



Geschichte

Franz Steiner Verlag

HISTORISCHE MITTEILUNGEN – BEIHEFTE 82

Jürgen Elvert / Sigurd Hess /
Heinrich Walle (Hg.)

Maritime Wirtschaft in Deutschland

Schifffahrt – Werften – Handel –
Seemacht im 19. und 20. Jahrhundert



ranke
gesell-
schaft
geschichte
weiter denken

Jürgen Elvert / Sigurd Hess / Heinrich Walle (Hg.)
Maritime Wirtschaft in Deutschland

HISTORISCHE MITTEILUNGEN – BEIHEFTE

Im Auftrage der *Ranke-Gesellschaft. Vereinigung für Geschichte im öffentlichen Leben e.V.* herausgegeben von Jürgen Elvert

Wissenschaftlicher Beirat: Winfried Baumgart, Heinz Duchhardt,
Michael Epkenhans, Beatrice Heuser, Michael Kißener,
Ulrich Lappenküper, Bea Lundt, Christoph Marx, Wolfram Pyta,
Wolfgang Schmale, Reinhard Zöllner

Band 82



ranke
gesell
schaft
geschichte
weiter denken

Jürgen Elvert / Sigurd Hess / Heinrich Walle (Hg.)

Maritime Wirtschaft in Deutschland

Schifffahrt – Werften – Handel – Seemacht
im 19. und 20. Jahrhundert

Vorträge der schifffahrtshistorischen Tagung
der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und
Marinegeschichte (DGSM) in Hamburg vom
5.–7. November 2010



Franz Steiner Verlag

Umschlagabbildung: Passagierdampfer Cap Arcona beim Auslaufen aus dem Hamburger Hafen in den 1930er Jahren. Gemälde von Ernst Fromhold im Besitz der Hamburg Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Aus: Seefahrt und Geschichte. Ausstellungskatalog hrsg. vom Deutschen Marine Institut und dem Militärgeschichtlichen Forschungsamt, Konzeption und Redaktion Heinrich Walle, Verlag E. S. Mittler & Sohn, Herford-Bonn 1986, S. 155



Dieses Buch erscheint auch als Band 17 der Reihe „Beiträge zur Schiffahrtsgeschichte“, herausgegeben von der DGSM.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist unzulässig und strafbar.

© Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2012

Druck: Laupp & Göbel, Nehren

Gedruckt auf säurefreiem, alterungsbeständigem Papier.

Printed in Germany.

ISBN 978-3-515-10137-0

INHALTSVERZEICHNIS

Geleitwort 7

SIGURD HESS

Einführung 9

SCHIFFFAHRT

HEINRICH WALLE

Einführung 11

MELANIE LEONHARD

Rickmers: Vom Segelschiff zum Konzern.

Schiffahrt, Schiffbau, Handel 1834-1918 33

BIRGIT BRAASCH

Die Entwicklung des Tourismus über den Atlantik

am Beispiel der Cunard Linie 45

WERFTINDUSTRIE

SÖNKE NEITZEL

Einführung 56

DIRK J. PETERS

Die Entwicklung der deutschen Werftindustrie von 1850 bis 1914

und ihre Beziehung zu Großbritannien 60

CORD EBERSPÄCHER

Armstrong, Vulcan&Schichau: Deutsch-englische Werfttrivalität

um die chinesische Marine zwischen 1870 und 1895 77

JOHANNA MEYER-LENZ

Deutschland als Nachzügler – Das Beispiel Blohm&Voss 90

HAJO NEUMANN

Werftindustrie und technologischer „Spin-off“ am Beispiel der „Otto Hahn“ 106

HANDEL

SIGURD HESS

Einführung 118

JÜRGEN G. NAGEL Reichtum über See: Ostasienfahrer im 17. und 18. Jahrhundert	121
ROBERT RIEMER Handel und Industrialisierung im Zeitalter des Imperialismus	124
FRANZ BÖNI Handel im Zeichen der Globalisierung – Von der Verwundbarkeit des Reichtums gestern und heute	136
SEEMACHT	
ULRICH OTTO Einführung	168
ROLF HOBSON Zur Ideologie von Seemacht	170
MICHAEL EPKENHANS Flotten und Flottenrüstung im 20. Jahrhundert	176
ANDREW LAMBERT Seemacht und Geschichte – Der Aufbau der Seemacht im kaiserlichen Deutschland	190
THOMAS KOSSENDEY Deutschland und die See im 21. Jahrhundert	210
AUTOREN UND HERAUSGEBER	218
NAMENSREGISTER	221

GELEITWORT ZUM BEIHEFT DER „HISTORISCHEN MITTEILUNGEN DER RANKE-GESELLSCHAFT“ UND DEN „BEITRÄGEN ZUR SCHIFFFAHRTS- UND MARINEGESCHICHTE“ DER DGSM

JÜRGEN ELVERT UND SIGURD HESS

Der Tagungsband „Maritime Wirtschaft in Deutschland: Schifffahrt – Werften – Handel – Seemacht im 19. und 20. Jahrhundert“ wird von der Ranke-Gesellschaft und der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte gemeinsam herausgegeben. Kooperation erzielt bessere Ergebnisse und erweitert den Interessentenkreis.

Das Buch erscheint als ein Beiheft der Historischen Mitteilungen der Ranke-Gesellschaft. Es fühlt sich dem Erbe des im Jahre 2010 verstorbenen Nestors der modernen deutschen Marinegeschichtsschreibung, Prof. Dr. Michael Salewski, verpflichtet. Salewski hielt zwischen 1984 und 2000 den Vorsitz der Ranke-Gesellschaft, Vereinigung für Geschichte im öffentlichen Leben e.V. inne und hatte in dieser Funktion auch die Historischen Mitteilungen mitbegründet. Als eine Zeitschrift, die sich der Förderung des öffentlichen Geschichtsbewusstseins verpflichtet fühlt, deckt sie in ihren „Beiheften“ ein breites Spektrum der Geschichtswissenschaften ab. Gleichwohl haben Aspekte und Probleme der Schifffahrts- und Marinegeschichte dabei von Anfang an einen deutlichen Schwerpunkt gebildet. Hier sei zum Beispiel an den von Jürgen Elvert, Jürgen Jensen und Michael Salewski im Jahre 1992 herausgegebenen Band „Kiel, die Deutschen und die See“ erinnert, ebenso an die Monographie Heinrich Walles über „Die Tragödie des Oberleutnants zur See Oskar Kusch“ (1994) oder die beiden Bände über „Die Deutschen und die See“ von Michael Salewski (1998 und 2002). In der Reihe der Beihefte der Historischen Mitteilungen der Ranke-Gesellschaft steht dieses Buch somit in einer deutlich erkennbaren maritimen Traditionslinie.

Die „Beiträge zur Schifffahrtsgeschichte“ wurden 1999 mit dem Ziel herausgegeben, vorrangig die Vorträge der verschiedenen Tagungsveranstaltungen der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte (DGSM) e.V. zu publizieren und sie einem breiteren Publikum bekannt zu machen. Sie bieten ein Forum für neue und diskussionswürdige Forschungsergebnisse zu ausgewählten Themenkreisen der Schifffahrts- und Marinegeschichte. Sie öffnen sich einem weiten inhaltlichen Rahmen und dem Interessentenkreis von Historikern, maritim-historisch interessierten Lesern, einschließlich derer der Schifffahrtsmedizin, sowie aktiven und ehemaligen Angehörigen der deutschen Handelsschifffahrt und der deutschen Marine. Heute reicht das Spektrum der Veröffentlichungen von der Schriftfassung der Vortragsreihen von Tagungen und Symposien über wissenschaftliche Qualifikationsarbeiten bis zur Publikation unbekannter oder seltener Dokumente. Einige Bände wurden bewusst als Festschriften konzipiert und bedeutenden Persönlichkeiten gewidmet, die im Bereich der Schifffahrts- und Mari-

negeschichte tätig waren und sind. Die DGSM konnte so ihre verdienten Mitglieder, Univ.-Prof. Dr.med. Dr.h.c. Hans Schadewaldt (Bd. 8, 2005), Prof. Dr.phil. Jürgen Rohwer (Bd. 10, 2004) und Dr.med. Hartmut Nöldeke (Bd. 12, 2006) für ihr umfassendes akademisches Werk ehren. Damit soll die Kenntnis und das Verständnis der allgemein politischen, wirtschaftspolitischen und handels- und seefahrtsgeschichtlichen Aspekte, sowie der maritimen strategischen, technischen, sozialen und kulturellen Aspekte deutscher und internationaler Schifffahrt- und Marinegeschichte erweitert und vertieft werden.

