Der schlafende Hafen.

Hamburger Eindrücke im Krieg. Von Camill Hoffmann.

Nicht vergessen kann ich diesen inneren Stoß: als ich Hamburgs schlafenden Hafen vor mir liegen sah! Wenige Eindrücke des Krieges werden in mir so wach bleiben. Ich kam von der Lübecker Bucht, vom Sommerstrande, der bewimpelt wimmelte wie in friedlichsten Tagen. Das Bild entspannten Lebens leuchtete dort vielfarbenbunt, und in den Straßen der Alsterstadt überraschte mich der Schwung eines Getriebes, der an große englische Arbeitsstädte erinnert. Gewaltig sind die neuen Zeilen der Hauptstraßen aufgebaut, die Ueberlieferung hanseatischer Giebelarchitektur hat sich mit modernem Warenhausstil verbunden, so daß eine eigentümliche Monumentalität erstand; die alten Türme ragen mitten daraus, von breiten Hausfronten blinken überfeelsche Firmennamen und die Geschäftigkeit der Menschen läßt nicht nach. Das zeugt alles von Großzügigkeit und Weite von ererbtem und immerfort sich mehrendem Reichtum und hat unter zwei Kriegsjahren nicht gelitten. Aber in der Musik der Stadt war etwas verändert; das Ohr vermißte jenes ferne Brausen, das hier sonst alles umfing. Als hätte die Stadt ihren Rhythmus gewechselt, so war es. Der Gesang des Hafens fehlte, die machtvolle Grundmelodie von Hamburg.

Des Hafens Stille war bestürzend. Wer hat je einen Hafen gesehen und ihn nicht geliebt? Wer konnte manche Stunden auf den Molen verbringen, wo die Schiffe anlegen, die Waren ein- und ausgeladen werden, zwischen reisefiebernden Menschen, und hat es nicht getan? Wen lockte nicht die abenteuerreiche Luft, die alle Dinge umweht, lockten nicht die Geheimnisse der Ferne, Glücksfälle und Gefahren, Träume der Freiheit und der ewige Wandel des Himmels und des Meeres? Baudelaire, der entnervt den Duft des Teeres schmeckte, pries das Vergnügen von einem Aussichtsturm oder an einen Hafendamm gelehnt, „die Bewegungen derer zu versorgen, die gehen und die wiederkommen, derer, die noch Kraft haben, zu wollen und das Verlangen zu reisen oder sich zu bereichern". Und ich denke zurück an viele Stunden in Kopenhagen, in London, in Alexandrien, in Neapel und in Triest, aber auch in Hamburg.

Hier war der Tumult immer betäubend. Dieses breit ausladende Becken dröhnte und tobte von Arbeit. Die Dampfbarkassen jagten auf den Wellen, um die Menschen von den Ufern an die Docks, an die Speicher, an die Dampfer zu bringen. Ein Gewühl von Booten tanzte auf und nieder. In der Luft übertönten einander die Glockensignale, die Sirenen, Stampfen und Hämmern, das Knirschen der himmelan sich abzeichnenden Krane, das rauschende Saugen der Getreideheber. Scharenweise hockten die Schiffe beisammen, schwarzqualmend aus ihren Schloten, aus Reihen von fischaugenhaften Luken starrend. Winzig auf ihren Riesenleibern hetzten die Menschen. Ein hymnischer Choral donnerte, banal und phantastisch in tausend rücksichtslosen Stimmen. Drüben umstanden die Lagerhäuser den Hafen, vielstöckig wie Wolkenkratzer. Manches von ihnen graualt und hat das Gewirr der Kanäle wachsen sehen, die Menge der Dampfer sich mehren, ihre Maße von Jahr zu Jahr sich strecken.

