

DANZIGER SEESCHIFFER VEREIN SEESCHIFF

Nr. 1 Hamburg 2003

KAPITÄNE, REEDER & SCHIFFE

Das nebenstehend gezeigte Kapitänsbild der Danziger Bark MAJOR VON SAFFT befindet sich im Privatbesitz der Nachfahren ihres ersten Kapitäns, Richard Rosenberg, aus Neufahrwasser. Das Bild wurde von seinem Schwiegervater F.W. Voss gemalt. Die Bark ist am 22. April 1865 für den Danziger Reeder Hermann Behrent bei Ganzler & Krausnik in Neufahrwasser vom Stapel gelaufen. Es ist das einzige Schiff, das auf dieser Werft gebaut worden ist. Captain Richard Rosenberg hatte bereits die Bauaufsicht geführt und wechselte 1868 zur kaiserlichen Marine in Danzig. Die Bark soll 1869 Seeverlust geworden sein. Ort, Datum und Ursache sind nicht überliefert. Offenbar ist die Bark aber geborgen worden und kam als ANNA L. TAYLOR für die Reederei Taylor aus Port Elisabeth in Süd Afrika wieder in Fahrt.

Aus STRANDGUT / HB



Die Danziger Bark MAJOR VON SAFFT / HB

MEDAILLE FÜR HAMBURGER KAPITÄN

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hat am 14.08.2003 erstmals seit drei Jahren wieder die Seewart-Medaille in Bronze für besondere Verdienste um Schifffahrt und Meer verliehen. Die Medaille ist die einzige maritime Auszeichnung der Bundesrepublik Deutschland. Geehrt wurde unter anderem der Hamburger Kapitän Kimmelmeier (65) für sein Engagement in der seemännischen Ausbildung. Die Medaille wurde 1881 von Kaiser Wilhelm I. gestiftet.

(dpa)

VEREINSNACHRICHTEN

Der Vollmatrosen Hein, A, (33), so jedenfalls lautete die ursprüngliche Unterschrift unter der nebenstehenden Abbildung als sie zum ersten Mal in der Werbung für die schnurlosen Telefone der Firma Hagenuk in Kiel erschien. Mit geringen Änderungen ist Hein hier zu einem Danziger Seeschiffer verändert worden, der seine Zugehörigkeit auf seinem Oberarm und an seiner Mütze deutlich sichtbar präsentiert. So werden unseren Vereinsnachrichten demnächst stets eingeleitet werden.

HB



ANREGUNGEN GESUCHT

Welche Themen wollen wir, dass sie in unserer Zeitschrift; dem SEESCHIFF aufgenommen werden und wie sollen die Rubriken heißen unter denen sie erscheinen? Welche Rubriken sollen davon regelmäßig und welche sporadisch bei Bedarf und in welcher Reihenfolge bzw. auf welcher Seite sollen sie erscheinen? Hier einige Beispiele:

Aus Häfen & von Meeren
Altes & Neues aus Danzig
Kapitäne, Reeder & Schiffe
Moderne & traditionelle Schifffahrt
Humor, Satire & Nonsens
Im Virtuellen Hafen
Aus besonderem Anlass
Vereinsnachrichten
Persönlichkeiten & Persönliches
Anzeigen

AUFGEFORDERT

Jeder Seefahrer wird hiermit gebeten Artikel und Berichte für unsere Zeitschrift anzuregen, zu sammeln und wenn möglich auch zu verfassen und mit Bildern und Dokumenten angereichert dem SEESCHIFF zur Verfügung zu stellen. Das können Berichte von Reisen, Treffen und aus beliebigen anderen Anlässen sein. Die Unterlagen werden kopiert und die Originale dann natürlich umgehend dem Einsender zurückgegeben.

CURRY UND REIS

Die Schiffergesellschaft mit Stelen*

Zum jährlichen „Curry und Reis“ war in die Schiffergesellschaft zu Lübeck am Freitag den 5 April 2003 eingeladen worden. Unser Vorsitzende Herr Hecker sowie die Herren Barkhaus und Behrent haben dankbar daran teilgenommen. Auf das reichhaltige und vorzügliche gemeinsame Mahl folgten Tanz und gesellige Unterhaltung. Bei einer, den Abend abschließenden Tombola gewann Herr Hecker mit dem Los Nr. 110 den ersten Preis, selbstredend was da zu sehen war.



