

## Krieg und Reederei.

Wenn auch unsere Schiffe infolge der durch den Krieg hervorgerufenen Unterbindung des Ueberseeverkehrs noch stillliegen und der Reedereibetrieb ruht, rüstet man sich doch in deutschen Reedereikreisen eifrig jetzt bereits für die Zeit nach dem Kriege.

Unsere Gegner waren es, die zuerst das Thema vom Wirtschaftskriege nach dem Kriege zur Erörterung gestellt haben. In schwingvollen Reden, zahlreichen Konferenzen und einer Unmenge von Beschlüssen in Paris und London hat man den wirtschaftlichen Vernichtungskampf gegen uns angekündigt. Weniger geräuschvoll bereitet man sich bei uns auf diesen kommenden wirtschaftlichen Krieg vor.

In der Generalversammlung der Boermann-Linie hat Generaldirektor Wallin einige Äußerungen getan, die erkennen lassen, daß die führenden Persönlichkeiten unseres Wirtschaftslebens deswegen den Vorbereitungen unserer Feinde für den internationalen Wettbewerb nach dem Kriege nicht müßig zusehen haben, weil sie oder andere bisher wenig darüber redeten. Man ist sich bei uns nach den Worten Wallins in den Kreisen, auf die es ankommt, wohl darüber klar, daß wir nach der glücklichen Beendigung dieses Krieges einen Krieg auf wirtschaftlichem Gebiete zu führen haben werden gegen eine durch phantastische Kriegsgewinne außerordentlich stark gewordene Konkurrenz, um unsere alten Verbindungen wieder aufzufrischen.

Den deutschen Handel und die deutsche Schifffahrt mit Stumpf und Stiel auszurotten und an deren Stelle die englische Ware und die englische Flagge zu setzen, war nach dem offenen Eingeständnis der Engländer der oberste Zweck des Weltkrieges. Inzwischen haben sie einsehen müssen, daß der Krieg den deutschen Reedereien nicht nur nicht das Rückgrat gebrochen hat, sondern daß der Nutzen, den man sich von der Ausschaltung der stillgelegten deutschen und österreichisch-ungarischen Tonnage verspricht, weniger der englischen als der neutralen Schifffahrt zugute gekommen ist, und daß dadurch nach dem Kriege den englischen Schifffahrtsgesellschaften ein neuer ungleichmäßiger Wettbewerb erwachsen ist.

Aus den gewaltigen Gewinnen und enorm hohen Dividenden, die einzelne Schifffahrtsgesellschaften Hollands, Dänemarks, Schwedens und ganz besonders Norwegens im letzten Jahre erzielt haben, ist deutlich der günstige Einfluß des Krieges auf die Schifffahrt der neutralen Länder ersichtlich, und es ist ganz erklärlich, daß die Spekulation in den genannten Staaten die gegenwärtige Konjunktur auszunutzen bestrebt bleibt und immer neue Reedereien und Schiffswerften gründet.

Dazu kommt, daß auch die Vereinigten Staaten fortgesetzt die größten Anstrengungen machen, sich eine eigene große Handelsflotte zu schaffen. Es sei bei dieser Gelegenheit an den Schifffahrtsplan des Schatzsekretärs Mc Adoo erinnert, der die Schaffung eines Schifffahrts-Amtes vorschlug und gleichzeitig befristete, daß der Kongreß dieser Institution einen Fonds von 50 Millionen Dollar bewilligen solle. Mc Adoo hat ausgerechnet, daß die Vereinigten Staaten jährlich mehr als 300 Millionen Dollar fremden Dampferlinien bezahlen, während sie, im Besitze eigener Schiffe, diese für den Dienst bezahlen und eine Handelsmarine erbauen könnten, die dem Lande, im Frieden wie im Kriege von Nutzen wäre. Wenn der Kongreß dem Schifffahrts-Amte eine Summe von 50 Millionen Dollar bewilligt, so würde diese Summe nach Mc Adoo genügen, den Vereinigten Staaten eine Handelsflotte von 400 000 bis 500 000 Bruttotonnen zu schaffen.

Diese Bestrebungen der Vereinigten Staaten, sich eine eigene große Seehandelsflotte zu schaffen, sind nun freilich nicht neu, sondern schon öfter aufgetaucht, aber bisher nie in die Tat umgesetzt worden, einmal, weil die amerikanischen Schiffswerften nicht leistungsfähig genug waren, und dann auch aus dem Grunde, weil das amerikanische Großkapital in der Industrie lohnendere Beschäftigung suchte und fand als in der Schifffahrt. In letzterer Beziehung scheint nun allerdings jetzt eine Aenderung eingetreten zu sein, nachdem sich infolge der umfangreichen Kriegslieferungen für unsere Feinde ein so großer Goldregen über die Vereinigten Staaten ergossen hat, daß gewaltige Kapitalien Beschäftigung suchen. So ist erst kürzlich die

American International Corporation ins Leben gerufen worden, die nicht nur den Schiffsbau, sondern auch die Schifffahrt betreiben will und zunächst einen Dampferdienst zwischen Amerika und Ostasien einzurichten beabsichtigt, der eine Zeitlang ganz in japanische Hände überzugehen drohte.