Hier war eine der Mündungen Deutschlands in die Welt. Hier ließ Deutschland seinen Reichtum in alle Erdteile hinausströmen. In Ballen und in Kisten und in Fässern wurde er in die fabelhaften Bäuche der Schiffsungetüme gesenkt, um die Ozeane zu queren und von entfernten Völkern empfangen zu werden. Die Güter rollten herbei, aus unzähligen Fabriken und Werkstätten des Reiches, aus Bergwerken und Laboratorien; wie der Wochenmarkt eines Bezirksstädtchens gleichsam die Fruchtbarkeit einer ganzen Gegend sammelt, so staute sich hier der Ertrag der Millionen schaffenden Hände. Kein Merkmal deutschen Aufschwungs war so überzeugend wie dieser Zusammenfluß der Waren und Schätze. Sie zerstreuten sich unter die Menschen der Erde, unter weiße, gelbe, schwarze, jedes Stück ein Zeugnis für Deutschland, eine unsichtbare Verbindung herstellend über Meere und Kontinente hinweg mit ihrem Ausgangspunkt. Unendlich breitete sich das Netz aus, seine Maschen engten sich planvoll, und andere Waren, andere Schätze kehrten auf demselben Wege zurück hierzulande genützt zu werden, verbraucht zu werden, zu dienen. Ein grenzenloses Hinaus- und Hereinfluten war's.

Alles setzte sich in Geld um. Die Ladungen der Schiffe waren Geldeswert, und die Schiffe machten Geld, indem sie fuhren. Jeder Kohlenstoß ihrer Maschinen verdiente. Die Schiffe durften nicht ruhen, sie tasteten märchenhaft Summen und mußten sich verzinsen. Sie mußten arbeiten, ohne je zu feiern; jede Stunde, die sie still am Kai lagen, war Verlust, jede Spanne Weges, die sie zurücklegten, Gewinn. Darum standen die Kessel immer unter Dampf, darum wirbelte der Rauch stets aus den Kaminen, darum krachten die Wände unter der Wucht der gestapelten Fracht, darum herrschte Emsigkeit und Hast auf Gängen und Decks. Darum entstanden hier Werften und Docks, damit keine Zeit verloren gehe, wenn Schäden zum heilen waren, Ersatz zu schaffen, darum fieberte der ganze große Hafen Tag und Nacht und ohne Pause. Die Schwärme von Dampfern trugen und brachten nicht bloß Milliarden, sie waren selbst reisende, die Fernen durchpflügende Milliarden und mußten immerzu unterwegs sein, immerzu tätig, immerzu bis zum Aeußersten ausgenützt, das Vermögen fruchtbar zu erhalten, das sie darstellten. Es war kein geringer Teil des deutschen Volksvermögens.

Die Milliarden stehen nun still. Wie durch bösen Zauber gebannt, ruht der Hafen. In Rosenows starkem Grubendrama „Die im Schatten leben" gibt es einen erschütternden Augenblick: plötzlich setzt das Lärmen und Stampfen der Maschinen aus, diese ununterbrochen gleiche Melodie, an die sich die Bewohner der Arbeiterkolonie so gewöhnt haben, daß sie sie nicht mehr vernehmen, und jetzt, als sie abbricht, wissen sie, daß ein gräßliches Unglück in der Finsternis des Schachtes geschehen sein muß, und man hört die Stille! Gerade so ist es hier. Die große Musik des Hafens, so selbstverständlich seines Lebens Begleitung, daß man sie nicht mehr beachtet, sank in sich zusammen, und nun nimmt man die erschreckende Leere wahr, die sie im Raum zurückließ. Die Stille scheint zu dröhnen. Ein beispielloses Unglück ist in der Welt geschehen.

Der Tag, an dem ich im kleinen Dampfboot wieder durch diesen Hafen fuhr, hing voll frühherbstlichen Nebels. Regenschauer trossen aus niedrigen Wolken, Windstöße spritzten das Wasser hoch. Das dürfte das richtige Hamburger Wetter sein. Jede Stadt braucht ihr eigentümlichstes Himmellicht, die Schönheit ihres Antlitzes zu enthüllen: Hamburgs Züge sind am seltsamsten, wenn sie hinter dem leichten Schleier solchen Nebelgraus hervorschauen. Keine lauten Farben, keine scharfen Umrisse. Stimmungen, wie eben nur Seestädte sie wachrufen erlebt man hier. Gern glaubt man an Klabautermann und fliegenden Holländer. Auf alten Seglern gespenstern Spukgeschichten. Hinter Fenstern, in denen chinesische Vasen stehen, warten schweigsame Kapitänsfrauen. Nach Zimt und Safran riecht es in den dunklen Speichern. In Glockentönen nisten Erinnerungen an Pest, die von heißen Gestaden sich einschlich, an Brände, die ganze Stadtviertel fraßen, aber auch an mittelalterliche Fahnenzüge, Siegesgeläute und manches goldprunkende Fregattenfest. Gekäfelte Säle bergen den Duft behaglicher Schmausereien, weiße Senatorenkrausen schimmern von Bildnissen, die allzu feierlich sind. Mag's draußen stürmen, hier ist Besitz kraftvoll und breit gegründet.