Herr Hecker mit dem 1. Preis / HB



Stelen hinter dem Arturshof / HB

Die Art der Stelen, wie sie auf der Abbildung vor der Schiffergesellschaft (oben) gezeigt werden, sind venezianischen Ur-

sprungs und waren auch im alten Danzig häufig anzutreffen. Im 16. Jahrhundert sind die Stelen dann mehr und mehr durch die gewichtigeren Beischläge verdrängt worden. Das folgende Foto zeigt die Stelen, die heute wieder vor dem Haus in der Frauengasse 1 zu sehen sind. HB



Stelen vor der Frauengasse Nr.1 / HB

WISMAR BESUCHT

Die Stadt Wismar besuchten wir am 5. Oktober 2002 per Bahn und Auto. Im Stadttor hielt unser Ehrenmitglied Herr Reinhart Schmelzkopf, Herausgeber der Zeitschrift STRANDGUT, einen sehr interessanten Vortrag zur Geschichte der Seefahrt im 19. Jahrhundert. Insbesondere berichtete er über die Deutsch-Dänischen Kriege und auch über den wahrscheinlichen Verbleib vieler Schiffe, die am Ende der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aus Kalifornien nicht mehr zurückkehrten.



Herr Reinhart Schmelzkopf / HB



Das Model der Wismarner Kogge / HB

Anschließend besichtigten wir das hier abgebildete Model einer Kogge, deren Vorbild bei Wismar im Nass der Ostsee entdeckt und von Archeologen vermessen worden ist. Durch ein öffentlich gefördertes Projekt wird diese Kogge jetzt im Maßstab 1:1 nachgebaut und soll nach dem Stapellauf u.a. auch für Ostseefahrten gebucht werden können. Wie wär es damit ?



Der Bug des Nachbaus / HB

Hier ist der Bug der neuen Kogge aus der Froschperspektive zu sehen, wie er sich uns bei unserem Rundgang präsentierte. Ein Mittagessen in dem Restaurant „Traube“ und ein sehr humorvoll geführter Stadtrundgang, unterbrochen von einigen Regenschauern, schlossen unseren Ausflug 2002 in Wismar ab.

ALTES & NEUES AUS DANZIG

oder

Alles schon Mal da gewesen.

Aus einem Zeitungsnippel, gefunden auf Mikrofilm im SBB Zeitungsmuseum in Berlin.

Im Jahr 1878 erschien der nebenstehend als Photokopie wiedergegebene Artikel in der Danziger Tageszeitung „Die neuen Wogen der Zeit“. In ihm ist der Inhalt eines Vortrages wiedergegeben, der im Gewerbe Verein gehaltenen worden war. Danach haben die Politiker des Altertums in Rom den Müßiggang ihrer Soldaten in Friedenszeiten mit dem Fernstraßenbau vermieden; für damalige Zeiten einem wahrhaft globalen Projekt. Diese Straßen durften dann auch noch von Jedermann kostenlos genutzt werden. Im finsternen Mittelalters aber haben die Politiker dann mit einer unverkennbaren Räubermentalität „Brückengelder, Zölle u.s.w.“ für die Benutzung der Straßen eingetrieben, heute würden wir das wahrscheinlich „Maut“ nennen.

Ob und in welchem vergleichbaren geschichtlichen Zeitabschnitt wir uns z. Zt. befinden mag der geehrte Leser an Hand einer aktuellen Tageszeitung selbst abschätzen. HB

AUS HÄFEN & VON MEEREN**Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschifffahrt.**

Von E. Fitger, Bremen. Leipzig 1902

Die See ist die große Hochstraße des Weltverkehrs. Sie macht uns zu Nachbarn unserer Antipoden.

Heute ist kaum ein Gewerbe so frei, hat sich kaum in einem eine solche internationale Gemeinschaft ausgebildet, wie in der Seeschifffahrt. Es ist daher schwer, sich die alten Verhältnisse wieder zu vergegenwärtigen, die bis tief in das 19. Jahrhundert hinein unter dem Geist der lästigsten Verkehrshemmnissen litten. In England bestand noch die Navigationsakte, die Cromwell 1651 erlassen hatte. Sie verbot die Einfuhr aller aus fremden Weltteilen stammenden Waren nach England in nicht englischen Schiffen und über fremde Häfen. Europäische Waren, laut einer speziellen Liste, in fremden Schiffen ließ sie nur zu, wenn sie in einem unter der Flagge des Ursprungslandes fahrenden Schiff eingeführt wurden, was für die kleinen deutschen Seestaaten besonders

Danzig, den 12. März.

