

Die Entwicklung der Handelsflotten.

Hierzu 2 Vergleichsarten.

Es ist seit langem kein Geheimnis mehr, daß die französische Handelsflotte im Wettbewerb mit den anderen großen seefahrenden Nationen Jahr für Jahr immer weiter zurückbleibt. Man könnte diese Thatsache so auffassen und erklären, daß eben Frankreich mit dem Aufschwung anderer Staaten mit Bezug auf den Schiffsbau nicht gleichen Schritt zu halten vermag, und schon darin hätte man ein bedenkliches Symptom zu erblicken. In Wirklichkeit aber liegt die Sache noch viel schlimmer, so schlimm sogar, daß das Thema vom Niedergang der Handelsflotte seit etwa drei Jahren in Frankreich selbst aus den hervorragenden volkswirtschaftlichen Organen nicht verschwindet. Und das will doch ziemlich viel sagen, wenn sogar allgemein wissenschaftliche Zeitschriften in Paris die Frage an der Hand der Statistik mit einer so grausamen Offenheit und Ehrlichkeit behandeln, als ob es sich nicht um den Schaden des eigenen Vaterlandes, sondern eines verhassten Nebenbuhlers handelte. Man kann sicher sein, daß die Betrachtungsweise der Franzosen über diese Verhältnisse nicht zu pessimistisch ist; denn im allgemeinen neigt das Temperament unserer Nachbarn jenseits der Vogesen wohl eher zur Schönfärberei und zur Selbsttäuschung hinsichtlich schwerer Schäden innerhalb der Nation. Wir können uns daher ohne Bedenken der französischen Angaben bedienen, um eine Schilderung des gegenwärtigen Standes der französischen Handelsflotte zu entwerfen und zu zeigen, daß der Rückgang Frankreichs auf diesem Gebiet gegenüber der Lage sämtlicher Staaten der ganzen Welt einzig dasteht.

Die zweite unserer diagrammatischen Zeichnungen veranschaulicht die Veränderung in der Größe der Handelsflotten bei den hauptsächlich in Betracht kommenden seefahrenden Nationen der Welt. Wir sehen darin die Größe der einzelnen Handelsflotten im Verhältnis zu einander dargestellt, und zwar sehen wir zwei längliche Rechtecke übereinander gezeichnet, von denen das untere (weiße) die Größe der Handelsflotte im Jahr 1889 und das obere (schwarze) die Zunahme bis zum Jahr 1897 darstellt. Die alle anderen überragende erste Figur zeigt das kolossale Uebergewicht der englischen Handelsflotte, die an Zahl und Raumgehalt der Schiffe größer ist, als die Flotten aller anderen Staaten zusammengenommen. An zweiter Stelle stand 1889 bereits Deutschland, an dritter Stelle Frankreich, an vierter die Vereinigten Staaten von Amerika; die weitere Reihenfolge für das genannte Jahr würde lauten: Spanien, Italien, Norwegen, Holland, Schweden, Rußland, Dänemark, Japan.

Im Jahr 1889, auf das sich diese Angaben beziehen, war übrigens der relative Stillstand in der Entwicklung der französischen Handelsflotte bereits erkennbar geworden; denn im Jahr 1887, also nur zwei Jahre zuvor, stand die französische Handelsflotte noch an zweiter Stelle, folgte also an Größe unmittelbar hinter der englischen und war der deutschen noch fast um ein Viertel überlegen. Zwei Jahre genügten, um dieses Verhältnis zwischen Deutschland und Frankreich umzukehren.

Wir wollen nun an der Hand des Diagramms die Entwicklung der einzelnen Handelsflotten seit dem Jahr 1889 bis zum Jahr 1897 betrachten.

Für England stellt sich eine gewaltige Zunahme heraus, die wiederum die Zunahme aller übrigen Handelsflotten der Welt übersteigt. Aber im Verhältnis steht das Wachstum der englischen Flotte doch nicht mehr an erster Stelle; denn wir sehen bei den anderen Staaten, daß das die Zunahme der Handelsflotte darstellende schwarze Rechteck den unteren

weisen Raum an Größe übertrifft oder dessen Größe doch fast gleichkommt, während bei England die Zunahme nur etwa ein Drittel der Gesamtheit ausmacht.