An dieser Stelle sei den in diesem Buch versammelten Autorinnen und Autoren ausdrücklich für die rasche Ablieferung ihrer Beiträge gedankt, womit eine zügige Veröffentlichung der Tagungsergebnisse sichergestellt werden konnte. Bedanken möchten sich die Herausgeber ferner bei Frau Pascale Schemensky (Köln) für ihre konstruktive und sorgfältige Arbeit bei der Erstellung der Druckvorlage.

Köln und Rheinbach, im Dezember 2010

Jürgen Elvert

Sigurd Hess

MARITIME WIRTSCHAFT IN DEUTSCHLAND: SCHIFFFAHRT – WERFTEN – HANDEL – SEEMACHT IM 19. UND 20. JAHRHUNDERT

SIGURD HESS

Das Programm der DGSM läßt sich leicht aus dem Namen ablesen und so ist auch die Idee zu der Schifffahrtshistorischen Tagung „*Maritime Wirtschaft in Deutschland*“ entstanden, die vom 5. bis 7. November 2010 in Hamburg stattfand.

Wir alle sind in irgendeiner Form vom Meer abhängig. Das Meer und die Deutschen ist ein besonderes Thema – mehr Menschen müssen erkennen, welche elementare Bedeutung die See für unsere hochindustrialisierte, dienstleistungsorientierte und führende Handels- und Schifffahrtsnation hat. Die Beschäftigung mit der Geschichte der maritimen Wirtschaft liefert eine Art Plausibilitätstest, ob die Erfahrungen der Vergangenheit in Einklang mit den Entscheidungen der Gegenwart und den zukünftigen Erwartungen stehen. Insofern traf die Bemerkung eines vielbeschäftigten Admirals auf wenig Verständnis, der auf die Einladung zu dieser Tagung antwortete: „Für Geschichte haben wir keine Zeit, wir müssen nach vorne schauen“.

Eine anspruchsvolle Tagung ist von der DGSM und ihren ehrenamtlich arbeitenden Mitarbeitern nicht alleine zu bewältigen. Der Vorstand der DGSM dankt daher ganz besonders für die Kooperation mit dem Deutschen Maritimen Institut, der Ranke-Gesellschaft und dem wissenschaftlichen Beirat der DGSM. Dass die Tagung in diesem inspirierenden Gebäude, dem Kaispeicher B in Hamburg stattfinden konnte, verdanken wir der Zusammenarbeit mit dem Internationalen Maritimen Museum.

Der Kaispeicher ist Teil der Hamburger Speicherstadt, die auf Tausenden von Eichenpfählen gegründet worden ist. Mit der Ortswahl und dessen Geschichte werden die vier Sektionen der Tagung „*Schifffahrt – Werften – Handel – Seemacht*“ exemplarisch und trefflich angedeutet.

1881 wurde das Zollanschlußabkommen zwischen der Hansestadt Hamburg und dem Deutschen Kaiserreich abgeschlossen. Auf den ehemaligen Elbinseln Kehr wieder und Wandrahm wurde eine Speicherstadt gebaut, im neuen Freihafengelände wurden 20.000 Menschen zwangsumgesiedelt und 1.000 Wohnhäuser abgerissen. Hamburger Schifffahrt und Schiffbau öffneten dem Deutschen Kaiserreich „das Tor zur Welt“ und sorgten für Wohlstand und vermehrten den Reichtum. 1918, am Ende des sinnlosen Weltkrieges, der „Urkatastrophe Europas“, lagen Schifffahrt, die Werften und der Hafenbetrieb darnieder; nach dem pervertierten Umgang mit Seemacht traute sich keiner mehr, das Wort in den Mund zu nehmen. Trotz der einschränkenden Bestimmungen des Versailler Friedensvertrags gelang der Neuanfang, der jedoch durch den Zweiten Weltkrieg in katastrophaler Weise zunichte gemacht wurde. 1945 lag alles in Trümmern, dennoch wurde erneut und in wenigen Jahren Schifffahrt, Werften und Hafenbetrieb wieder

in Gang gebracht. Seit 1990 boomt der Hamburger Hafen, der mit der deutschen und europäischen Vereinigung sein östliches Hinterland wiedergewonnen hat.

2004 wird die nicht mehr benötigte Speicherstadt der neuen Hafencity zugeschlagen. Das Rotklinkergebäude in der beeindruckenden norddeutschen Backsteinarchitektur wird renoviert und mit der Schenkung der riesigen Sammlung Tamm entsteht das faszinierende Internationale Maritime Museum. Die hier ausgestellte spannende Geschichte der Seefahrt hat die Tagung, die anregenden Vorträge, eine lebhafte Diskussion und gute Gespräche in den Pausen beflügelt.

Die Ergebnisse dieser Tagung sind in dem vorliegenden Tagungsband veröffentlicht, deren historische Themen in die Zukunft weisen. Das 21. Jahrhundert ist ein maritimes Jahrhundert. Wir leben in einer unsicheren Welt, nicht erst Goethe hat uns daran erinnert: „Krieg, Handel, Piraterie; dreieinig sind sie, nicht voneinander zu trennen“ (Goethe, Faust II). Zur Wahrung deutscher und europäischer Sicherheitsinteressen gehört es u.a. den freien und ungehinderten Welthandel als Grundlage unseres Wohlstands zu fördern und zu schützen. Wie wenig sachlich die deutsche Diskussion zu diesem Thema geführt wird, konnte man an den Interviewbemerkungen des Bundespräsidenten Horst Köhler und der anschließenden Medienreaktion ablesen, die ihn zum Rücktritt veranlaßten. Der maritime Standort Deutschland ist aber auch von innen bedroht. Die Gleichgültigkeit und das freundliche Desinteresse der Deutschen über diesen Wirtschaftszweig gibt Anlaß zur Sorge. Dabei beschränkt sich die Bedeutung des maritimen Sektors nicht allein auf die Küstenregionen, denn die Zulieferindustrie für den internationalen Schiffbau ist vor allem in Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen angesiedelt. Die Zukunft des maritimen Standorts Deutschland ist also nicht nur eine Frage für „Pfeffersäcke“ und „Fischköpfe“. Die Handelswaren des „Vizeexportweltmeisters“ kommen schließlich aus allen deutschen Ländern und werden zu über 90 % über See verschifft und transportiert. Deutsche Reeder betreiben die drittgrößte Seehandelsflotte (nur übertroffen von Japan und Griechenland) und die deutsche Containerschiffsflotte hält mit 35 % die Spitzenposition in der Welt. Etwa 150.000 Schiffe laufen jährlich deutsche Häfen an. Die deutsche maritime Wirtschaft beschäftigt fast 400.000 Menschen und erzielt einen Umsatz von etwa 50 Mrd. € im Jahr (Jahresbericht 2010 des Flottenkommandos). Die Weltmeere bilden damit die hochempfindliche und soziale Infrastruktur unserer modernen Industriegesellschaft. Die Beiträge dieses Bandes verdeutlichen für die deutsche Seefahrernation den weiterhin gültigen Grundsatz: „*Navigare necesse est – Seefahrt tut Not*“.

