

Kritische Blätter

Literaturanzeiger für Staat, Wirtschaft und Gesellschaft

Monatliche Beilage des »Wirtschaftsdienst«

Heft 5

Hamburg, den 29. Mai 1925

3. Jahrgang

Ein Jahrhundert hamburgischer Schifffahrt

Das hier anzuzeigende Buch von Dr. Otto Mathies, »Hamburgs Reederei 1814–1914«, (L. Friederichsen & Co., Hamburg 1924, X, 298 Seiten) ist, wie Huldermanns Lebensbeschreibung Albert Ballins, nicht die Arbeit eines Zunftgenossen der Wirtschaftswissenschaft, sondern eines Freundes der Forschung, dem Sinn für Lebenswirklichkeit und Tradition, nahe Gemeinschaft mit denen, die Handel und Schifffahrt treiben, schließlich die ernste Schulung und saubere Arbeitstechnik des Juristen die Befähigung gegeben haben, einen wesentlichen Ausschnitt aus Hamburgs Wirtschaftsgeschichte wieder lebendig zu machen.

Gerade durch diese Entstehungsbedingungen aber wurde das Buch, außer durch seinen Gegenstand, nochmals zu einem spezifisch hamburgischen. Es ist dem von außen kommenden Forscher nicht leicht gemacht, in den Zusammenhang der Ereignisse und Motivationen des Wirtschaftslebens dieser Stadt einzudringen, da sich der Tatbereitschaft nur zögernd die Neigung zu auflösender Betrachtung der Beweggründe verbindet, und da überdies bei Vorwalten der Personalunternehmung vor der Aktiengesellschaft eine noch geringere Durchsichtigkeit besteht, als etwa dort, wo öffentliche Bilanzen, technische Bauten, leicht feststellbare Arbeiterzahlen eher einen Schluß auf Art und Umfang der Geschäfte gestatten.

Nur der tägliche Umgang mit der Kaufmannschaft, wie er dem Sohn der Stadt, dem Syndikus der Handelskammer und später dem Rechtsanwalt und dem Berater wirtschaftlicher Bünde möglich war, schuf jene Sphäre persönlicher Intimität, in welche durch Gespräch und wechselseitige Belehrung das Interesse an der Vergangenheit der Firmen wieder geweckt und zahllose Aufzeichnungen und Überlieferungen in den Dienst wissenschaftlicher Beschreibung gestellt werden konnten. Anziehend und aufschlußreich schildert das Vorwort, wie auf der sicheren Grundlage einer mühsamen Aufarbeitung der Schiffsregister immer wieder versucht wurde, die Darstellung lebendig zu machen, Wesen und Schicksal der Unternehmen und ihrer Formen zu ermitteln. Der Verfasser ist dabei der immer nahe liegenden Gefahr, das Vergangene schon an sich als »romantisch« zu betrachten, ebenso entronnen, wie der, sich statt emsiger Durchforschung zahlloser Quellen lieber dem »andächtigen Schwärmen« über den Gegenstand »im allgemeinen« zu überlassen. In dem zähen Suchen nach dem ökonomisch erheblichen Tatbestand, der sich schließlich in

Namen von Firmen, Schiffen und in Zahlen über Schiffsgrößen, Verkehrsumfang, Kapitalsummen ausdrücken muß, gleicht das Buch den Arbeiten von Friedrich Rauers zur Bremer Handelsgeschichte, mit dessen Ergebnissen es sich an allen Berührungspunkten deckt.

Über die Verarbeitung des Stoffes, der von rund 1400 Reedereien Kunde gab, sagt das Vorwort: »Die Unzahl der zum Teil nur kurzlebigen und unbedeutenden Segelschiffsreedereien zwang dazu, nur die größeren und länger bestehenden zu behandeln. Grundsätzlich ausgeschaltet sind die Kapitänsreeder, d. h. die Reeder, die das ihnen gehörige Schiff selbst führten. Bei den Dampferreedereien habe ich möglichste Vollständigkeit angestrebt. Im Anhang ist ein alphabetisches Verzeichnis aller Hamburger Reeder, auch die im Text nicht besprochenen, beigegeben, das vor allem auch für familiengeschichtliche Forschungen von Wert sein dürfte«. Diesem Anhang folgen ein Personen- und Firmenregister (S. 279–289), ein geographisches Register (S. 290–295) und ein Sachregister (S. 296–298), das mit dem unheimlichen »Abschreibebazillus« beginnt und mit dem »Zylinder« endet, durch dessen Herstellung in Süd-Amerika die Firma Laeisz ihre ersten Auslandsbeziehungen geknüpft hat. Hunderte von Kontorflaggen sind dem Text, außer zahlreichen Bildern von Reedern und Schiffen, eingefügt.

