

1917  
24. IV. 1917  
MR

## Die deutsche Handelschiffahrt nach dem Kriege.

Bremen, im Juni.

Das, was nachfolgend über die Aussichten der deutschen Handelschiffahrt nach dem Kriege gesagt wird, hat sinngemäß auch Anwendung auf die österreichisch-ungarische Handelschiffahrt zu finden. Wenn wir an den hoffentlich in Bälde vor der Tür stehenden Frieden denken, so wenden sich die Gedanken weiter Kreise dem Handel über See zu, der einer der stärksten Stützen unseres Wirtschaftslebens ist, und zugleich an seine Trägerin, die Rauffahrtschiffahrt. Immer kräftiger nahm der Außenhandel Deutschlands und Oesterreich-Ungarns in den letzten Jahren vor Kriegsausbruch zu. 1908 belief sich sein Wert in Millionen Mark auf 14.062,6, beziehungsweise 3955,4, 1911 lauteten die betreffenden Ziffern 17.811,8 und 4421,9, 1913 20.668,3 und 5233,8. In gleichem Grade wuchsen die deutsche und die österreichisch-ungarische Handelsflotte. Die deutsche verfügte im Jahre 1910 über 4.333.186 Bruttoregister-tonnen, im Jahre 1913 über 5.082.061 Bruttoregister-tonnen, das heißt, es waren vorhanden 2019 Dampfer mit 4.743.046 Bruttoregister-tonnen und 302 Segler mit 339.015 Tonnen. Oesterreich-Ungarns Handelsflotte zählte im Jahre 1913 419 Dampfer mit 1.010.347 Tonnen und 8 Segler mit 1067 Tonnen (es sind nur Schiffe von mehr als 100 Register-tonnen angeführt, die Ziffern entstammen Lloyd's Register). Der Aufstieg der Schiffahrt prägt sich überzeugend in der Zunahme der Lonnage einzelner Dampfergesellschaften aus. Die Hamburg-Amerika-Linie z. B. besaß 1907 955.742 Tonnen, 1913 1.360.360 Tonnen; die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft Sansa 1907 244.985 Tonnen, 1913 440.544 Tonnen; der Oesterreichische Lloyd 1907 185.784, 1913 249.142 Tonnen, und die Austro-Americana 1907 114.570, 1913 217.909 Tonnen.

Wie wird sich die Zukunft der deutschen Handelsflotte gestalten? Diese Frage wird mit hangendem Herzen jetzt häufig gestellt. Ehe jedoch zur eigentlichen Beantwortung geschritten wird, mögen zwei Bemerkungen von englischer Seite, das heißt unseres Hauptfeindes, bezüglich der Zukunft des Handels vorausgeschickt werden. Der Engländer, als kluger Kaufmann, stellt sich nicht auf den Gemütsstandpunkt, sondern auf den Geschäftsstandpunkt. Er weiß, daß die nun im Kriege aufgepeitschten Leidenschaften nach Friedensschluß auf Grund kaufmännischer Interessen abgeebben werden. Das englische Blatt, das schon vor dem Kriege stets für eine Verständigung zwischen Deutschland und England eintrat und das auch während des Krieges stets eine maßvolle Haltung bewahrte, der Economist — die Zeitung vertritt vornehmlich Handelsinteressen — schrieb gelegentlich der Verhandlungen im Unterhaus über die Zukunft der Handelsbeziehungen: „Es stimmt, daß Sir Henry Dalziel jagen durfte, jeder Deutsche ist unter Umständen als ein Spion anzusehen, aber ebenso richtig ist, daß man jeden Engländer unter Umständen als einen Betrüger ansprechen darf. Es ist albern, daß wir nicht anerkennen, daß die Deutschen, die hier Gastrecht vor dem Kriege genossen, unserem Handel sehr förderliche Dienste taten. Wir sollten ihnen dankbar sein. Unsere Regierung sollte ihre Anstrengungen besser auf andere Dinge verwenden als wie die zukünftige Regelung des deutsch-englischen Handels, zum Beispiel darauf, wie wir jetzt den Krieg am raschesten gewinnen können. Jedes Kind weiß, daß alle die törichtsten Pläne, die nun gefaßt werden, um den deutschen Handel in Zukunft auszuschalten, ins Wasser fallen werden, ins Wasser fallen müssen, denn, magt einer der sehr ehrenwerten Lords im Ernste zu behaupten, er würde, wenn er küchig Geld verdienen kann, etwa mit den Deutschen keinen Handel treiben? Wir werden die deutschen Kaufleute hier im Lande ebenso wenig entbehren können wie den deutschen Handel überhaupt.“ Und der Großindustrielle Sir Hugh Bell, der eine herrschende Stellung in der englischen Eisen- und Kohlenindustrie einnimmt, äußerte: „Wissen die Menschen, die bei uns schreiben, der deutsche Handel muß zerschmettert werden, was das heißt? 1913 belief sich der Wert unserer Geschäfte mit Deutschland auf 144 Millionen Pfund Sterling, und fast jede Tonne der nach Deutschland ausgeführten Waren wurde in einem Hafen an der Ostküste von London nach Aberdeen eingeladen. Was soll aus diesen Häfen werden, wenn wir keinen Handel mehr mit Deutschland haben wollen? Soll das gesamte Kapital brachliegen? Es ist in den Hafenanlagen inbestimmt, gehört Engländern. Werden sie sich zugunsten einiger Dummköpfe ruinieren? Einige Schreiber meinen, John Bull hat den deutschen Mischel, da darf er keine Geschäfte mit ihm machen. Nun, den wenigen, die solche Ansicht verbreiten, wird bald der Mund gestopft werden. Aber auch sie würden nicht lange halten. Es ist unmöglich, sich des Handels eines Landes zu bemächtigen, das von siebzig Millionen Menschen bewohnt wird, und vor allem von solchen Menschen, wie es die Deutschen sind. In London, in Berlin usw. leben Tausende, die essen und sich kleiden müssen, und recht viel von dem hierzu Nötigen kaufen sie sich gegenseitig ab. Ich laufe nicht von einem Händler, etwa weil ich ihn für einen braven Menschen halte — wohl möglich, daß ich ihn nicht dafür halte —, sondern weil mir seine Ware gefällt. Gerade so liegt der Fall zwischen England und Deutschland.“ Ich glaube, wir brauchen uns keiner Sorge hinzugeben über alle die jetzt verbreiteten Nachrichten von den Wünschen unserer Feinde, unseren Handel nach dem Kriege aus-

