

## Hamburgs Seeschifffahrt im Jahre 1926

Das wirtschaftliche Geschehen richtet sich nicht nach der Jahreszahl. Wenn ein Jahr im Nebel der Vergangenheit entschwindet, blicken wir nicht auf Abgeschlossenes, Vollendetes zurück. Auch im Wirtschaftsleben der Völker gelten die ewigen Gesetze von Werden, Wachsen und Vergehen, ohne Stillstand und ohne Ruhe. Gewiß werden in zwölf langen Monaten Ziele erreicht, Pläne ihrer Vollendung entgegengebracht, aber wo ist ein Menschenwerk, dem nicht der Fluch und zugleich auch der Segen des Menschentums anhaftet, die Vergänglichkeit? Und doch blicken wir gern zurück auf einen Zeitabschnitt mit seinen Hoffnungen, Sorgen und Enttäuschungen. Jedesmal, wenn das Weberschiffchen der Zeit über die Fäden gesaut ist, hat es mitgearbeitet an der Menschheit überhaupt und ihre Geschichte im Bueche der Zeit und Ewigkeit eingezeichnet.

Die Seeschifffahrt ist ähnlich der Börse ein empfindliches Barometer für das Auf und Nieder in der Weltwirtschaft überhaupt. Wirtschaft und Verkehr sind zwei Faktoren, die einander bedingen. Eins ist ohne das andere nicht denkbar. Auch in normalen Zeiten kennen wir Konjunktur und Krisenjahre, in denen Angebot und Nachfrage schwanken. Seit Ende des Krieges leben wir aber in einer Dauerkrise des Weltverkehrs und des Welt Handels, die mit unerbitterlichem Zwang neue Wirtschaftsgesetze diktiert. Noch verschließt man sich hier und da der Notwendigkeit, die unabänderlichen neuen Formen für die komplizierten Verhältnisse der Völker und der einzelnen Nationalwirtschaften zueinander anzuerkennen, noch immer versucht man, durch starre politische Doktrinen dem Weltgeschehen Zwang anzutun, aber doch zeigen sich jetzt, acht Jahre nach dem Krieg, in dem tönernen Koloß, der im Juni 1920 in Versailles aus Völkerhaß heraus geboren wurde, Risse, die kein Kitt wird heilen können. Erst sein Zusammenbruch wird allen Völkern der Welt den Weg zur wahren Freiheit öffnen.

Was die Politiker gesündigt haben, das versucht die Wirtschaft aus eigener Kraft heraus wieder gutzumachen. Auch die Weltseeschifffahrt tritt nach Zeiten härtester Not und Arbeit hoffnungsfreudiger über die Schwelle des neuen Jahres. Seit dem Kriege lastete die in den uns ehemals feindlichen Ländern geradezu aus dem Boden gestampfte gewaltige Schiffstonnage wie ein Alpdruck auf dem Weltfrachtgeschäft. Trotzdem der gesamte Welthandel gegenüber 1914 um 20 Prozent zurückgegangen war, stand 30 Prozent mehr an Schiffsraum zur Verfügung, so daß sich, abgesehen von zwei Konjunkturjahren, die Seefrachten weit unter dem normalen Stand hielten. Auch jetzt ist das Angebot an Schiffsraum noch immer erheblich größer, als die Nachfrage. Die technischen Neuerungen im Schiffsbau aber, Erhöhung der Fahrtgeschwindigkeit bei gleichzeitiger Herabsetzung der Betriebskosten, Modernisierung des Schiffsantriebs und damit Vergrößerung des Ladungsvermögens, haben in der Qualität der Weltseeschifffahrt in den letzten Jahren derartige Unterschiede gebracht, daß die Verdienstmöglichkeiten für die alten und schlechtgebauten Schiffe, von Spezialfahrgebiets abgesehen, kleiner und kleiner geworden sind. Der Zahn der Zeit nagt im wahrsten Sinne des Wortes an diesen Schiffen, und das Zerstückwerk wird in absehbarer Zeit vollendet sein.