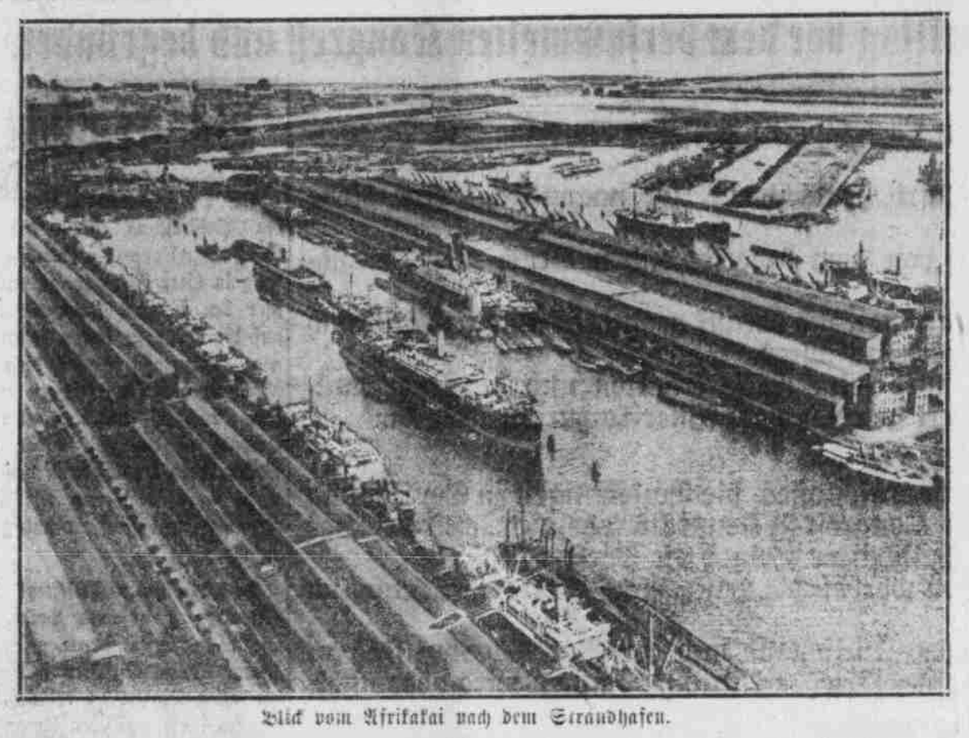
So aber war's noch nie, seit Hansaschiffe fuhren, wie jetzt. Zur Unbeweglichkeit verankert stehen die Dampfer. Wir kommen hinaus zu den riesenhaften Ozeanfahrern, die gleich festlichen Städten, an Abenden in Walzern und Lichtern schwelgend wie Feerien, zwischen den Kontinenten schwammen. Auch der „Imperator" ist da, des vielbestaunte Rekordungeheuer. Und als atmete er im Schlafe leise, so stößt er schwachen Qualm aus einem seiner Schornsteine. Denn damit das Triebwerk der Turbinen nicht einrostete, seine tausend Räume nicht verwahrlosen, wohnen immer noch einige Dutzend Menschen an Bord, und die Lichter müssen brennen, elektrische Kraft gezeugt werden. Der „Imperator" hielt gerade in der Geborgenheit des Hafens, als der Kriegsausbruch über die Meere gefunkt wurde, aber sein ebenso gewaltiger Bruder „Vaterland" hatte schon New York verlassen und lief Gefahr, der Engländer Beute zu werden; er stoppte und drehte um nach der rettenden Amerikaküste. Dort teilt er die Gefangenschaft mit vielen anderen Schiffen, schläft, wie die Riesen alle ringsum schlafen, wartend. . . .

