



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Wygodzinski: Die Zukunft der deutschen Seeschiffahrt

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



Die Zukunft der deutschen Seeschifffahrt

Von Professor Dr. Wygodzinski



on allen Zweigen der deutschen Volkswirtschaft sind Seeschifffahrt und der eng mit ihm verbundene Überseehandel durch den Krieg am schwersten betroffen; eine „Umstellung“, eine Anpassung an die neuen aus dem Kriege selbst erwachsenden Möglichkeiten sind bei ihnen nicht gegeben. Es ist begreiflich, wenn daher unsere deutsche Seeschifffahrt schon jetzt ihre Vorbereitungen für die doch einmal kommende Friedenswirtschaft trifft, um Verlorenes einzuholen und vielleicht Neues zu gewinnen. Über dieser künftigen Entwicklung aber liegt ein Dunkel wie wieder über keinem anderen Zweige des deutschen Wirtschaftslebens; die Zahl der in die Rechnung einzusetzenden unsicheren Faktoren ist allzugroß. Drei Punkte sind es vor allem, die für diese Entwicklung von der größten, ja entscheidenden Bedeutung sind: der Umfang des künftigen überseeischen Personen- und Frachtenverkehrs, die Konkurrenz der anderen Handelsflotten, die von den Ententeländern angekündigten Maßnahmen eines „Handelskrieges nach dem Kriege“, die sich neben dem Ausfuhrhandel in erster Linie wieder gegen die Schifffahrt richten.

War es doch gerade die Entwicklung der deutschen Handelsschifffahrt, die in England, dem früheren Weltfrachtführer, zum Wachstum jenes Konkurrenzneides beigetragen hat, der einer der mächtigsten Hebel der Kriegsstimmung gegen den jüngeren Rivalen wurde. In der Tat war, trotz der immer noch vorhandenen großen Überlegenheit der englischen Handelsflotte, das Wachstum der deutschen relativ ein viel rascheres. Nach den Berechnungen von Bernhard Harms hatten von 1901 bis 1911 England (einschließlich Kolonien) den Bestand an Dampfschiffstonnage um 42, Deutschland dagegen um 60 Prozent vermehrt. Aber das absolute Wachstum war immer noch größer bei Englands Flotte, so daß dieses im Jahre 1913 mit über 12 Millionen Dampfer-tonnage immer noch weitaus an der Spitze der Weltdampferflotte stand; erst in sehr weitem Abstand kam als zweite die deutsche mit nicht ganz 3 Millionen. Im Kriege ist das Verhältnis vermutlich zu Ungunsten Englands verschoben. Genaueres darüber ist aus einleuchtenden Gründen nicht zu erfahren. Die offizielle englische Statistik von Lloyds Register behauptet zwar, daß die Gesamttonnage der Schiffe über 100 Tons (also einschließlich der Segelschiffe) vom 30. Juni 1914 bis 30. Juni 1916 in England nur von 18 892 000 auf 18 825 000 zu-

