ausgedehnt, das Aktienkapital 1872 um 2 Millionen Taler Gold erhöht und ein ebenso hoher Betrag mit einer Prioritätsanleihe aufgenommen, an der sich jetzt auch das binnendeutsche Kapital beteiligte. In demselben Jahre ging der Lloyd von der gänzlich veralteten und völlig isolierten bremischen Währung zur Markrechnung über, 1873 führte er die Abmessung der Schiffsräume nach Registertonnen statt nach Lasten ein, und um sich einen festen Stamm für seine Mannschaften zu sichern, begründete er 1873 die Seemannskasse (für Hilfeleistung, Pension, Krankenunterstützung und Witwengehalte). Im Frühjahr desselben Jahres statteten Bundesrat und Reichstag einen Besuch in Bremen, Bremerhaven und Wilhelmshaven ab, wohin sie der Lloyd dampfer Mosel überführte.

Hatte der Lloyd auf 1871 eine Dividende von vier Prozent gegeben, so brachten der Rückschlag auf die wüste Spekulation der „Gründerjahre“, der „Kraich“ in Österreich, der Untergang der Deutschland, die Explosion auf der Mosel in Bremerhaven wieder empfindliche Verluste. Aber am 1. März 1875 wurde die neue Linie nach Südamerika eröffnet, die sich 1878 in zwei besondre Linien nach Bahia, Rio und Santos über Antwerpen und Lissabon und nach dem La Plata über Antwerpen teilte, und als am 1. Juli 1877 Johann Georg Lohmann, der Sohn einer alten bremischen Familie wie H. H. Meier, der lange Zeit in Bahia ein Handelshaus geleitet hatte und seit 1868 im Verwaltungsrate saß, die Direktion des Lloyd übernahm, da trat ein Organisator ersten Ranges an die Spitze. Unter ihm (1877 bis 1892) stieg der Lloyd an die erste Stelle unter allen Dampfergesellschaften empor; sein ist das Verdienst, die Schnell dampfer eingeführt, den Bau der Schiffe den nunmehr leistungsfähigen deutschen Werften zugewiesen (seit 1889) und damit den deutschen Schiffbau mächtig gefördert, die Reichspostfahrten begründet zu haben. Rasch folgten einander seit 1881 die Elbe (noch in Glasgow erbaut mit einer Schnelligkeit von 16 Knoten = 1,8 Kilometer) und die stolzen schönen Schiffe, die 2³/₄ bis 5 Millionen Mark kosteten und alle den Namen deutscher Flüsse trugen. Mit ihnen wurde es möglich, nach Newyork wöchentlich drei Fahrten zu unternehmen. Denn mehr und mehr trat die Passagierbeförderung in den

Vordergrund, während die deutsche Auswanderung rasch zurückging. Von 1879 bis 1892 stieg die Zahl der Kajütspassagiere von 6375 auf 34161 jährlich. Dazu wurden seit 1888 besondere Frachtdampfer für Newyork eingestellt.