SCHIFFFAHRT – EINFÜHRUNG

HEINRICH WALLE

Ursachen und Entwicklung des deutschen Überseehandels

Die Entwicklung der deutschen Seeschifffahrt war seit den Napoleonischen Kriegen bis zur Gründung des Deutschen Reiches in starkem Maße durch einen fortschreitenden Rückgang innerdeutscher und internationaler Handelsbeschränkungen gekennzeichnet. Dennoch stand zunächst einem Aufschwung die zollpolitische Zerrissenheit des Hinterlandes im Wege. Andererseits bedurfte es der Schaffung eines Verkehrssystems, wodurch die Expansion des Überseehandels organisiert und in verhältnismäßig feste Bahnen gelenkt wurde. Ursache für die seit dem Ende des 18. Jh. in den einzelnen Staaten unterschiedlich und schrittweise einsetzende Aufhebung dieser Beschränkungen und Navigationsgesetze war die Abkehr vom Merkantilismus, die einen Übergang zu fortschreitender Liberalisierung des Handels zur Folge hatte, welche in den 70er Jahren ihren Höhepunkt erreichen sollte.

Die Navigationsakte Englands von 1651, die noch Jahrhunderte in Kraft blieb, war für die deutsche Seeschifffahrt eine Fessel besonderer Art. Ursprünglich vor allem gegen die Schifffahrt der Niederlande gerichtet, sahen ihre Bestimmungen vor, dass der Güteraustausch innerhalb britischer Häfen, der Handel mit den Kolonien, sowie der Import von Gütern aus Asien und Afrika nur britischen Schiffen vorbehalten war. Bestimmte Artikel Europas durften jedoch mit Schiffen der Ursprungsländer nach England importiert werden. Dadurch wurde die deutsche Seeschifffahrt vorwiegend auf den Verkehr mit Ländern des europäischen Kontinents beschränkt. Ein Überseehandel war nur mit Ländern außerhalb des britischen Kolonialbesitzes möglich.

Man empfand auch in England seit den 20er Jahren des 19. Jh. diese Beschränkungen als Hindernis einer weiteren Ausbreitung von Industrie und Handel, der vor allem auf den ungehinderten Export angewiesen war, denn die Bestimmungen der Navigationsakte hatten bei anderen Staaten im Sinne einer Reziprozitätspolitik (z.B. in Preussen) zu Gegenmaßnahmen geführt. So kam es zur schrittweisen Aufhebung dieser Bestimmungen. 1849 kam die Navigationsakte endgültig in Fortfall und seit 1854 stand auch der englische Küstenhandel Schiffen fremder Flaggen offen. Außer den direkten Handelsverboten behinderten Zölle, die von vielen Küstenstaaten erhoben wurden, die deutsche Seeschifffahrt erheblich in ihrer Entwicklung. Hier kam es nach 1815 zu einem schrittweisen Abbau, indem die deutschen Küstenstaaten und später der Zollverein bemüht waren, Verträge möglichst nach dem Prinzip der Gegenseitigkeit abzuschließen.

Als schwerwiegende Behinderung, vor allem für die Reederei der Ostsee, wurde der seit dem 13. Jh. von Dänemark erhobene Sundzoll empfunden. Erst

nach langwierigen Bemühungen der Großmächte und auf Druck der Vereinigten Staaten von Amerika erklärte sich schließlich die dänische Regierung bereit, diesen Zoll vom 1. April 1857 an aufzuheben. In den 60er Jahren wurden solche Vereinbarungen auch mit anderen Staaten getroffen, so dass um 1870 mit Ausnahme der Küstenschifffahrt und Fischerei in einzelnen Staaten (z.B. USA, Rußland, Frankreich) alle Vorteile, die die Flagge des Gastlandes genoss, auch den deutschen Schiffen zukamen.

Die 39 Staaten und Städte, die den seit 1815 gegründeten Deutschen Bund ausmachten, waren alle Zollgebiete. So gab es weder einen einheitlichen noch hinreichend großen Wirtschaftsraum. „Den ersten Schritt, um diesem unleidlichen Zustand zu begegnen, bedeutete das preußische Zollgesetz von 1818, eine Meisterleistung der absolutistisch regierenden, aber fortschrittlich gesonnenen Bürokratie ...“, wie P.E. Schramm schrieb, „... die innerhalb Preußens alle Binnenzölle und Akzisen wegfegte und dadurch für zehn Millionen Menschen ein einheitliches Wirtschaftsgebiet schuf“. Einen weiteren Schritt auf diesem Wege bildete der 1834 von Preußen zusammen mit den süddeutschen Staaten gegründete Zollverein. „Es verstand, im Zollverein die freihändlerischen Wünsche der norddeutschen Kaufleute und Landwirte mit den schutzzöllnerischen Wünschen der süddeutschen Industriellen kontinuierlich auszugleichen.“ Hannover und Oldenburg traten allerdings erst 1854, Schleswig-Holstein 1867, Mecklenburg und Lübeck 1868 bei.

Bremen und Hamburg behielten aber noch bis 1888 ihre Zollhoheit. Sie waren dadurch begünstigt, dass hier die Waren lange unverzollt lagern konnten, ehe sie ins Innere Deutschlands weiter transportiert wurden. Dadurch gewannen die Hansestädte eine erhebliche Flexibilität für ihre Handelsdispositionen. Von besonderer Bedeutung war aber der Umstand, dass ausländische Staaten in Europa und Übersee mit dem Zollverein Handelsverträge abschließen konnten. Ein weiterer Schritt auf dem Wege der Bildung eines gesamtdeutschen Wirtschaftsraumes war die Schaffung des Norddeutschen Bundes 1867, dem nunmehr alle Küstenstaaten Deutschlands angehörten und worin vom 1. April 1868 an, alle deutschen Handelsschiffe unter der Flagge Schwarz-Weiß-Rot mit gleichen Rechten eine „einheitliche Handelsmarine“ bildeten, wie es in Artikel 54 der Bundesverfassung hieß.

Bis zu diesem Zeitpunkt hatte der Zollverein zahlreiche Binnenzölle beseitigt und so den Verkehr einheimischer und fremder Waren gefördert, wovon vor allem der Seehandel profitierte. Entscheidend war aber hier vor allem der freie Zugang zu den großen Seehäfen an den Mündungen von Weser, Elbe und Oder. Der seit dem Dreißigjährigen Krieg von Oldenburg erhobene Elsflether Zoll wurde in einer Vereinbarung mit Bremen 1820 aufgehoben. Nach Abschluß der Weserschiffahrtsakte im Jahre 1832 durch die Anliegerstaaten, kam es erst nach dem Abschluß von Sonderverträgen 1865/66 zum endgültigen Fortfall der Schifffahrtsabgaben auf der Weser. Auf der Elbe wurde die 1815 in Wien zwischen Preußen und Sachsen geschlossene Schifffahrtsakte 1821 auf zehn weitere Uferstaaten ausgedehnt. Das für den Seehandel entscheidende Hindernis, der von Hannover bei

Stade erhobene Elbzoll, fiel erst 1861. Ein Bundesgesetz beseitigte schließlich 1870 sämtliche Elbzölle.

So ist nun zu beobachten, dass erst nach 1850 die völkerrechtlichen Bedingungen geschaffen waren, die deutschen Schiffen den Verkehr mit den Häfen der Welt ermöglichten. Nach einem weiteren Jahrzehnt waren dann auch die vertraglichen Regelungen für ihre Gleichstellung mit den Schiffen der Handelspartner erreicht und die wichtigsten innerdeutschen Zollschränken niedriger worden. Zwischen 1850 und 1870 hatte sich Deutschlands Wirtschaft so weit fortentwickelt, dass der Punkt zu einem sich selbst tragendem Wachsen überschritten wurde, d.h. einem Wachstum, welches nicht auf dirigistischen Maßnahmen beruhte. Rohstoffeinfuhr und die Ausfuhr von Agrar- und Industrieprodukten waren erheblich gewachsen. Rolf Engelsing gibt für die Zeit von 1820 bis 1850 ein Wachstum des Gesamtwertes deutschen Außenhandels von 0,8 auf 1,1 Milliarden Mark an. Dieser Wert verdoppelte sich dann von Jahrzehnt zu Jahrzehnt und erreichte 1872 schon 6,5 Milliarden Mark. Pro Kopf der Bevölkerung waren das 1820 etwa 31 und 1872 ungefähr 156 Mark.