rückgegangen sei, in Deutschland dagegen von 5 134 000 auf 3 890 000; dieser Statistil widerspricht aber auf das schärfste die allgemeine Klage der englischen Reeder über verloren gegangenen Frachtraum. Mitte Oktober erklärte Runciman im Unterhaus, daß England seit Kriegsbeginn durch den Feind und Seegefahr 2 Millionen Tonnen Laderaum verloren habe. So konnte es denn zu so grotesken Vergeltungsforderungen kommen wie der, daß für jede von Deutschland versenkte Tonne aus den deutschen Schiffsbeständen eine entsprechende Abtretung erfolgen müsse, ganz zu schweigen von Heißspornen, die gleich „Konfiskation“ der ganzen deutschen Kriegs- und Handelsflotte verlangen. Man würde aber irren, wenn man glaubte, daß solche Forderungen nur von unverantwortlichen Schreibern ausgingen; Organisationen wie Lloyds Versicherer und die Handelskammer Manchester haben sie gestellt. Und wo man die Befinnung etwas gewahrt hat, fordert man doch Maßnahmen, die der Cromwellschen Navigationsakte, deren letzte Reste erst vor einem halben Jahrhundert verschwanden, ganz außerordentlich ähnlich sehen. Man will deutsche Schiffe in englischen Häfen entweder überhaupt nicht oder doch nur unter äußerst erschwerenden Bedingungen zulassen. So verlangt zum Beispiel die Handelskammer Bombay, die noch nicht so weit geht wie andere, daß während der ersten sechs Monate nach Friedensschluß kein „feindliches“ Fahrzeug in irgendeinen britischen Hafen zugelassen werde und nachher erst in der Weise, daß die verbündeten und neutralen Länder Vorzugsbedingungen erhielten, etwa durch eine Sondersteuer der „feindlichen“ Schiffe. Es entbehrt nicht einer gewissen Pikanterie, daß nach Mitteilungen japanischer Blätter jetzt schon japanische Schiffe in indischen Häfen nur unter erschwerenden Bedingungen zugelassen werden; man sieht also, was man zu erwarten hat. Wenn man auch diese Drohungen nicht allzu tragisch zu nehmen braucht, denn auch der Weltverkehr beruht schließlich auf Gegenseitigkeit, so kann man sich doch darauf gefaßt machen, daß England die deutsche Schifffahrt nach Möglichkeit chikanieren wird. Sein ausgedehnter Besitz an Häfen, Stützpunkten, Kohlenstationen über die ganze Welt gibt ihm hinreichende Mittel dazu in die Hand. Frankreich, vielleicht auch Italien und noch die eine oder andere Macht des Zehnverbandes werden dem Beispiel nach Kräfte folgen.

Unendlich viel wichtiger aber als der Handelskrieg ist die Konkurrenz, die nach dem Kriege mit Sicherheit zu erwarten ist. Die kriegführenden Mächte haben alle Ursache, das äußerste zu tun, sowohl um Verluste einzuholen als um überhaupt „im Geschäft zu bleiben“. Eine gute Illustration dazu ist die Mitteilung, die bei den Lebensmitteldebatten im Oktober im englischen Unterhaus gemacht wurde, daß von den über 10 000 englischen Schiffen zurzeit für die Auslandsfahrt nur 1118 zur Verfügung stehen; bei den anderen kriegführenden liegt es noch schlimmer, während die Flotten der Mittelmächte so gut wie ganz zum Stilliegen gezwungen sind. So konnte es nicht ausbleiben, daß die am Kriege nicht beteiligten Mächte die Gelegenheit zur Ausdehnung ihrer

Flotten nicht vorbeigehen ließen; konnten doch die „Neutralen“ gar keinen größeren Profit machen, als zu Bucherpreisen für die Ententemächte Kriegsmaterial und Lebensmittel zu führen. In welchem Umfange die einzelnen Länder an diesem Kriegsfrachtgeschäft beteiligt sind, läßt sich zurzeit noch nicht übersehen. Norwegen, das vor dem Kriege über eine Handelsflotte von noch nicht ganz $1\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen verfügte, hat nach Angabe des norwegischen Büros „Veritas“ seit Kriegsausbruch Schiffe mit 700 000 bis 800 000 Tonnen Ladefähigkeit bei ausländischen Schiffswerften bestellt. In Norwegen hat allerdings die Ausnutzung der Konjunktur Formen angenommen, die an schlimmste Gründerzeiten erinnern; nach Meldungen dortiger Zeitungen sind allein in der Zeit von Juni bis Anfang September 1916 daselbst dreiunddreißig Reedereien neu gegründet oder erweitert worden. In den anderen neutraleuropäischen Staaten ist man auch nicht allzu zaghaft gewesen, wenn auch die deutsche U-Boot-Tätigkeit recht unbequem wurde. Am wichtigsten für die Zukunft aber sind zweifelsohne die Anstrengungen, die die Vereinigten Staaten und Japan gemacht haben und weiter machen werden, um ihre Flotten zu vergrößern. Die Angaben darüber weichen ebenfalls weit voneinander ab, zweifellos aber wird der Schiffsraum dieser Länder, von denen die Vereinigten Staaten bisher bekanntlich in der Überseeschifffahrt nur eine geringe Rolle spielten, gleichfalls beträchtlich wachsen. Nimmt man hinzu, daß die anderen Länder, namentlich England, ihre Handelsflotten nach dem „barbarischen“ Vorbilde Deutschlands fester und straffer zu organisieren und in große Unternehmungen zusammenzufassen beginnen, so ist es klar, daß die Konkurrenz recht groß sein wird.