* [Gewerbe-Verein.] Herr Dr. Krupp hielt in der letzten Sitzung des Gewerbe-Vereins einen Vortrag über Bauten römischer Soldaten. In ganz alter Zeit verblieb der römische Soldat nur so lange bei der Waffe, als es die Nothwendigkeit des Krieges erheischte, in nicht kriegerischen Zeiten war ein stehendes Heer eigentlich nicht vorhanden. Erst später wurde ein stehendes Heer gebildet, und da die lange Dienstzeit von etwa 25 Jahren zu kriegerischen Übungen allein nicht verwendet werden konnte, so wurden die Soldaten, um sie vor Müßiggang zu bewahren, zu andern nützlichen Zwecken benutzt. Man begann zunächst 5 große Staatsstraßen zu bauen, diese wurden unentgeltlich dem Privatverkehr geöffnet, und erst das Mittelalter erhob Brückengelder, Zölle u. i. w. Diese Straßen führten von Rom durch Italien nach Sicilien, eine zweite von Rom nach dem Adriatischen Meere, jenseits desselben durch Griechenland nach Konstantinopel, eine dritte wurde durch Frankreich nach Deutschland gelegt. Ferner wurden die Soldaten zur Herstellung bequemer Wasserstraßen, Vertiefung der Häfen, Anlagen von Abzugskanälen, Ausführung von Staatsgebäuden, namentlich Kasernen, verwendet. Viele dieser Werke dienen noch heute dem Verkehr und erregen Bewunderung. Dem mit großem Interesse aufgenommenen Vortrage folgte die Beantwortung der Frage, wie die Füllzeit der Eichen zu erkennen sei.

nachteilig war, da ihre Schiffe ja nicht einmal die ganze deutsche Küste, geschweige den ganz Deutschland zum Heimatland hatten. Die englische Küstenfahrt blieb der englischen Flagge vorbehalten. Den Vereinigten Staaten gewährte England schon früher einige Zugeständnisse. Für europäische Länder konnten sie erst unter dem Einflusse der von Huskisson geführten Freihandelschule durchgesetzt werden. 1825 erreichten die Hansestädte die bescheidene Erlaubnis, wenigstens hansestädtische Waren einzuführen, während bis dahin ein bremisches Schiff keine der in der Liste verzeichneten hamburgischen Waren landen durfte. 1839 gestattete England fremden Schiffen den Verkehr mit Indien, jedoch nicht den zwischen England und Indien; und höhere Zölle als unter englischer Flagge hatten die Waren unter fremder Flagge auch dann noch zu zahlen. Der Handelsvertrag mit dem Zollverein von 1841 erlaubte preußischen Schiffen die Zuführung von Waren aus Häfen zwischen Rotterdam und Hamburg. 1839 ließ England die höheren Ausgangszölle auf Waren unter fremder Flagge fallen; auch dann noch nicht einmal den auf Steinkohlen, sofern

das fremde Schiff sie nicht nach seinem Heimatlande brachte. Erst 1849 wurde die Navigationsakte endgültig aufgehoben, der Ausschluss der fremden Flagge von der Küstenschifffahrt gar erst 1854. Da England längst das Welthandelsland per excellence geworden war, so hatten seine Beschränkungen schwer auf der fremden, namentlich auch auf der deutschen Schifffahrt gelastet.

Ähnliche Verkehrshemmnisse bestanden in den meisten Ländern. Holland erhob einen Zuschlagzoll von 10% von Waren in hanseatischen Schiffen. Spanien behielt sich anfangs den Verkehr mit seinen großen Kolonien allein vor und gab ihn erst spät unter dem immerhin noch verbleibenden Nachteil eines Zollzuschlags frei. Im Verkehr mit Cuba und Puertorico hat er bestanden, bis sich diese Inseln am Ende des 19. Jahrhunderts losrissen. Frankreich begünstigt noch heute seine Ausfuhr nach den Kolonien gegenüber den fremden Waren. Die Küstenschifffahrt ist noch heute in manchen Ländern, z.B. Russland und den Vereinigten Staaten, den fremden Schiffen verboten. Bedeutungsvolle Stadien in dem langen, schwierigen Wege der Befreiung der

deutschen Schifffahrt von solchen Hemmnissen waren die Losreißung der Vereinigten Staaten von England und der kontinentalen Kolonien Spaniens vom Mutterland. Nun war endlich Amerika der deutschen Schifffahrt und dem direkten deutschen Handel zugänglich gemacht. Das Versäumnis Deutschlands im 16. Jahrhundert war wenigstens teilweise beseitigt, der Raum für eine neue Hansa freigeworden.

