



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Bremen : von einem Hanseaten

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



Bremen

Von einem Hanseaten



Bremen steht mit einer Viertelmillion Einwohner unter den deutschen Städten an sechzehnter Stelle. Als größter deutscher Seehafen nächst Hamburg, als von Jahr zu Jahr wachsender Industriepfahlsort besitzt es wirtschaftlich eine über seine Größe weit hinausgehende Bedeutung. Als „freie“ Stadt und deutscher Bundesstaat nimmt es auch politisch eine Sonderstellung ein, die seine wirtschaftliche Entwicklung wesentlich beeinflusst hat.

Bremens Handel hat in den letzten vierzig Jahren, namentlich seit dem im Jahre 1888 erfolgten Zollanschluß und seit der Regulierung der Unterweser, einen bedeutenden Aufschwung genommen. Daß dieser Aufschwung mit dem Hamburgs und anderer großer Häfen des europäischen Festlandes nicht ganz Schritt gehalten hat, ergibt ein Bericht der Handelskammer zu Antwerpen, dem wir folgende Zahlen über die Ankunft von Seefrachten an den betreffenden Plätzen entnehmen:

	1870	1880	1890	1900	1910
	Reg.-T.o.	Reg.-T.o.	Reg.-T.o.	Reg.-T.o.	Reg.-T.o.
Bremen	660 089	1 169 466	1 733 809	2 494 059	4 129 998
Hamburg	1 389 789	2 766 806	5 202 825	8 087 514	12 657 000
Antwerpen	1 362 616	3 063 825	4 506 277	6 720 150	12 654 153
Rotterdam	1 026 348	1 681 650	2 918 425	6 326 901	10 876 507

Bremens Handel hat sich somit in vierzig Jahren versechsfacht, während der seiner Konkurrenten, unter denen Rotterdam und Antwerpen auffallen, sich im gleichen Zeitraum verzehnfachte. Woran liegt das? Welche Umstände fördern und welche hemmen die Entwicklung Bremens?

Als förderndes Moment wird man, wenn man von hanseatischem Unternehmungsgeist, von der Zähigkeit und Ausdauer absieht, welche einer Bevölkerung

eigen werden muß, die seit Jahrhunderten im Kampfe mit den Gefahren der Seefahrt gestählt ist, nur die Seenähe schlechtweg in die Rechnung einsetzen dürfen, und auch dies nicht ganz ohne Vorbehalt. Mit den früher gebräuchlichen kleinen Fahrzeugen konnte man auch auf der seichten, in unregelmäßigem Lauf dahinfließenden, von zahllosen Sandbänken durchsetzten Weser Bremen erreichen. Der um die Mitte des vorigen Jahrhunderts einsetzende Eisenschiffbau, welcher die Herstellung von Schiffsgesäßen in bedeutend größeren Abmessungen und damit erhöhtem Tiefgang erlaubte, drohte Bremen die Verbindung mit der See zu nehmen, und seinen Seehandel in solchem Umfange zu schädigen, daß dies einer Vernichtung fast gleich kam. Gerade der Umstand also, welcher neben der Erfindung der Dampfmaschine den einer ungewohnten Entwicklung entgegengehenden Welthandel mit Massengütern erst möglich machte, der Bau von Schiffsgesäßen hoher Seefestigkeit und außerordentlicher Größe, drohte dem Handel Bremens verhängnisvoll zu werden. Nur das entschlossene Eingreifen, die Voraussicht und Tüchtigkeit Bremer Männer, die Opferbereitschaft der Bevölkerung vermochten das Unheil abzuwenden. Oberbaudirektor Franzius, dessen Name weit über die Grenzen Bremens hinaus bekannt ist, hat sich durch sein geniales Lebenswerk, die 1887 begonnene und 1894 vollendete Korrektur der Unterweser und durch die Schaffung der Hafenanlagen in Bremen, unvergängliche Verdienste um Bremen erworben. Sein Werk bildet die notwendige Ergänzung der Arbeit des Bremer Bürgermeisters Smidt, der durch die Anlage der 70 Kilometer unterhalb Bremens und 50 Kilometer von der offenen See gelegenen Stadt Bremerhaven Bremen einen eigenen Seehafen verschafft hatte.