Die drei Staaten, bei denen sich die Handelsflotte in den acht Jahren von 1889—1897 mehr als verdoppelt hat, sind Dänemark, Norwegen und Japan. Am erstaunlichsten ist der Fortschritt der japanischen Handelsflotte, die sich in diesen Jahren nahezu vervierfacht hat, indem ihre Größe von 147 Schiffen mit 76 412 Tonnen Raumgehalt auf 534 Schiffe mit 282 908 Tonnen stieg. Ein ähnlicher Fortschritt ist bei keinem anderen Lande der Welt zu finden, obgleich die Zunahme in Dänemark und in Norwegen ebenfalls als recht stattlich zu bezeichnen ist.

Nahezu verdoppelt haben sich die Handelsflotten von Rußland, Schweden, Holland und Deutschland, jedoch hat diese Thatsache bei Deutschland am meisten zu bedeuten, weil die Handelsflotte unseres Vaterlandes eben schon 1889 die zweitgrößte der Welt war und z. B. die russische Handelsflotte um das Sechsfache überragte. So hat denn auch die Zunahme der deutschen Handelsflotte die der russischen um fast das Vierfache geschlagen.

Italien und Spanien haben immerhin noch einen ganz ansehnlichen Fortschritt zu verzeichnen, da die Zunahme ihrer Handelsflotten bei Italien etwa 40 Prozent und bei Spanien etwa 25 Prozent erreicht.

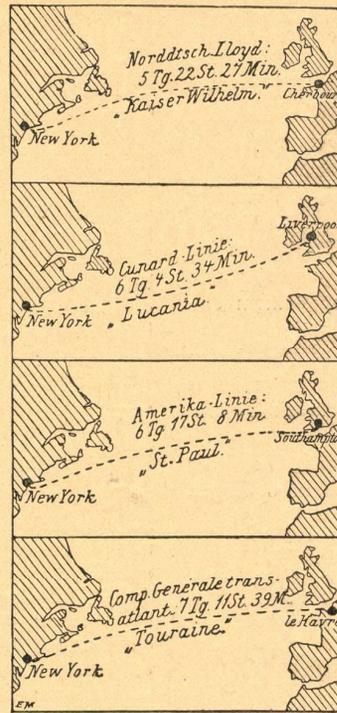
Ganz außerhalb dieses Aufschwungs steht Frankreich, dessen Handelsflotte nach den Berechnungen des Bureau Véritas der französischen Schiffsbau-Gesellschaft noch einen kleinen Zuwachs aufweist, während sie nach der staatlichen französischen Zollstatistik sogar zurückgegangen ist. Nach der ersteren Berechnung hatte die französische Handelsflotte in jenen acht Jahren allerdings eine Zunahme zu verzeichnen, aber was für eine? Keine Vermehrung der Flotte von 484 990 auf 501 792 Tonnen, also um etwa $3\frac{1}{2}$ v. H.! Das Bureau Véritas scheint aber mit dieser Berechnung noch sehr optimistisch gewesen zu sein; denn die französische Zollstatistik findet überhaupt keine Zunahme der Handelsflotte, dafür aber gar eine Abnahme, so daß bei einer dieser Berechnungen entsprechenden Zeichnung nicht nur überhaupt kein schwarzes Rechteck aufgesetzt sein, sondern sogar von den unteren weißen etwas fehlen würde.

