



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Fitger, E.: Amerika am Bau seiner Handelsflotte : eine Nebenwirkung der
Panamakanal-Bill

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



Amerika am Bau seiner Handelsflotte

Eine Nebenwirkung der Panamakanal-Bill

Von E. Fitger-Bremen



Seit all der Erregung in Europa, allem voran natürlich in England, über die ungleiche Behandlung der Handelsschiffe der Vereinigten Staaten und der fremden Schiffe im Panamakanal, wird die Hauptsache, namentlich in Deutschland, fogut wie vollständig übersehen. Man hat sich entrüstet über die einem vollkommenen Bruch gleichkommende Auslegung des Hay-Pauncefote-Vertrages durch die vereinigten Staaten, derzufolge man die von England zur Bedingung gemachte Gleichheit der Gebühren für alle Handelsschiffe so verstand, als sei damit gemeint: „alle Handelsschiffe mit Ausnahme der nordamerikanischen“. Aber man hat den zweiten Teil des inzwischen zum Gesetz gewordenen Kongreßbeschlusses sehr wenig beachtet. Nach diesem Beschluß können im Auslande gebaute Handelsschiffe fortan zollfrei unter amerikanische Flagge gebracht werden und erwerben dadurch den Anspruch auf gebührenfreien Verkehr im Panamakanal. Man hat nicht bedacht, daß damit der Auswanderung europäischer Schiffe eine Tür geöffnet wird, die zu einer vollständigen Verschiebung des Besitzes an Handelsflotten führen kann. In Deutschland hat man diesem Punkte keine Wichtigkeit beigemessen, in den Vereinigten Staaten aber hat man sehr wohl gewußt, was man tat. Man wollte endlich in den Besitz einer starken eigenen Handelsflotte gelangen, wie sie England, Deutschland, Japan so wesentlich in ihrer überseeischen Wirtschaftspolitik unterstützt. Zu diesem Zweck wollte man eine Menge bester europäischer Schiffe für die Handelsflotte des Sternenbanners gewinnen; daher stellte man ihnen als Magnet die Gebührenfreiheit im Panamakanal hin, die sie als fremde Schiffe gar nicht, als nordamerikanische aber mühelos erlangen können.

Grenzboten IV 1912

76

Gegenwärtig ist die nordamerikanische Handelsflagge aus dem internationalen Verkehr fast verschwunden. Einstmals folgte sie an Größe der englischen auf den Fersen. Da kamen zwei für sie verderbliche Ereignisse: der Bürgerkrieg, der eine Anzahl nordamerikanischer Schiffe den Raubkreuzern der Südstaaten („Alabama“, „Shenandoah“) zum Opfer fallen ließ und noch weit mehr zum Verkauf an Engländer trieb; sodann der Übergang vom Holzbau zum Eisenbau, der die Amerikaner des großen, in ihren Eichenwäldern stekenden natürlichen Vorteils beraubte; das billigste Eisen hatten aber die Engländer. Der Bürgerkrieg endete mit dem Siege der Nordstaaten, die das englische Eisen durch hohe Schutzzölle fernhielten; da damit der Schiffsbau verteuert und es für die amerikanischen Reeder vorteilhafter wurde, ihre Schiffe im Ausland zu kaufen, so verboten die Nordstaaten die Aufnahme fremder Schiffe unter die amerikanische Flagge. Die heimischen Schiffe wurden aber so teuer, daß sie überall die Möglichkeit des Wettbewerbs verloren. Um nun den amerikanischen Reedern eine Entschädigung zu gewähren, verlich man ihren Fahrzeugen das gesetzliche Monopol auf die gesamte Küstenfahrt, und verstand darunter die Fahrt zwischen zwei beliebigen Häfen unter amerikanischer Herrschaft, selbst wenn sie so weit voneinander entfernt waren wie New York und Honolulu. Auch die Küstenfahrt auf den fünf großen Süßwasserseen durfte nur von nordamerikanischen Schiffen betrieben werden. Diese Fahrzeuge sowie die Seefischer und (wovon hier abgesehen werden kann) einige besondere Ausnahmeschiffe machen die amerikanische Handelsflotte aus. Unter den Segelschiffen rangieren die nordamerikanischen, nachdem die englischen fast den Platz geräumt haben, an erster Stelle; unter den Dampfern an dritter, denn nur die englischen und deutschen gehen ihnen voraus.