Dann heißt es allerdings für die hamburgische und deutsche Seeschifffahrt, in der Güte des Schiffsmaterials mit anderen Ländern, wie England, Italien, Frankreich, Holland und Skandinavien, Schritt zu halten. In allen diesen Ländern haben die an sich schon finanzkräftigen Reedereien weitgehende staatliche Hilfe in dieser oder jener Form für die Modernisierung ihrer Flotte zur Verfügung, mit dem für uns betrüblichen Ergebnis, daß Deutschland nach dem letzten Ausweis von Lloyds Register von der zweiten Stelle an die fünfte im Schiffbau herabgesunken ist. Man wird sich auch in den Ländern, wo der Schiffbau stark unterstützt wird, sagen, daß der Schiffbau mit den Arbeitsmöglich-

keiten, die er gibt, vornehmlich ein soziales Problem ist. Auch wir in Hamburg müssen uns, angesichts der großen Zahl unserer erwerbslosen Mitbürger, angesichts der vielen leeren Hellinggen auf unseren großen Werften mit dieser Seite des Schiffbauproblems befassen und jeden Schiffbauauftrag, den eine deutsche oder eine ausländische Reederei nach Hamburg vergibt, als Hilfe in der Arbeitsnot begrüßen. Der dritte Teil des deutschen Schiffbaus geschah vor dem Krieg für Rechnung der Kaiserlichen Marine. Da nun durch die Anlage neuer Werften die Baufähigkeit des deutschen Schiffbaus noch gesteigert ist, während Kriegsschiffbauten für deutsche Rechnung außerordentlich gering, für ausländische Rechnung durch den Versailler Vertrag sogar verboten sind, ist im verflorbenen Jahr der Zusammenschlußgedanke in der deutschen Schiffbauindustrie weiter erörtert worden, um für den einzelnen Betrieb stabilere Arbeitsmöglichkeiten zu schaffen. In die Kombinationen werden auch große Hamburger Betriebe einbezogen.

Die Erfahrungen unserer Schiffbauer und Ingenieure sind die größten Aktiven unserer Werften. Sie auf dem augenblicklichen Höchststand zu halten, ist ein Dienst an der deutschen Schifffahrt auf lange Sicht. Die deutschen Reedereien werden mit Neubauforderungen nicht warten, wenn ein entsprechender Betriebsgewinn ihnen das Risiko gestattet.

Im vergangenen Jahr ist oft von einem Schiffsboom die Rede gewesen. Es ist nicht zu leugnen, daß ein in seiner Dauer nicht erwartetes Ereignis den gesamten Weltfrachtenmarkt erheblich beeinflusst hat, der Grubenarbeiterstreik in England. Noch in den Frühjahrsmonaten befanden sich die Frachtsätze der freien Schifffahrt auf einem bisher nicht dagewesenen Tiefstand. Dieser Zustand änderte sich auch in den ersten Maiwochen nicht, da man mit sofortiger Beilegung des englischen Arbeitsstreiks rechnete. Allmählich gingen aber die Kohlenbestände in den einführnden Ländern und auch in England selbst auf die Neige, und wohl oder übel mußten sich die Kohlenimporteure der Welt entschließen, den zunehmenden Bedarf in anderen Kohlenländern, hauptsächlich in Amerika, Deutschland und Polen, einzudeken. Ein Heer neuer, alter und ältester Kohlenschiffe machte sich auf den Weg nach Hampton Roads, dem nordamerikanischen Kohlenumschlagplatz. Ein anderes Verschiffungszentrum waren die Rheinhäfen Antwerpen und Rotterdam, wo der gewaltige Zustrom der Schiffe, die entweder Kohlenladungen oder Bunker Kohlen nehmen wollten, nur unter größten Schwierigkeiten bewältigt werden konnte. Auch Hamburg wurde von einem Kohleneinfuhr zu einem Ausfuhrhafen, hauptsächlich für oberschlesische Kohle. In der Monatsausfuhr im August ist eine Menge von nahezu 600 000 Tonnen erreicht worden. Je länger der Streik andauerte, um so dringender wurde die Nachfrage nach Kohlentonnage, die sich in unerreich hohen Frachtsätzen kund gab. So konnte es nicht ausbleiben, daß auch die übrigen Verkehrsgebiete der Weltmeere erhöhte Frachtsätze aufwiesen, um wenigstens für einen Teil der diesjährigen Ernten Schiffsraum heranzuziehen.