Wir wollen uns hier nicht mit der schwierigen Untersuchung befassen, worin der Grund für dieses ganz ungewöhnliche Zurückbleiben der französischen Handelsflotte in der Entwicklung des Welthandels zu suchen wäre. Vor etwa zwei Jahren kam Charles Roux auf diese Thatsache zu sprechen und wies dabei auf die gänzliche Unfähigkeit der französischen Schiffswerften hin, Unfähigkeit vielleicht nicht in qualitativem, aber in quantitativem Sinne. Greifen wir aus der jüngsten Vergangenheit das Jahr 1895 heraus, weil uns die Zahlen für dieses Jahr gerade zur Hand sind, so bauten damals die französischen Werften Schiffe mit einem Raumgehalt von nur 35 824 Tonnen, wovon nur 14 000 Tonnen auf Dampfer kamen; die Vereinigten Staaten von Amerika bauten gleichzeitig beinahe 85 000 Tonnen, Deutschland 101 400 und England 1139 540. Frankreich stand also an vierter Stelle und blieb hinter Deutschland um 100 Prozent und hinter England um über 3000 Prozent zurück! Den Grund, weshalb die französischen Werften vom Ausland nicht mit Aufträgen bedacht werden und hinter dem Wettbewerb von England und Deutschland vollkommen zurücktreten müssen, sah Roux darin, daß die französischen Bauplätze viel zu teuer und zu langsam arbeiten und niemals Schiffe auf Vorrat bauen, so daß sich auch

niemals ein Markt von fertigen Schiffen heranzubilden kann.

Für den allgemeinen Eindruck können diese Thatsachen über und über genügen, aber es ist doch interessant, die Verhältnisse noch ein wenig mehr ins einzelne zu verfolgen. Natürlich muß sich die Abnahme der französischen Handelsflotte auch in dem Teil der Statistik ausdrücken, den man als die Angaben der „Schiffsbewegung der französischen Häfen“ bezeichnet, darunter ist der Tonnengehalt der ausgehenden und eingehenden Schiffe zu verstehen. Diese Schiffsbewegung hatte in den französischen Häfen von 1891 bis 1897 allerdings eine Zunahme aufzuweisen, und zwar von 138 000 Tonnen.

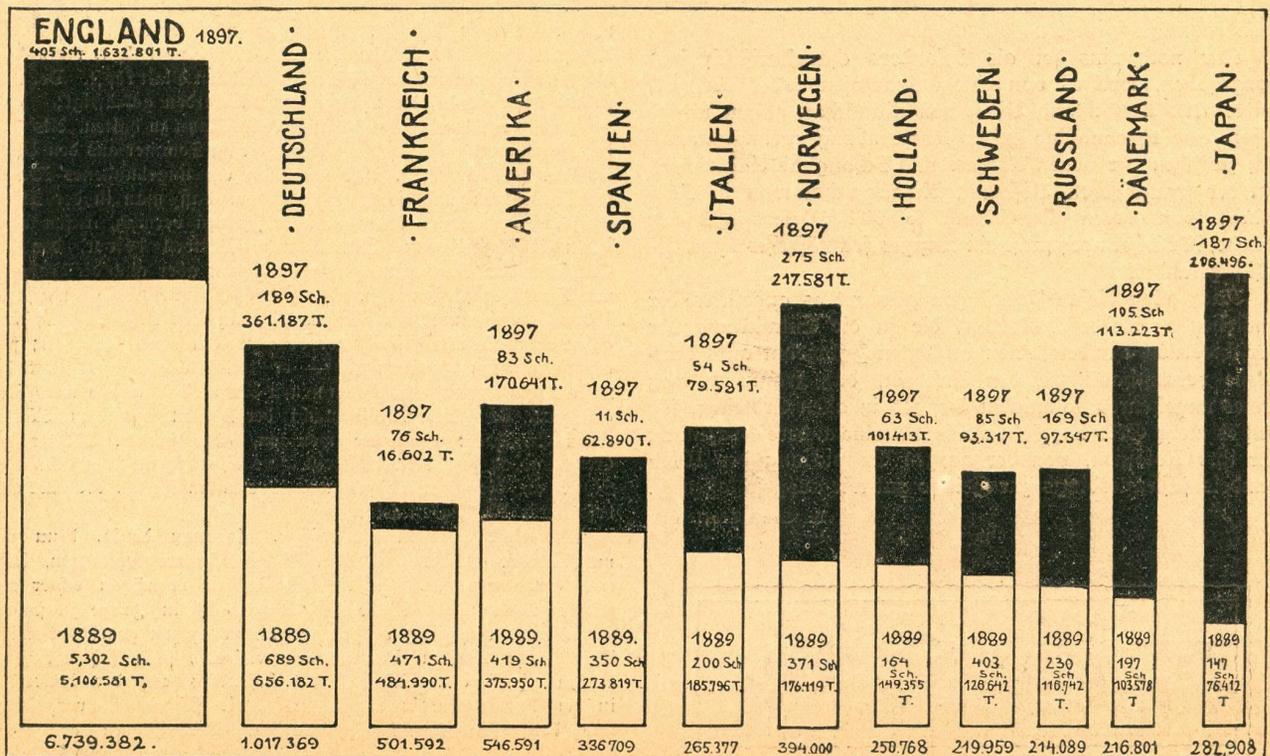
Sehen wir nun, wie es damit bei den anderen Staaten bestellt war: in Großbritannien betrug die Zunahme mehr als 1 1/2 Millionen Tonnen, in Holland über 11 Millionen, in den Vereinigten Staaten über 6 Millionen, in Belgien über 2 1/2 Millionen, in Italien fast ebenso viel, in Deutschland fast 2 Millionen u. s. w. Wenn man sich die Schiffsbewegung in den französischen Häfen genauer ansieht, so wird das Bild für Frankreich selbst noch viel ungünstiger. Der französische Anteil an der in den französischen Häfen stattfindenden Schifffahrt hat sich von 1891 bis 1897 um 231 000 Tonnen vermindert, der ausländische Anteil um rund 368 900 Tonnen vermehrt, die Zunahme der Schiffsbewegung ist also nicht eine Folge der Zunahme der französischen Schifffahrt, sondern der ausländischen Schifffahrt, und der Aufschwung ist der Abnahme der französischen Handelsflotte zum Trotz erfolgt. In den Häfen Frankreichs verkehren jetzt bereits viel mehr