Sie warten ja nur alle, die Schiffe, die einst der Freiheitsstatue entgegendampften, und alle, die ihren Kurs nach den exotischen Städten Südamerikas nahmen, und alle, die nach den jungen Küstenorten Afrikas steuerten, und alle, die in den völkerreichen Häfen Indiens und Ostasiens zu halten gewohnt waren. Harrend ruhen sie, die meisten Kettel sind ausgefühlt, die tiefen Frachträume gähnen hohl, verödet die Kabinen. Fast unbegreiflich und geheimnisvoll mutet diese Verlassenheit an. Städte, die vor dem Feinde sich geleert haben, machen wohl so entgeisterten Eindruck. Nur ein paar kleinere Schiffe, die längs der deutschen Küste reisen, und einige andere, die den gefährlichen Weg nach Schweden wagen, sind noch regsam.

Ins Unerreichbare abgerückt ist seit zwei Jahren die Ferne, dicht umklammert den Hafen der undurchdringliche Nebel feindlicher Welt. Das ist ein viel gefährlicheres Gespenst als die feuchten Schleier, die der Wind bewegt. Die Milliarden arbeiten nicht, jeden Tag, der erlischt, mehrt den Verlust der Hansa. Unser Boot streift den morschen Kasten, auf dem in den ersten Kriegswochen die internierten Engländer Hamburgs wohnten. Ein Bankier unter ihnen, an bessere Unterkunft gewöhnt, fragt: „Wie lange werden wir hier noch bleiben?" — „Der Krieg wird zwanzig Jahre dauern, sagt Lloyd George", antwortete ihm der Steuermann, und der Bankier biß sich auf die Lippen. Beide hätten Lloyd George für einen Bramarbas gehalten, hätte er selbst nur zwei Blutjahre geweissagt. Damals! Der Finanzmann dürfte inzwischen nach England ausgetauscht worden sein und Lloyd George seine Drohung nicht aufrechterhalten wollen — aber das dritte Kriegsjahr schreitet rüstig vorwärts; viele Tage sind erloschen, seit die Schiffe rasten, und das Ende sieht niemand ab.

Versteht man den Groll den Hanseaten? Sie ballen die Fäuste gegen den Feind jenseits des Kanals. Hier, an der Wasserkante, sitzen ihm die erbittertsten Hasser. Sie fühlen sich beraubt und ausgeplündert und, was noch schlimmer ist, zu Tatlosigkeit verdammt. Kein U-Boot-Krieg kann Vergeltung üben. Erst der Tag, an dem die Meere wieder frei sein werden, bringt sie. Dann erst beginnt jener Kampf, der die Kraft des Siegers erweisen wird: Wenn hier die Starrheit sich löst, die Kesselfeuer wieder brennen, die Schiffsplanken sich biegen unter Ballen und Tonnen, die Riesendampfer hinausfahren, die donnernde Musik des Hafens neu anhebt! . . . Alles wartet auf diesen Tag und rüstet unsichtbar, unhörbar für ihn. Denn selbstverständlich soll er den Hafen von Hamburg nicht unvorbereitet treffen. Darum ist auch diese ungeheure Stille nicht leblos. In hunderten Köpfen bauen sich die Pläne tätiger Zukunft auf, in den Stuben der Ballins und Woermanns organisiert sich die Arbeit des Friedens. Die Schiffe werden wieder arbeiten, sie werden die unverlorenen Kolonien Deutschlands sein, wieder in alten Zonen. Und der Kampf, Wetteifer, nicht mehr Krieg, Aufbau, nicht mehr Vernichtung, wird zu solcher Anspannung sich erhöhen, wie die Welt sie niemals sah. Im Schlafe sammeln sich die Kräfte. Der Hafen schläft, doch eines Morgens wird er mächtig erwachen. Sie wissen es drüben in England. All ihr trompfhaftes Mühen gilt dem einzigen Ziele, den Anbruch des neuen Tages hintanzuhalten.

Ein Stück vom Hamburger Hafen.



Blick vom Afrikakai nach dem Strandhafen.

Der Kaiser Wilhelms-Hafen in Hamburg-Kuhwärder.

Die Zukunft der deutschen Seeschiffahrt.

Von Professor Dr. Wygodzinski.