Sucht man zunächst die großen, wirtschaftsgeschichtlichen Ergebnisse der Darstellung festzuhalten, so bestätigen diese jene Wandlungen von Wirtschaftsform und Wirtschaftsgesinnung, wie sie am anschaulichsten von Werner Sombart geschildert, in ihrer soziologischen Struktur aber zuerst von Otto v. Gierke und Ferdinand Tönnies erkannt worden sind. Aus einer noch völlig traditionalistischen Geschäftsführung hebt sich nur langsam eine vom Kaufmannsgeschäft sich ablösende eigentliche Reederei heraus, deren Verselbständigung noch zögernder erfolgt wäre, hätte nicht der Dampftrieb eine technische Umwälzung hervorgerufen, die einer neuen und besonderen Schulung bedurfte. Der Weg von der persönlichen Parte zur persönlichen, schließlich anonymen Aktie ist mit dem Aufkommen der Linienfahrt durch Dampfschiffe eng verbunden. Der Übergang zum anorganischen Baustoff, dem Eisen, macht die Herstellung von Schiffsgefäßen unabhängig von Vorräten geeigneten Holzes und dem rhythmischen Umtrieb der Forsten: er stellt die Schifffahrt gleichfalls in die von naturhaften Abhängigkeiten

gelöstere, im eigentlichen Sinne »maßlose« Expansion der modernen kapitalistischen Wirtschaft hinein.

Die sich hieraus ergebende Konzentration der Unternehmungen sowie die Schaffung neuer Grenzen der Ausdehnung durch gegenseitige juristische Bindungen, die freilich der wirtschaftlichen Entwicklung immer nur ein labiles Gleichgewicht bieten, findet in den acht Hauptabschnitten des Werkes eine begrifflich genaue, sachlich zuverlässige Darstellung, in die gelegentlich anekdotenhafte Mitteilungen eingefügt sind, soweit dies zur Kennzeichnung der Arbeitsweise und der Lebensstimmung dient. So mag hervorgehoben werden, daß die im November 1855 gegründete »Hamburg-Brasilische Dampfschiffahrts-Gesellschaft«, als sie nach der Krisis von 1857 in Schwierigkeiten geriet, sich durch eine Lotterie sanieren wollte, deren Hauptgewinn der Dampfer »Prinzessin von Joinville« oder M. 400 000 Bco. sein sollte; freilich versagte der Senat die Genehmigung. Für Kulturphilosophen wird merkwürdig sein, daß die in der Gründerzeit errichtete »Adlerlinie« ihren ersten Dampfer unter dem Namen »Goethe« auf die Reise nach New York schickte. Für die Eigenart kaufmännischer Initiative ist charakteristisch, daß mehrfach einem Plan zur Errichtung einer Reederei sehr schnell ein zweiter, mit ihm konkurrierender folgte, und daß mehrere große Gesellschaften entweder aus Verschmelzungen noch während der Vorbereitung, oder in kurzem Bestehen sich bekämpfender Unternehmungen hervorgegangen sind.

Vom Standpunkt einer gesamtdeutschen Wirtschaftsgeschichte aus gesehen läßt die Schilderung in der Ausweitung des geographischen Interessenbereichs einerseits, in der Verdichtung der Beziehungen zur binnenländischen Wirtschaft andererseits erkennen, wie Hamburg, ähnlich wie Bremen, immer mehr aus einem internationalen Zwischenhandelsplatz, gleichsam nur zufällig am Rande deutschen Gebietes gelegen, zu einem Markt und Hafen wird, der immer stärker Organ und Funktion eines großen deutschen Wirtschaftskörpers zu sein hat. Erst in die zweite Hälfte des Jahrhunderts fällt die Reichsgründung und damit ein Flaggenwechsel, über den Karl Woermann in seinen schönen, geradsinnigen und ressentimentfreien Lebenserinnerungen die folgenden, zum Nachdenken anregenden Sätze schreibt: » . . . die alten Holzschiffe, deren Kiel aus Buchen-, deren Wände aus Eichen- und deren Masten aus Tannenholz zu bestehen pflegten, hatten, der Entwicklung der Technik folgend, allmählich Eisenschiffen Platz gemacht; an die Stelle der alten Hamburger Flagge, die sie in alle Welt hinauszutragen pflegten, war die neue schwarz-weiß-rote Flagge getreten, die uns rasch ans Herz wuchs. Ohne Widerspruch hatte auch sie damals nicht Eingang gefunden.