Noch bis tief ins 19. Jahrhundert hinein lasteten arge Nachteile in Europa und sogar in Deutschland auf der Schifffahrt. Vom Verkehr zwischen Nordsee und Ostsee erhob Dänemark den Sundzoll seit dem 13. Jahrhundert mit kurzen Unterbrechungen, die durch die vorübergehende Macht der Hansa erzwungen war. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zahlten die Waren 2 – 12% vom Werte. Danzig bezahlte noch 1854, als der Zoll schon (1841) revidiert war, 138.249 Thaler, wovon 19.937 Thaler auf Schiffsabgaben, der Rest auf Waren entfiel. Erst 1857 gab Dänemark den Verkehr gegen Entschädigung frei. Weniger wichtig für die Allgemeinheit und für deutsche Schiffe war der Scheldezzoll, der Antwerpen zu Gunsten der holländischen Häfen unterdrückte. Er war eingerichtet, als Frankreichs Macht gebrochen war, als die englische Blockade aufhörte und Belgien mit Holland vereinigt wurde. Es hielt Antwerpen fast ebenso zuverlässig nieder wie die 1648 anerkannte staatsrechtliche Schließung der Schelde. Von 1818 bis 1862 konnte sich Antwerpens Schifffahrt nur von 66.649t auf 407.965t entwickeln. 1863 fiel – gegen Entschädigung, zu der auch die deutschen Küstenstaaten nach Maßgabe ihres Verkehrs beitragen mussten – der Scheldezzoll und nun erst konnte Antwerpen seine Flügel recken. Seitdem hat es seinen Schiffsverkehr auf 6.872.848t im Jahr 1899 gebracht, womit es nächst Hamburg der erste Seehafen des Kontinents geworden ist. Sein Wachstum ist zum Teil auf Kosten der deutschen Häfen, namentlich Bremens, vor sich gegangen. Nicht nur das Ausland wirkte so dem Aufblühen der deutschen Reederei und Schifffahrt entgegen. Die deutschen Einzelstaaten sahen sie gleichfalls als eine fremde Interesse an, dem man ruhig ein hohes Wegegeld abfordern könne. Es ist heute kaum zu fassen, dass Hannover bei Stade bis 1861 einen Zoll von den vorbeifahrenden Schiffen erheben durfte, für die es doch gar nichts leistete. Hamburg gab jährlich etwa 500.000 Mark kurant für Stromverbesserungen aus, Hannover tat nichts und hatte statt einer Ausgabe jährlich 500.000 Mark Einnahmen aus dem

Stader Zoll. 1824 hatte es sich zu einer Erleichterung drängen lassen, die den Verkehr Hamburgs noch nicht erheblich emporbrachte. Die gänzliche Aufhebung im Jahr 1861 bewirkte indes ein stark beschleunigtes Wachstum. Glücklicher war Bremen in der Abfindung Oldenburgs für Aufhebung des seit dem Dreißigjährigen Kriege bestehenden Elsfl ether Zolls; er fiel schon 1820.

Die Freiheit der Flussschifffahrt von Zöllen war durch den Wiener Frieden erreicht worden. Die zahlreichen Binnenzölle beseitigte allmählich der Zollverein. Er erleichterte den Verkehr mit fremden wie mit einheimischen Waren und kam daher auch dem Seeverkehr zu gute, längst ehe die übrigen Seestaaten sich ihm anschlossen. Hannover und Oldenburg traten am 1. Januar 1854 bei, Mecklenburg und Schleswig-Holstein 1867, Lübeck 1868, Hamburg und Bremen im Oktober 1888. Es ist indessen sehr zu berücksichtigen, dass das, was man gewöhnlich Zollanschluss von Hamburg und Bremen nennt, mit der Beibehaltung von Freihäfen vereinbar gefunden wurde. Nahezu der ganze Seeverkehr in Hamburg, Altona, Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Brake vollzieht sich im Freihafen. Und diese Einrichtungen haben sich so bewährt, dass verschiedene Zollhäfen Preußens noch nachträglich Freihäfen bekommen haben. Der Zollverein war auch insofern ein großes Glück für die Schifffahrt, als die fremden Staaten einwilligten, mit ihm Handelsverträge zu schließen, während sie früher mit der Menge der Einzelstaaten nichts anfangen konnten. Verträge mit dem Zollverein und den Hansestädten pflegten die fremden Staaten, in denen der Geist der Freihandelschule mehr und mehr wirksam wurde, für gleichbedeutende mit Verträgen mit Deutschland anzusehen. Auch die dem Freihandel sonst abholden Vereinigten Staaten taten das und streng genommen sind deren Verträge mit den Hansestädten und Preußen aus den zwanziger Jahren noch heute nicht durch solche mit dem Reiche ersetzt, obwohl sie ohne weiteres aufs Reich angewandt werden.

