



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Hennig, Rich.: Die jüngste Weltschiffbau-Statistik und ihre Lehren

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

Die jüngste Weltauffbau-Statistik und ihre Lehren

Von Dr. Rich. Hennig,

Professor an der Verkehrshochschule Düsseldorf



ürzlich ist wieder das alljährliche Lloyd-Register erschienen, das die Tätigkeit im Weltauffbau, nach Ländern geordnet, übersichtlich zusammenstellt. Ehedem, in den Vorkriegszeiten, fanden diese Statistiken außerhalb der Fachkreise verhältnismäßig wenig Beachtung, denn die Zahlen schwankten von einem Jahr zum anderen nur wenig auf und ab, und die Reihenfolge der Länder innerhalb der Liste blieb, wenn man sie nach der Größe ihrer Auffbauleistungen ordnete, jahraus jahrein ungefähr dieselbe.

Jetzt, nach dem Kriege, liegen die Dinge wesentlich anders. Es herrscht ein wildes Auf- und Niedertreten der Zahlen; von vielen Ländern läßt sich schwer oder gar nicht vorher abschätzen, wie ihr Auffbau im Vergleich mit anderen Nationen abschneiden wird, und zum Teil hat sich geradezu ein Wettrennen um einen möglichst hohen Platz herausgebildet, wie man es ehedem nicht kannte. Den Auffbauzahlen kommt heute auch eine unzweifelhaft politische Nebenbedeutung zu, denn der Kampf um den Seehandel weist nach dem Kriege unverkennbar ein intensiveres, man möchte sagen: fieberhafteres Gepräge auf als vorher, zum mindesten in dem Verhältnis des führenden europäischen Auffbaulandes England zu seinen schärfsten Konkurrenten. Wie sehr England, das jahrzehntelang weit über die Hälfte aller Schiffe der Erde baute, und mit ihm ganz Europa durch den selbstmörderischen Krieg auch in bezug auf den Auffbau gegenüber den führenden außereuropäischen Auffbauländern ins Hintertreffen geraten ist, das lehrt am besten eine Gegenüberstellung der Reihenfolge der einzelnen Staaten nach den quantitativen Leistungen ihrer Werften im letzten Friedensjahr 1913 und im ersten Friedensjahr 1919. Diese Reihenfolgen ergeben dann nämlich folgendes Bild:

1913	1919
Großbritannien	Ver. Staaten
Deutschland	Großbritannien
Ver. Staaten	Japan
Frankreich	Brit. Kolonien
Niederlande	Niederlande
Österreich-Ungarn	Italien
Japan	Norwegen
Norwegen	Spanien
Italien	Schweden
Brit. Kolonien	Dänemark
Dänemark	Frankreich
Schweden	China
Belgien	Deutschland
Rußland	Portugal
China	Belgien
Spanien	
Griechenland	

Noch lehrreicher als diese bloße Reihenfolge ist ein zahlenmäßiger Vergleich der produzierten Tonnage. Man erkennt dann erst mit vollkommener Deutlichkeit, welchen furchtbar hohen Preis England für die geglückte Niederknüttelung des unbequemen deutschen Konkurrenten seinen Hilfsvölkern hat zahlen müssen: 1913 produzierte England noch fast viermal so viel Schiffsraum als Deutschland in seinem durch beste Leistungen ausgezeichneten Jahr — 1919 dagegen wird von den Vereinigten Staaten zweieinhalbmal so viel Tonnage hervorgebracht wie von England und noch mehr als doppelt so viel als von England einschließlich seiner sämtlichen Dominions!

Dabei ist Englands Rückgang der absoluten Zahl nach nicht einmal erheblich und kann leicht wieder ausgemerzt werden. Um so bedenklicher aber bleibt der ungeheure Aufschwung der außereuropäischen Schiffbauindustrie. 1913 brachten die Vereinigten Staaten und Japan zusammen nur 343 114 Tonnen neuen Schiffsraum hervor, 1919 dagegen — 4 687 268 Tonnen, also mehr als den dreizehnfachen Betrag! Wie soll da England daran denken können, diesen Vorsprung in absehbarer Zeit wieder einzuholen und seine führende Stellung zurückzugewinnen? Zwar lassen zurzeit gewisse Symptome darauf schließen, daß der Höhepunkt der Schiffsproduktion, offenbar im Hinblick auf die Gefahr der Übererzeugung und der alsdann bedrohten Frachttarife, sowohl in den Vereinigten Staaten wie in Japan überschritten ist, aber Englands Stellung wird dadurch nur unwesentlich besser, denn zahlreiche Aufträge europäischer Staaten, die ehemals fast selbstverständlich den britischen Werften zufließen, wandern heute nach den Vereinigten Staaten und selbst nach Japan, ja, England selbst sieht sich genötigt, um der zahlenmäßigen Überflügelung seiner Handelsflotte durch die amerikanische vorzubeugen, Schiffbauaufträge an die Vereinigten Staaten zu vergeben („Times“, 26. Februar 1920), da seine eigenen Werften völlig überlastet sind, während andererseits amerikanische Reeder von der Westküste wieder in Japan Schiffe bauen lassen.