Von allen Zweigen der deutschen Volkswirtschaft sind Seeschiffahrt und der eng mit ihm verbundene Ueberseehandel durch den Krieg am schwersten betroffen; eine „Umstellung", eine Anpassung an die neuen aus dem Kriege selbst erwachsenden Möglichkeiten sind bei ihnen nicht gegeben. Es ist begreiflich, wenn daher die deutsche Seeschiffahrt schon jetzt ihre Vorbereitungen für die doch einmal kommende Friedenswirtschaft trifft, um Verlorenes einzuholen und vielleicht Neues zu gewinnen. Ueber dieser künftigen Entwicklung aber liegt ein Dunkel wie wieder über keinem anderen Zweige des deutschen Wirtschaftslebens; die Zahl der in die Rechnung einzusetzenden unsicheren Faktoren ist allzugroß. Drei Punkte sind es vor allem, die für diese Entwicklung von der größten, ja entscheidenden Bedeutung sind: der Umfang des künftigen überseeischen Personen- und Frachtenverkehrs, die Konkurrenz der anderen Handelsflotten, die von den Ententeländern angekündigten Maßnahmen eines „Handelskrieges nach dem Kriege", die sich neben dem gegen die Schiffahrt richten.

War es doch gerade die Entwicklung der deutschen Handelsschiffahrt, die in England, dem früheren Weltfrachtführer, zum Wachstum jenes Konkurrenzneides beigetragen hat, der einer der mächtigsten Hebel der Kriegsstimmung gegen den jüngeren Rivalen wurde. In der Tat war, trotz dem immer noch vorhandenen großen Ueberlegenheit der englischen Handelsflotte, das Wachstum der deutschen relativ ein viel rascheres. Nach den Berechnungen von Bernhard Harms hatten von 1901 bis 1911 England (einschließlich Kolonien) den Bestand an Dampfschiffstonage um 42, Deutschland dagegen um 60 Prozent vermehrt. Aber das absolute Wachstum war immer noch größer bei Englands Flotte, so daß dieses im Jahre 1913 mit über 12 Millionen Dampfertonnage immer noch weitaus an der Spitze der Weltdampferflotte stand; erst in sehr weitem Abstand kam als zweite die deutsche mit nicht ganz 3 Millionen. Im Kriege ist das Verhältnis vermutlich zu Ungunsten Englands verschoben. Genaues darüber ist aus einleuchtenden Gründen nicht zu erfahren. Die offizielle englische Statistik von Lloyds Register behauptet zwar, daß die Gesamttonnage der Schiffe über 100 Tons (also einschließlich der Segelschiffe) vom 30. Juni 1914 bis 30. Juni 1916 in England nur von 18,892,000 auf 18,835,000 zurückgegangen sei, in Deutschland dagegen von 5,134,000 auf 3,890,000; dieser Statistik widerspricht aber auf das schärfste die allgemeine Klage der englischen Reeder über verloren gegangenen Frachtraum. Mitte Oktober erklärte Runciman im Unterhaus, daß England seit Kriegsbeginn durch den Feind und Seegefahr 2 Millionen Tonnen Laderaum verloren habe. So konnte es denn zu so grotesken Vergeltungsforderungen kommen wie der, daß für jede von Deutschland versenkte Tonne aus den deutschen Schiffsbeständen eine entsprechende Abtretung erfolgen müsse, ganz zu schweigen von Hilfsspornen, die gleich „Konfiskation" der ganzen deutschen Kriegs- und Handelsflotte verlangen. Man würde aber irren, wenn man glaubte, daß solche Forderungen nur den unverantwortlichen Schreiern ausgingen; Organisationen wie Lloyds Versicherer und die Handelskammer Manchester haben sie gestellt. Und wo man die Besinnung etwas gewahrt hat, fordert man doch Maßnahmen, die der Cromwellschen Navigationsakte, deren Reste erst vor einem halben Jahrhundert verschwanden, ganz außerordentlich ähnlich sehen. Man will deutsche Schiffe in englischen Häfen entweder überhaupt nicht oder doch nur unter äußerst erschwerenden Bedingungen zulassen. So verlangt zum Beispiel die Handelskammer Bombay, die noch nicht so weit geht wie andere, daß während der ersten sechs Monate nach Friedensschluß kein „feindliches" Fahrzeug in irgendeinen britischen Hafen zugelassen werde und nachher erst in der Weise, daß die verbündeten und neutralen Länder Vorzugsbedingungen erhielten, etwa durch eine Sondersteuer der „feindlichen" Schiffe. Es entbehrt nicht einer gewissen Pikanterie, daß nach Mitteilungen japanischer Blätter jetzt schon japanische Schiffe in indischen Häfen nur unter erschwerenden Bedingungen zugelassen werden; man sieht also, was man zu erwarten hat. Wenn man auch diese Drohungen nicht allzu tragisch zu nehmen braucht, denn auch der Weltverkehr beruht schließlich auf Gegenseitigkeit, so kann man sich doch darauf gefaßt machen, daß England die deutsche Schiffahrt nach Möglichkeit chikanieren wird. Sein ausgedehnter Besitz an Häfen, Stützpunkten, Kohlenstationen über die ganze Welt gibt ihm hinreichende Mittel dazu in die Hand. Frankreich, vielleicht auch Italien und noch die eine oder andere Macht des Zehnverbandes werden dem Beispiel nach Kräften folgen.