Ein Großteil dieses Handels ging über die deutschen Seehäfen. Voraussetzung dafür war deren verkehrsmäßige Anbindung an die landwirtschaftlichen und gewerblichen Produktionsstätten im deutschen Binnenland. Diesem Handelsaufschwung war deshalb die Schaffung eines immer dichter und leistungsfähiger werdenden Binnenverkehrsnetzes in Deutschland vorangegangen, welches seinerseits auch Voraussetzung für ein weiteres Wirtschaftswachstum geworden war. Schon in der zweiten Dekade des 19. Jh. hatte sich das Augenmerk auf die Binnenwasserstraßen gewandt. Ihre Verbesserung durch Flussregulierung und Kanalbau wurde in Aussicht genommen. Zunächst erreichte man aber eine Leistungssteigerung durch die Einführung der Dampfmaschine, mit deren Hilfe der Transport größerer Schiffseinheiten billiger, schneller und bequemer als durch Menschen- oder Pferdekraft, besonders flussaufwärts, ermöglicht wurde. Die ersten Dampfschiffe fuhren schon 1817 auf der Weser, 1818 auf der Elbe und dem Rhein. Von den 30er bis in die 70er Jahre hatte sich die Tragfähigkeit der Binnenschiffe auf Rhein, Weser, Elbe und Oder nahezu verfünffacht. Da das deutsche Binnenwasserstraßennetz durch die Süd-Nordrichtung der großen Ströme bestimmt wird, konnten Querverbindungen nur durch Kanalbauten künstlich geschaffen werden. Aus technischen, finanziellen und politischen Gründen verzögerte sich der Ausbau, und die Binnenwasserstraße trat an Bedeutung nach den 50er Jahren hinter der des Eisenbahnnetzes zurück. Für die Seestädte wurde deshalb die Verbindung mit dem Hinterland über die Binnenwasserstraße von zweitrangiger Bedeutung, Verhältnisse, die sich am Ende des 19. Jh. wieder ändern sollten.

Für die Seestädte war hingegen die Leistungsfähigkeit des seewärtigen Teils des Stroms, woran sie lagen, von lebenswichtiger Bedeutung. Die beiden Hansestädte, Bremen und Hamburg, waren am stärksten von der Versandung der Weser und Elbe bedroht. Erst 1895 war die Fahrrinne der Weser auf 5 m vertieft worden. In Hamburg waren die Verhältnisse etwas günstiger. Nach Abschluß des ersten Köhlbrandvertrages 1868 zwischen der Hansestadt und Preußen begann „eine Ära

durchgreifender, über einige Menschenalter sich erstreckender strombautechnischer Arbeiten.“ Weitere Verbesserungen des Fahrwassers wurden in den 80er Jahren erreicht, entscheidender waren aber die durch Abschluß des zweiten und dritten Köhlbrandvertrages 1896 und 1908 ermöglichten Stromkorrekturen und -ausbauten.

Zur wichtigsten Verkehrsader, welche die deutschen Seehäfen mit dem Hinterland verbinden sollte, wurde die Eisenbahn. Im Gegensatz zum Ursprungsland England, gingen auf dem europäischen Kontinent die Eisenbahnen im Wesentlichen der industriellen Entwicklung voraus und trugen daher maßgeblich zu dem nun verstärkt einsetzenden Wirtschaftswachstum ursächlich bei. Schon vor Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie Nürnberg-Fürth 1835, hatten weitblickende Männer, wie der bedeutende Wirtschaftstheoretiker und Politiker Friedrich List (1833), oder früher noch der Industrielle Friedrich Harkort (1825), die Anlage eines einheitlichen Eisenbahnnetzes in Deutschland gefordert. Dieser Grundforderung stand vor allem die politische Zerrissenheit Deutschlands entgegen, dennoch überwogen aber später die koordinierenden Kräfte, so dass „sich das deutsche Eisenbahnnetz ohne übertriebene Konkurrenz und Doppelaufwand zu einer sinnvollen Einheit zusammenfügte und kein Stückwerk und Wirrwar entstand“, wie Rolf Engelsing bemerkt. Um 1870 waren die Verbindungen zwischen den einzelnen Staaten schon so weit miteinander verflochten und die Verwaltungen soweit angeglichen, dass in diesem Jahr ein „Betriebs- und Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen des Norddeutschen Bundes“ und 1871, nach der Reichsgründung, für die deutschen Eisenbahnen erlassen werden konnte. Von dem neuen Verkehrssystem sollten die Hansestädte Bremen und Hamburg am meisten profitieren. Der große Bremer Bürgermeister Johann Smidt erkannte schon 1825 die Möglichkeiten eines Schienenweges als leistungsfähige Verbindung zur Bremer „Handelsprovinz“, damals vor allem Hannover, Hessen, einige Teile von Westfalen und Thüringen.

Die Eisenbahnen waren für Bremen, das Ludwig Beutin einen „Eisenbahnhafen“ nennt und für Hamburg die ganz entscheidende Grundlage für ein später alle anderen deutschen Häfen überragendes Wachstum, wobei Hamburg durch die Kombination von Eisenbahn und leistungsfähiger Binnenwasserstrasse die größten Vorteile hatte. So ist auch hier zu beobachten, dass erst im 6. und 7. Jahrzehnt des 19. Jh. die verkehrsmäßige Anbindung der landwirtschaftlichen und industriellen Produktionszentren Deutschlands durch Wasserstraßen und vor allem durch die Eisenbahn erreicht worden war. Diese Verkehrsadern sollten zu den wichtigsten Voraussetzungen für das spätere Wachsen des Überseehandels werden.

Bei der Entwicklung der Fahrtgebiete der deutschen Handelsschiffe spielten, außer wirtschaftlichen Gesichtspunkten und der Ausräumung von handels- und zollpolitischen Hindernissen seit den 50er Jahren, auch schon die Einführung des Dampfschiffes eine Rolle, was hauptsächlich an der zu dieser Zeit beginnenden Linienfahrt zu beobachten war. Die Schiffe aus den deutschen Ostseehäfen waren in der Hauptsache im europäischen Küstenverkehr beschäftigt. Nachdem 1824 die vertraglichen Regelungen geschaffen waren, bildeten bis zur Einführung der Getreideschutzzölle 1879 die Kornausfuhr und parallel dazu der Export von Holz das

Rückgrat der Ostseeschifffahrt. Rückfracht von England war trotz Zollbelastung bis in die 60er Jahre Kohle. Tonnage, die mangels Ladungsaufkommen keine Beschäftigung in der Ostsee fand, wurde anderwärts im Zwischenverkehr eingesetzt. So wurden transozeanische Reisen zunächst von der Ostsee aus nur selten unternommen. Die Mehrzahl der Ostseeschiffe, kleinere Segler, war im Küstenverkehr innerhalb der Ostsee beschäftigt. Seit den 50er Jahren wurden dort in zunehmendem Maße Dampfschiffe eingesetzt. Aufgrund ihrer von Wind und Wetter erheblich unabhängigeren Bewegungsmöglichkeit und höheren Geschwindigkeit waren Dampfschiffe in der Lage, schnelle und vor allem regelmäßige Verbindungen zu schaffen. Nach der Jahrhundertmitte wurden Dampfer zunächst vorwiegend in der Englandfahrt eingesetzt, da sich der Küstenverkehr innerhalb der Ostsee nur für sehr wenige Dampfer rentierte.

Für die Entwicklung der Fahrtgebiete deutscher Schiffe aus Häfen des Nordseebereiches gilt die einleitende Bemerkung, welche Max Peters seiner Darstellung der Entwicklung der Bremer und Hamburger Reederei voranstellt: „War die Aufhebung der Navigationsakte schon für die Ostseereeder das wichtigste Ereignis des 19. Jh. gewesen, so erst recht für die Nordseereeder. Bisher hatten ihre Schiffe, außer im Verkehr mit Amerika, größere Fahrten kaum unternehmen können. Jetzt durften sie Kanada, Westindien, das Kapland, Ostindien, Hinterindien und Australien mit in ihre Unternehmungen einbeziehen. Für sie bedeutete die Beseitigung der Navigationsakte die Erschließung neuer Welten“. Peters wies dann auf die Möglichkeit der Umgehung des englischen Zwischenhandels hin, die sich seither in immer stärkerem Maße bot und auf die Tatsache, dass ein direkter Überseehandel deutscher Firmen eine der wichtigsten Voraussetzungen und Grundlage für die Entwicklung einer eigenen Reederei werden sollte. Behindert wurde diese Entwicklung zunächst noch durch das geringe Exportgüteraufkommen und einen entsprechend kleinen Importbedarf. Erschwerend kam hinzu, dass das deutsche Banksystem in seinen Überseebeziehungen noch wenig ausgebildet war, wodurch die Inanspruchnahme vor allem Londoner Bankhäuser bei der Abwicklung von Fernhandelsgeschäften notwendig wurde, wie etwa hauptsächlich in China. So war ein direkter deutscher Überseehandel mit Ausnahme nach Amerika um die Mitte des 19. Jh. noch recht gering.