Dieser Aufschwung traf zusammen mit der Begründung der ersten deutschen Kolonien 1884 — ein Bremer Reeder N. C. Lüderik machte den Anfang — und mit dem endlichen Eintritt Bremens (und Hamburgs) in den Zollverein, in die nationale Wirtschaftsgemeinschaft unter Wahrung des für ihren Zwischenhandel unentbehrlichen Freihafengebietes (am 15. Oktober 1888 nach dem Reichsgesetz vom 31. März 1885 für Bremen). Indem beide Städte ihre alte isolierte Stadtwirtschaft völlig aufgaben, wuchsen sie erst mit ihrem natürlichen „Hinterlande“ recht zusammen. Es entsprach dem, daß sich der Lloyd jetzt direkt in den Dienst des Reiches stellte. Es galt den wachsenden deutschen Verkehr mit Ostasien, Australien und Afrika von fremder Vermittlung möglichst unabhängig zu machen und ihm zugleich größere Regelmäßigkeit zu sichern, indem das Reich nach dem Vorgange anderer Staaten die Unternehmer finanziell unterstützte, weil die Rentabilität zunächst unsicher war. Nach hartem Kampfe nahm der Reichstag die schon am 20. November 1884 vom Reichskanzler eingebrachte, am 1. Dezember desselben Jahres wiederholte Vorlage über die Unterstützung von Reichspostdampferlinien nach Ostasien, Australien und Afrika mit Ausschaltung der afrikanischen Linie (die wäre ja den deutschen Kolonien zugute gekommen, von denen die kurzfristige Mehrheit des Parlaments nichts wissen wollte!) am 29. März 1885 an, und am 4. Juli schloß H. H. Meier als Vorsitzender des Aufsichtsrats im Namen des Lloyd mit Fürst Bismarck auf fünfzehn Jahre den Vertrag über eine jährliche Reichsunterstützung von 4400000 Mark, den die Generalversammlung am 20. Juli genehmigte, indem sie zugleich beschloß, das Grundkapital um 10 Millionen Mark zu vergrößern und eine Anleihe zu vier Prozent in derselben Höhe aufzunehmen. In der Tat war nur der Lloyd durch die Zahl und die Tüchtigkeit seiner Schiffe und Besatzungen imstande, die gestellten Bedingungen: „erstklassige“ Beförderung und „erstklassige“ Dampfer zu erfüllen. Verfügte er doch damals über 54 Dampfer mit 106159 Tonnen Raumgehalt und 90645 Pferdekraften; aber er bedurfte für die neuen Linien (Bremen—China mit Anschlußlinie nach Japan und Korea, Bremen—Australien mit Anschlußlinie nach Samoa und Tonga, Zweiglinie von Triest nach Alexandria über Brindisi) 15 Dampfer von 11½ bis 12 Knoten Fahrt, um auf den beiden Hauptlinien einen vierwöchentlichen, auf der Zweiglinie einen vierzehntäglichen Verkehr durchzuführen, und er mußte davon sechs neu erbauen, vertragsmäßig nur auf deutschen Werften (dem Vulkan). Zur Sicherung des Betriebs mußte er in allen Anlaufhäfen, von Antwerpen und Southampton bis Yokohama und Melbourne besondere Agenturen schaffen, die er ausschließlich deutschen Häusern übertrug. Aber alle Schwierigkeiten wurden überwunden, am 30. Juni 1886 eröffnete die Oder die ostasiatische, am 14. Juli der Salier die australische Fahrt. Statt Triest wurde 1887

Genua der Ausgangshafen nach Alexandria, und von hier aus wurde 1891, mit besondrer Rücksicht auf die starke italienische Auswanderung, die neue Linie über Neapel nach Newyork eingerichtet. Die Linien der Reichspostdampfer rentierten in den ersten Jahren nicht genügend, weil der Passagierverkehr noch nicht stark genug und für Frachten nicht genug Raum war. Aber im März 1890 beschloß der Lloyd die Vergrößerung seiner Hafenanlagen in Bremerhaven und fertigte bis zu ihrer Vollendung (im Jahre 1898) seine Schnelldampfer nach einem Vertrage mit der oldenburgischen Regierung von Nordensham ab; im Jahre 1891 wurde, zuerst im Verkehr mit Nordamerika, die „deutsche Seepost“ eingerichtet, indem die bei der Abfahrt mitgenommenen Postfachen von deutschen und amerikanischen Postbeamten schon während der Fahrt bearbeitet und für die sofortige Versendung weiter ins Land hinein fertig gemacht wurden. Endlich veranlaßte der Lloyd die Fixierung bestimmter Schifffahrtslinien zwischen dem Kanal und Newyork für Hin- und Rückfahrt, um Zusammenstöße auf See zu vermeiden und so die Sicherheit des Betriebs möglichst zu erhöhen. Indem Kaiser Wilhelm der Zweite am 22. April 1890 zum erstenmal die Kaiserstandarte auf einem Handelsschiff, dem Schnelldampfer *Vahn*, zur Fahrt von Bremerhaven nach Wilhelmshaven hissen ließ, begründete er sein ganz persönliches Verhältnis zum Lloyd und zu Bremen. Das deutsche Kaisertum, die alten beschränkten Bahnen der Binnenpolitik verlassend, zog auf die See hinaus.