Unendlich viel wichtiger aber als der Handelskrieg ist die Konkurrenz, die nach dem Kriege mit Sicherheit zu erwarten ist. Die kriegführenden Mächte haben alle Ursache, das äußerste zu tun, sowohl um Verluste einzuholen als um überhaupt „im Geschäft zu bleiben". Eine gute Illustration dazu ist die Mitteilung, die bei den Lebensmittelberatungen im Oktober im englischen Unterhaus gemacht wurde, daß von den über 10,000 englischen Schiffen zurzeit für die Auslandfahrt nur 1118 zur Verfügung stehen; bei den anderen Kriegführenden liegt es noch schlimmer, während die Flotten der Mittelmächte so gut wie ganz zum Stillegen gezwungen sind. So konnte es nicht ausbleiben, daß die am Kriege nicht beteiligten Mächte die Gelegenheit zur Ausdehnung ihrer Flotten nicht vorbeigehen ließen; konnten doch die „Neutralen" gar keinen größeren Profit machen, als zu Wucherpreisen für die Ententemächte Kriegsmaterial und Lebensmittel zu führen. In welchem Umfange die einzelnen Länder an diesem Kriegsfrachtgeschäft beteiligt sind, läßt sich zurzeit noch nicht übersehen. Norwegen, das vor dem Kriege über eine Handelsflotte von noch nicht ganz 1½ Millionen Tonnen verfügte, hat nach Angabe des norwegischen Buros „Veritas" seit Kriegsausbruch Schiffe mit 700,000 bis 800,000 Tonnen Ladefähigkeit bei ausländischen Schiffswerften bestellt. In Norwegen hat allerdings die Ausnutzung der Konjunktur Formen angenommen, die an schlimmste Gründerzeiten erinnern; nach Meldungen dortiger Zeitungen sind allein in der Zeit von Juni bis Anfang September 1916 daselbst dreiunddreißig Reedereien neu gegründet oder erweitert worden. In den anderen neutraleuropäischen Staaten ist man auch nicht allzu zaghaft gewesen, wenn auch die deutsche U-Boot-Tätigkeit recht unbequem wurde. Am wichtigsten für die Zukunft aber sind zweifelsohne die Anstrengungen, die die Vereinigten Staaten und Japan gemacht haben und weiter machen werden, um ihre Flotten zu vergrößern. Die Angaben darüber weichen ebenfalls weit voneinander ab, zweifellos aber wird der Schiffsraum dieser Länder, von denen die Vereinigten Staaten bisher bekanntlich in der Ueberseeschiffahrt nur eine geringe Rolle spielten, gleichfalls beträchtlich wachsen. Nimmt man hinzu, daß die anderen Länder, namentlich England, ihre Handelsflotten nach dem „barbarischen" Vorbilde Deutschlands fester und straffer zu organisieren und in große Unternehmungen zusammenzufassen beginnen, so ist es klar, daß die Konkurrenz recht groß sein wird.