Bremen entwickelte sich dank seiner besseren Verkehrswege zum Binnenland und aufgrund besserer Auswandererschutzgesetze, sowie besonderer Werbung zum bedeutendsten deutschen Auswandererhafen. Später, nach dem Abflauen der Auswandererzahlen entwickelte sich diese Stadt nach der Mitte der 80er Jahre zum wichtigsten deutschen Hafen für den Passagierdienst nach Übersee. Infolge dessen kam es schon relativ früh zur Einrichtung von Liniendiensten. Als „Packetfahrt“, wie die Linienfahrt im frühen 19. Jh. genannt wurde, errichtete in Bremen die Firma H.H. Meier & Co. 1828 eine erste eigene Linie nach New York. Am 27. Mai 1847 entstand unter dem Eindruck der Bremer Konkurrenz die nachmalig größte deutsche Reederei, die „Hamburg-Amerikanische-Packetfahrt-Actien-Gesellschaft“, kurz HAPAG genannt. Bei ihrer Gründung hatten 41 Firmen, darunter viele später bedeutende Reedereien, Aktien gezeichnet. Im Oktober 1848 wurde mit vier Segelschiffen der Linienverkehr nach den USA aufgenommen. Die

erste Dampferlinie von Europa nach den USA war 1840 durch die britische Cunard-Line eröffnet worden, die regelmäßige Fahrten zwischen Liverpool und Boston, später New York durchführte. Wie diese traditionsreiche Reederei sich nach dem Zweiten Weltkrieg durch den Einstieg in das Touristikgeschäft den neuen wirtschafts- und verkehrstechnischen Veränderungen anzupassen verstand, berichtet Birgit Braasch in ihrem Beitrag. In Amerika wurde 1846 der erste Versuch einer Dampferlinie von New York nach Bremen unternommen, die zur schnelleren Übermittlung der Post von der US-Regierung subventioniert wurde.

Mit der Abreise des Schraubendampfers „Helena Sloman“ wurde am 29. Mai 1850 von Hamburg die erste deutsche Dampferlinie nach New York und auch nach Amerika eröffnet. Den ersten Bremer Versuch einer Dampferlinie nach Amerika unternahm 1853 die Firma Fritze & Co mit zwei Raddampfern der ehemaligen Reichsflotte von 1848-1852. Das Unternehmen erwies sich bald als Fehlschlag. Am 20. November 1857 gründeten H.H. Meier und Eduard Crüsemann den Norddeutschen Lloyd als reine Dampferreederei. Der NDL eröffnete mit vier Schiffen im folgenden Jahr die Linie Bremen-New York. Aber erst 1864 begann sich diese Reederei, die bis 1914 zur zweitgrößten deutschen Reederei werden sollte, zu rentieren. HAPAG und NDL waren sogar vor 1914 die größten Reedereien der Welt.

Von einiger Bedeutung für den deutschen Überseehandel um 1870 war der Verkehr zu den hinterindischen Reishäfen und den Häfen Indonesiens. Hauptsächlich Bremen, Deutschlands größter Reimporteur, welcher bis 1851 den Reis vornehmlich aus den nordamerikanischen Carolinas einfuhrte, importierte nach einer Senkung des Einfuhrzolls den billigeren ostindischen Reis. Ein Höhepunkt mit Ankunft von 25 Bremer Segelschiffen zu 17.000 Registertonnen (Reg.Ts.) war schon 1856 erreicht. Obgleich der Bremer Reimport wuchs, wurden Bremens Segelschiffe durch die englische Konkurrenz stark bedrängt, denn 1866 trafen von 69 Reisseglern nur 10 Schiffe unter der Bremer Flagge an der Weser ein. Die deutschen Schiffe waren in der Indienfahrt der englischen Konkurrenz in den 60er Jahren trotz Gleichstellung der deutschen Produkte unterlegen, da es aus deutschen Häfen keine Ladungen nach Hinterindien gab und man sich deshalb mit weniger einträglichen Kohleladungen aus England zufrieden geben musste. Die Reisfahrt nach Hinterindien und Indochina wurde nach 1872 vor allem von dem Bremer Haus Rickmers betrieben, welches Reis mit eigenen Segelschiffen zu den firmeneigenen Reismühlen nach Deutschland bringen ließ, wie dies im folgenden Referat von Melanie Leonhard eingehend behandelt wird.

Seit der Mitte des 19. Jh. breitete sich der deutsche Überseehandel nach der Aufhebung von Handelsbeschränkungen und der Erreichung einer Gleichstellung schnell in alle Teile der Welt aus. Der überwiegende Teil der deutschen Handeltonnage war damals noch im Güteraustausch mit den europäischen Häfen beschäftigt, wobei England der wichtigste Handelspartner war. Der Schwerpunkt des Überseehandels lag im Nordseebereich, wo die Hansestädte Bremen und Hamburg eine führende Rolle einnahmen, die beträchtliche Anteile ihrer Tonnage im Überseehandel einsetzten. Der Verkehr mit den Häfen an der Ostküste Nord- und Südamerikas war zahlenmäßig am umfangreichsten, wobei Bremen im Handel mit

den USA und Hamburg im Verkehr mit den Häfen Südamerikas Schwerpunkte setzten. Außerdem wurden Verbindungen zur amerikanischen Westküste, Asien, Australien und Afrika geknüpft, die sich jedoch unterschiedlich entwickelten. Sobald die Handelsbeziehungen enger wurden und Güteraufkommen oder Auswanderung es sinnvoll erscheinen ließen, begann man mit der Einrichtung von Liniendiensten.

Der Umstand, dass in Deutschland vor 1870 die Produktion auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähiger Exportgüter und ein für die Einfuhr von überseeischen Rohstoffen aufnahmefähiger Markt erst langsam heranwuchs, führte dazu, dass ein großer Teil der deutschen Handelstonnage teilweise oder ganz in der Zwischenfahrt, d.h. im Gütertausch zwischen außerdeutschen Häfen und in der Trampfahrt beschäftigt war.

Grosse Gefährdungen der damaligen Schifffahrt bestanden in einem Fehlen von systematischen Erfassungen und Publikationen von Seefahrtshindernissen. Die kartographische Aufnahme, Betonung und Befahrung der Küsten steckten noch in den Anfängen und erfolgten nach verschiedenen Systemen. In Deutschland wurde das Seezeichenwesen von den einzelnen Küstenstaaten unterschiedlich gehandhabt. Erst 1873 einigte man sich auf eine Unterstellung desselben unter die Aufsicht des Reiches, jedoch konnte eine einheitliche Regelung erst 1887 durch ein Reichsgesetz bestimmt werden. Eine weitere Gefährdung der Seefahrt bestand im Fehlen weitreichender Signal- und Beobachtungsanlagen, so dass man den Naturgewalten auf See ziemlich hilflos ausgesetzt war. Hier sollte dann die Arbeit der nach 1871 eingerichteten Deutschen Seewarte und des Hydrographischen Bureaus wirksam werden.

Organisation des deutschen Überseehandels

Die Errichtung und der Ausbau eines weltweiten Netzes überseeischer Verbindungen mit einer seit der Jahrhundertmitte zunehmenden Zahl von Liniendiensten konnten nur durch eine den Verhältnissen angepasste Struktur der Reederei ermöglicht werden.