Wie steht es nun mit der Beschäftigung nach dem Kriege? Kaum gibt es eine Frage, in der die Ansichten der Praktiker soweit auseinandergehen als hier. Der Personenverkehr über Meer zerfällt in den Verkehr der Kajütpassagiere und den Zwischendeckverkehr. Der erstere kostet, der Auswandererverkehr bringt Verdienst. Es ist aber recht zweifelhaft, ob dieser Auswandererverkehr demnächst wieder einen größeren Umfang annehmen wird. Die europäischen Regierungen werden bei den starken Menschenverlusten aus dem Kriege jedenfalls einen solchen Verkehr nicht begünstigen; höchstens daß Italien, das schon vorher seine Söhne nicht ernähren konnte, nun nach den großen Opfern des Krieges selbst der dezimierten Bevölkerung keinen genügenden Nahrungsspielraum mehr gewähren kann. So dürfte die Frachtschifffahrt das wesentlichste Betätigungsfeld bleiben. Der Umfang des Frachtgutes nach dem Kriege läßt sich aber noch in keiner Weise übersehen. Auf der einen Seite verweist man darauf, wie stark der Bedarf und seine Deckung durch die Unterbrechung der Handelsbeziehungen zurückgepreßt sei, so daß sowohl Rohstoffe wie Fertigerzeugnisse sogleich in gewaltigen Mengen zur Verschiffung kommen müßten; dagegen behauptet man wieder auf der anderen Seite, durch den Krieg seien solche Mengen von Rohstoffen aller Art verbraucht worden, daß in den ersten Jahren eine ausgesprochene Knappheit herrschen müsse. Außerdem

feien die Volkswirtschaften der einzelnen Länder, nicht nur die kriegführenden, so leergespült, daß sie zunächst ihre Vorräte und Produktionsmittel auffüllen und ergänzen müßten, ehe sie in größerem Maßstabe ausführen könnten.

Wie dem auch sei, die deutsche Seeschifffahrt bereitet sich vor. Es ist auch während des Krieges weiter gebaut worden, soweit das neben dem Kriegsschiffsbau möglich war, vor allem aber vollziehen sich wichtige und weitgreifende organisatorische Neubildungen. Eine innige Interessengemeinschaft zwischen Großschifffahrt und Großindustrie, deren Aufgabenbereiche sich allerdings mehrfach berühren, ist im Werden. Das Schiff als solches, sein Bau, seine maschinelle Ausrüstung, sein Brennstoffkonsum gibt der Industrie Aufgaben ersten Ranges; umgekehrt ist die Überseeschifffahrt mit dem Gedeihen der Exportindustrie aufs engste verbunden. Ansätze zu einer solchen näheren Verbindung waren schon früher vorhanden; in einzelnen Fällen waren Großindustrielle wie Krupp mit seiner Germaniawerft schon direkt in den Kreis der Schifffahrtsinteressen eingetreten. Jetzt vollzieht sich diese Entwicklung planmäßig und im großen Stil.

Krupp selbst hatte schon früher eine Verbindung mit dem Norddeutschen Lloyd durch den gemeinschaftlichen Besitz der großen Kohlenzeche Emscher Lippe. Diese Beziehungen sind jetzt vertieft worden, indem der Lloyd seinen Aktionären die Wahl eines Mitgliedes des Krupp'schen Direktoriums, Freiherrn v. Bodenhäusen-Degener, in den Aufsichtsrat des Lloyd vorgeschlagen hat. Der Lloyd kam damit zu einer Maßnahme, die aus den gleichen Erwägungen vor der zweiten großen deutschen Schifffahrtsgesellschaft bereits durchgeführt war.