Auch die Sicherheit des Privateigentums zur See hat mächtig gewonnen. Im Anfang des Jahrhunderts wagten sich noch afrikanische Piraten in die Nordsee und nahmen dort deutsche Schiffe weg, einen Unfug, dem England ein Ende gemacht hat. Nach dem Krimkrieg regelten die Pariser Seerechtsdeklarationen in einigen wichtigen Punkten das recht der Kriegsführenden gegen neutrales und feindliches Privateigentum zur See. Der wichtige Grundsatz: „Das Privateigentum zur See

ist frei“, den die Vereinigten Staaten am wärmsten vertraten, scheiterte am Widerspruch Englands, worauf die Vereinigten Staaten ihren Beitritt verweigerten, also auch das Recht der Kaperei für sich beanspruchten. Der Geist der Pariser Deklaration herrschte aber so sehr, dass während des spanisch-amerikanischen Krieges beide Teile, obwohl sie ihr nicht beigetreten waren, ihr gemäß handelten. Ganz am Schluss des Jahrhunderts hat der südafrikanische Krieg noch die Frage brennend gemacht, wie weit ein kriegführender Teil das Recht habe, Lebensmittel für Kriegskontrebande zu erklären und neutrale Schiffe mit neutralem Privateigentum – sei es Kriegskontrebande oder nicht – zwischen neutralen Häfen aufzubringen und eventuell in Beschlag zu nehmen. Durch das kräftige Auftreten Deutschlands anlässlich der Beschlagnahme deutscher Schiffe sind die Streitfragen de facto zu seinen Gunsten entschieden, prinzipiell ist aber noch vieles ungeklärt geblieben.

So ist die Zeit von 1814 bis 1861 in ganz bedeutendem Maße der Wegräumung der von der Staatskunst vergangener Zeiten ausgehenden Hemmnisse und Beschränkungen der Schifffahrt gewidmet. Nunmehr konnte sich die Schifffahrt im wesentlichen als frei ansehen. Sie konnte ihre Kräfte auf alles verwenden, was sich ihren Fähigkeiten darbot, und nach ihren Diensten verlangte. Doch kamen zu diesen vom bewussten Willen geleiteten Staatsaktionen noch schwerwiegende Umstände hinzu, um die Segel der Schifffahrt noch weiter zu blähen.

Die Entdeckung der fremden Weltteile und des Seeweges um Afrika hatte Jahrhunderte lang wenig Einfluss auf das Gros der Handels- und Schifffahrtstätigkeit. Zumeist wurde der Handel mit den Kolonien Jahrhunderte hindurch mit großem Gewinn betrieben. Es wurde schon in der ersten Zeit keineswegs vorwiegend Lehrgeld bezahlt, wie zu Gunsten unserer Kolonialpolitik meist angenommen wird, vielmehr meistens ein abnormer Gewinn erübrigt, der den Anlass zu den Kämpfen um die neuen Weltteile und zu der Ausschließung der Fremden bot. 1599 sandten die Holländer zum ersten Mal Schiffe nach Ostindien aus: nur drei, und diese brachten den Unternehmern etwa hundert Prozent Gewinn. Die Unternehmerin war die holländisch-ostindische Compagnie, eine Art Parten- oder Aktienunternehmen; jedenfalls setzte sich das Betriebskapital aus sehr vielen kleinen Anteilen zusammen, und zwar von Unternehmern, die zu Hause blieben und mit den Schiffen durchaus nicht identisch waren. Die Hol-

länder wie auch andere Kolonialmächte hatten nicht die Neigung, den Umfang des Verkehrs mit ihren Kolonien zu heben, sie wollten vielmehr die hohen Gewinne sich vorbehalten, selbst auf Kosten ihrer Kolonien. Die Spanier haben dieses System so wenig abschütteln können, dass sie noch am Ende des 19. Jahrhunderts den Rest ihrer Kolonien darüber verloren. Die Holländer erzeugten um 1630 auf der Insel Banda Muskatnüsse zu 7 ½ Cents das Pfund und verkauften sie in Amsterdam zu 3 ¼ Gulden. Solche Gewinne erhielten die Kolonialmächte damals durch Beschränkung des Verkehrs. Der Umfang des Handels mit fremden Weltteilen war daher bis in den Beginn des 19. Jahrhunderts klein gegen denjenigen des europäischen. Noch jetzt überwiegt – im Gegensatz zu den landläufigen Vorstellungen – der europäische Verkehr. So kamen in Hamburg 1899 3.953.082 Tonnen Schiffsraum aus europäischen und nur 2.826.625t aus nichteuropäischen Häfen an. – In Bremen dagegen, das einen weit geringeren Verkehr mit England unterhält, überwogen die Ankünfte aus den fremden Weltteilen mit 1.365.956t bei weitem die aus Europa, welche nur 1.040.492t erreichten.