Der Verdienst der Schiffe war nun natürlich nicht etwa die Differenz zwischen den normalen und den jetzt erreichten Frachtsätzen. Auch die Unkosten des Schiffsbetriebs waren gestiegen. Die Bunker Kohlen kosteten vier- bis fünfmal soviel wie vor dem Streik, ferner ergaben sich Störungen und Verzögerungen in der Abfertigung, und gerade dieser Verlust an Zeit ist zahlenmäßig ein sehr hoher. Die hohen Frachtsätze werden längst nicht mehr gezahlt, immerhin hat der Kohlenstreik der besonders schwer daniederliegenden Trampschifffahrt etwas auf die Beine geholfen. Die Nachwirkungen werden sich noch längere Zeit bemerkbar machen.

Die Hauptverdiener sind englische und skandinavische Reedereien gewesen. Die Trampschifffahrt hat in Deutschland lange kein

die Bede  
richten b  
der herv  
nur die n  
verkehr  
reederei  
was den  
wie die 1  
erhöhung  
gesteigert  
auch die  
günstiger  
daß sie  
aufnehm  
Verkehrs  
lebung g  
verkehr.  
Reederei  
Vor aller  
Umstellu  
nationale  
hat desh  
Cunard-  
stellten.  
hatten sie  
gelassen.  
denen w  
lischen B  
oder ung  
getan hal  
gang für  
Reederei  
wieder a  
wenn sie  
bewerb u  
wollen.

Der St  
vollen au  
uns verg  
die schw  
haben. I  
deutsche  
erreicht  
daran gel  
Liniennet  
etwas Ah  
Leerlauf  
mit die S  
in der de  
schritte  
Lloyd die  
—Bremer  
in sich  
Tonnen r  
Reederei  
burg ein  
flotte, de  
folgen m  
und Ko  
nahmen  
anglieder  
bestand v  
bewegung  
sommer t  
Hapag un  
sammela  
bestätigt.  
kam zw  
nach den  
Dieser g  
tendste E  
brachte d  
d. h. etw  
der Aust  
Frachfab  
Bestehen  
Stelle un  
seeseich  
in zwei  
Was wir

die Bedeutung, wie in diesen Ländern. Die Hamburger Nachrichten brachten im November eine interessante Aufstellung, aus der hervorging, daß am hamburgischen Trampschiffsverkehr fast nur die nahen Küstengebiete beteiligt sind, während der Oberseeverkehr zu ungefähr 80 Prozent in den Händen der Linienreedereien liegt. Die Linienreedereien haben den Frachtenboom, was den Stückgutverkehr betrifft, nicht so wahrnehmen können, wie die Trampreedereien. Die von ihnen vorgenommenen Raten-erhöhungen dienten vielmehr nur zum Ausgleich auch für die gesteigerten Betriebskosten. Trotzdem hat die deutsche und damit auch die hamburgische Linienschifffahrt im vergangenen Jahr günstigere Ergebnisse erzielt, als in den vorherigen Jahren, so daß sie allgemein wieder mäßige Dividendenzahlungen werden aufnehmen können. Das Jahr 1925 hat in den wechselseitigen Verkehrsbeziehungen der einzelnen Länder eine merckliche Belebung gebracht, sowohl im Warenaustausch, wie im Personenverkehr. Gerade letzterer ist Spezialgebiet unserer größten Reedereien, wie Hapag, Hamburg-Süd und Norddeutscher Lloyd. Vor allem hat die Hapag bei dem Neuaufbau ihrer Flotte die Umstellung von der Auswandererbeförderung auf den internationalen Reiseverkehr bewußt und geschickt vollzogen. Es hat deshalb in Hamburg nicht überrascht, als im Oktober die Cunard- und White Star Lines ihre Abfahrten von Hamburg einstellten. Ausländische, insbesondere englische Linienreedereien, hatten sich nach dem Krieg in großer Anzahl in Hamburg niedergelassen. Wenn wir der Bitterkeiten nicht gedenken wollen, mit denen wir den damals wahrhaft siegreichen Einzug der englischen Reedereien ansahen, so erkennen wir an, daß sie gewollt oder ungewollt dem zusammengebrochenen Deutschland Dienste getan haben. Ebenso, wie wir von fremden Staaten freien Zugang für unsere Schiffe fordern, werden wir die englischen Reedereien, falls sie nach einiger Zeit ihre Dienste auf Hamburg wieder aufnehmen wollen, gern wieder in Hamburg begrüßen, wenn sie mit den deutschen Reedereien in ehrlichem Wettbewerb um die Gunst des internationalen Reisepublikums ringen wollen.

