

Otto J. SEILER: *Ostasienfahrt. Linienschiffahrt der Hapag-Lloyd AG im Wandel der Zeiten*. Herford und Bonn: Verlag E. S. Mittler & Sohn GmbH 1988.

Anlaß für das Erscheinen dieses Werkes war das hundertjährige Jubiläum der 1866 eröffneten Linienschiffahrt nach Ostasien durch die Reederei Norddeutscher Lloyd (gegr. 1857), der 1970 mit der alten Konkurrentin Hamburg-Amerika Linie (Hapag, gegr. 1847) fusionierte. Ein Stück weit zweifellos Firmenwerbung, bietet das Werk doch dem interessierten Leser eine Fülle von Informationen über ein faszinierendes Kapitel der Weltgeschichte. Einen besonderen Genuß bieten die abgedruckten Fotos, Stiche, Karten und Plakate.

Im 19. Jahrhundert gewann das erstarkende Deutschland wieder Anschluß an den internationalen Seeverkehr und baute seinen Außenhandel mit imponierenden Zuwachsraten aus. Handelsniederlassungen und Frachtgeschäfte gingen jedoch vorläufig allein auf Risiko der Reedereien. Im Jahre 1881 beantragte dann Bismarck im Reichstag die Einrichtung von staatlich subventionierten regelmäßigen Post-Dampfschiffsverbindungen nach Ostasien und Australien. Ein entsprechendes Gesetz wurde 1885 verabschiedet, den Zuschlag erhielt der Norddeutsche Lloyd. Vom folgenden Jahr an verkehrten daher monatlich Linienschiffe der Reederei nach China, und einer Anschlußlinie bis Japan wurde ebenfalls hergestellt. Gleichzeitig wurde eine regelmäßige Verbindung nach Australien aufgenommen (ein Schwesterband „Australienfahrt“ von dem gleichen Autor informiert darüber). Das schnell anwachsende Frachtvolumen führte 1898 zu einem neuen Vertrag, der einen Dienst mit vierzehntägigen Abfahrten vorsah.

Der Verkehr fand in den kommenden Jahrzehnten teils in Konkurrenz teils aber auch in Kooperation mit anderen deutschen oder ausländischen Reedereien statt. Zeitweise nahm das Verhältnis zur Haupttrivalin Hapag fast den Charakter einer Fusion an. Das Firmenglück war häufig von den Wechselfällen der Weltgeschichte abhängig. Die Schiffe der Reedereien wurden zu Truppentransportern, Blockadebrechern, Hilfskreuzern oder zur Kriegsbeute der Gegner. Über das besondere Schicksal des Lloyd-Dampfers „Scharnhorst“ – nicht zu verwechseln mit dem gleichnamigen Schlachtschiff – hätte man sich etwas mehr Informationen gewünscht als die dürftigen und nicht ganz korrekten Angaben auf S. 98: Bei Kriegsausbruch 1939 befand er sich in ostasiatischen Gewässern und suchte Zuflucht in einem Hafen des (damals noch) neutralen Japan. Dieses große Schiff fiel jedoch trotz seiner hohen Geschwindigkeit für den Blockadedurchbruch aus, da es nur verhältnismäßig wenig Ladung aufnehmen konnte und einen zu hohen Brennstoffverbrauch hatte. Auf Drängen Tôkyôs wurde es schließlich an die japanische Marine verkauft, die es in den Jahren 1942 und 1943 zu dem Geleitflugzeugträger „Shinyô“ umbaute und auch tatsächlich einsetzte. Im November 1944 aber wurde es von einem amerikanischen U-Boot vor der chinesischen Küste versenkt.

Nach beiden Weltkriegen mußte fast bei Null ein neuer Anfang gemacht werden. Der historische Hintergrund nimmt daher in Seilers Untersuchung breiten Raum ein, leider nicht immer auf der Basis aktueller Fachliteratur und nicht ganz ohne Fehler. So erhielt z. B. Japan 1895 keineswegs als Kriegsbeute von China die Hafenstadt Weihaiwai (S. 45), die sich vielmehr 1898 England übertragen ließ. Kaiser Meiji starb nicht 1867 (S. 130), sondern bestieg gerade erst den Thron. Letzter Fehler geht auf das Konto des Theologen Helmut Thielicke, dessen Reisebericht über die Fahrt auf einem Hapag-Dampfer nach Ostasien 1958 in dem Werk reichlich überflüssig erscheint. Auch des Geleitworts von Bundeskanzler Kohl hätte es wohl nicht bedurft, um deutschen Kaufleuten die Augen für die wirtschaftliche Bedeutung des pazifischen Raumes zu öffnen.

Gerhard Krebs, Tôkyô