Dieses Emporkommen des Schiffsverkehrs mit außereuropäischen Häfen verzog sich erst allmählich während des ganzen Jahrhunderts. Im Beginn desselben wurde der Verkehr mit der jungen nordamerikanischen Republik, mit Westindien bereits lebhafter, aber die maßgebende Rolle spielte der Handel mit dem heimatischen Weltteil. 1784 kamen in Hamburg nur 6 Schiffe aus Amerika an, 1799 waren es bereits 199. Doch war dieses nur ein kleiner Teil des Gesamtverkehrs; dieser bezifferte sich 1795 auf 2107 ankommende Schiffe; 1800 kamen allein von Lissabon 56, von England 198. Die große Umwälzung im Laufe des Jahrhunderts ist auf verschiedene Ursachen zurückzuführen, u.a. auf die großartige Entwicklung der Schiffsbautechnik, auf die weiterhin zurückzukommen sein wird. Aber eben so sehr auch auf die Besitznahme von Amerika, Australien und Südafrika durch europäische Kolonisten. Von 1492 bis 1800 hat sich Amerika erst sehr wenig besiedelt. Erst die Auswandererströme des 19. Jahrhunderts haben die großen Völker im neuen Weltteil geschaffen. 1790 zählten die Vereinigten Staaten erst 4 Millionen Seelen, 1900 dagegen 76 Millionen. Die Auswanderung erforderte einen Schiffsfahrtsdienst, wie ihn frühere Jahrhunderte nicht geahnt hatten. Und doch war sie der weniger bedeutende Teil des Phänomens. Der größere liegt darin,

das die Millionen der Europäer die fremden Weltteile in Kultur brachten, ungeahnte Mengen von Lebensmitteln und Rohstoffen produzierten, die ihren Weg nach dem alten Europa suchten. Und mit der wachsenden Produktion kam den fremden Weltteilen der Wohlstand, die Kaufkraft für europäische Waren, die nun ebenfalls in einem Umfange, der die kühnen Träume der aufgeklärten Kaufleute von 1800 hinter sich gelassen hat, durch die Handelsflotte von der alten nach der neuen Welt gebracht wurde. 1791 wurden in den Vereinigten Staaten 2 Millionen Pfund Baumwolle geerntet und das amerikanische Pfund kostete 26 Cents; 1895 belief sich die Ernte auf 4.587 Millionen Pfund und der Preis war auf 6,3 Cents gewichen. Der Transport der ganzen Baumwollenernte nach Europa würde allein 2.200.000 Registertonnen Segelschiffsräume erfordert haben. Vor hundert Jahren machte ein Segelschiff im Jahr zwei Reisen von Liverpool nach Charleston und zurück. Es wären also mehr als eine Million Tonnen Schiffsraum für je zwei Reisen erforderlich gewesen. Eine solche Handelsflotte besaßen alle Staaten zusammengenommen nicht. Vor reichlich einem Jahrhundert kam es vor, dass man sich in Baltimore bei andauerndem Westwind vor einer Hungernot sorgte, weil die Schiffe mit Mehl aus Europa ausblieben. Inzwischen sind die Vereinigten Staaten das Land der größten Ausfuhr der Welt von Brotkorn, Mais, Fleisch, Speck und Schmalz geworden. Inzwischen sind eben die ungeheuren Wälder und Prärien zwischen New-York und dem Felsengebirge besiedelt worden. Die Bodenschätze an Petroleum, Kupfer, Kohlen, Eisen sind entdeckt und Amerika schickt sich gar an, Europa mit Eisen und Stahl und sogar Steinkohlen auszuheilen. Die Industrieerzeugnisse, die die Vereinigten Staaten bisher immer noch in großem Maßstab aus Europa bezogen haben, möchten sie jetzt gern ausschließlich selbst erzeugen, ja ihr Streben geht dahin, das übrige Amerika wirtschaftspolitisch in ihr Klientel zu bringen.

Es ist nicht wahrscheinlich, dass sich jemals ein ähnlicher Aufschwung der Produktion von Lebensmitteln und Industrierohstoffen wiederholen wird. Neue Erdteile sind auf unserem Planeten nicht mehr zu entdecken. Zu der Vermutung, dass die Wüsten und trockene Steppen sich dereinst in lachende Gefilde verwandeln ließen, liegt kein Anlass vor. Ob die internationale Arbeitsteilung Fortschritte macht oder zurückgeht, hängt von der Wirtschaftspolitik der hauptsächlichsten Kulturstaaten ab.

Deutschland hat um die Mitte des Jahrhunderts den Übergang von einem kornausführenden zu einem korneinführenden Lande gemacht. Dieser Prozess war für die Schifffahrt von weitgehendster Bedeutung. Wie der soeben erwähnte, hat er seine Ursache außerhalb der Schifffahrt, auch außerhalb der Landwirtschaft. Auf dem heutigen Gebiet des Deutschen Reiches lebten 1816 24.833.000 Einwohner, 1855 36.114.000 Einwohner und 1901 56.806.000 Einwohner. Trotz aller Vollkommenheit hat die deutsche Landwirtschaft mit einem derart wachsenden Bedarf nicht Schritt halten können, zumal auch der Bedarf pro Kopf infolge des wachsenden Wohlstandes noch gestiegen ist. Der Westen führt schon überwiegend Korn ein, als der Osten noch immer bei der Ausfuhr blieb. Vor Einführung der Kornzölle in Deutschland fand das ostpreußische Getreide einen ebenso guten und besseren Markt in London als in Berlin oder Köln, die Transportkosten dahin waren aber weit niedriger.