Der Stand der deutschen Reedereien gegenüber den macht-vollen ausländischen Schiffsverkehrsblöcken ist nicht leicht, wenn wir uns vergegenwärtigen, daß die deutschen Reedereien erst jetzt die schwere Arbeit des vorläufigen Wiederaufbaus beendet haben. Mit etwas über 3 Millionen Brutto-Reg.-Tons hat die deutsche Seeschifffahrt nur zwei Fünftel ihres Vorkriegsstandes erreicht. Trotzdem mußten die großen deutschen Reedereien daran gehen, mit sehr beschränkten Mitteln ihre weltumfassenden Liniennetze wieder einzurichten. Um den ausländischen Blöcken etwas Ähnliches entgegenzusetzen zu können, um den schädlichen Leerlauf in kleinen, verzeitelten Betrieben zu beseitigen und somit die Stoßkraft zu stärken, hat die Zusammenschlußbewegung in der deutschen Seeschifffahrt im verflochtenen Jahr weitere Fortschritte gemacht. Im November 1925 hatte der Norddeutsche Lloyd die ihm nahestehenden Reedereien Roland-Linie, Hamburg-Bremer Afrika-Linie und Dampfschiffreederei Horn, Lübeck, in sich aufgenommen. Mit einem Tonnagebestand von 613 000 Tonnen rückte der Lloyd damals an die erste Stelle der deutschen Reedereien. Kurz darauf, im Januar 1926, folgte auch in Hamburg ein Zusammenschluß. Das unsichere Schicksal der Stinnesflotte, deren Verkauf zur Liquidierung des Stinnes-Konzerns erfolgen mußte, wurde dadurch geklärt, daß die Deutsche-Austral- und Kosmos-Linien das Aktienpaket der Stinnesschiffe übernahmen und die Dienste der Stinneslinien dem eigenen Betrieb angliederten. Die Australgruppe kam somit auf einen Tonnagebestand von etwa 360 000 Tons. Damit schien die Konzentrationsbewegung zum Stillstand gekommen zu sein, aber schon im Hochsommer traten Gerüchte auf, daß zwischen den Verwaltungen der Hapag und der Australinien Verhandlungen über eine engere Zusammenarbeit schwebten. Diese Gerüchte wurden Ende Oktober bestätigt. Durch Vermittlung der Darmstädter und Nationalbank kam zwischen beiden Reedereien ein Fusionsvertrag zustande, nach dem die Australinien in den Besitz der Hapag übergingen. Dieser große Zusammenschluß, den man wohl als das bedeutendste Ereignis in Hamburgs Seeschifffahrt 1926 ansprechen kann, brachte die Hapag auf einen Tonnagebestand von 879 000 Tons, d. h. etwa 75 Prozent ihres Vorkriegsstandes. Die Angliederung der Australflotte bedeutet für die Hapag eine Verstärkung ihrer Frachtfahrtposition. Sie tritt damit zum erstenmal seit ihrem Bestehen in das Australgeschäft ein und rückt wieder an die erste Stelle unter den deutschen Großreedereien. Die deutsche überseeische Schifffahrt ist, abgesehen von den Spezialreedereien, jetzt in zwei großen Gruppen zusammengefaßt: Hapag und Lloyd. Was wir besonders begrüßen können, ist, daß auch zwischen

diesen beiden freundschaftliche Abmachungen bestehen, die ein verständnisvolles Zusammenarbeiten ermöglichen.