Als Johann Georg Vohmann am 9. Februar 1892 plötzlich starb, folgte ihm als Direktor (seit 1902 als Generaldirektor) der bisherige Konsulent des Lloyd, Dr. jur. Heinrich Wiegand; an die Spitze des Aufsichtsrats trat Georg Plate. Die Leitung dieser beiden Männer hat den Lloyd auf seine stolzeste Höhe gehoben, aus einer Erwerbsgesellschaft „einen außerordentlich wichtigen nationalpolitischen Faktor“ gemacht.

Zunächst wurden die Linien vermehrt und ausgestaltet. Nach dem Vertrage von 1890 verdoppelte der Lloyd die Fahrten seiner Reichspostdampfer nach Ostasien; er richtete besondere Frachtlinien dorthin, nach Australien, nach Newyork (die Rolandlinie) und nach Galveston in Texas (1900) statt New-Orleans ein, brachte einen guten Teil der ostasiatischen Küstenschifffahrt in seine Hand durch Erwerbung der Schiffe zweier englischen Gesellschaften 1899, richtete eine Linie zwischen Japan und Australien über Hongkong ein, verbesserte die Verbindung mit Südamerika, besonders durch einen Vertrag mit der Gesellschaft „*Hansa*“. Andererseits überließ er seine englischen Linien 1897 der „*Argo*“ und zog die besondere Mittelmeerlinie und die Samoazweiglinie ein, aber jene nur, weil er seine Reichspostdampfer nach Ostasien und Australien nun auch Neapel anlaufen ließ, diese, weil er sie durch die neue Zweiglinie Singapore-Batavia-Neu-Guinea ersetzte. Wenn er somit für die fernsten Fernen sorgte, entwickelte er zugleich in der nächsten Nähe den Verkehr mit den Nordseebädern, von denen er bisher nur Norderney und Helgoland hatte anlaufen

lassen, besonders seit 1892 so, daß er die ostfriesischen wie die nordfriesischen Inseln durch elegante Schnelldampfer in regelmäßige Verbindung setzte und zugleich bequeme Zugverbindung mit dem Binnenlande organisierte. Im Mittelmeer aber dehnte er sein Netz immer weiter aus. Er übernahm in der Hauptreisezeit die Küstenfahrt Neapel—Capri—Sorrent 1902, schuf eine neue Verbindung zwischen Marseille und Alexandria über Neapel 1904, begründete 1906 gemeinsam mit der deutschen Levantelinie einen Dienst von Marseille über Genua und Neapel nach dem Piräus, Smyrna, Konstantinopel, Odessa und Batum, schuf 1905 die Frachtlinie Genua—Braila—Galaz. Wenn heute Deutschland sehr bedeutende (allerdings keine territorialen) Interessen im Mittelmeer hat, wenn seine Handelsflagge in allen größern Häfen seiner Küsten flattert, wenn der Deutsche die Länder der antiken Kultur durchweg auf deutschen Schiffen erreichen kann, so ist das größtenteils das Werk des Lloyd.