Dampferfahrten zwischen Europa und Amerika, Vergleichskarte der Geschwindigkeit der deutschen, englischen und französischen Linien mit Angabe der Fahrtdauer ihrer schnellsten Dampfer.

englische als französische Schiffe, wenigstens wenn man den Raumgehalt der Schiffe als maßgebend für ihre Bedeutung ansieht, denn der englische Anteil an der Schiffsbewegung beträgt 44 1/2 Prozent, der französische nur etwas über 30 Prozent. Was den Bestand der französischen Flotte im besonderen angeht, so ist es auffallend, daß im Gegensatz zu den Verhältnissen fast aller anderen seefahrenden Staaten die Segelflotte einen besseren Fortschritt zeigt als die Dampferflotte. Ähnliches ist bei dem französischen Schiffsbau festzustellen; die Zahl und Größe der in Frankreich gebauten Segelschiffe ist befriedigender als die der Dampfer, bei denen die Mehrzahl aus ganz kleinen Schiffen ohne Handelswert besteht.

Wie steht es nun endlich mit der Vertretung der französischen Handelsflotte auf dem Weltmeer? Als nächstliegend sei zuerst der Atlantische Ozean ins Auge gefaßt, wo der Schiffsverkehr mit dem großen Gegenüber Europas, dem amerikanischen Festland, in Frage kommt. Blicken wir einmal auf Nordamerika: mit Kanada, wo so viele Franzosen wohnen, und wo Frankreich ein historisches Interesse besitzt, hat es keinerlei eigene Schiffsverbindung. Ebenso fehlen regelmäßige Verbindungen gänzlich mit den großen Häfen der Vereinigten Staaten, mit Boston, Philadelphia, Baltimore u. s. w. Nach New-York gehen einige unregelmäßige Dampfer von Marseille und Bordeaux und als einziger regelmäßiger Verkehr die Dampfer der Compagnie Générale Transatlantique: Le Havre — New-York. Auch hier ist aber ein Wettbewerb mit den Dampferlinien anderer Nationen so



Die Entwicklung der Handelsflotten nach der Zahl der Schiffe und Tonnen seit dem Jahre 1889.

gut wie ausgeschlossen. Wir wollen nicht an die furchtbaren Unglücksfälle erinnern, die einige Schiffe gerade dieser Gesellschaft — man denke an die „Bourgogne“ — betroffen haben, und an den dabei hervorgetretenen Mangel an moralischer Zucht bei der Besatzung; wir wollen vielmehr nur mit technischen Thatsachen rechnen, die ein zweites Diagramm treffend veranschaulicht.

