

195 14

Der Norddeutsche Lloyd über den Krieg und die Seeschifffahrt.

Obwohl die Kölnische Zeitung die Lage der Seeschifffahrt im Kriege und die sich bis jetzt zeigenden Zukunftsaussichten erst vor einigen Wochen ausführlicher behandelt hat, bieten doch die neuesten Veröffentlichungen des Norddeutschen Lloyd in seinem sechsten erschienenen Jahrbuch für 1915/16*) noch so viele und wichtige Anhaltspunkte zur Beurteilung der Gesamtlage, daß nähere Mitteilungen über die in diesem Buche vorgetragene Ansicht der großen bremischen Gesellschaft auf eine allgemeine Beachtung rechnen können. Nach den letzten wirtschaftspolitischen Ereignissen im feindlichen Auslande — wir meinen die englisch-französischen Ankündigungen, Deutschland nach dem Kriege erst recht wirtschaftlich bekriegen zu wollen —, drängt sich, wenn man an die Zukunft unserer Schifffahrt denkt, vor allem die Frage auf, ob es den Feinden gelingen werde, uns nach dem Kriege aus der Welt wirtschaftlich zu verdrängen. Der deutsche Seehandel soll „verdorren“, den deutschen Kaufleuten soll — immer nach den bisher von den Feinden erwogenen Plänen — das Recht genommen werden, zwischen den Häfen des britischen Reichs Schifffahrt zu betreiben, die Schiffe der Mittelmächte sollen gehindert werden, zwischen den Häfen Englands, seiner Kolonien und der Verbandsmächte zu verkehren, oder diesen Schiffen sollen doch, wenn man sie schon nicht einschränkungslos boykottieren will, harte Bedingungen und Gebühren auferlegt werden. Dies und noch viel mehr soll unsere Schifffahrt im besondern treffen. Außerdem soll aber mit uns und Österreich-Ungarn überhaupt kein Handel getrieben werden, und was des Unsinnes mehr ist. Da ist es denn sehr hübsch, wie das Lloyd-Jahrbuch eine Reihe englischer Presstimmen beibringt, die den unhaltbaren Wahnsinn solcher Absichten unserer Feinde selbst brandmarken. Erinnert wird an die Äußerung Daily Chronicle vom 27. März d. J. zur Pariser Wirtschaftsberatung: „Glaubt jemand, daß England, die größte kommerzielle Nation, es ablehnen sollte, mit den 150 Millionen Menschen in Mitteleuropa Handel zu treiben? Eine derartige Politik würde den Verlust unseres kommerziellen Vorranges bedeuten. ... New York würde statt Londons das Herz und das Nervenzentrum des Welthandels werden.“ Der Economist, die Westminster Gazette, die Nation und andere Blätter Englands fällen ebenfalls vernichtende Urteile über die Phantastik in Paris; Rußland scheint, soweit bisher Nachrichten von dort vorlagen, erst recht nichts von einem solchen Krieg nach dem Kriege wissen zu wollen, da es auf den Güteraustausch mit Deutschland angewiesen ist, und etwas Ähnliches gilt von Italien.

Es ist nicht anzunehmen, daß die führenden Männer des feindlichen Auslandes solche Dummköpfe sein sollten, um das, was sonnenklar ist und was ihre eigenen angesehenen Blätter ihnen bescheinigen, nicht zu sehen, daß sie tatsächlich an die Durchführbarkeit des so grell herausgeputzten Programms glauben könnten. Wozu also der große Aufwand, was steckt dahinter? Auf diese Frage gibt Generaldirektor Heinkele vom Norddeutschen Lloyd in dem von ihm verfaßten Leitartikel des Jahrbuches: „Der Handelskrieg gegen Deutschland“ eine äußerst erfrischende, treffende Antwort. Zunächst macht er sich über die merkwürdige wirtschaftliche Logik der Gegner lustig. Man will die deutsche Ausfuhr von Fertig- und Halberzeugnissen und von Rohstoffen „ganz und gar“ unterbinden, sieht sich aber schon jetzt genötigt, für solche deutschen Artikel, auf die man nicht ewig verzichten kann und die man uns auch trotz dem smarten Patentraub nicht nachmachen kann, Ausnahmen zuzulassen. Auf der andern Seite soll Deutschland keine ausländischen Rohstoffe mehr haben, dagegen darf es dankbarer Abnehmer für solche Stoffe und Erzeugnisse bleiben, die die Feinde unter sich oder an die Neutralen nicht loswerden können. Hier liegt schon der erste Widerspruch; denn ein durch Mangel an Ausfuhr geschädigtes Deutschland wäre schwerlich dauernd imstande, die ausländische Ausfuhr aufzunehmen. Dazu kämen aber die schwersten Schädigungen der Ausfuhrländer, die auf den Absatz nach Deutschland eingerichtet sind und an der Überzeugung erstickten würden, weil die gewaltige Ausfuhr, die bisher nach Deutschland