Zu den gewissermaßen natürlichen Schwierigkeiten kamen und kommen für Bremen politische und wirtschaftliche. Schon die Durchführung der Korrektur hatte neben der Lösung technischer Fragen die Aufwendung bedeutender Kosten und die Beseitigung des im wesentlichen wirtschaftspolitischen Widerstandes der Nachbarstaaten Preußen und Oldenburg erfordert. Wir sehen hier wohl zum ersten Male, wie die eigenartige politische Lage Bremens als selbständiger deutscher Bundesstaat seine Entwicklung hindert, es zum Teil von dem Wohlwollen der Nachbarn abhängig macht, ihm allein Kosten auferlegt für Arbeiten und Anlagen, welche auch der Allgemeinheit, insbesondere eben diesen Nachbarn, zugute kommen. Die Bremer Staatsschuld ist infolge der gewaltigen Aufwendungen, die Bremen für die Sicherstellung seines Seeverkehrs machen mußte, außerordentlich angeschwollen; sie hat sich in den letzten dreizehn Jahren verdoppelt und betrug am 1. April 1911 rund 263 Millionen Mark. Dabei erfordern der weitere Ausbau der Hafenanlagen, Baggararbeiten auf der Weser usw. auch in Zukunft die Bereitstellung großer Mittel, und der noch immer wachsende Tiefgang auch der reinen Frachtschiffe macht eine weitere Vertiefung der Weser nötig.

Im Jahre 1910 verteilten sich die auf der Unterweser für bremische Rechnung angekommenen Schiffe auf die einzelnen Plätze wie folgt:

		Schiffe	%	Reg.-T.	%
Bremer Staat	Bremen	3256	= 58,41	1 666 414	= 40,85
	Begefac	29	= 0,52	3 738	= 0,09
	Bremerhaven	1613	= 28,93	1 798 510	= 43,55
	zusammen	4898	= 87,86	3 468 657	= 83,99
		Schiffe	%	Reg.-T.	%
Preußen und Oldenburg	Geestemünde	112	= 2	191 119	= 4,63
	Brake	112	= 2	202 594	= 4,90
	Nordenham	259	= 4,66	253 557	= 6,14
	andere Weserplätze	195	= 3,48	14 071	= 0,34
	zusammen	5576	= 100	4 129 998	= 100

Nur etwa 40 Prozent der Tonnage gelangte also weseraufwärts bis nach Bremen. Der Bremer Handel ist daher einer schädlichen Dezentralisation ausgesetzt und wird zum Teil einem verteuernenden Umschlagverkehr unterworfen. Eine baldige befriedigende Einigung zwischen Bremen einerseits, sowie Preußen und Oldenburg andererseits wegen weiterer Vertiefung der Weser ist deshalb für Bremen von eminenter Bedeutung. Mit dem Anwachsen des Bremer Handels würde auch für die Unterweserorte, die mit und durch Bremen aufgeblüht sind, bald wieder ein Ausgleich geschaffen werden für den Ausfall, den sie vielleicht vorübergehend erleiden könnten. Man darf nicht vergessen, daß sie nur durch die Erfolge bremischer Wagemuts entwicklungsfähig geworden sind.

Außer wirtschaftlichen Gegensätzen einzelner Bundesstaaten kommen hier auch Reichsinteressen in Frage. Vor einigen Jahren kam wegen ungenügender Tiefe der Fahrwinne ein auf einer großen Bremer Werft erbautes Kriegsschiff bei der Weserabwärtsfahrt auf Grund und konnte erst einige Wochen später bei Springflut zur Wesermündung geschleppt werden. Die betreffende Werft besitzt hohe technische Leistungsfähigkeit und lieferte in vierzig Jahren der deutschen Marine viele gute und starke Schiffe. Ihre ungestörte Entwicklung ist auch deshalb von Bedeutung, weil es wichtig ist, im Falle eines Krieges an der Unterweser eine Werft zu besitzen, die Schäden schnell und sachgemäß ausbessern kann. Die übrigen Weserwerften betreiben keinen Kriegsschiffbau und kommen selbst für Reparaturarbeiten an Kriegsschiffen kaum in Frage.