Etwas mehr als eine innere Umgruppierung kann man in den Zusammenschlüssen nicht erblicken, so segensvoll sie sich auch hoffentlich auswirken. Auch nehmen sich Hapag und Lloyd neben den englischen Riesenkonzernen doch noch sehr klein aus. Die Größenordnung der Weltaffahrtskonzerne ist jetzt folgende:

Konzern	Brutto-Reg.-To.
Peninsular u. Oriental-Konzern	2 527 000
Royal Mail-Konzern	2 043 000
Ellerman-Konzern	1 073 000
Cunard-Konzern	1 035 000
White Star-Konzern	934 000
Hamburg-Amerika Linie	879 000
Furness Withy-Konzern	682 000
Holts-Konzern	657 000
Norddeutscher Lloyd	613 000

Selbständig, doch in enger Arbeitsgemeinschaft mit der Hapag, stehen nach wie vor die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft und die Afrika-Linien. Die Verdienste dieser Reedereien auf ihren Spezialgebieten sind derartige, daß sie bei Aufgabe ihrer Selbständigkeit nichts gewinnen, aber viel verlieren könnten. Der langwierige Ratenkampf in der Südamerika-Fahrt hat das Frachtgeschäft der Hamburg-Süd naturgemäß erschwert. Die ausgezeichneten Passagierschiffe der Reederei, vor allem die Einheitschiffe Monte Sarmiento und Monte Olivia haben der Reederei neue Freunde gebracht. Die Erfahrungen, die die Reederei mit diesen Schiffen gemacht hat, insbesondere auch in der Touristenfahrt zum Nordkap usw., sind derartig gute, daß die Reederei einen verbesserten Neubau derselben Klasse in Auftrag gegeben hat.

Auch die Afrika-Linien, die Pioniere der deutschen Kolonialbewegung, haben im vergangenen Jahr ihre Dienste erweitern können. Der Abschluß des deutsch-französischen Handelsabkommens gestattet ihnen jetzt wieder, die unter französischem Mandat stehenden deutschen Kolonien anzulaufen.

Von schweren Verlusten ist die hamburgische und die deutsche Handelsflotte im Jahre 1926 verschont geblieben. Aber mancher deutscher Seemann hat auch in diesem Jahr die Heimat nicht wiedersehen können, ist ein Opfer seines Berufes geworden, der einer der gefährlichsten, aber auch einer der schönsten ist. Der Seemann weiß zu sterben, er setzt aber auch sein Leben ein, wenn er andere in Not weiß. Als die Frühjahrsstürme über der Nordatlantik tobten, haben Kapitän und Besatzung zweier deutscher Schiffe, des Hapagdampfers Thuringia und des Lloyd-dampfers Bremen unter Nichtachtung aller Gefahren ihr Leben für die Brüder eingesetzt. Im Hafen von Jaffa hat der deutsche Dampfer „Olga Siemens“ ein brennendes Ölschiff aus dem Hafen geschleppt und so unabsehbares Unglück von der Stadt abgewendet. Ein weiteres Rettungswerk wurde kürzlich von dem Motorschiff „Rio Bravo“ der Ozean-Linie aus dem Golf von Mexiko gemeldet. Wir wissen, daß jeder andere deutsche Kapitän, jeder andere Schiffsoffizier und Matrose ebenso gehandelt haben würde, und wir sind stolz darauf, daß der Geist selbstloser Kameradschaft ohne Ansehen der Person sich so glänzend bewährt hat. Wir wissen ferner, daß der deutsche Seemann durch die Hingabe an seinen Beruf das Werk der Ingenieure und Kaufleute erst lebendig macht und danken es ihm somit in erster Linie, daß die deutsche Flagge ihr altes Ansehen im Ausland wieder zurückerobert hat.