*) Dieses zweite Kriegsjahrbuch (Weltreiseverlag G. m. b. H., Berlin) beschäftigt sich außerdem mit der Schifffahrt der verschiedenen neutralen und feindlichen Länder, mit den Ausdehnungsbestrebungen Japans, dem Sueskanal im Kriege, dem Panamakanal und, im 2. Teile mit den Verhältnissen des Norddeutschen Lloyds. Sehr fesselnd ist eine Schilderung der Fahrt des Lloyd-Dampfers „Choising“ von Oberleutnant z. S. Wellmann. Ein Aufsatz über die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und eine darin enthaltene Zusammenstellung der in den letzten 50 Jahren an der Rettung beteiligten Lloydsschiffe und Besatzungen, ferner Angaben über Personalverhältnisse des Lloyds und eine Beschreibung der Bremer Auswandererhallen als Lazarett vervollständigen den reichen Inhalt des auch hübsch illustrierten Buches.

gegangen ist, nicht einfach anderswo unterzubringen wäre. England selbst würde in seinen Kolonien gewaltig getroffen werden! Kurzum: Heinkele kommt zu dem unangreifbaren Ergebnis, daß „Deutschland wirtschaftlich einfach nicht auszuschalten ist, ohne daß das ganze Gebäude der Weltwirtschaft in Trümmer geht und unsere Feinde wie auch die Neutralen unter sich begräbt“. Nach Heinkele gibt es daher nur eine Erklärung für die ausposaunten Utopien der Feinde: „Unsere Gegner waren sich über die Zwecklosigkeit der ganzen Agitation von Anfang an keinen Augenblick im Unklaren, aber zum Ausgleich der militärischen Mißerfolge mußte etwas geschehen, es mußte gleichsam eine Parole geschaffen werden, an der sich die bedenklich abgeflaute Kriegsbegeisterung unserer Feinde wieder entzünden konnte, und das war die wirtschaftliche Vernichtung Deutschlands nach dem Kriege. Außerdem will man sich mit der angedrohten wirtschaftlichen Boykottierung der Zentralmächte schon heute ein künstliches Kompensationsobjekt schaffen, auf das man bei den Friedensverhandlungen unter Verrechnung gegen die militärischen Erfolge Deutschlands und seiner tapfern Bundesgenossen gnädigst zu verzichten bereit wäre. Mit einem Wort, man will uns nach guter alter englischer Sitte bluffen!“ Hier hat der Generaldirektor Heinkele offenbar das kennzeichnendste Wort für den feindlichen Dunst gefunden, und die Herren in Paris und London werden die Erfahrung machen, daß sie wiedermal zu schlaue gewesen sind.