Aber aus dem internationalen Ozeanverkehr sind die einst so stolzen Sternenbannerschiffe fogut wie verschwunden. Die Amerikaner haben seit einer langen Reihe von Jahren versucht, diesem Mangel dadurch abzuhelpen, daß sie ganz außerordentlich hohe Staatsunterstützungen für Postdampfer und für andere Dampfer nach dem Maße der Größe und Schnelligkeit aussetzten. Es hat ihnen noch weniger genützt als den Franzosen, die den gleichen Weg beschritten und doch den kühnen Wagemut der englischen, deutschen, norwegischen Reeder und Schiffer nicht ersetzen konnten. Lange stritt man sich über noch immer weiter gehende Subventionen. Der Süden und die inneren Staaten wollten jedoch nicht mitgehen; sie sagten: wir können mit eigenen Schiffen gar nicht besser bedient werden als jetzt durch die fremden; letztere verlangen aber keine Geldopfer von uns. Allmählich, namentlich in Folge der Spannung mit Japan, ist eine andere Anschauung zur Herrschaft gelangt: nicht nur bei den Republikanern, sondern auch bei den Demokraten, namentlich in den am Golf von Mexiko gelegenen Staaten, die sich vom Panamakanal einen ihnen besonders nützlichen Verkehr versprechen.

Wie sehr die Übernahme des Baues des Panamakanals durch die Vereinigten Staaten von der Stellungnahme gegen Japan beeinflusst ist, braucht

hier näher nicht dargelegt zu werden. Ursprünglich hat wohl kaum die Absicht bestanden, die Wirtschaftspolitik des Seewesens aus diesem Anlaß zu ändern. Als man jedoch die japanische Handelsflotte immer schneller wachsen sah, kam es auch den Amerikanern mehr und mehr zum Bewußtsein, einen wie seltsamen Eindruck es machen müsse, wenn die Amerikaner die in ihrem Besitz befindliche entscheidende Verkehrsader durch die westliche Halbkugel fast ausschließlich von Schiffen fremder Völker befahren ließen. Weiter überzeugten sie sich auch an eigenen und fremden Erfahrungen, daß jede Flottenaktion des Bestandes einer bedeutenden Flotte von Handelsdampfern bedürfe.

Wie aber sollte man diesen erlangen? Mit Schiffsbau- und Reederei-subventionen ans Ziel zu kommen, wie die Interessenten wollten, erschien aus-sichtslos. Auch die Befreiung der amerikanischen Schiffe von der Gebühr im Panamakanal, übrigens auch nichts weiter als eine Subvention, konnte noch weniger nützen. Es mußte schon der große Entschluß hinzukommen, zu erlauben, daß im Auslande gebaute Schiffe in das Eigentum nordamerikanischer Bürger und zugleich in das Flaggenre-gister der Vereinigten Staaten übergehen könnten, und zwar zollfrei. Damit sollte zugleich das Handwerkszeug gewonnen werden für eine Erweiterung der wirtschaftlichen Weltpolitik mit Bezug auf die Schifffahrt, ja auch vielleicht mit Bezug auf die Politik überhaupt.

Das ist dann geschehen und zwar durch Beschluß des Kongresses vom 24. August 1912, d. h. durch die Panamakanalbill, die dem Präsidenten anheim-gibt, die Gebühr für Passieren des Kanals auf höchstens 1 Dollar 25 Cents für ausländische Schiffe zu bemessen (inzwischen ist sie auf 1 Dollar 20 Cents festgesetzt). Handelsschiffe der Vereinigten Staaten sollten jedoch von Abgaben freibleiben. Gleichzeitig ist der zollfreie Zugang im Auslande gebauter Handelsschiffe erlaubt.

