

Japans Schifffahrt und der U-Boot-Krieg.

Von Marineschriftsteller Max Schlos.

Japan ist der einzige Staat unter den kriegführenden Mächten, der durch die Ereignisse des großen Krieges nicht nur nicht gelitten, sondern in jeglicher Hinsicht ertarnt ist. Insbesondere hat Japans Handelschifffahrt während des zweieinhalb Jahre währenden Krieges eine ungeahnte Ausdehnung gewonnen. Ist es ihr doch gelungen, die gesamte englische und amerikanische Schifffahrt aus dem Pazifischen Meere zu verdrängen und selbst in solchen Liniengebieten Einfluß zu erlangen, die früher ausschließlich oder wenigstens größtenteils von der englischen Schifffahrt beherrscht worden sind. Infolge des von Monat zu Monat größer werdenden Frachtraummangels mußten nach und nach zahlreiche englische Schifffahrtslinien, die Großbritannien mit dem fernen Osten verbanden, eingestellt werden und statt ihrer übernahmen japanische Schifffahrtsgesellschaften den Dienst. So hatten sich bis zum Oktober 1916 elf regelmäßige Dampferlinien entwickelt, welche die japanische Flagge in holländischen und englischen Häfen vertraten.

Das ganze Bestreben der japanischen Industrie und des japanischen Handels geht darauf hinaus, sich von Europa unabhängig zu machen. Eine dementsprechende Stellung hat die japanische Regierung, die Handel und Industrie in Japan genau beaufsichtigt, seit Beginn des Weltkrieges eingenommen und rücksichtslos verfolgt. Der Weltkrieg hat der japanischen Industrie einen außerordentlich starken Antrieb gegeben, sich unter günstigen Verhältnissen fortzubilden und sich immer mehr von der Einfuhr aus Europa frei zu machen. So wurden viele bestehende Industrie-Anlagen, insbesondere was die Schwerindustrie betrifft, beträchtlich erweitert und neue Betriebe errichtet. Während zum Beispiel vor dem Kriege Phosphor in Japan überhaupt nicht fabriziert wurde, wird er jetzt in anscheinlichen Mengen erzeugt. Die Nippon Porcelain Company in Nagoya hat sich jetzt bedeutend vergrößert, um desto mehr für den Export zu arbeiten. Ein weiterer neuer Artikel ist Baumwolle, dessen Herstellung die Sakai-Welvet Company, eine in Sakai mit einem Kapital von 200.000 Yen errichtete Gesellschaft, aufgenommen hat. Die Fabrik wird nicht nur den inländischen Bedarf befriedigen, sondern ihre Haupterzeugnisse auch ausführen. Ein neues metallurgisches Werk wurde bei der Station Irota errichtet, das in der Hauptsache Lungsten, Manganeisen und Ferroilicium erzeugt. Die Osaka Electric Copper Company beabsichtigt ihr Gesellschaftskapital um eine Million zu erhöhen, um ihren Betrieb weiter ausdehnen zu können.

Um nun die Erzeugnisse seiner Industrie ohne fremde, b. h. englische und amerikanische Bevormundungen nach Amerika und Europa ausführen zu können, hat die japanische Regierung sich den Ausbau einer ganz anscheinlichen Handelsflotte angelegen sein lassen. Noch vor dem Kriege war die japanische Schiffbauindustrie längst nicht imstande, den großen Bedarf der schnell anwachsenden japanischen Reedereien zu decken. Damals wurde Großbritannien in großem Umfang für die Lieferungen namentlich von großen Passagierdampfern herangezogen. Während des Krieges hat sich Japans Schiffbauindustrie aber sehr schnell entwickelt. Es sind auch zwei neue Werften, davon eine für den Bau großer Passagierdampfer bestimmt, gegründet worden. Eine dritte ist in Tsurumi an der Tokaidbahn nördlich von Yokohama im Dezember v. J. begonnen worden, die zirka 115 Acres Flächeninhalt besitzt und über vier Hellinge für Schiffe von je 10.000 Tonnen verfügen soll. Man hat den Bau von Turbinen ausgedehnt und neuerlich sogar den Bau von Dieselmotoren nach italienischen Vorbildern begonnen. Schon treten japanische Werften im Wettbewerb sogar auf dem Weltmarkt auf und haben die Lieferung einiger Neubauten für Rußland und England übernommen!

Während der ersten beiden Kriegsjahre vom 1. August 1914 bis zum 31. Juli 1916 sind auf japanischen Werften an Seedampfern 38 mit 138.350 Tonnen vom Stapel gelaufen, nicht gerechnet die Schleppdampfer, Küstenschiffe und Fischdampfer. Vom 1. August 1916 bis zum 31. Dezember 1916 sind außerdem noch 35 Dampfer mit einem Tonnagehalt von 132.401 Tonnen abgelassen, sodas sich für knapp 2½ Jahre ein Zuwachs von fast 300.000 Tonnen ergibt. Seit damals dürften weitere Neubauten in Angriff genommen worden sein. Die Stapelläufe von 1916 haben fast den doppelten Umfang des besten Friedensjahres. Dabei ist die Erzeugung schon erheblich beeinträchtigt durch Schwierigkeiten der Materialbeschaffung, die im Inlande nur zum Teil möglich ist, so daß man auf Lieferungen von England und neuerdings vor allem von Amerika, wo die Werften auch nur schwer Material bekommen, angewiesen ist.

Die größten während der beiden ersten Kriegsjahre abgelassenen Schiffe waren die „Manila Maru“ von 9505 Tonnen bei den Nippon Vishi-Werften und die „Hawai Maru“ von 9482 Tonnen bei der Kawasaki-Werft, beide für die Osaka Shosen Kaisha für den Europadienst. Die Nippon Yusen Kaisha, Japans größte Reederei, deren Flotte vor dem Kriege rund 350.000 Tonnen zählte, hat in weniger als drei Jahren ihre Flotte um fast 100.000 Tonnen vergrößert.

Aus dieser Entwicklung des japanischen Schiffbaues ist auch zu entnehmen, daß die gesamte Handelsmarine des ostasiatischen Inselstaates eine ganz bedeutende Zunahme in den letzten Jahren genommen hat. Während im Jahre 1907 der Tonnagehalt der Handelsflotte 984.524 betrug, war er zu Anfang 1915 bereits auf 1.705.140 Tonnen ge-