zuschalten. Es wird bei „vorbereitenden“ Schritten für „Vorbereitungen“ bleiben, wie es in Paris geschah. Die Zuversicht, daß der deutsche Handel sich wieder frei entfalten kann, gewinnt er es aus eigener Kraft vermag (1), gründet sich auf den Gedanken, daß der freie Handelsverkehr auf allen Meeren und mit allen Völkern ein unumstößliches Naturgesetz ist, gegen das sich aufzulehnen zweck- und sinnwidrig sein würde. Dem, der den Versuch hierzu unternehmen würde, würde es zum eigenen bitteren Schaden auschlagen. Unter dem Einfluß der Kriegsbijohose entstanden allerhand Projekte über künftige Absperrung, Boykott u. dgl. m. Aufgereagte Heimkrieger gefielen sich darin, Propaganda zu machen für ein „Sich-genügenlassen am heimischen Herd“, für Verzichtleistungen auf Reisen außerhalb des Vaterlandes, Erlernen fremder Sprachen, Benutzung von Auslandsreisen usw. ufm. Dieser Art sind heute bereits zu ziemlich verschwunden.

Die praktische Vernunft gebietet die Wiederaufnahme des Welthandels. Alle Völker der Erde sind aufeinander angewiesen. Die internationale Verfrachtung des Handels, das heißt die gegenseitige finanzielle Abhängigkeit, auf die Norman Angell in seinem Werk „Die falsche Rechnung“ überzeugend hingewiesen hat, läßt sich nicht durch kindliche Bräuten abtun. Wenn etwas geeignet war, die verkehrten Ideen auf politisch-wirtschaftlichem Gebiet ad absurdum zu führen, die Nebel der Unwissenheit und Unklarheit in besagter Richtung hinwegzujagen, so sind es die ökonomischen Belegerscheinungen des Krieges. Die mächtige Welle des Verkehrs und der modernen Technik überbrückte die Meere und band die Völker zu gemeinsamem Streben für ihre Wohlfahrt fest zusammen. Fulton sagte 1797 in seinem Pamphlet „An die Freunde der Menschheit“ über den internationalen Verkehr: „Wer sich gegen den Gedanken auflehnt, daß die gesamte Menschheit friedlich beieinander leben sollte und daß sie nur einen Kampf um die Freiheit des Glaubens und Denkens, des Wollens und Handelns führen sollte, versündigt sich an seinem eigenen Volk.“ Bisher glaubten gar zu viele, daß jedes Volkes Fortschritt des andern Volkes Niederlage, und jedes Volkes Glück des andern Unglück bedeuten. Diese Ansicht muß endlich als irrig erkannt werden.

Wenn wir nun auch auf Grund der praktischen Vernunft annehmen dürfen, daß sich dem Handel über See nach Friedensschluß keinerlei große Schwierigkeiten in politischer Beziehung entgegenstellen werden, dürfen wir dennoch keine überspannten Hoffnungen aufkommen lassen, weil ein wesentlicher Faktor für die gute Entwicklung des Handels die wirtschaftliche Lage ist. Das gleiche trifft auf die Rauffahrtschiffahrt zu. Auf keinem Gebiet machte sich die Einwirkung des Krieges so schwer fühlbar als auf dem der Rauffahrtschiffahrt. Mit Ausnahme des Verkehrs in der Ostsee liegen unsere Handelschiffe teils in neutralen, teils in heimischen Häfen zur unfreiwilligen Ruhe verurteilt vor ihren Ankerketten. Eine beträchtliche Zahl deutscher Rauffahrer fiel in Feindeshand. Die Schiffe sind vielfach gezwungen worden, unserem Interesse zuwider laufenden Dienst zu tun. Verschiedene wurden bereits von unseren U-Booten versenkt. So hat der Krieg unserer Handelschiffahrt harte Wunden geschlagen, und die Aussicht auf den Frieden zeigt in mannigfaltiger Hinsicht ein wenig tröstliches Bild. Es wäre verkehrt, wollten wir glauben, daß, sobald der Friedensschluß vollzogen wäre, die Farben Schwarz-Weiß-Rot alsbald wieder, an Bord zahlreicher stattlicher deutscher Schiffe wehend, auf allen Meeren zu erblicken sein würden.