Robert Miles Sloman jr., der Enkel des Gründers dieser berühmten Reederei, schrieb 1899: „Etwas besonders Charakteristisches war der Umstand, dass es damals (Ende der 30er Jahre des 19. Jahrhundert; Anmerkung des Verf.), mit wenigen Ausnahmen keine Rhedereien im eigentlichen Sinne des Wortes gab. Es waren mehr Schiffseigentümer als wirkliche Rheder. Häuser von Bedeutung besaßen stets ein oder mehrere Schiffe; ich glaube fast, man war der Ansicht, dass es zur Stellung derselben gehörte“. Die „Kaufmannsreederei“, in der die Schiffe nicht Zweck der Unternehmung waren, sondern für den Transport der firmeneigenen Waren eingesetzt wurden, herrschte bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhundert vor. Für Bremen gibt Rolf Engelsing die „Trennung von Importeur und Reeder“, wodurch aus den Kaufmannsreedereien Importfirmen und Korrespondentfrachtreedereien werden, für die Zeit um 1870 an, da jetzt nach Fortfall des Auswanderergeschäftes für die Segelschiffsreederei das Frachtgeschäft in den Vordergrund gerückt werden musste.

Es war die Kaufmannsreederei, die dieses Netz in der Hauptsache aufbauen half und damit die Voraussetzungen für die Einführung der überseeischen Dampfschiffahrt schuf. Die Entwicklung war gekennzeichnet, „wachsende Mengen zu schwindenden Preisen zu verhandeln und ihre Lagerhaltung bei rascherem Umsatz zu spezialisieren“. Der für Anschaffung und Unterhalt von Schiffen festgelegte Kapitalanteil fehlte deshalb für die Ausdehnung des Handelsgeschäftes, so dass schon aus Gründen eines rationelleren Kapitaleinsatzes die Trennung von Reederei und Handel begünstigt wurde. Beim Übergang zum Dampfschiff und später auch bei der Einführung der großen stählernen Segler waren Kapitalien nötig, die eine Handelsfirma in der Regel ihrem Geschäft nicht entziehen konnte.

Die Verselbständigung der Reederei war deshalb nach Werner Sombart „nichts anderes, als die Herausbildung zu rein kapitalistischer Organisation“. Wie die Beispiele der Gründungen späterer Großreedereien zeigten, wurden diese Dampferreedereien alle als Aktiengesellschaften konstituiert, wobei in steigendem Maße auch Kapital aus dem Binnenland beteiligt wurde. Diese Entwicklung war begleitet von einem wachsenden Zurücktreten des persönlichen Momentes, denn die Anteilsinhaber standen vielfach in keiner persönlichen Beziehung zur Unternehmung. Gleichzeitig war sie gekennzeichnet durch eine starke Kapitalexpansion und Konzentrationstendenz. Wurden bei der Gründung der HAPAG 1847 300.000 Mark Banco in 60 Aktien zu je 5.000 Mark Banco von 41 Firmen aus Hamburg aufgebracht, so gab es am Ende des 19. Jh. nach einer Statistik des Büro Veritas in Deutschland 115 Reedereien für eiserne Segelschiffe und 256 Dampfschiffsreedereien, wovon 29 Aktiengesellschaften mehr als 1 Million Reichsmark Aktienkapital besaßen. Die beiden größten Unternehmen, HAPAG und NDL, verfügten damals zusammen über Aktiva von etwa 260 Millionen Reichsmark. Walter Kresse beobachtete, dass schon Ende der 80er Jahre in Hamburgs Reedereien die Aktiengesellschaft die vorherrschende Betriebsform war.

Die Trennung von Reederei und Handel vollzog sich keineswegs ausschließlich. Wie Melanie Leonard in ihrem Beitrag aufzeigt, firmierte die schon genannte Bremer Reederei Rickmers ab 1889 als „Rickmers Reismühlen, Rhederei und Schiffbau Aktiengesellschaft“, womit die Aktivitäten dieser großen Firma bezeichnet sind. Häuser, wie etwa Woermann, oder die berühmte Segelschiffsreederei Laeisz pflegten vielseitige Aktivitäten im Import- und Versicherungsgeschäft oder waren an anderen Reedereien beteiligt. Diese Vielfalt unternehmerischer Interessen war durchaus auch für viele andere Firmen kennzeichnend, wie dies auch Johanna Meyer-Lenz in ihrem Beitrag über die Firma Blohm & Voss verdeutlicht.

Eine weitere Organisationsform der Reederei, die „Partenreederei“, hatte um 1870 vor allem für die deutsche Segelschiffahrt Bedeutung. Dieses aus der Antike stammende Rechtsinstitut existiert noch gegenwärtig in der Bundesrepublik. Dabei handelt es sich, nach § 489 des Handelsgesetzbuches, um den gemeinsamen Besitz eines Schiffes zum Erwerb durch Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung. Am Erwerb durch Seefahrt interessierte Personen legten Kapital zum Erwerb eines Schiffes zusammen. Durch die Anteile, die Schiffsparten, waren die Anteilsinhaber Mitbesitzer des Schiffes. Außer diesem besaß die Partenreederei

kein Grundkapital; für jede Reise musste ein besonderer Fonds zusammengebracht werden, wie auch über jede Reise gesondert Buch zu führen war und der angefallene Gewinn umgehend verteilt werden musste. Durch die „Nachschusspflicht“ waren die Anteilhaber, die Mitreeder, zur Weiterinvestition für die Durchführung der nächsten Reise oder einer Instandsetzung des Schiffes verpflichtet.

Die Assoziierung von Kapital in Form von Parten war auch bei größeren Unternehmen üblich, wie beispielsweise Sloman seine 1848 eröffnete Linie nach London bis 1860 als Partenreederei betrieb, wobei verschiedene Firmen als Parteninhaber auftraten. Walter Kresse bezeichnete als „Kapitänsreedereien“ solche Firmen, wo der Kapitän wenigstens 50% des Schiffswertes besaß und als Reeder fungierte. Kapitänsreedereien waren somit eine Variante der Partenreederei. Wie der Aufbau dieser Unternehmensform zeigt, war die Partenreederei eine umständliche Geschäftsorganisation, deren Eigentümlichkeiten durch Kapitalknappheit bestimmt wurde, welche ihren Hauptgrundzug bildete. Um funktionsfähig zu sein, war das persönliche Interesse, die Anteilnahme und teilweise auch eine gewisse Fachkenntnis der Mitreeder Voraussetzung. Diese persönliche Bindung der Teilhaber war das zweite Charakteristikum der Partenreederei und stand ganz im Gegensatz zur Anonymität der Aktiengesellschaften, deren Aktionäre ihre Papiere vielfach nur als Ware oder Spekulationsobjekt betrachteten. Kapitalmangel und das Unvermögen, Rücklagen bilden zu können, waren auch der Hauptgrund dafür, dass von wenigen Ausnahmen abgesehen, keine Dampfer von Partenreedereien bereedert wurden.

Wenngleich das Volumen des Güteraustausches mit europäischen Häfen bei weitem das des Überseehandels übertraf, so war doch ein namhafter Anteil der deutschen Handelsschiffe in irgend einer Weise im Überseeverkehr beschäftigt. Wie an der Beratungstätigkeit der Norddeutschen Seewarte hervorgehen wird, befuhren Schiffe unter der neuen Flagge des Norddeutschen Bundes am Ende des 7. Jahrzehntes im 19. Jh. alle Weltmeere.