Schon innerhalb der drei heute führenden Schiffbauländer haben sich also die Verhältnisse auf den Werften gegenüber der Vorkriegszeit in sehr unerwarteter und für die europäische Vormachtstellung schwer bedrohlicher Weise verschoben. Noch gründlicher vielleicht sind die Zustände auf dem europäischen Kontinent verändert. Die neutral gebliebenen Seestaaten haben nahezu sämtlich ihren Schiffbau mehr oder weniger ansehnlich erhöhen können, während alle kriegsführenden Länder Kontinental-Europas, mit einziger Ausnahme Italiens (das sich um die geraubten österreichisch-ungarischen Werften bereichern konnte) eine meist sehr bedeutende Einbuße ihrer Schiffbautätigkeit buchen müssen.

Österreich-Ungarn und Rußland sind als schiffbautreibende Staaten natürlich gänzlich ausgefallen. Deutschland, das von 1911 bis 1914 unter den Schiffbauern an zweiter Stelle stand und auch während des Krieges noch sehr bedeutende Mengen, vornehmlich an Kriegsschiffen, erzeugte, ist nicht viel besser daran. Über die Leistungen seiner Werften sind seit Kriegsausbruch keine Zahlen mehr bekannt gegeben worden. Man schätzte sie für die Kriegszeit auf jährlich 800 000 bis 900 000 Tonnen, für das Jahr 1919 dagegen nur noch auf etwas über 12 000 Tonnen, so daß wir heute mit China auf derselben Stufe stehen. Auch Frankreich, obwohl es sich zu den Siegern zählt, hat, aller Anstrengungen un-

geachtet, einen Rückschlag aufzuweisen, der kaum weniger beträchtlich als der deutsche ist. Im Kriege war die französische Schiffserzeugung fast zum völligen Erliegen gekommen, und ihre Wiederbelebung im ersten Friedensjahr 1919 erscheint so erschreckend dürftig, daß sie noch weniger als ein Fünftel der Vorkriegszeit beträgt und daß Frankreich heut erst den elften Platz unter den Schiffbauern einnimmt, während es ehemals an vierter Stelle stand. Italien schließlich weist auch nur eine scheinbare Zunahme auf. Seine 82 713 Tonnenraum, die es 1919 hervorbrachte, sind zwar rund doppelt so hoch als seine Produktion in seinem letzten Friedensjahr 1914 (41 792 Tonnen), aber wenn man die Leistungen der österreichisch-ungarischen Werften hinzunimmt, die jetzt auch für Italien arbeiten müssen, so betrug die Erzeugung des Jahres 1914 120 249 Tonnen, und es ist somit auch ein Rückgang um nahezu ein Drittel zu verzeichnen.

Eine Vergleichung der genauen Zahlen wird am deutlichsten die durch den Krieg eingetretenen gewaltigen Verschiebungen erkennen lassen. Von 1913 bis 1919 brachten die einzelnen wichtigsten Länder folgende Mengen an Handelschiffraum hervor (in Tonnen):