Bremen, das mit außerordentlicher Zähigkeit bedacht ist, seinen Platz an der Sonne zu sichern, hat die staatlichen Förderungsmöglichkeiten nicht vollkommen genossen. Wir deuteten schon an, daß es bei seinen auf Vertiefung der Unterweser gerichteten Bestrebungen statt Förderung Widerstand erfahren hat. Auch das inzwischen in der Ausführung begriffene Mittellandkanalprojekt hat bisher keine Bremen befriedigende Lösung gefunden. Mit der Fertigstellung des Kanals vom Rhein nach Hannover und der Fortsetzung der Mainkanalisierung wird auch das Einflußgebiet der ausländischen Rheinhäfen wesentlich erweitert, während der Rhein-Hannover-Kanal in der Weser keine vollwertige Fortsetzung findet. Bremen hat trotzdem im Interesse des Zustandekommens

dieses Kulturwertes erhebliche Opfer gebracht. Es gehört zu den Lebensbedingungen eines Seehandelshafens, ein aufnahmefähiges, auf Wasserwegen leicht und billig erreichbares Hinterland zu besitzen, und gerade Bremen ist von der Natur auch in dieser Beziehung wenig begünstigt. Die Weser ist wasserarm, sie durchfließt schwachbevölkerte, industriearme Gegenden, und ihr Stromgebiet hat von Kassel bis Bremerhaven nur eine Länge von 462 Kilometern, während z. B. die Elbe 970 Kilometer stromauf schiffbar ist. Die Weiterleitung der eingehenden, die Zufuhr der ausgehenden Waren geschieht zum sehr großen Teile auf dem verteuernenden Bahnwege. Das zeigt folgende Aufstellung, welche zugleich auch ein Bild von der Entwicklung des Bremer Handels in den letzten vierzig Jahren gibt:

Warenverkehr Bremens nach den Transportwegen, Gewicht in Doppelzentnern:

E i n f u h r :				
Jahr	Seewärts	Landwärts	Flußwärts Oberweser	zusammen
1869 . .	5 036 000	4 015 000	1 175 000	10 226 000
1879 . .	10 287 000	5 472 000	824 000	16 583 000
1889 . .	13 832 000	7 725 000	1 362 000	22 919 000
1899 . .	23 818 000	11 541 000	3 534 000	38 893 000
1909 . .	30 795 000	18 501 000	7 249 000	56 545 000
A u s f u h r :				
Jahr	Seewärts	Landwärts	Flußwärts Oberweser	zusammen
1869 . .	2 873 000	2 144 000	254 000	5 271 000
1879 . .	4 730 000	7 298 000	547 000	12 575 000
1889 . .	7 750 000	6 979 000	927 000	15 656 000
1899 . .	13 217 000	13 142 000	2 446 000	28 805 000
1909 . .	22 546 000	16 585 000	3 393 000	42 524 000

Man sieht, daß die Beförderung auf dem Flußwege eine verhältnismäßig sehr geringe ist. Die Erscheinung, daß die überseeische Einfuhr die Ausfuhr im Verhältnis von 3 zu 2 übertrifft, findet in der Hauptsache ihre Erklärung in dem Umstande, daß das industrietätige Deutschland in großem Umfange Rohstoffe einführt und dafür hochwertige, aber leichtere Fertigfabrikate ausführt. Leider bewirkt der Mengenunterschied zwischen Einfuhr und Ausfuhr eine unvorteilhafte Ausnutzung der Transportmittel.

Bremens größter Rivale ist Hamburg, dem die Elbe in Verbindung mit einem verzweigten Kanalnetz weite Strecken des Reiches erschließt. Ein anderer bedeutender Mitbewerber ist Rotterdam, das im Stromgebiet des Rheins ein reiches Hinterland besitzt. Ein weiterer Konkurrent droht ihm in Emden zu erwachsen. Preußen, das an der Nordsee keinen bedeutenden Handelshafen besitzt, ist seit Jahren bestrebt, Emden zu einem solchen zu machen.*) Es hat durch Aufwendung von 80 Millionen Mark vorzügliche Hafenanlagen geschaffen

*) Es sei hierzu auf die beiden vielfach beachteten Aufsätze „Emden“ und „Die deutsche Rheinmündung“ in den Heften 21 und 28 der Grenzboten hingewiesen.