Die Lage unserer Handelschiffahrt wird aus verschiedenen Gründen schwierig sein. Abgesehen von dem schon berührten Mangel an Schiffen infolge Zerstörung und Abnutzung während des Krieges — denn die in feindlichem Besitze befindlichen Schiffe, selbst wenn sie einmal zurückgegeben werden sollten, sind stark mitgenommen, und die jetzt in den Häfen festliegenden Schiffe können vielfach nicht gut konserviert werden — ist zu beachten, daß die neutrale Schiffahrt als starker Konkurrent in die Erscheinung treten wird, zum Teil auch die feindliche. Ein Beispiel für die gewaltige Vermehrung neutraler Handelsflotten wird genügen, um diese Verhältnisse zu beleuchten. Nach einer Mitteilung des Handelsdepartements der Vereinigten Staaten hat sich die am ausländischen Handel beteiligte amerikanische Schiffahrt von 2405 Schiffen mit 1.076.152 Brutto-Registertonnen am 30. Juni 1914 auf 3135 Schiffe mit 2.194.470 Brutto-Registertonnen am 30. Juni 1916 gesteigert. Ähnlich wie in Nordamerika liegen die Dinge in den anderen neutralen Staaten. Vor allem zog Japan aus seiner Rolle als „lachender Dritter“ Nutzen. Nach Kaitaplan befanden sich auf japanischen Werften im Jahre 1915 im Bau 100.000 Tonnen an Handelschiffmaterial, und im Jahre 1916 genau das Doppelte, 200.000 Tonnen. In Spanien hat die Vermehrung des Anteils am Weltschiffbau sich von 0,3 auf 1,1 Prozent gehoben. Wenn nun auch in Deutschland manche Schiffe während des Krieges gebaut wurden, so spielen die Ziffern den fremden gegenüber keine Rolle. Werden die Geldmittel vorhanden sein, um nach dem Kriege sogleich mit der Stapellegung von großen Handelsdampfern zu beginnen? Werden die Rohmaterialien sich im Lande befinden, werden sie eingeführt werden können usw.? Die Verschlechterung unserer Valuta wird uns nötigen, so wenig wie möglich vom Ausland zu beziehen. Das bedeutet eine Erschwerung der schiffbaulichen Industrie. Selbstverständlich wird der Bedeutung gerade dieser Industrie Rechnung getragen werden, aber welche Industrie wird nicht eine besondere Berücksichtigung in Anspruch nehmen? Man spricht von staatlichem Zuschuß für die Reedereien. Werden die Finanzen des Reiches solchen erlauben? Von den Gegnern haben wir keine Kriegsentwädigung zu erwarten. Die Zuversicht, mit der zu Anfang des Krieges der Leiter unserer Reichsfinanzen —

Gelfferich — unsere Geldlasten auf die Feinde abzuwälzen hoffte, ist längst gescheitert. Selbst Dietrich Schäfer, der bekannt alldeutsche Professor, gibt dies zu. Er schrieb vor kurzem: „Die wirtschaftlichen Folgen des Krieges werden wir noch lange Jahre spüren. Es läuft auf Scheidemanns Weisheit heraus: Jeder trage seine Lasten.“

Wir sollen uns diesen Wahrheiten gegenüber nicht verschließen, denn es sind Wahrheiten. Je ernster wir der Wirklichkeit ins Antlitz schauen, um so besser werden wir imstande sein, mit offenen Augen und mit starkem Herzen die Zukunft unseres Handels über See und unserer Handelschiffahrt zu beurteilen. Wir dürfen uns nicht verhehlen, daß es der Zusammenfassung aller Kräfte bedarf, sollen wir die Konkurrenz mit Erfolg bekämpfen. Aber wir vertrauen auf unsere Kaufleute und auf unsere Industriellen. Sie haben sich trefflich beim Ausbruch des Krieges den Verhältnissen anzupassen verstanden. Verblüffend rasch wurde die Friedenswirtschaft auf die Bedürfnisse des Krieges eingestellt. So sind wir berechtigt zu der Erwartung, daß es auch umgekehrt beim Friedensschluß sein wird. Gewiß werden wir uns mit einer beträchtlichen Dosis Geduld wappnen müssen. Jedoch lernten wir ja geduldig zu sein in diesen Jahren! Dann aber, nach einer gewissen Spanne Zeit, hoffen wir, daß die stolzen Passagierdampfer unserer großen Linienreedereien und die bewährten Frachtschiffe den Ruhm deutscher Schaffenskraft erneut an allen Orten übersee künden werden.