Die Anweisung des Handelsamts vom 30. August 1912 an die Zollämter gibt über den Sinn dieser Bestimmungen nähere Auskunft. Mit der Befreiung der amerikanischen Flagge brauchen wir uns nicht weiter aufzuhalten. Über die Zulassung fremder Schiffe zur amerikanischen Flagge heißt es dort:

„ . . . nach diesem Gesetz dürfen in das Register und zwar aus-schließlich für den Handel mit fremden Ländern oder mit den Philippinen gebracht werden: Seeschiffe, ob Dampf- oder Segelschiffe, die von der nordamerikanischen Dampferinspektion zur Beförderung trockner und verderblicher Ladung als sicher befunden, zur Zeit der Anmeldung für das Register nicht älter als fünf Jahre sind, wo sie auch immer gebaut sind, . . . im alleinigen Eigentum von Bürgern oder organisierten Gesellschaften der Vereinigten Staaten (orga-nisiert nach den Gesetzen der Vereinigten Staaten oder eines Einzelstaates derselben), deren Präsident und leitende Direktoren Bürger der Vereinigten Staaten (und keines anderen Staates) sein sollen. Vom Küstenhandel sollen sie jedoch ausgeschlossen sein.“

Letzteres ist die einzige Benachteiligung gegen in Amerika selbst gebaute Schiffe. Ja, eingeführte fremde Schiffe dürfen sogar, wie noch ausdrücklich

hinzugefügt ist, Anteil an den vom Generalpostmeister zu vergebenden Subventionen haben.

Nordamerikanische Reeder kommen also nun in die Lage, Schiffe in England, Deutschland, auch in anderen Ländern Europas, kaufen zu können und an allen Vorteilen der amerikanischen Handelsschiffe, mit Ausnahme der Küstenschiffahrt, teilnehmen zu lassen, nur dürfen sie nicht älter sein als fünf Jahre. Solche Schiffe sind in Europa weit billiger, als in Amerika; dennoch läßt man den sonst maßgebenden Grundsatz, daß die billigere Herstellung des Auslandes durch Zölle wieder ausgeglichen werden müsse, hier gänzlich fallen. Ganze Schiffe und für den Schiffbauer, nicht für den Händler, auch Schiffsbauaterialien sind zollfrei. Die Schiffe müssen Eigentum von amerikanischen Bürgern sein; amerikanische Bürger können sie also kaufen und einführen. Aber mit Hilfe von in Amerika gegründeten Aktiengesellschaften können selbst Europäer ihre Schiffe unter amerikanische Flagge bringen, nur muß die Verwaltung aus amerikanischen Bürgern bestehen, was leicht genug zu machen ist.

Die amerikanischen Gesetze schreiben vor, daß die Besatzungen unter amerikanischer Flagge fahrender Schiffe bis zu einem gewissen Bruchteil aus amerikanischen Bürgern bestehen müssen. Diese sind natürlich nicht im Handumdrehen vorhanden, aber doch, falls man keine anderen Vorkehrungen trifft, in längstens drei Jahren. In diesem Zeitraum erwerben Einwanderer das Bürgerrecht. Schon jetzt sind die Löhne der Besatzungen in den Vereinigten Staaten viel höher als in Europa. Wenn nun mit einemmal eine solche Nachfrage nach Seeleuten entsteht, werden viele Engländer, Deutsche, Skandinavier, vom Schiffsjungen bis zum Kapitän aufwärts hinübergehen. Alle europäischen Seestaaten suchen ihr Personal festzuhalten, es ist aber nicht wahrscheinlich, daß dieses so großen Lockungen widerstehen wird. Denn die Amerikaner können viel bieten. Man denke doch, wieviel Geld ein mittlerer Dampfer von 8000 Registertonnen Netto auf einer einzigen Reise erspart. Die Gebühren für zweimaliges Durchfahren des Kanals belaufen sich auf 19200 Dollars oder 80600 Mark. Dies vermeidet man mit dem Übergang des Schiffes unter amerikanische Flagge, und dabei kann die Durchfahrt dann im Jahre sechs- oder zwölfmal oder noch öfter wiederholt werden.