und durch Erbauung des Dortmund-Ems-Kanals Emden der westfälischen Industrie nahe gebracht. Trotzdem vermochte dieser Hafenplatz bisher nicht die gewünschte Entwicklung zu finden. Das wird u. a. auf das Fehlen von Emden ausgehender, direkter Dampferlinien zurückgeführt. Bekannt sind die Bestrebungen der sogenannten Hohenlohegruppe, in Emden eine Dampfschiffahrtsgesellschaft zu gründen und sie durch Übernahme der Auswandererbeförderung lebensfähig zu gestalten. Der Erteilung einer Konzession an die Hohenlohegruppe ist aus den Hansestädten lebhaft widersprochen worden. Der Bundesrat hat der Hohenlohegruppe die nachgesuchte Konzession auch nicht erteilt, weil er die Bedürfnisfrage nicht anerkannte. Es werden aber in Zukunft die Schiffe des Lloyd und der Hapag Emden anlaufen, um seinen Warenverkehr zu heben und den Auswandererdienst zu versehen. Dadurch wird aller Voraussicht nach den Hansestädten allerdings ein Teil des Auswandererverkehrs entzogen werden.

Bremen ist der Sitz verschiedener, leistungsfähiger Schiffahrtsgesellschaften. Da ist die deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“, die unter den deutschen Schiffahrtsgesellschaften an dritter Stelle steht, mit ihrem reichen Verkehr nach Ostindien, Argentinien usw. Ihre Schiffe fahren allerdings zum großen Teil von Hamburg aus. Ferner die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo“, deren Schiffe u. a. Bremens Verkehr mit England vermitteln, die Rolandlinie, deren Schiffe nach Chile reisen, und die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Neptun“, die mit ihren Schiffen die Nord- und Ostseehäfen besucht und den Rhein befährt, schließlich noch die Hamburg-Bremer Afrikalinie mit ihren Fahrten nach dem schwarzen Erdteil von Hamburg und Bremerhaven aus. Sie alle verschwinden neben der machtvollen Organisation des Lloyd. Der Lloyd ist es vor allen, der mit Passagieren und Ladung den Namen Bremens über die Meere trägt. Neben der Frachtschiffahrt pflegt der Lloyd besonders das Auswanderergeschäft. Die Auswandererbeförderung ist ein sehr unsicheres Unternehmen, das starken Schwankungen unterworfen ist. Für Bremen stellen sich die Zahlen der in den letzten zehn Jahren beförderten Auswanderer wie folgt:

1902 . . .	143 329 Personen	1907 . . .	234 013 Personen
1903 . . .	175 320 "	1908 . . .	74 626 "
1904 . . .	133 681 "	1909 . . .	144 417 "
1905 . . .	186 856 "	1910 . . .	157 896 "
1906 . . .	208 343 "	1911 . . .	115 044 "

Man sieht, es sind große und außerordentlich schwankende Ziffern, die an die Elastizität der Organisation große Anforderungen stellen und das Abschlußergebnis stark beeinflussen.

Allein die Aktien von Hapag und Lloyd stellen zusammen 275 Millionen Mark deutschen Nationalvermögens dar, das durch die Anleihebeträge noch um 144 Millionen auf 419 Millionen Mark vermehrt wird. Der Verkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal nimmt eine jährlich steigende Entwicklung, und auch die 80 Millionen für die Emdener Hafenanlagen werden sich für Preußen mit

der Zeit verzinzen. Auch der Handel besitzt eine Tradition und sucht seine Wege, wo altgewohnte Beziehungen ihn hinweisen. Der Handelsverkehr Emdens, dessen Lage durch Kanal und Hafengebauten heute äußerst günstig ist, kann sich daher nur allmählich entwickeln.

Die Schifffahrt ist nicht auf Rosen gebettet, wie man im Inlande vielfach anzunehmen pflegt. Ein Blick auf die Kurszettel der Börse belehrt, daß die Industrie ohne Schiffbau weit bessere Geschäfte macht, als die der Schifffahrt verwandte Schiffbauindustrie.

Wir geben hier die Dividenden der sieben größten deutschen Schifffahrtsgesellschaften mit einem Aktienkapitale von 10 Millionen Mark und darüber für die letzten zehn Jahre.