Wir sehen in unsrer ersten Vergleichskarte (S. 757) in vier Bildern übereinander die europäische Westküste und die nordamerikanische Ostküste gegenübergestellt und darin die Geschwindigkeit des Schiffsverkehrs zwischen Europa und Amerika nach den verschiedenen großen Dampferlinien eingezeichnet.

An der Spitze steht der Norddeutsche Lloyd, dessen schnellster Dampfer „Kaiser Wilhelm“ die Fahrt zwischen Cherbourg und New-York in 5 Tagen 22 Stunden 27 Minuten zurücklegte.

Dann folgt die englische Cunardlinie, deren Dampfer „Lucania“ zwischen Liverpool und New-York in 6 Tagen 4 Stunden 34 Minuten fuhr.

Drittens ist die Amerikaline zu erwähnen, deren bester, durch den Dampfer „St. Paul“ geschaffener Rekord zwischen New-York und Southampton 6 Tage 17 Stunden 8 Minuten betrug.

Und nun kommt endlich die französische Compagnie Générale Transatlantique, deren schnellste Fahrt zwischen New-York und le Havre durch die „Touraine“ in 7 Tagen 11 Stunden 39 Minuten gemacht wurde.

Was Wunder, daß die deutschen Dampfer, die in Cherbourg anlegen, auch von Frankreich aus lieber benutzt werden als die französischen. Und man sollte doch meinen, daß bei der Küstenlage der französischen Küste zu den Vereinigten Staaten ein reger Dampferverkehr sich hätte herausbilden müssen. Dazu kommt noch, daß die französische transatlantische Gesellschaft von seiten des Staates eine jährliche Unterstützung von fast 5 1/2 Million erhält und außerdem noch eine Prämie auf die höchste zu erzielende Geschwindigkeit, und doch ist sie von den englischen und deutschen Gesellschaften völlig überflügelt.

Von dem Verkehr mit dem übrigen Amerika braucht man kaum zu sprechen.

Nur noch eins sei als besonders charakteristisch hervorgehoben, weil es von einem Franzosen selbst vermerkt wird. Als Deutschland Besitz von Kiautschau nahm, wurde sofort eine regelmäßige Dampferverbindung zweimal monatlich zwischen der neuen Kolonie und Schanghai eingerichtet. In der französischen Besitzung Kwang-tschau-wan in Süchina, von deren Erwerbung so viel Wesens gemacht wurde, ist bisher noch nicht ein einziges französisches Handelsschiff gelandet!

Nach allen diesen Vorgängen gewinnt es angesichts der umstehenden Uebersichtskarten, die ja die Entwicklung der verschiedenen Handelsflotten im letzten Jahrzehnt aufs deutlichste veranschaulichen, den Anschein, daß Frankreich trotz seines ungeheuren kolonialen Besitzes in allen Erdteilen, für den es mehr Geld ausgiebt als irgend eine andere Großmacht für ihre Kolonien, von der großen Entwicklung des Welt-handels schlechterdings zur Zeit so gut wie ausgeschlossen ist.

Dr. Ernst Tieffen.



Pflege des Weinstocks.

Während in Weinbau treibenden Gegenden die Lehren von der Behandlung des Weinstocks gewissermaßen zum Eigentum der Bevölkerung geworden sind, findet man anderorts oft so wenig Verständnis für seine Pflege, daß man manchmal staunen muß, wie der Wein trotz aller Mißhandlung noch fähig ist, in leidlich günstigen Jahren reife Trauben zu bringen. So groß ist oft die Verwilderung der Stöcke, daß man in Zweifel geraten kann, ob sie des Laubertrags oder der Früchte wegen gehalten werden. Und doch ist der Weinstock nicht allein eine der einträglichsten Obstarten auch im kälteren Klima, sondern auch eine von denen, die sich leicht behandeln lassen und nicht viel Ansprüche machen. Man muß bei seiner Pflege nur wissen, was man will, und muß vor allem darauf sehen, daß alle Arbeiten pünktlich gemacht werden, da der kräftige Wuchs des Weinstocks jede Versäumnis stark fühlen läßt.