Die Kornausfuhr nach England und parallel mit ihr die Holzausfuhr bildete bis gegen 1880 hin das Rückgrat der Ostseeschifffahrt. Darum war für sie die englische Kornzollpolitik von entscheidender Bedeutung. Hatte England niedrige Preise, so hielt es seine Zölle hoch und Königsberg, Danzig, Stettin, Rostock konnten ihren Weizen, ihren Hafer, ihre Gerste nicht loswerden. Umgekehrt: wenn mit steigenden Preisen in England die Kornzölle herabgesetzt wurden, so blühte das ganze Geschäft an der Ostsee. Am meisten trat dieses in den vierziger Jahren hervor. Da damals konkurrierende Faktoren sich noch wenig einmischten, so seien gleich hier die entscheidenden Zahlen angeführt.

Ganz Preußen in der Größe von 1815 besaß an Seeschiffen (die alten Maße möglichst genau auf heutige Register-Tonnen umgerechnet) 1805 168.700 Reg. Tonnen, 1815 115.700 Reg. Tonnen, 1825 87.000 Reg. Tonnen, 1832 117.600 Reg. Tonnen und 1836 106.500 Reg. Tonnen. Seitdem stieg der Tonnagehalt der preußischen Handelsflotte ununterbrochen bis 1848 auf 202.300 Reg. Tonnen. Nach kurzem Stillstande begann ein neues bescheidenes Anwachsen und dann ein fast ununterbrochener Rückgang. Man zählte in den drei Provinzen Ost- und Westpreußen und Pommern, die ja auch oben allein berücksichtigt sind: Jeweils Anfang 1883 243.138 Reg. Tonnen Netto, 1890 156.786 Reg. Tonnen Netto und 1900 85.315 Reg. Tonnen Netto. Die Flotte der drei alten preußischen Ostseeprovinzen ist also unter den niedrigsten Stand, der seit

1805 vorgekommen ist, unter den des Jahres 1825 gesunken.

Der ungünstige Gang der Reederei und Schifffahrt der deutschen Ostseeküste wurde im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts wesentlich durch politische Momente veranlasst. Der Sieg des Freihandels in England und der zunehmende Bedarf des inselreichen an deutschem und russischem Korn und Holz kamen Danzig, Königsberg, Memel, auch den pommerschen Häfen sehr zu gute. Die Anlegung von Eisenbahnen in Ostdeutschland und Russland mobilisierte immer mehr Ausfuhrwaren und zog demgemäß auch Einfuhren heran. Der Krimkrieg mit der Sperre der russischen Häfen förderte sogar vorübergehend den Seehandel der Provinz Preußen ganz ausnehmend. Stettin blühte als Seehafen der rasch wachsenden Landeshauptstadt erfreulich auf. Doch bald kam der Wendepunkt. Deutschland selbst absorbierte immer mehr von den ostdeutschen Lebensmitteln und dem ostdeutschen Holz und als es diesen Artikeln gar 1879 einen Schutzzoll gewährte, hatten sie verdoppelten Anlass, im Lande zu bleiben. Die spätere Aufhebung des Identitätsnachweises für Getreide hat dem deutschen Erzeugnis zugleich den Vorteil des Schutzzolles und der billigen Fracht nach England gelassen, aber die eingetretenen Nachteile in ihrem vollen Umfang aufzuheben, war er außer Stande. In den siebziger Jahren machte Stettin den Versuch, durch eine Passagierdampflinie nach New-York Anteil an den Vorteilen der Auswanderung zu gewinnen; er schlug fehl. Bald kam durch die Zollpolitik eine Schwächung der Kapitalkraft der Ostseestädte hinzu, und das in der Zeit, wo der Übergang vom hölzernen zum eisernen, vom Segler zum Dampfer nicht verringerte, sondern stark vergrößerte Kapitalkräfte erforderte. Dazu traten infolge der Weltkonjunktur empfindlich sinkende Frachten ein. Nun saßen die so schwer betroffenen Ostseestädte mit einer ansehnlichen Flotte von meist alten hölzernen Segelschiffen da. Auf den Reisen brachten die Schiffe meist Verlust und zu verkaufen waren sie auch nicht mehr. An diesen Verhältnissen war die Ostseereederei unschuldig. Es brach über sie ein Verhängnis herein. Ihr wurde das Rückgrad gebrochen, zur selben Zeit, als die Nordseereedereien so wunderbar aufblühten. An der Ostsee brauchte man ja auch allmählich mancherlei Dampfer im Nachbarverkehr. Der dadurch geschaffene Ersatz konnte die eingetretenen Schäden aber entfernt nicht decken. 1874 war die Segelflotte der Ostsee noch größer als die

der Nordsee. 1900 beträgt sie nur noch den dreizehnten Teil der letzteren!