Die Hamburg-Amerika-Linie hat nämlich in ihrer außerordentlichen Hauptversammlung vom 28. September die Herren Hugo Stinnes, Arthur von Gwinner und Dr. Salomonsohn in den Aufsichtsrat gewählt und damit eine enge Verbindung sowohl mit der Schwerindustrie des Westens wie mit dem Berliner Bankwesen hergestellt. Das Interesse, das Stinnes an der Seeschifffahrt nimmt, ist durchaus nicht erst von heut. Die Midgard-Linie, die bereits durch Tausch von Aufsichtsratsposten mit der Hamburg-Amerika-Linie in Berührung getreten ist, hat er zusammen mit der von ihm regierten Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks- u. G. schon früher sich dienstbar gemacht, ebenso wie die Nordseewerft. 1916 ist er, als die Wörmannlinie von der Familie Wörmann aufgegeben wurde, zusammen mit Hapag und Norddeutschem Lloyd hier eingesprungen, desgleichen wurden von denselben Teilnehmern enge Beziehungen zu der Deutschen Ostafrika-Linie hergestellt. So war Stinnes schon vor seinem Eintritt in den Aufsichtsrat der Hapag einer unserer größten Reedere geworden; seine „gemischten Unternehmungen“ verbinden Kohlenproduktion und Handel, Eisenherstellung, Schiffsbau und Seeschifffahrt in größtem Maßstabe. Übrigens hat auch ein dritter rheinischer Industriemagnat, Thyssen, sich dem Schiffsbau zugewendet.

Innerhalb dieses Schiffbaus sehen wir gleichfalls bedeutende Neugestaltungen. Abgesehen von Erweiterungen alter Werften sind neue gegründet worden. Die

Hamburger-Werft-A. G., tatsächlich ein Unternehmen der Hapag, beabsichtigt den Bau von Reihenschiffen für die freie Schifffahrt. Bisher herrschte in Deutschland im Gegensatz zu England, wo die „Trampschifffahrt“ einen großen Platz einnimmt, durchaus die Linienschifffahrt; in dem gleichen Augenblick, da England die Linienschifffahrt nach deutschem Vorbild stärker organisieren will, wird in Deutschland also eine stärkere Pflege der freien Schifffahrt, natürlich ohne Vernachlässigung der regelmäßigen Linienschifffahrt vorbereitet. Im Gegensatz zu letzterer, die Schiffe für bestimmte Fahrten in individueller Bauart benötigt, muß die freie Schifffahrt über überall verwendbare Schiffe verfügen können. Dadurch ist es möglich, diese Schiffe nach einem Typ, als „Normalschiffe“ herzustellen, ein Gedanke, der in Amerika schon lange und in England seit einiger Zeit eine große Rolle spielt, auch in Deutschland früher schon theoretisch empfohlen wurde. Der „Großbetrieb“, die Massenfabrication hält damit ihren Einzug in den Schiffsbau, selbstverständlich mit dem Vorzug einer billigeren Herstellung. Eine zweite Gründung auf der Fischerinsel Finkenwärder, deren Bewohner insgesamt ausgefiedelt werden sollen, nachdem die Insel vom Hamburger Staat für die Erweiterung der Hafenanlagen angekauft worden ist, plant die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, nicht ohne Fühlung wiederum mit der Hapag. Die A. G. G. hat mit dem Hamburger Staat einen Vorkaufsvertrag abgeschlossen, um eine umfassende Industrie- und Schiffswerftanlage zu errichten. Sie beabsichtigt dort den Bau moderner Dieselmotorenschiffe für die überseeische Frachtschifffahrt. Bezeichnend für die weitreichenden Folgen dieser neuen Schifffahrtspolitik ist die Nachricht, daß die A. G. G. auch Vorsorge getroffen hat, sich die nötigen Rohstoffvorräte durch Erwerb von Ölquellen in den Ursprungsgebieten zu sichern.

Der Zusammenschluß der Schifffahrt mit der Großindustrie, das ist das Charakteristikum dieser neuen Entwicklung. Was auch die Zukunft bringen mag, die deutsche Schifffahrt ist „in Bereitschaft.“