Die deutschen Reedereien haben sich durch diese amerikanischen Schifffahrtspläne noch nie aus dem seelischen Gleichgewicht bringen lassen, denn Geld, Schiffswerften und Schiffsbau allein gewährleisten immer noch keine reißerische Schifffahrt. Wie man über die Schifffahrtspläne der Vereinigten Staaten in deutschen Schifffahrtskreisen denkt, hat der Direktor der Hamburg-Amerika Linie, Herr Hülbebrandt, seinerzeit auf dem Dritten deutschen Seeschifffahrtstage ausgesprochen, wo er sagte: Den deutschen Schifffahrtsgesellschaften liegt nichts fern, als den Amerikanern den Besitz einer eigenen Handelsflotte zu mißgönnen. Wenn sie ihre Handelsflotte durch Subventionen glauben fördern zu können, so haben wir gewiß nicht den Wunsch, sie daran zu hindern. Wir sind nur überzeugt, daß Subventionen allein keine leistungsfähige Handelsflotte schaffen können und daß den Anforderungen des Staates für solche Zwecke kein entsprechender Nutzen für die Allgemeinheit gegenübersteht.

Eine Handelsflotte will nicht nur geschaffen, sondern auch betrieben sein, und hierzu gehört vor allen Dingen echter Seemannischer Geist, wie er in jedem Hanseaten fortlebt, mag unsere Schifffahrt auch jetzt gezwungen ein, zu feiern. Dieser alte hanseatische Geist wird, wie Herr Wallin in der Versammlung der Boermann-Linie betonte, auch weiterhin treu die großen nationalen Aufgaben pflegen, die nach einem alliierten Friedensschluß der deutschen Schifffahrt von neuem erwachsen werden.

Es ist also nichts mit dem Wegblasen der deutschen Schiffe von den Weltmeeren, wie es England erträumt. Statt dessen muß man in London sehen, wie neben dem deutschen Wettbewerb immer neue starke Konkurrenzen entstehen und wie die Weltstellung Londons als größter Handelsplatz immer mehr verblasst. Erst vor einigen Tagen haben wir melden können, daß der New Yorker Hafen nach einem Bericht des Handelsdepartements in Washington als Handelshafen London bereits überholt hat und jetzt den größten Schiffsverkehr der Welt ausweist.

Freilich werden auch unsere Reedereien nach Beendigung des Krieges nicht einen leichten Stand haben, sondern es wird aller Anstrengung und Kraft bedürfen, um die während des Krieges verlorengegangenen Absatzgebiete wieder zu erobern, neue hinzuzugewinnen und diese uns zu

erhalten. Dieser kommende wirtschaftliche Krieg erschreckt uns jedoch ebensowenig, wie der augenblickliche Kampf gegen zahlreiche Feinde uns hat mutlos machen können. Zielbewußt und unverzagt bereitet man sich auch in deutschen Schifffahrtskreisen auf diesen kommenden neuen Wirtschaftskrieg vor, und gerade unsere Reeder sind sich des Erfolges um so sicherer, als man bestimmt erwartet, daß die Freiheit der Meere und unser Kolonialbesitz in Zukunft so gestaltet werden, „daß wir“, wie Wallin sich ausdrückte, „bei England nicht nur zur Miete wohnen“.

Um so zuversichtlicher können wir den kommenden Dingen in das Auge schauen, als die deutsche Reichsregierung und der deutsche Reichstag ihren unzweideutigen Willen kundgegeben haben, die deutsche Schifffahrt und den deutschen Schiffsbau nach dem Kriege in jeder Weise fördern zu wollen. Dazu kommt, daß man auch in den Kreisen unserer Großindustrie, die bisher vorwiegend binnenländische Interessen vertrat, immer engere Fühlung mit der deutschen Seeschifffahrt zu nehmen sucht, indem man sich mit beträchtlichen Kapitalien an bestehenden Reedereien und Schiffsbauanstalten beteiligt. Wie der westfälische Großindustrielle Hugo Stinnes gemeinsam mit der Hamburg-Amerika Linie und dem Norddeutschen Lloyd den größten Teil des Boermannschen Besitzes an Aktien der Boermann-Linie und der Deutschen Ostafrika-Linie übernommen und gleichzeitig für seine Rechnung auf deutschen Werften eine größere Anzahl von Ueberseedampfern in Bau gegeben hat, die er entweder selbst nach Friedensschluß in den Seeverkehr einstellen oder aber — wenn ihm das vorteilhafter erscheinen sollte — zu hohen Preisen verchartern oder verkaufen dürfte, so verläßt auch, daß August Thyssen in nähere Beziehungen zu der Bremer Vulkan-Schiffswerft A. G. getreten ist. Jedenfalls darf man annehmen, daß sowohl Herr Stinnes wie Herr Thyssen in dem Bau und in dem Besitz von Schiffen eine gewinnbringende Kapitalanlage für die Zukunft erblicken.

England, das uns durch den Krieg von dem Weltmarkt abschneiden wollte, hat also das Gegenteil seiner Absicht erreicht. In immer weitere Kreise des deutschen Volkes ist der Drang zur ungehemmten Kraftentfaltung auch nach Uebersee gedrungen, und dieser starke gemeinsame Wille, die deutsche Flagge auf freien Meeren wieder zur Geltung zu bringen, wird uns alle Schwierigkeiten überwinden helfen, die Haß und Neid unserer Feinde uns bei Wiederaufnahme der Schifffahrt nach dem Kriege vielleicht wieder in den Weg zu legen versuchen werden.