Ich erinnere mich, daß ein konservativer Freund unserer Familie über den breiten roten Streifen jammerte, den Bismarck ihr, wie der Reichsverfassung, eingefügt habe; und ich erinnere mich, daß ein so preußisch-deutsch gesinnter Mann wie Paul Heyse in München es für einen Raub an der Überlieferung erklärte, daß Bismarck nicht die schwarz-rot-goldene Fahne des Jahres 1848 zur Reichsfahne erhoben habe.« *)

Neben dem Werden und Vergehen von Unternehmen und Familien, neben den merkantilen und geschichtlichen Prozessen, die in den Ereignissen seit 1914 eine heftige Steigerung erfahren haben, schließt die Schiffahrtsgeschichte des 19. Jahrhunderts noch eine tiefe Wandlung in der Gestaltung menschlichen Berufslebens ein: das fast vollendete Aussterben des eigentlichen Seemanns, der, verwachsen mit der tausendjährigen Tradition des Segelschiffes, einen aus dem Zusammenleben und Kampf mit den Urelementen von Wind und Woge geprägten Typus darstellt, dessen Reste sich jetzt im maschinell rationalisierten maritimen Transportgewerbe nur noch als Fremdlinge erhalten, zumal auch die moderne Seekriegstechnik von ihren besonderen Eigenschaften kaum noch Gebrauch machen kann. Die wirtschaftlichen Daten dieses Sachverhaltes sind gleichfalls in der Darstellung von Mathies zu finden. Für ihre menschliche Deutung sei auf die großartigen Gestaltungen des Seelebens in dem Werke Joseph Conrads verwiesen. Der Untergang der reinen Segelschiffahrt und der zu ihr gehörigen Seinsart ist ein Teil der einstweilen krisenhaften Rückbildung alles solchen Tuns, das wegen seines verpflichtenden Anspruchs an die Ganzheit des Menschen unter dem besonderen Zeichen der Vornehmheit steht. » . . . And therein I think I can lay my finger upon the difference between the seamen of yesterday, who are still with us, and the seamen of to-morrow, already entered upon the possession of their inheritance. History repeats itself, but the special call of an art which has passed away is never reproduced. It is as utterly gone out of the world as the song of a destroyed wild bird. Nothing will awaken the same response of pleasurable emotion or conscientious endeavour. And the sailing of any vessel afloat is an art whose fine form seems already receding from us on its way to the overshadowed Valley of Oblivion.« **) Es gilt für Mathies' Darstellung das gleiche, wie für die meisten Schilderungen wirtschaftlicher Entwicklungsreihen im 19. Jahrhundert: daß die Wertakzente sich verschieben, sobald der ökonomische »Fortschritt« an außerökonomischen Werten geprüft wird.

Eduard Rosenbaum

*) Lebenserinnerungen eines Achtzigjährigen. Leipzig 1924, Bd. I, S. 329.

**) Joseph Conrad, The Mirror of the Sea, London 1923, p. 30.

Kurze Anzeigen

Zeitgeschichte

These eventful years. The twentieth century in the making, as told by many of its makers, being the dramatic story of all that has happened throughout the world during the most momentous period in all history. With 160 full-page illustrations and numerous maps, in two volumes. London, The Encyclopaedia Britannica Company, Ltd. New York, Encyclopaedia Britannica, Inc. 692 und 694 S.

Wenn unsere Bibliotheken und Archive durch irgendein Ereignis zerstört würden, so würde man aus diesen beiden Bänden mit einiger Divinationsgabe den geistigen Zustand und die herrschenden Meinungen der aufgeklärteren Kreise

Englands und der Vereinigten Staaten in dem Jahrzehnt nach dem Kriege erschließen können. Sie enthalten 84 Beiträge über die Vorgeschichte und die Geschichte der europäischen Katastrophe, die politische Lage in allen wichtigen Ländern, die Fortschritte der Wissenschaft und die soziale Problematik, aus der Feder von Männern, die auf diesen Gebieten als führend gelten. Wir finden Garvin und Wells, Ludendorff und Mangin, Tirpitz und Jellicoe, Bourgeois und Snowden, Nitti und Wellington Koo, Harden und Georg Brandes, Hughes und Johnston, Madame Curie und Oliver Lodge, Freud und Russell unter den Mitarbeitern. Die Auswahl der ausländischen Autoren ist weniger für das betreffende Land selber repräsentativ als für die anglo-ame-