Die übelstillernde Gaswolke des feindlichen Wirtschaftskrieges also braucht uns nicht zu schrecken, an ihr wird unsere Schifffahrt nicht erstickt. Aberhaupt beurteilt das Lloydjahrbuch die kommende Lage für die deutsche Schifffahrt mit ruhiger Zuversicht, so sehr sie auch jetzt zu Untätigkeit verurteilt ist. Nach einer Erklärung des französischen Unterstaatssekretärs der Handelsmarine in der Kammer ist der freierfügbare Schiffsraum der Welthandelsflotten gegen den Zustand vor dem Kriege um fast ein Drittel zurückgegangen, der Bedarf nach Schiffsraum aber erheblich gewachsen. Die Werften werden den Verlust nicht so bald ersetzen können. Besonders Englands Schiffseinbußen sind beträchtlich und werden hoffentlich noch bedeutend wachsen. Frankreich hat für seinen britischen Bundesgenossen auch in seiner Schifffahrt schwer bluten müssen. Italiens Schifffahrt ist durch den Wegfall der frühern bedeutenden Staatsunterstützungen benachteiligt. Dagegen ist die Schifffahrt Amerikas in kräftiger Entwicklung begriffen, wenn sich auch heute noch nicht absehen läßt, ob dieses Land nach dem Kriege in die Reihe der wirklich starken Schifffahrtsstaaten eintreten wird. Die neutrale Handelschifffahrt ist in beträchtlichem Aufstiege begriffen und wird nach Friedensschluß für alle übrigen Länder eine Wettbewerberin von ungeahnt verstärktem Gewicht sein. In England wie in den nordischen Staaten vollzogen und vollziehen sich noch immer bemerkenswerte Zusammenschlüsse von Schifffahrtsgesellschaften zu mehr oder weniger einheitlich auftretenden großen Reedereigruppen. Hinter ihnen stehen wohl durchweg namhafte Kapitalkräfte.

Wie steht es demgegenüber mit unserer Schifffahrt? Aber die sehr bemerkenswerte Tatsache, daß sich auch bei uns die Zusammenfassung der Schifffahrt in wenigen großen und starken Gruppen während des Krieges weiter durchgesetzt hat, und zwar unter Mitarbeit von Kapital unserer Schwerindustrie (Stinnes in der Großgruppe Hapag, Lloyd nach Ankauf der Woermann- und der Ostafrika-Linie), darüber sagt das Jahrbuch nichts, wie denn überhaupt seine Angaben über die innern Verhältnisse unserer Schifffahrtsorganisation äußerst spärlich sind. Ein Hinweis auf diese weitere „Konzentration“ der deutschen Großschifffahrt ist aber im ganzen Zusammenhang unserer Ausführungen unentbehrlich; sie veranschaulicht ohne weiteres die in ihren spätern Wirkungen und Absichten allerdings noch nicht zu beurteilende Aufspeicherung in sich gesammelter Kraft, einer Kraft, die künstlich, sei es zum Kampf — an den Herr Ballin als eine zu erwartende Tatsache wiederholt erinnert hat —, sei es zur Schaffung neuer internationaler Schifffahrtsverbände, ein volles Gewicht einzusetzen haben wird. Das Jahrbuch des Lloyds verweist auf die bedeutende Wertsteigerung der Schiffe, auf den Besteh einer verhältnismäßig unversehrten deutschen Handelsflotte, auf das Verbot jeglicher Schiffsveräußerungen und auf die teils fertiggestellten, teils noch in Arbeit befindlichen deutschen Neubauten, die ihrer Überzahl nach noch zu den billigern Baupreisen vor dem Kriege in Auftrag gegeben waren. Die Frage, ob die deutsche Handelschifffahrt nach Friedensschluß wieder kräftig genug auf dem Platze erscheinen könne, um dem ausländischen Wettbewerb die Spitze zu bieten, werde hauptsächlich davon abhängen, ob der Friede den deutschen Reedereien die geldliche Unterstützung bringen werde, die erforderlich sei, um der deutschen Großschifffahrt über ihre bisher erlittenen

Schäden und Ausfälle sowohl wie über den kommenden wirtschaftlichen Kampf hinwegzuhelfen. Dann würden die deutschen Gesellschaften auch die härtesten Proben bestehen und den verlorenen Boden wiedergewinnen.

Wir schließen mit den Worten des Jahrbuchs: „Ebenso rasch wie es Deutschland verstanden hat, der Not gehorchend vorübergehend die Form des geschlossenen Handelsstaates anzunehmen, ebenso rasch wird es, wenn ihm die Tore des Welthandels wieder geöffnet und die Meere wieder frei für friedliche Betätigung sind, seine Beziehungen zum Weltmarkt wieder anknüpfen, deren es auf die Dauer ebensowenig wie seine Feinde entzaten könnte. Treue und unermüdbliche Helfer hierbei werden ihm dann die deutschen Reedereien sein!“