

Vallin über die Aussichten der deutschen Handelsflotte nach dem Kriege.

Jg. Kopenhagen, 1. Juli. (Eigener Drahtbericht.) Der Vertreter der „Berlingske Tidende“ hatte in Hamburg eine Unterredung mit Generaldirektor Vallin über die Aussichten der deutschen Handelsflotte nach dem Kriege, wobei Vallin unter anderem folgendes ausführte:

Wir sind alle stark beschäftigt, wenn auch unsere Feinde und einige neutrale Mächte glauben mögen, daß die deutsche Handelsflotte jetzt langsam, aber sicher in den Häfen verfaulst. Sie kennen den deutschen Standpunkt. Wir kämpfen für die Freiheit der Meere und unsere zukünftige Stellung als Kolonialmacht, damit wir nicht mehr bei England zur Miete zu wohnen brauchen.

An welchen Kriegsausfall wir glauben? Ich kann mir billigerweise einen Hinweis auf die letzten Ereignisse im Stageraal ersparen, sondern will nur auf die vielen Millionen verweisen, die der Reichstag zur Unterstützung der Schiffahrts-Gesellschaften bewilligt hat.

Daß wir deutschen Seelente nicht tatenlos stülften, dafür mögen folgende Mitteilungen über die Handelstonnage, die gegenwärtig im Bau ist, zum Beweise dienen. Die Hamburg-Amerika Linie baut gegenwärtig die „Dismard“, das größte Schiff der Welt, von 56 000 Tonnen, ferner das Turbinenschiff „Dirpitz“ von 32 000 Tonnen und drei andere Schiffe von je 22 000 Tonnen auf der Vulcan-Werft. Bei Bremen sind nicht weniger als neun Dampfer im Bau, von denen vier mit 18 000 Tonnen Tragfähigkeit die größten Frachtdampfer der Welt werden. Auf der Flensburger Werft, wo wir drei große Passagier-Frachtdampfer im Bau haben, bestellten wir vor einigen Tagen noch zwei Schiffe von je 13 000 Tonnen, bei Tecklenborg in Seestemünde wurden zwei Frachtdampfer von je 17 000 Tonnen für den Verkehr durch den Panamakanal gebaut. Die Hamburg-Südamerika-Linie baute in dem Schiff „Cap Polonia“ ein bedeutend verbessertes Schwesterschiff des als Hilfskreuzer bekannten „Cap Trafalgar“. Der Norddeutsche Lloyd baut in Danzig zwei große Schnelldampfer, „Columbus“ und „Hindenburg“, von je 35 000 Tonnen, ferner „München“ und „Zeppelin“ von je 16 000 Tonnen, zwölf weitere Schiffe von je 12 000 Tonnen. Die Afrika-Linie baut sechs, die Hansa-Linie acht, die Kosmos-Linie zehn Schiffe, deren Größe zwischen 9000 und 13 000 Tonnen schwankt. Diese Zahlen beweisen, wenn sie auch nicht erschöpfend sind, da ich Einzelheiten über die Neubauten anderer Gesellschaften nicht bei der Hand habe, daß die leitenden Männer der deutschen Schiffahrt nicht daran denken, nach dem Kriege die Hände in den Schoß zu legen. Wir wissen, daß wir vielleicht einen schwierigen Wirtschaftskrieg auszukämpfen haben werden, wenn die Reedereien, die heute uns feindlich gegenüberstehen, gegen uns zusammengeschlossen auftreten. Wir sind aber an derartige Handelskriege gewohnt, und die Tatsache, daß ich zum Segen aller Teilnehmer in der nordatlantischen Schiffahrt die internationale Verbandsform einführen konnte, beweist nur, daß ich mich niemals gescheut habe, einen Konkurrenzkrieg bis aufs Messer zu führen.

Der Frieden, der uns die alte Beschäftigung wiedergeben wird, kann nicht mehr lange auf sich warten lassen, denn der Krieg ist für unsere Feinde ziellos geworden. Um uns noch besiegen zu können, müßte man uns in den feindlichen Ländern, wo wir jetzt mit unseren Heeren stehen, siegreiche Schlachten liefern. Danach müßte man uns aus den besetzten Gegenden vertreiben, und an unseren Grenzen uns von neuem besiegen, schließlich in unser Land einbringen und uns dort vollständig schlagen. Selbst die größten Fanatiker müssen einräumen, daß keine von den uns feindlichen Mächten oder alle zusammen über genügend Menschenmaterial und finanzielle organisatorische Kraft verfügen, um ein derartiges Unternehmen erfolgreich durchführen zu können. Dieser furchtbare mörderische Krieg wird also nur geführt, damit ein Duzend Machthaber, die für das Ganze verantwortlich sind, sich mit einigem Anstand aus der Affäre ziehen können.

Vallin kam schließlich auf die englische Ausbungerungsblockade zu sprechen und sagte: Ich verweise Sie auf Ihre eigenen Wahrnehmungen. Die Blockade ist eine höchst unwürdige Maßregel, die jedem tapferen englischen Seeoffizier, der gezwungen ist, seine Kräfte mit Wachsamkeit ihr zu widmen, die Schamröte ins Gesicht treiben muß. Aber sie ist keine Maßregel, die geeignet ist, irgendwelchen Einfluß auf den Kriegsausgang zu üben. Durch Schikanen besiegt man nicht die verbündeten Reiche.