Die Entwicklung der deutschen Handelsflotte 1870-1914

Das Fehlen einer einheitlichen Statistik und mehr noch, die Anwendung unterschiedlicher Vermessungsmethoden, belasten alle Zahlenangaben über deutsche Schiffe vor 1873. Eine grundlegende Änderung schuf erst das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch, dessen Einführung in Preußen das Gesetz vom 24. Juni 1861 vorsah und welches am 1. März 1862 in Kraft getreten war. Der Artikel 432 des Handelsgesetzbuches ordnete die Aufnahme der Schiffe in ein Schiffsregister an, während Artikel 53, § 1 des Einführungsgesetzes den preußischen Schiffen die Eintragung in ein Schiffsregister im Heimathafen vorschrieb. Damit war eine einheitliche Grundlage zur Registrierung geschaffen worden, die aber erst endgültig durch das Bundesgesetz vom 5. Juni 1869 für alle Staaten des Norddeutschen Bundes Geltung erhielt. Über die Anwendung gleichartiger Vermessungsmethoden hatten sich Preußen, Oldenburg und Hannover 1862 geeinigt. Einheitlichkeit wurde aber erst durch die Einführung der „deutschen Schiffsvermessungsordnung

(Sch.V.O.)“ vom 5. Juli 1872 erreicht, die für alle Schiffe des Deutschen Reiches von 1873 bis 1895 galt. 1888 waren einige Modifikationen erlassen worden. Die Sch.V.O. lehnte sich eng an das durch Gesetz vom 11. April 1854 in England eingeführte „Moorsom'sche System“ der Ermittlung des Schiffsraumgehaltes an, das dort seit dem 1. Mai 1855 in Kraft getreten war.

Vor Annahme des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches am 5. April 1869 gab es keine offizielle statistische Erfassung aller deutschen Handelsschiffe. Allein schon die unterschiedlichen Maßeinheiten in den einzelnen deutschen Küstenstaaten machten eine gleichartige Erfassung unmöglich. Ein weiterer Umstand, der die Statistiken verzerren musste, war, dass noch keine Übereinkunft über die Untergrenze der aufzunehmenden Seeschiffe erreicht war und ferner, dass man teilweise noch in Küsten- und Seeschiffe unterschied. Lag die Untergrenze tief, so hatte das ein Anschwellen der Schiffszahlen in oft beträchtlichem Ausmaße zur Folge und ein entsprechendes Absinken des durchschnittlichen Tonnagewertes. Die Sch.V.O setzte deshalb die Untergrenze eines Seeschiffes 50 Kubikmeter oder 17,65 Reg. Ts. Brutto Raumgehalt (BRT) fest. Diese Regelung galt aber nur für Deutschland. Staatliche Statistiken und solche privater Institute hatten unterschiedliche Regelungen.

In Hamburg entstand im März 1867 die deutsche Klassifikationsgesellschaft „Germanischer Lloyd“, die ihren Sitz zunächst in Rostock, seit 1873 aber in Berlin hatte. 1868 erschien der erste Band des Schiffsregisters in deutscher und englischer Sprache. Der Anlass zur Gründung dieser Institute war vor allem das Bestreben der Versicherer gewesen, ihr Risiko nicht noch durch materielle Unzulänglichkeit des Versicherungsobjektes zusätzlich zu erhöhen. Dadurch, dass kein Schiff „ungeklasst“ zu versichern war und dass kaum ein Verladener einem unklassifizierten Schiff seine Ladung anvertraute, sowie einer Ablehnung des Versicherungsschutzes für Ladungen auf solchen Schiffen, erfassten diese Gesellschaften den größten Teil der Seeschiffe der Welt. Durch ihre ausgedehnten und bis ins letzte Detail reichenden Bauvorschriften und Materialstandards, die sehr vorsichtig vorgehend, dem jeweiligen technischen Entwicklungsstand angepasst wurden, leisteten sie einen entscheidenden Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit auf See. Ihre jährlich erscheinenden Schiffsregister enthalten ausführliche Angaben über die Beschaffenheit der registrierten Schiffe. So ist im Grunde genommen jede zusammenfassende Angabe über den Bestand der deutschen Seeschiffe vor 1873 ohne nähere Differenzierung ungenau. Zusammenstellungen über den Bestand der deutschen Handelsschiffe beruhten vorwiegend auf Informationen von privater Seite, wie etwa die in der neueren Literatur wiederholt genannte Schrift des Stralsunder Navigationslehrers C. Lorenz, der 1865 eine Zusammenstellung aller deutschen Handelsschiffe veröffentlichte. Nach Lorenz verfügten die deutschen Küstenstaaten 1865 über 4.354 Seeschiffe, 76 Dampfer und 4.278 Segelschiffe. Seine Zahlen weichen von denen nachträglich zusammengestellter Statistiken ab.

In der Statistik des Deutschen Reiches berücksichtigte man jedoch auch für die Angaben 1871 und 1872 die Untergrenze von 50 m³ bzw. 17,65 BRT. Die Maßangaben sind für die Zeit vor 1871 und bei Segelschiffen nach Nettoregister-tonnen (NRT), für die Zeit nach 1871 nach Bruttoregister-tonnen (BRT) und in

Kubikmetern angegeben, während die Schiffsliste im Anhang des Signalbuchs noch eine Vielfalt von Maßeinheiten beibehalten hatte. Die wohl umfassendste Zusammenstellung über den „Bestand der Seeschiffe in den deutschen Häfen“ von 1851 bis 1871 sind wohl die Tabellen, welche Max Peters 1905 veröffentlichte. Peters hat diese vielfach zitierten Zusammenstellungen aus den verschiedensten Quellen vorgenommen und alle Maßangaben auf Register Tons bezogen. In Einzelfällen, wie etwa für Hamburg, weichen seine Angaben von späteren Zusammenstellungen ab.

In diesem Beitrag wurden die Peters'schen Daten zur Aufstellung der graphischen Darstellung von der Entwicklung der deutschen Handelsflotte (siehe Tafel 1 bis 4) benutzt. Für 1871 sind die Angaben aus der Reichsstatistik entnommen worden, die auch allgemein in der Literatur Verwendung finden. Nach der Aufhebung der Navigationsakte existierten 1860 etwa 4.800 deutsche Schiffe zu 0,81 Millionen Reg.Ts. Der Anteil der Dampfer betrug 83 Schiffe zu etwa 30.000 Reg.Ts. Auf die Nordseeküste entfielen davon etwa 2.800 Schiffe zu 430.000 Reg.Ts., davon 35 Dampfer zu 21.000 Reg.Ts.

Ein Jahrzehnt später, 1870, umfasste die deutsche Handelsflotte rund 5.000 Schiffe zu 1 Million Reg.Ts., woran der Anteil der Dampfer mit 126 Schiffen zu 81.000 Reg.Ts. betrug. Auf die Nordseeküste entfielen davon ungefähr 2.800 Schiffe zu 0,56 Millionen Reg.Ts. und 66 Dampfer zu 70.000 Reg.Ts. Wie klein die deutsche Handelsflotte war, geht aus einem Vergleich mit der Handelsflotte Englands hervor, der damals weltgrößten Handelsflotte. Diese war 1860 knapp 28.000 Schiffe groß und vermaß rund 4,6 Millionen NRT. Der Dampferanteil betrug 2.000 Schiffe zu 450.000 NRT. 1870 waren es 26.367 Schiffe zu 5.691.000 NRT, davon 3.178 Dampfer zu 1.113.000 NRT.

Im internationalen Vergleich nahmen sich die Handelsflotten der wichtigsten Seefahrtnationen wie folgt aus:

1860: Welthandelstonnage: ca. 11,48 Millionen Reg.Ts.; davon entfielen auf Großbritannien: 4,7; USA: 2,03; Frankreich: 1,01; Britische Besitzungen: 0,99; Deutsche Staaten: 0,81; Norwegen: 0,52; Niederlande: 0,52 Millionen Reg.Ts.

1870: Welthandelstonnage: ca. 13,63 Millionen Reg.Ts.; davon entfielen auf Großbritannien: 5,7; Britische Besitzungen: 1,48; USA: 1,35; Frankreich: 1,08; Norddeutscher Bund: 1,0; Norwegen: 0,95; Italien: 0,88; Niederlande: 0,45 Millionen Reg.Ts.

1900: Welthandelstonnage: ca. 29,04 Millionen BRT; davon entfielen auf Großbritannien: 13,24; USA: 2,75; Deutsches Reich: 2,65; Norwegen: 1,64; Frankreich: 1,35; Italien: 0,98 Millionen BRT.