Es ist zu erwarten, daß sehr viele europäische Schiffe auf diese Weise die Heimat wechseln werden und mit ihnen eine entsprechende Anzahl von Seeleuten. Das werden auch die Kriegsmarinen der betroffenen Länder fühlen, denn ihre Reserven bilden die Mannschaften der Handelsschiffe. Die Amerikaner können eine Kriegsflotte fortan weit leichter bemannen als zuvor, die europäischen Staaten weit schwerer. Auch weitreichende wirtschaftliche Folgen werden sich einstellen. Bis zu einem gewissen Grade ist es richtig, daß der Handel der Flagge folgt. Wenn statt der Europäer fortan viele Amerikaner in den südamerikanischen und australischen Häfen in Yokohama, Schanghai, Hongkong einlaufen, so knüpfen sich viele Handelsbeziehungen zwischen diesen und den

Bereinigten Staaten an, zumal fortan die Reise von New York dorthin kürzer sein wird als von Deutschland oder England. Auch werden sich die Staatsmänner von Washington durch einen so viel lebendiger gestalteten Verkehr amerikanischer Schiffe im Auslande genötigt sehen, vielen Ländern eine politische Aufmerksamkeit zuzuwenden, um die sie sich bisher kaum gekümmert haben. Welche Folgen das haben wird, kann heute noch niemand ahnen. Man kann aber sagen: der Schwerpunkt des Seewesens, der bisher in England und in zweiter Linie in Deutschland lag, wird fortan stark nach den Vereinigten Staaten abgelenkt werden. (Wir trauen indessen unsern großen Schiffahrtsgesellschaften zu, daß sie befähigt sind, dem neuen Problem in einer die deutsche Seemacht fördernden Weise beizukommen. Die Schriftlgt.)



Drei Könige

Von Privatdozent Dr. Willy Andreas-Marburg

Zum „Briefwechsel zwischen König Johann von Sachsen und den Königen Friedrich Wilhelm dem Vierten und Wilhelm dem Ersten von Preußen“. Herausgegeben von Johann Georg, Herzog von Sachsen. Unter Mitwirkung von Hubert Ermisch. Quelle u. Meyer, Leipzig, 1911. 514 Seiten.



Der Briefwechsel König Johanns von Sachsen mit den Königen Friedrich Wilhelm dem Vierten und Wilhelm dem Ersten von Preußen, der uns von kundiger Hand und in musterhafter Ausgabe geschenkt worden ist, führt uns durch alle Epochen, die für die Geschichte der deutschen Einigung im neunzehnten Jahrhundert bedeutsam geworden sind. Er spiegelt ihre einzelnen Stadien im Geiste dreier Fürsten, die völlig abgeschlossene Individualitäten waren. Sie standen sich persönlich nahe und verkörperten doch die Überlieferungen ihres Hauses, ihres Staates; sie hatten deren Jahrhunderte alten Gegensatz durchzusehen, bis man in einer höheren Einheit den versöhnenden Ausgleich fand. Ein außerordentlich reizvolles, ein schimmerndes Spiel persönlichster Beziehungen, geistiger Gemeinschaft, politischer Wandlungen, menschlicher und staatlicher Konflikte enthüllen die zahlreichen Briefe der drei Monarchen.

Friedrich Wilhelm und Johann hatten die bayerischen Zwillingsschwesteren geheiratet. Es waren an die zwölf Jahre nach dem Wiener Kongreß verstrichen, als beide miteinander die Korrespondenz anknüpften. Etwas früher schon