Für diese Fahrten wurden in dieser Zeit drei gesonderte Schiffstypen mustergiltig ausgebildet und auf deutschen Werften erbaut: die Reichspostdampfer, die Tropenschiffe und die Doppelschraubenschnelldampfer besonders für den Verkehr mit Newyork, jene Ozeanriesen von mehr als 200 Metern Länge und 21000 bis 28000 Tonnen, die, getrieben von 28000 bis 46000 Pferdekraften, mit 22 bis 23 Seemeilen (39,6 Kilometer) in der Stunde durch die Fluten jagen, und die in Kaiser Wilhelm dem Großen, Kaiser Wilhelm II., Kronprinz Wilhelm, Kronprinzessin Cäcilie, ihre mächtigsten Vertreter haben. Aber auch für Zwischendeckpassagiere und für die Frachtfahrt wurden besonders eingerichtete Dampfer bestimmt, für die jetzt meist aus Osteuropa stammenden Auswanderer insofern noch besonders gesorgt, als diese an der deutschen Grenze, in Kuhlleben bei Spandau und in Bremen auf ihren Gesundheitszustand untersucht und in Sonderzügen bis zum Dampfer befördert werden. Von 1892 bis 1907 hat der Lloyd auf seine Neubauten im ganzen 238745277 Mark verwandt, von denen 223390277 Mark deutschen Werften zugute gekommen sind. Welchen fördernden Einfluß diese Aufträge auf den deutschen Schiffbau und alle damit zusammenhängenden Gewerbe ausgeübt haben, liegt auf der Hand. Indem sich aber die Reparaturwerkstätte des Lloyd 1901 in die Norddeutsche Maschinen- und Armaturfabrik (G. m. b. H.) verwandelte, wurde ein Musterinstitut für die ganze deutsche Schifffahrt geschaffen, und das 1897 gegründete Konstruktionsbureau mit Modellversuchstation arbeitet nicht nur für den Lloyd, sondern auch für die Kaiserliche Marine und für alle deutsche Reedereien. Um sich von den Schwankungen der Kohlenpreise unabhängiger zu machen, erwarb der Lloyd in Gemeinschaft mit Krupp 1904 sogar eigne Kohlenzechen; um die Wareneinfuhr aus und nach dem Binnenlande zu erleichtern, förderte er kräftig den modernen Ausbau des alten Umschlagplatzes Münden, dessen neue Anlagen im August 1906 dem Verkehr übergeben wurden. So wirkte er auf alle Zweige des nationalen Erwerbslebens belebend ein.

Aber je gewaltiger seine Unternehmungen wuchsen, desto mehr fühlte der Lloyd auch die Verpflichtung, für die möglichst große Sicherheit der ihm anvertrauten Menschen und Güter zu sorgen. Daher die Verbesserung des Schottensystems, der Feuerwehreinrichtungen, des Kompaßwesens auf seinen Dampfern, daher die Einführung der drahtlosen Telegraphie (zuerst 1899 auf Kaiser Wilhelm dem Großen) und der unterseeischen selbsttätigen Glockensignale in schwierigem Fahrwasser bei Nebel. Da aber jene Sicherheit doch vor allem auf der Trefflichkeit der Schiffsbesatzungen beruht, so stellte der Lloyd für die Ausbildung seiner Mannschaften 1899 und 1902 zwei besondere Schulschiffe ein, er läßt seine Maschinisten auf dem Technikum in Bremen besonders ausbilden, er widmet allen den Zehntausenden seiner Angestellten zu Wasser und zu Lande eine großartige soziale Fürsorge und sichert sich dadurch den festen Bestand seines Personals. Die Seemannskasse (seit 1873) besaß Ende 1905 ein Vermögen von $2\frac{3}{4}$ Millionen Mark und hatte bis dahin über 4 Millionen Mark an Unterstützungen ausgezahlt, die Witwen- und Waisenpensionskasse, die im April 1894 ins Leben trat und über ein Kapital von $2\frac{1}{4}$ Millionen Mark verfügt, bis zu jenem Zeitpunkte 426 000 Mark. Diese Kassen erhielten 1900 durch die Elisabeth-Wiegandstiftung, die Dr. Wiegand zur Erinnerung an seine verstorbene Gemahlin machte, einen Zuwachs, der jetzt etwa 300 000 Mark beträgt und für solche Fälle bestimmt ist, die nicht unter die Satzungen jener ältern Stiftungen fallen. Für die Werkstättenarbeiter und für seine Ladungs- und Kohlenarbeiter in den Weserhäfen gründete der Lloyd 1903 zwei besondere Pensionskassen.

Eine mächtige Verstärkung des Stammkapitals auf der einen Seite, das unter wachsender Beteiligung des binnenländischen Kapitals 1907 auf 125 Millionen Mark gewachsen ist, während die Summe der Anleihen etwa 55 Millionen beträgt, auf der andern Seite eine Umgestaltung der Zentralverwaltung durch die Anstellung selbständiger Direktoren für die einzelnen Ressorts (Zentralabteilung, Proviantamt — das älteste selbständige schon seit 1892 —, Rajütverkehr, Zwischendeckverkehr, inländischer Frachtverkehr seit 1905) und durch Begründung selbständiger Lloydinspektionen in Newyork, Genua, Hongkong, Sydney und Bremerhaven (für die Navigation) geht dieser Erweiterung der Betriebe parallel.