Wie steht es nun mit der Beschäftigung nach dem Kriege? Kaum gibt es eine Frage, in der die Ansichten der Praktiker soweit auseinandergehen als hier. Der Personenverkehr über Meer zerfällt in den Verkehr der Kajütpassagiere und den Zwischendeckverkehr. Der erstere kostet, der Auswandererverkehr bringt Verdienst. Es ist aber recht zweifelhaft, ob dieser Auswandererverkehr demnächst wieder einen größeren Umfang annehmen wird. Die europäischen Regierungen werden bei den starken Menschenverlusten aus dem Kriege jedenfalls einen solchen Verkehr nicht begünstigen; höchstens daß Italien, das schon vorher seine Söhne nicht ernähren konnte, nun nach den großen Opfern des Krieges selbst der dezimierten Bevölkerung keinen genügenden Nahrungsspielraum mehr gewähren kann. So dürfte die Frachtschiffahrt das wesentlichste Betätigungsfeld bleiben. Der Umfang des Frachtgutes nach dem Kriege läßt sich aber noch in keiner Weise übersehen. Auf der einen Seite verweist man darauf, wie stark der Bedarf und seine Deckung durch die Unterbrechung der Handelsbeziehungen zurückgepreßt sei, so daß sowohl Rohstoffe wie Fertigerzeugnisse sogleich in gewaltigen Mengen zur Verschiffung kommen müßten; dagegen behauptet man wieder auf der anderen Seite, durch den Krieg seien solche Mengen von Rohstoffen aller Art verbraucht worden, daß in den ersten Jahren eine ausgesprochene Knappheit herrschen müsse. Außerdem seien die Volkswirtschaften der einzelnen Länder, nicht nur die kriegführenden, so leergepumpt, daß sie zunächst ihre Vorräte und Produktionsmittel auffüllen und ergänzen müßten, ehe sie in größerem Maßstabe ausführen könnten.

Wie dem auch sei, die deutsche Seeschiffahrt bereitet sich vor. Es ist auch während des Krieges weiter gebaut worden, soweit das neben dem Kriegsschiffsbau möglich war, vor allem aber vollziehen sich wichtige und weitgreifende organisatorische Neubildungen. Eine innige Interessengemeinschaft zwischen Großschiffahrt und Großindustrie, deren Aufgabenbereiche sich allerdings mehrfach berühren, ist im Werden. Das Schiff als solches, sein Bau, seine maschinelle Ausrüstung, sein Brennstoffkonsum gibt der Industrie Aufgaben ersten Ranges; umgekehrt ist die Ueberseeschiffahrt mit dem Gedeihen der Exportindustrie aufs engste verbunden. Ansätze zu einer solchen näheren Verbindung waren schon früher vorhanden; in einzelnen Fällen waren Großindustrielle wie Krupp mit seiner Germaniawerft schon direkt in den Kreis der Schiffahrtsinteressen eingetreten. Jetzt vollzieht sich diese Entwicklung planmäßig und im großen Stil.

Krupp selbst hatte schon früher eine Verbindung mit dem Norddeutschen Lloyd durch den gemeinschaftlichen Besitz der großen Kohlenzeche Emscher Lippe. Diese Beziehungen sind jetzt vertieft worden, indem der Lloyd seinen Aktionären die Wahl eines Mitgliedes des Krupp'schen Direktoriums, Freiherrn v. Bodenhausen-Degener, in den Aufsichtsrat des Lloyd vorgeschlagen hat. Der Lloyd kam damit zu einer Maßnahme, die aus den gleichen Erwägungen vor der zweiten großen deutschen Schiffahrtsgesellschaft bereits durchgeführt war.

Die Hamburg-Amerika-Linie hat nämlich in ihrer außerordentlichen Hauptversammlung vom 28. September die Herren Hugo Stinnes, Arthur von Gwinner und Dr. Salomonsohn in den Aufsichtsrat gewählt und damit eine enge Verbindung sowohl mit der Schwerindustrie des Westens wie mit dem Berliner Bankwesen hergestellt. Das Interesse, das Stinnes an der Seeschiffahrt nimmt, ist durchaus nicht erst von heut. Die Midgard-Linie, die bereits durch Tausch von Aufsichtsratsposten mit der Hamburg-Amerika-Linie in Berührung getreten ist, hat er zusammen mit der von ihm regierten Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks-A. G. schon früher sich dienstbar gemacht, ebenso wie die Nordseewerft. 1916 ist er, als die Wörmannlinie von der Familie Wörmann aufgegeben wurde, zusammen mit Hapag und Norddeutschem Lloyd hier eingesprungen, desgleichen wurden von denselben Teilnehmern enge Beziehungen zu der Deutschen Ostafrika-Linie hergestellt. So war Stinnes schon vor seinem Eintritt in den Aufsichtsrat der Hapag einer unserer größten Reeder geworden; seine „gemischten Unternehmungen" verbinden Kohlenproduktion und Handel, Eisenherstellung, Schiffsbau und Seeschiffahrt in größtem Maßstabe. Uebrigens hat auch ein dritter rheinischer Industriemagnat, Thyssen, sich dem Schiffsbau zugewendet.