In den folgenden, der deutschen Reichsstatistik entnommenen Zahlen hat man die ganze Tragödie vor sich:

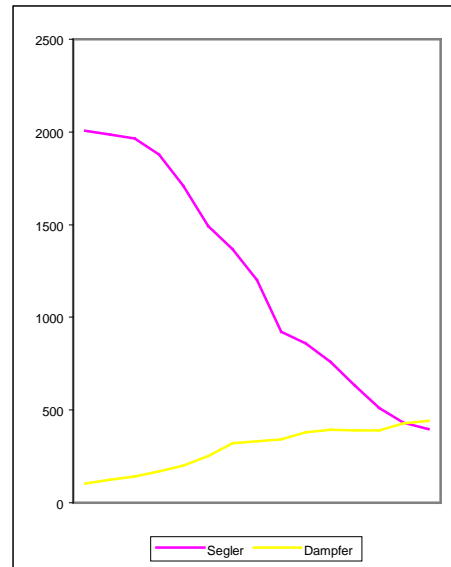


Abb. Zahl der registrierten Schiffe in den deutschen Ostseehäfen von 1873 bis 1901 gleichzeitig sank die Tonnage auf 218.750 Reg.t

Die Segelflotte der Ostsee ist kaum mehr. Ein Glück, dass sich wenigstens der Schiffbau an der Ostsee kräftig entwickelt hat, vor allem in Stettin, Elbing, Danzig, Rostock, Flensburg und Kiel, aber auch noch in manchen anderen Plätzen.

IMPRESSUM

Das **DANZIGER SEESCHIFF**

Herausgeber:

Verein Danziger Seeschiffer e.V.
Sitz Hamburg

Erscheint unregelmäßig; voraussichtlich zwei Mal pro Jahr.

Redaktion:

Hermann Behrent
Anschrift:
Langenstücken 14
22958 Kuddewörde
Tel. 04154 841252 Fax 04154 84153

UNTERHALTUNG

Die Labs-Kaus-Ballade.

von R. Reche

Jedes Jahr – und zwar bis heute –
essen seebefliss'ne Leute
auf die hergebrachte Weise
eine besondere Speise:
selbst die feinen Damen fragen
wenn sie so am Rollmops nagen,
warum dieses Fleischgemüse
ausgerechnet "Labskaus" hieße!
Nun, vor Zeiten einmal gab's
einen Kämp'ten namens LABS,
der, wie damals vorgenommen,
seine Frau hat mitgenommen
auf die meisten seiner Reisen,
denn er liebte, gut zu speisen!
Schon am Sonntag sprach er "Kleines,
koch mir heute ganz was Feines!"
Und es sagte gleich Frau Labs:
"Paß mal auf, ich glaub, ich hab's!"
Aus dem Pökelfass geschwind
nahm sie Fleisch von Schwein und Rind
und vom Eingelegten glatt,
Hering, Gurke, Lorbeerblatt,
Zwiebel auch und Rote Rübe
(dass das Ganze rötlich bliebe)
schließlich aus dem großen Sack
eine Menge Schiffszwieback,
wässert, kocht und dreht die Menge
durch des Wolfes Lochgezwänge
und serviert den ganzen Paps
aufgekocht dann ihrem Labs.
Einmal zu besonderer Güte
fand Frau Labs noch eine Tüte
Bückling statt der Matjesfische,
die sie ins Gemenge mische,
und verschönt's mit Spiegel-Ei
und 'nem Rollmops auch dabei,
und ein klarer Schluck daneben
macht die Sache glatt und eben.
Doch damit er gut verdau's,
sprach sie: "Lieber Labs, nun kau's"
Ach, Frau Labs ist längst vergang'n,
doch die Kapitäne hängen
seit der Zeit an dem Gerichte,
das ich hier für euch berichte
und sie denken allerwärts:
guter Labskaus – gutes Herz!
Drum lasst uns die Küche preisen,
die heut' konnte voll beweisen,
dass sie stets und in der Tat
ein Herz für uns Seeleute hat.
Dann jedoch mag jeder schauen,
dass er kaut, was er kann kauen,
eingedenk der gold'nen Regel:
Streiche nicht zu früh die Segel!

Aus dem Internet kopiert.