	1913	1914	1915	1916
England	1 932 153	1 722 154	649 336	698 325
Deutschland	465 226	505 719	?	?
Ver. Staaten	276 448	270 962	270 124	504 247
Frankreich	176 095	196 540	41 438	rd. 3 000
Holland	104 296	279 584	217 599	rd. 114 000
Japan	64 664	136 309	98 213	145 625
Norwegen	50 637	54 108	61 477	44 902
Italien	50 356	41 792	20 230	60 472
Brit. Dominions	48 332	67 994	32 937	rd. 37 000
Welt-Handelschiffbau	3 332 882	rd. 3 490 000	1 638 673	1 918 096
	1917	1918	1919	Höchste Jahresmenge vor 1914
England	1 162 986	1 348 210	1 620 442	1 932 153
Deutschland	?	?	rd. 12 000	465 226
Ver. Staaten	997 929	3 033 030	4 075 385	474 675
Frankreich	rd. 2 000	13 715	32 663	176 095
Holland	rd. 167 000	74 026	137 086	118 053
Japan	350 141	489 924	611 888	85 861
Norwegen	47 975	47 723	57 578	57 556
Italien	38 800	60 791	82 713	67 522
Brit. Dominions	rd. 80 000	279 814	358 728	?
Welt-Handelschiffbau	2 937 786	5 447 444	7 144 549	3 332 882

Nach den jüngsten Statistiken vom 31. Dezember 1919 lagen zwar um diese Zeit auf den englischen Werften zum ersten Mal seit 1½ Jahren wieder etwas mehr Schiffe auf Stapel als auf den vereinsstaatlichen, und da England sich auch von den geraubten deutschen Schiffen den Löwenanteil gesichert hat, sind Englands Aussichten, mindestens in der Weltschiffahrt bis auf weiteres noch die führende Stellung zu behalten, einstweilen als nicht ungünstig zu bezeichnen. Freilich die überragende Rolle von ehemals in Schiffbau und Schifffahrt dürfte für England auf immer ausgespielt sein. — Am schwersten getroffen bleibt von den Siegern unzweifelhaft Frankreich, dessen Handelsflotte durch den Krieg

bezimert worden ist und das die schlechtesten Aussichten hat, sie in absehbarer Zeit wieder aufzubauen. Man kann daher die in Frankreich gegen den englischen Bundesgenossen herrschende und trotz aller Vertuschungsversuche deutlich wahrnehmbare Erbitterung verstehen, weil England nach einem ad usum delphini konstruierten Schlüssel von den in feindlichen Häfen beschlagnahmten deutschen Schiffen für sich den weitaus größten Anteil fordert, während Frankreich mit ganzen 40 000 Tonnen abgespeist werden soll, obwohl Italien 150 000 und sogar für Brasilien und Portugal je 250 000, für die Vereinigten Staaten aber 620 000 Tonnen vorgesehen sind. Von den provisorisch an Frankreich zur Benutzung überwiesenen deutschen Schiffen fordert England jetzt 240 000 Tonnen zurück. Kein Wunder, wenn es über dieser Differenz zu einer empfindlichen Verstimmung zwischen den beiden führenden Ententegenossen gekommen ist! In Frankreich hat man die Empfindung, der das „Journal des Débats“ am 27. Februar 1920 Ausdruck gab: „Frankreich hätte Anspruch auf die Hälfte der Tonnage, weil es nach dem Wiedergutmachungsartikel des Friedensvertrages 55 Prozent der Ansprüche der Entente an Deutschland zu fordern hat: das würden 2 500 000 Tonnen sein.“ Die Zuweisung von ganzen 40 000 Tonnen empfindet man daher in Frankreich mit Recht wie einen Hohn und sieht darin einen bewußten Versuch der Briten, die französische Konkurrenz zur See ebenso wie die deutsche zu verkrüppeln.

Gegen die Vereinigten Staaten ebenso vorzugehen wie gegen das geschwächte Frankreich ist England natürlich, so brennend gern es auch möchte, nicht in der Lage. Man hat ihnen daher von der Schiffsbeute 620 000 Tonnen zuerkennen müssen, obwohl ihr gesamter Tonnageverlust im Kriege nur 354 000 Tonnen betrug, gegenüber einem französischen Verlust von 921 000 und einem britischen von 7 923 000 Tonnen! Mit Ingrimm sieht man in England die vereinsstaatlichen Fahrzeuge, die ehemals in der Europaschiffahrt vollständig konkurrenzunfähig waren, in einem europäischen Hafen nach dem andern auftauchen, ja, in manchen Häfen schon stärker als die englischen vertreten seien, so daß die mit großen Opfern erzwungene Ausschaltung Deutschlands aus der Weltauffahrt sich, im Grunde genommen, zu einem recht schlechten Geschäft für England gestaltet hat, da ein anderer, ehemals mißachteter Konkurrent sich heute als viel gefährlicher erweist, als es der deutsche je gewesen ist.