Innerhalb dieses Schiffsbaus sehen wir gleichfalls bedeutsame Neugestaltungen. Abgesehen von Erweiterungen alter Werften sind neue gegründet worden. Die Hamburger Werft A. G., tatsächlich ein Unternehmen der Hapag, beabsichtigt den Bau von Reihenschiffen für die freie Schiffahrt. Bisher herrschte in Deutschland im Gegensatz zu England, wo die „Trampschiffahrt" einen großen Platz einnimmt, durchaus die Linienschiffahrt; in dem gleichen Augenblick, da England die Linienschiffahrt nach deutschem Vorbild stärker organisieren will, wird in Deutschland also eine stärkere Pflege der freien Schiffahrt, natürlich ohne Vernachlässigung der regelmäßigen Linienschiffahrt vorbereitet. Im Gegensatz zu letzterer, die Schiffe für bestimmte Fahrten in individueller Bauart benötigt, muß die freie Schiffahrt über überall verwendbare Schiffe verfügen können. Dadurch ist es möglich, diese Schiffe nach einem Typ, als „Normalschiffe" herzustellen, ein Gedanke, der in Amerika schon lange und in England seit einiger Zeit eine große Rolle spielt, auch in Deutschland früher schon theoretisch empfohlen wurde. Der „Großbetrieb", die Massenfabrikation hält damit ihren Einzug in den Schiffsbau, selbstverständlich mit dem Vorzug einer billigeren Herstellung. Eine zweite Gründung auf der Fischerinsel Finkenwärder, deren Bewohner insgesamt ausgesiedelt werden sollen, nachdem die Insel vom Hamburger Staat für die Erweiterung der Hafenanlagen angekauft worden ist, plant die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, nicht ohne Fühlung wiederum mit der Hapag. Die A. E. G. hat mit dem Hamburger Staat einen Vorkaufsvertrag abgeschlossen, um eine umfassende Industrie- und Schiffswerftanlage zu errichten. Sie beabsichtigt dort den Bau moderner Dieselmotorenschiffe (Bauart Junkers) für die überseeische Frachtschiffahrt. Bezeichnend für die weitreichenden Folgen dieser neuen Schiffahrtspolitik ist die Nachricht, daß die A. E. G. auch Vorsorge getroffen hat, sich die nötigen Rohstoffvorträge durch Erwerb von Oelquellen in den Ursprungsgebieten zu sichern.

Der Zusammenschluß der Schiffahrt mit der Großindustrie, das ist das Charakteristikum dieser neuen Entwicklung. Was auch die Zukunft bringen mag, die deutsche Schiffahrt ist „in Bereitschaft".

Die Entwicklung der türkischen Industrie. Aus Konstantinopel wird gemeldet: In Adabazar (Kleinasien) ist am Sonnabend von dem in zahlreicher Begleitung erschienenen Kriegsminister die erste große Fabrik für Holzverwertung, insbesondere zur Herstellung von Möbeln, landwirtschaftlichen Maschinen usw., feierlich eröffnet worden; sie wird 1200 Arbeiter beschäftigen können. Der deutsche Oberst Bischof hielt eine Rede und betonte, diese Gründung inmitten des Krieges sei ein Zeugnis von der Kraft der Türkei. Die Blätter begrüßen die Gründung dieser Fabrik als den ersten großen Schritt zum industriellen Leben der Türkei.

— Alle Tondichtung ist Menschenwerk, Produkt einer bestimmten Individualität, Zeit, Kultur, und darum stets durchzogen von Elementen schnellerer oder langsamerer Sterblichkeit.