1914: Welthandelstonnage: ca. 49,07 Millionen BRT; davon entfielen auf: Großbritannien: 19,25; Deutsches Reich: 5,45; USA: 5,32; Norwegen: 2,50; Frankreich: 2,31; Japan: 1,70; Italien: 1,66 Millionen BRT.

Die Statistik des Norwegers Kiaer, dessen Aufstellungen im letzten Drittel des 19. Jh. allgemein geschätzt wurden und der die Angaben bis 1895 entnommen wurden, unterschied die englischen Schiffe in solche, die im Vereinigten Königreich und solche, die in den damaligen britischen Besitzungen registriert waren. In

anderen zeitgenössischen Zusammenstellungen wurden beide Werte oft zusammengekommen.

Der Anteil deutscher Tonnage an der Welthandelstonnage wuchs von 6,6% im Jahre 1850 über 7,1% in 1860, 7,3% in 1870, 9% in 1880, 7,2% in 1890, 9,1% in 1900, auf 11,1% im Jahre 1914. Der prozentuale Anteil der deutschen Handelsflotte im Vergleich zu derjenigen im Vereinigten Königreich und an der gesamten Tonnage unter dem Union Jack war von 13,8%, bzw. 11,9% im Jahre 1850 auf 43,9%, bzw. 28,3% in 1914 gestiegen (s. Tafel 2).

Die deutsche Handelstonnage stand, wenn man die Tonnage des Vereinigten Königreiches und der britischen Besitzungen zusammennimmt, bis zur Jahrhundertwende immer an dritter oder vierter Stelle der Handelsflotten der Welt und war dann bis 1914 auf den zweiten Platz aufgerückt. Die Tonnage der USA musste infolge der Verluste durch den Bürgerkrieg starke Einbußen erleiden, so dass ihr Wert bis in die 90er Jahre unter dem der Tonnage der britischen Besitzungen lag. Erst um die Jahrhundertwende hatte sie diese wieder übertroffen. Bis 1914 wurde sie aber von der deutschen Tonnage überrundet und auf den dritten Platz in der Weltrangliste zurückgedrängt. Frankreichs Tonnage wurde nach 1870 von der deutschen überrundet.

Die Höchstzahl aller deutschen Segelschiffe gibt die Reichsstatistik mit 4.469 Schiffen für 1877 an, während 1880 das Jahr des höchsten Tonnagestandes der gesamten deutschen Segelschiffahrt mit 974.943 NRT war (s. Tafel 1 und 4). Der prozentuale Anteil der Dampfer-tonnage war nach den Werten von Peters von 3,9% im Jahre 1860 auf 8,3% der Gesamttonnage im Jahre 1871 gestiegen, wie die Statistik des Deutschen Reiches ausweist. Nach weiteren 10 Jahren, 1880, umfasste die Dampfer-tonnage schon 20% der deutschen Gesamttonnage und seit 1891 überwog sie.

Im Vergleich dazu (s. Tafel 2) hatte in Großbritannien die Segelschiffstonnage mit 4,937 Millionen NRT 1865 ihren Höchststand und schon 1863 (s. Tafel 1) mit 26.339 Schiffen die Höchstzahl erreicht. Seit 1893 überwog die Dampfer-tonnage bei einem Stand von 3,728 Millionen NRT und seit 1904 war sogar die Dampferzahl mit 10.370 Schiffen höher als die Segelschiffszahl. In Deutschland übertrafen 1914 die 2.765 Segelschiffe immer noch mit 595 Einheiten die Dampferzahl. So stand die deutsche Handelsflotte in den Jahren kurz vor der Reichsgründung noch ganz im Zeichen der Segelschiffahrt. Dennoch zeichnete sich der Niedergang der Segelschiffahrt schon deutlich ab, denn Hamburg hatte mit 517 Seglern zu 76.835 Commerz Lasten (ca. 172.000 NRT) 1866 den Höhepunkt erreicht, den Bremen 1868, mit 271 Segelschiffen zu 144.740 Reg. Ts. erlangen sollte.

Von den genannten 2.470 hochseefähigen Segelschiffen trugen um 1870 etwa 900 Vollschiffe und Barken die Hauptlast des Überseeverkehrs. Von den Briggen, Schonerbarken und Schonerbrigggen dürfte wenig mehr als die Hälfte überwiegend in der überseeischen Fahrt beschäftigt gewesen sein. Der andere Teil fuhr im Nord- und Ostseeraum in der europäischen oder Mittelmeerfahrt, so dass etwa 570 dieser Schiffe für den Überseeverkehr in Frage kamen. So waren vermutlich nur ungefähr 1.500 deutsche Segelschiffe im Überseehandel eingesetzt und nur ein

Drittel der deutschen Handelsflotte verkehrte auf allen Weltmeeren. Wie die „amtliche Liste“ von 1873 weiter aussagt, waren 88 Schraubendampfer mit einem Chronometer ausgerüstet, so dass auf Grund dieser Angabe die Zahl der tatsächlich im Überseeverkehr tätigen Dampfer ziemlich genau feststeht.

Die Regelung der Ausbildung für Kapitäne und Steuerleute

Artikel 54 der Verfassung des Norddeutschen Bundes verpflichtete die Bundesstaaten zur Festsetzung der Bedingungen, von denen die Erlaubnis zur Führung eines Seeschiffes abhängig gemacht werden sollte. Die Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund vom 21. Juni 1869 bestimmte in § 31, dass Seeschiffer, Seesteuerleute und Lotsen ihre erforderlichen Fachkenntnisse durch Befähigungszeugnisse vor der zuständigen Verwaltungsbehörde nachzuweisen hatten. In der Bekanntmachung des Bundeskanzlers vom 25. September 1869 wurden dann die „Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Steuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen“ veröffentlicht. Am 30. Mai 1870 erließ der Bundesrat die dazu notwendigen Durchführungsbestimmungen als „Anordnungen über die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute für große Fahrt“ und als „Anordnungen über die Prüfung der Seeschiffer für kleine Fahrt“.

Durch diese gesetzlichen Regelungen wurde einmal erreicht, dass von nun an ein Steuermanns- oder Kapitänspatent in allen Häfen der deutschen Küste anerkannt und dass ein vorgeschriebener Mindestwissensstand an nautischem Fachwissen nachgewiesen wurde. Man hatte damit auch eine bisher nicht da gewesene Freizügigkeit erreicht, indem jetzt Seeleute, die beispielsweise in Ostfriesland oder Mecklenburg ihr Patent erworben hatten, als Schiffsoffiziere oder Kapitäne auf Hamburger oder Bremer Schiffen fahren konnten.

In Preussen war die Ausbildung zum Nautiker am durchgreifendsten geregelt. Man hatte sogar Anfang der 40er Jahre Versuche einer gemeinsamen Ausbildung von Handelsschiffs- und Kriegsschiffsoffizieren durchgeführt. Seit 1811 war eine staatliche Prüfung für Schiffer und Steuerleute obligatorisch, die 1824 auch für die nur auf kleinen Reisen Beschäftigten vorgeschrieben wurde. Die angehenden Nautiker hatten 12 Monate lang eine der Navigationsschulen zu besuchen, um danach zur Steuermannsprüfung zugelassen zu werden. Nach Ableistung einer weiteren vorgeschriebenen Fahrzeit konnten sie nach erneutem 6-monatigem Schulbesuch die Kapitänsprüfung ablegen. Bei der Diskussion, ob man einen 6 Monate oder 18 Monate dauernden Schulbesuch festsetzen sollte, stand immer die finanzielle Belastung der Steuermannsschüler im Hintergrund, die während der Zeit des Schulbesuches kein Einkommen hatten und sich den Lebensunterhalt für diese Zeit sowie das Schulgeld während ihrer Fahrzeit als Matrosen zusammensparen mussten.

Dank des politischen Übergewichtes Preußens, vermochten sich die Vertreter der Hansestädte nicht durchzusetzen, so dass die neuen Bestimmungen ziemlich den preußischen Verhältnissen entsprachen. Die Vorschriften vom 25. September 1869 definierten in § 1 den Bereich der „Küstenschiffahrt“, in § 2 den der „Kleinen Fahrt“, welche den Ostseebereich und die Nordsee bis 61° Nordbreite umfass-