Die Pflege des Weinstocks besteht nun hauptsächlich, wenn wir von der Vorbereitung und Düngung des Bodens absehen, im Schnitt. Der Schnitt soll nicht allein die Fruchtbarkeit regeln — die nächstjährige vorbereiten, er soll auch die Entwicklung der Trauben, ihre Süße begünstigen, soll ferner reifes Holz schaffen — dies kann er nur, wenn er zu verschiedenen Zeiten ausgeführt wird. — Der erste Schnitt und, wenn wir wollen, der Hauptschnitt findet im Herbst nach dem Blattfall statt. Er interessiert uns augenblicklich nicht — dafür aber sind uns die verschiedenen Phasen des Sommerschnittes desto wichtiger; denn ihnen allein ist es zu verdanken, wenn der Herbstschnitt richtig ausgeführt werden kann.

Der Sommerschnitt soll: 1. das überflüssige Triebwerk entfernen. Was ist überflüssig? Wo aus einer Knospe im Frühjahr zwei Triebe hervorgewachsen sind, ist einer überflüssig. Geschieht die Entfernung zeitig — stets der schwächeren; findet sie später statt — dann wird man den stehen lassen, der die besten Gescheine — technischer Ausdruck für Blüten — besitzt. Überflüssig sind ferner schwache Triebe, die über stärkeren stehen, überflüssig Triebe, wenn sie in geringeren Entfernungen voneinander sich befinden und ihre Blätter sich gegenseitig den Platz an der Sonne streitig machen;

2. soll der Sommerschnitt die Entwicklung der Gescheine begünstigen. Er thut dies, sobald wir hinter dem zweiten Blatt nach dem letzten Geschein den Trieb kappen. Je früher dies geschieht, desto vorteilhafter ist es, denn desto weniger Saft kann von der Spitze zum Schaden der Gescheine verarbeitet werden;

3. soll der Sommerschnitt die Entwicklung der Knospen begünstigen und reifes Holz schaffen. Deswegen muß er ein ungehindertes Wachstum aller der Triebe, die keine Gescheine haben, vermeiden, indem er diese hinter dem zehnten bis zwölften Blatt köpft. Der Saft strömt dann zurück, die unteren Augen werden gekräftigt;

4. hat der Sommerschnitt den Geiz im Zaun zu halten. Als Geiz bezeichnet man technisch alle Triebe, die im Sommer aus den Blattwinkeln hervordachsen. Diese können ein ungebundenes Wachstum annehmen und so kräftig werden, daß man in der Stärke Geiz und Haupttrieb kaum zu unterscheiden vermag, rufen dann jenen Wirrwarr von Trieben und Blättern hervor, der den Trauben jeden Sonnenstrahl nimmt, ihnen aber auch die Nahrung nur kärglich zufließen läßt. Der Geiz soll am Weinstock nie solche Dimensionen annehmen. Er muß durch den Schnitt ganz kurz gehalten werden und ist hinter dem zweiten Blatt zu köpfen; zum erstenmal, zum zweitenmal — er treibt wieder aus, läßt der Schnitt ihm nur ein Blatt vom neuen Austrieb — und so wird fortgeföhren. Auf diese Weise macht der Schnitt aus dem Räuber einen Ernährer; denn die wenigen, aber jungen Blätter des Geizes geben jetzt die vermittelst ihres Glorophylls umgearbeiteten Stoffe an die Trauben ab und können in Zeiten der Not von besonderer Wichtigkeit sein.

Und diese kommen oft rascher, als man denkt, denn mit unheimlicher Schnelle arbeiten kleine Schmarozerpflanzen, kurzweg Pilze genannt. In wenigen Tagen vermögen echter und falscher Meltau die Ernte des Weinstocks in Frage zu stellen, wenn nicht rechtzeitig vorgebeugt und entgegen gearbeitet wird. Der falsche Meltau, *Peronospora viticola*, stellt sich oft schon Anfang Juli ein. Man findet besonders auf der Unterseite in den Nervenwinkeln weiße flecke, die sich schnell vergrößern und das Blatt braunfleckig machen. Die Beeren bekommen blaue flecken, schrumpfen am Stiel zusammen und werden ungenießbar.