	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	Durchschnitt
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
1. Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg	4 $\frac{1}{2}$	6	9	11	10	6	0	6	8	9	6,95
2. Norddeutscher Lloyd, Bremen	0	6	2	7 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$	0	0	3	5	3,65
3. Deutsche D.-G. „Hansa“, Bremen	6	6	9	9	6	8	6	10	10	15	8,50
4. Deutsch-Austr. D.-G., Hamburg	5	6	7	8	8	8	7	7	9	11	7,60
5. Hamburg-Südamerik. D.-G., Hamburg	0	6	8	10	10	9	4	8	8	10	7,30
6. Deutsche D.-G. „Kosmos“, Hamburg	9	8	10	14	14	9	3	5	10	12	9,40
7. Deutsch-Ostfr. Linie, Hamburg	2 $\frac{1}{2}$	0	0	4	0	0	3	6	8	8	3,15

Hierbei ist zu beachten, daß Hapag und Lloyd heute ein Aktienkapital von 150 + 125 = 275 Millionen Mark, die übrigen Gesellschaften zusammen nur ein solches von 80 Millionen Mark vorstellen. Die noch verbleibenden über sechzig kleinen und mittleren deutschen Schifffahrtsgesellschaften umfassen dann noch ein Aktienkapital von insgesamt noch nicht 100 Millionen Mark. Sie verteilen fast durchweg schlechtere Dividenden als die obigen großen Gesellschaften. Ein verbleibender, statistisch nicht zu erfassender kleiner Rest von Privatreedereien fällt nicht ins Gewicht.

Man sieht, daß die Erträge der Schifffahrt außerordentlich wechselnd und auch ohne die vielen Gefahren und Schädigungen, welche ihr drohen, mäßig und allenfalls normal sind. Das wissen die vielen deutschen Kapitalisten, welche die Aktien der Schifffahrtsgesellschaften kaufen und damit das Interesse der Reeder auch zu ihrem, die Angelegenheiten der Hansestädte zu solchen des ganzen Reiches machen. Und der Reichtum, der in deutsche Lande eingezogen ist, ihn danken wir Handel und Schifffahrt, die durch vorteilhaften Warenaustausch mit den

Erzeugnissen und Schätzen ferner Länder Wohlhabenheit und Reichtum ins Reich tragen, der Industrie Rohstoffe gegen fertige Erzeugnisse vermitteln, dem Landmann Salpeter bieten, den Ertrag seiner Scholle zu mehren. Daß der Kaufmann hierbei selbst seine Rechnung findet, wer darf es ihm verargen?

Da Wohlfahrt von Handel und Gewerbe Bedingung und Grundlage für das Wohlergehen des gesamten deutschen Volkes ist, dürfen auch ihre vornehmsten Vertreter im Deutschen Reiche, Hamburg und Bremen, nur von allgemeinen Gesichtspunkten aus behandelt werden.



Das Epos in der Gegenwart *)

Von Dr. Richard Meszlény-Genf



Die poetischen Gattungen wechseln und lösen sich ab in der Herrschaft, so gut wie Könige, die sterben, und Weltreiche, die vergehen. Lange Jahrhunderte hindurch, von der Renaissance bis tief ins achtzehnte Jahrhundert hinein, galt das Epos als höchster Gipfel der Dichtkunst. Dante, Tasso, Milton und Voltaire bedeuteten einst für die Welt, Klopstock für Deutschland lebendige Offenbarungen der Dichtung, nicht literarhistorische Götzen, die man viel lieber ungeprüft anerkennt, als zur Hand nimmt. Lessing vertreibt erst das Epos von seinem Ehrensitze und erobert ihn für das Drama, die gute Wehr: Shakespeare, in der Hand. Dennoch bleibt das Epos für Goethe und Schiller die heiß umworbene, einsame Höhe „objektiverer Poesie“, wonach alle reife Kunst, die auf Kraftwirkung verzichten darf, allezeit streben wird. Die Romantiker haben das Epos, wie alles andere, versucht; es ist ihnen, wie vieles andere, mißglückt, worauf die Jungdeutschen die Epopöe einfach totgesagt haben. Zur Begründung der Unfähigkeit fand sich inzwischen ein reichlicher theoretischer Stoff zusammen: aus der Entstehungshypothese des Epos nach Friedrich August Wolf und aus Hegels Geschichtskonstruktion hat Friedrich Theodor Fischer jene Auffassung und Wertschätzung der Epopöe abgeleitet, die, oft wiederholt und wenig geprüft, sich ungefähr bis vor die Tore der Gegenwart hindurchgeschleppt hat.

Das Epos, so hieß es, wäre ein Produkt der Volksseele; es könne nur in dem einziggearteten „Weltmoment“ völklicher Jugendzeit entstehen. Alle Kunststufen seien zwecklose Neubelebungsversuche eines abgestorbenen Vorbildes

*) Vgl.: „Erzählung und erzählende Dichtung“ von demselben Verfasser, Heft 19 der Grenzboten.