Am unzufriedensten sind die Engländer, daß die Amerikaner, dank den zahlreichen erstklassigen deutschen Passagierdampfern, die ihnen in die Hände gefallen sind, jetzt im transatlantischen Personenverkehr eine führende Rolle zu spielen sich anschicken. Zwar hat es der Himmel wieder einmal gut mit den Engländern gemeint, denn es zeigt sich, daß das von Temperenz-Janatikern durchgesetzte Verbot, auf amerikanischen Fahrzeugen Alkohol auszuschenken, die Reisenden von der Benutzung der vereinsstaatlichen Schiffe in überraschend großem Umfang abschreckt und den britischen und neutralen Dampferlinien zutreibt, auf denen sich die hochwohlwollenden Behörden weniger um das Seelenheil und die körperliche Gesundheit der Reisenden kümmern und „freie Bürger“ in ihrem Tun und Lassen bevormunden. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß diese Wahrnehmung schließlich wieder zur Aufhebung des Alkoholverbots auf den amerikanischen Schiffen führen wird, denn wenn Dollarverdienen und Temperenzler-Janatismus in unvereinbaren Widerspruch zu einander geraten, wird beim ersten

Danke das Dollarverdiensten stets in erster Linie Berücksichtigung verlangen. Zunächst aber hat die englische Schifffahrt erheblichen Vorteil von der Alkoholfreischafft der Amerikaner.

Von den beiden berühmten Riesendampfern der Hapag, „Imperator“ und „Vaterland“, haben sich den ersteren die Engländer, den letzteren die Vereinigten Staaten angeeignet. Was man von ihren Leistungen unter der neuen Flagge vernimmt, kann allerdings uns Deutsche mit Vertrauen erfüllen, daß unsere Tüchtigkeit uns wieder in die Höhe bringen muß und wird. Wie nämlich der Syndikus der Hamburg-Amerika-Linie Dr. Hasselmann in einem Berliner Vortrag vor der Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft am 13. Februar dieses Jahres mitteilte, hat der „Imperator“ für seine erste Reise von England nach den Vereinigten Staaten unter britischer Flagge nicht weniger als 13 Tage benötigt, während er ebendam unter deutscher die Fahrt in nur 4 Tagen zurücklegte! Eine derartige Nachricht läßt hoffen, daß der deutsche Mitbewerber zur See doch noch nicht für immer ausgeschaltet sein wird.

Zur gleichen Hoffnung berechtigt die soeben bekannt werdende Meldung, daß die Hamburg-Amerika-Linie und nach ihr anscheinend auch schon der Norddeutsche Lloyd ihre Organisationen amerikanischen Schifffahrtsunternehmungen zur Verfügung gestellt haben. Diese geradezu sensationelle Meldung stellt unzweifelhaft eines der großartigsten Ereignisse in der Geschichte des Welt-Needereiwesens überhaupt dar und ist zugleich ein politischer Vorgang ersten Ranges, dessen Würdigung aber im Rahmen dieses Aufsatzes zu weit führen würde.



Maurice Barrès und die Kriegsgefangenen

Von Dr. Hans O. Simon



Die Heimkehr der deutschen Kriegsgefangenen ist von den französischen Zeitungen im allgemeinen mit Bemerkungen begleitet worden, die auf der üblichen Höhe der Boulevardpresse-Leistungen standen. Es lohnt sich nicht, ein Wort darüber zu verlieren. Ein paar rühmliche Ausnahmen — verständnisvolle Beobachtungen in *L'éryz* „Deuvre“ und ein wenig Teilnahme in der „Humanité“ — ändern kaum etwas an dem Gesamteindruck, daß die Pariser Journalistik auch bei dieser Gelegenheit mehr Wig als Verstand und mehr Hohn als Herz entwickelt hat. Indes darf ein Aufsatz doch nähere Achtung und größere Beachtung beanspruchen: der des „Echo de Paris“ vom 8. März. Hier wird die gewiß auch für uns wichtige Frage aufgeworfen, in welcher Stimmung und mit welcher Gesinnung wir aus der Gefangenschaft heimkehren, und der sie zu beantworten sucht, ist Maurice Barrès von der Akademie. Barrès ragt über den Durchschnitt der „Unsterblichen“ hervor; er ist ein selbständiger Denker, der den Ernst des Gelehrten mit seltener Meisterung der Form verbindet, einer der wenigen Charakterköpfe der französischen Deputiertenkammer, ein bestechender Redner, und als Präsident der stark chauvi-