Mit solchen Organisationen hat der Lloyd auch eine Aufgabe gelöst, wie sie noch niemals an eine deutsche Reederei herangetreten war, weil Deutschland noch niemals etwas derartiges unternommen hatte, den Truppentransport nach China im Sommer 1900. Teilweise in der kürzesten Zeit, zuweilen in wenigen Tagen, mußten die Dampfer, 10 des Lloyd, 8 gecharterte, für die Aufnahme der Truppen und ihrer Ausrüstung vorgerichtet und auf eine Reise von 12 000 Seemeilen und 40 bis 50 Tagen verproviantiert werden. Nachdem schon am 3. Juli die gesamte Marineinfanterie, 62 Offiziere, 6 Beamte und 2500 Mann, auf zwei Dampfern von Wilhelmshaven abgegangen war, führten

die Dampfer vom 27. Juli bis 4. August die zuerst durch kaiserliche Order vom 3. Juli aufgestellte Brigade, vom 31. August bis zum 7. September den am 12. August befohlenen Nachschub, im ganzen 866 Offiziere und Beamte, 18788 Unteroffiziere und Mannschaften, 5591 Pferde und 60 Geschütze hinaus, dann noch 39 andre Dampfer das Material für Feldeisenbahnen, Baracken, Vieh, Proviant, Futter und noch 5628 Pferde. (Das Nähere II, 650 ff.)

Man spricht zuweilen wohl vom „königlichen Kaufmann“ und denkt dabei gern an die Fugger und die Welser von Augsburg, an die Medici in Florenz. In der That, die Leitung von Riesenunternehmungen wie der Lloyd, die in keiner Periode der Wirtschaftsgeichte ihresgleichen gehabt haben, fordert viel von den Eigenschaften eines Staatsmanns: weiten Blick, rasche Entschlossenheit, zähe Energie, vornehme Gesinnung, Kunst der Menschenbehandlung. In der Leitung des Lloyd sind sie, verbunden mit bürgerlicher Schlichtheit und Solidität, immer vorhanden gewesen. Der „königliche Kaufmann“ ist auch uns in Deutschland nicht mehr nur eine Erscheinung ferner Vergangenheit.

Auf den übrigen reichen Inhalt des Werkes näher einzugehn, müssen wir uns hier versagen. Im ersten Bande wird noch die Entwicklung der einzelnen Linien genauer dargestellt und dabei auch manche ansprechende Schilderung von Land und Leuten eingeflochten, die man auf Lloyd dampfern erreichen kann, zum Beispiel der deutschen Niederlassungen in Südbrasilien, sodann die Ausbildung des Dampfermaterials, namentlich der innern Einrichtungen, vorgeführt. Der zweite Band (die Seitenzählung geht durch beide Bände durch, im ganzen 748 Seiten) ist dem Einfluß des Lloyd auf die deutsche Schiffbauindustrie, seiner Anlagen am Lande und seiner innern Organisation gewidmet, gibt dann eine Reihe von Biographien seiner hervorragendsten Vertreter, von denen bei- läufig in der Allgemeinen deutschen Biographie nur H. H. Meier Aufnahme gefunden hat (52, 291 ff.), und eine Schilderung besondrer Begebenheiten aus der Geschichte des Norddeutschen Lloyd (Reisen des Kaisers, Eröffnung des Nordostseekanals, die Truppentransporte nach China usw.). Am Ende werden einige historische Dokumente mitgeteilt, den Schluß bildet eine Liste der Dampferflotte im Jahre 1907 einschließlich der Flußdampfer und ein Verzeichnis sämtlicher Linien. Der (3.) Illustrationsband enthält eine Reihe vorzüglich ausgeführter Ansichten der Schiffstypen und ihrer innern, teilweise mit wahrhaft verschwenderischer Pracht ausgestatteten Einrichtungen sowie die oft sehr charakteristischen Bildnisse der in den Biographien dargestellten Männer, graphische Darstellungen der Entwicklung des Lloyd seit 1857 und einige Übersichtskarten seiner Linien. Die Ausstattung ist originell „modern“, aber in Papier, Druck (Antiqua) und Buchschmuck höchst solide und vornehm.