Hamburg und Hapag: das sind zwei Begriffe, die sich nicht trennen lassen. Jeder Hamburger fühlt ein bißchen Stolz in sich, wenn er Fremden im Hafen Schiffe mit der Kompanieflagge der Hapag zeigen kann. Neben der Fusion der Australinien hat sich im vergangenen Jahr noch manches andere ereignet, was für die künftige Entwicklung der Gesellschaft bedeutungsvoll ist. Als die Hapag nach dem Kriege in bescheidenem Rahmen wieder anfang, den Kerndienst der Gesellschaft, die Fahrt auf New York, wieder aufzubauen, hat Geheimrat Cuno mit sicherem Blick die Notwendigkeit erkannt, Anlehnung an ein amerikanisches Schiffsverkehrsunternehmen zu suchen. Der Vertrag der Hapag mit Harriman ist seinerzeit viel kritisiert worden. Überschaute man nachträglich die Entwicklung der Gesellschaft unter dem neuen Vertrag, so erkennt man den klaren Weg, der die Hapag bei dem Freundschaftsverhältnis zu Harriman aufwärts führte. Beiden Teilen hat der Vertrag genützt. Hier die Erfahrung und die Organisation, drüben das Geld und die Schiffe. Im Juli des vergangenen Jahres ist nun das Vertragsverhältnis in freundschaftlichem Übereinkommen gelöst worden, da Harriman sich aus der Hamburg-

Auch  
serer  
ngen  
baus-  
sche  
als  
chen  
chen  
ihig-  
iegs-  
für  
ver-  
nke  
um  
zu  
rger  
  
die  
hen  
ahrt  
aus-  
baus-  
  
die  
uer  
er-  
och  
sien  
ser  
da  
sch-  
in-  
ige,  
Welt  
en-  
in-  
hle  
ren  
zu-  
er-  
be-  
en-  
le-  
ige  
sik  
n-  
So  
ste  
für  
  
lie  
it-  
n-  
m  
er  
ig  
hr  
er  
n-  
ar

Bleed Through Repaired Document

Plastic Covered Document

Newyork-Fahrt zurückziehen beabsichtigte. Nach wie vor bleibt sein freundschaftliches Interesse an der Hapag erhalten, der er einen 10 Millionen Dollar-Kredit vermittelte. Eine Folge der Vertragslösung war der Kauf der drei Harriman-Dampfer „Reliance“, „Resolute“ und „Cleveland“ durch die Hapag. Mit diesen drei Luxus Schiffen ist die Position der Hapag in der Newyork-Fahrt wesentlich gestärkt worden. Zum erstenmal nach dem Kriege sendet die Hapag jetzt eins dieser Schiffe zu einer Reise um die Welt hinaus und knüpft damit an eine alte Tradition der Gesellschaft, die der Initiative Ballin's entsprungen war, wieder an.

Ein weiterer Neubau für die Hapag ist im Frühjahr 1926 auf der Werft von Blohm & Voss fertiggestellt worden, der Dampfer „Hamburg“, das dritte Schiff der Albert Ballin-Klasse. Selten ist wohl ein Schiffstyp bei dem internationalen Reisepublikum so schnell populär geworden, wie dieser. Über die Behaglichkeit und Eleganz der Wohnräume braucht hier nichts gesagt werden, da es wohl wenig Hamburger gibt, die sich ein Schiff dieser Klasse nicht einmal angesehen haben. Was sie aber vor allem beliebt gemacht hat, sind die Frahmsehn Schlingertanks und die Försterschen sogenannten formstabilen Anschwellungen, die den Schiffen das schmeichelhafte und von vielen wohl gern vernommene Attribut „ohne Seekrankheit“ gegeben haben.

Im Oktober ist nun das vierte und letzte Schiff dieser Klasse vom Stapel gelaufen und hat den Namen „New York“ erhalten. „Albert Ballin“ — „Deutschland“ — „Hamburg“ — „New York“:

ein schöner Vierklang! Der Stapellauf eines Hapagdampfers ist immer ein Festtag für Hamburg, ganz besonders aber hat Hamburg an dem Stapellauf der „New York“ Anteil genommen. Einer Einladung der Hapag folgend, war die Gattin des Newyorker Bürgermeisters, Mrs. Walker, herübergekommen, um den Taufakt selbst zu vollziehen. Die Taufe des Schiffes ist mit Recht als Beweis für die guten Beziehungen zwischen der Hapag und Newyork angesehen worden. Daß bei diesem Anlaß auch die Sympathien zwischen den beiden großen Hafenstädten Hamburg und Newyork in der Taufrede von Bürgermeister Petersen zum Ausdruck gebracht wurden, hat hüben und drüben aufrichtigen Widerhall gefunden. Im übrigen hat der Besuch der Newyorker Bürgermeistersgattin dazu beigetragen, auch persönliche Bande der Freundschaft zu knüpfen.

Die Seeschiffahrt ist ein internationales Gewerbe. Deshalb wird sie sich um so besser entfalten können, je eher einseitige Benachteiligungen, Vorzugsbehandlungen, wie sie noch in vielen Ländern bestehen, verschwinden, und je mehr man davon abkommt, auf dem Gebiet der Seeschiffahrt eine Treibhauspolitik zu betreiben, wie Ballin dies einmal treffend gekennzeichnet hat. Noch drücken die ungesunden Verhältnisse der Nachkriegszeit schwer auf dem ganzen Schiffahrtsgewerbe, aber ein kleiner Lichtstrahl hat sich im vergangenen Jahr schon gezeigt. Erst dann, wenn überall wirtschaftliche Vernunft über politischen Aberwitz und Unverständnis siegt, wird der Welthandel und mit ihm der Weltverkehr in gedeihliche Bahnen gelenkt werden.

Etwa  
Hambu  
dem de  
lungs  
wäre ar  
gewerb  
treten.  
auch ir  
Überbli  
zusam  
auch hi  
wie in  
Dresde  
hiesige  
Hans v  
wertvoll  
Menz  
Wicht  
seine P  
germani

## Bildende Kunst in Hamburg anno 1926

Die Kunstgeschichte durchlebt augenblicklich eine Zeitspanne, die man wohl nach Analogien der Weltgeschichte als eine Epoche der Restauration bezeichnen kann. Lange bevor die Revolution in der Welt der Wirklichkeit zum Ausbruch kam, witterte es in der Welt des Scheins. Schon die Ablösung einer Kunstanschauung, einer Kunstströmung durch die andere, in unserm besonderen Falle die Ablösung des Impressionismus durch den Expressionismus, vollzog sich in außergewöhnlich stürmischen Formen. Dabei ist zu bemerken, daß der Sturm diesmal nicht von seiten des Publikums oder der Behörden kam. In der Wahl des Namens prägte sich bereits die Schroffheit des Gegensatzes aus. Aber erst der zeitliche Parallelismus — ursächliche Zusammenhänge zu konstruieren, vermeiden wir aus triftigen Gründen — mit einer umfassenden und tiefgreifenden, politischen und sozialen Umwälzung gab dem Richtungswechsel in der Kunst den Charakter der Revolution, des Umsturzes, der nun nicht mehr eine Richtung anstelle einer anderen setzen wollte, sondern alle Anschauungen über Kunst im allgemeinen zu revolutionieren drohte. Das Jahr 1926 bezeichnet das endgültige Abheben der revolutionären Flut. Der Expressionismus hat sich gleichsam überschlagen, die Ekstase schließlich den Atem verloren. Der jetzige Zustand ist der einer relativen Ruhe und dies Gefühl der Ruhe objektiviert sich in der allerjüngsten Richtung, die man in absichtlicher Vertauschung von Zweck und Mitteln die Kunst der neuen Sachlichkeit genannt hat. Gegenüber dem höchstgespannten und wohl auch überspannten Individualismus des Expressionismus, in dessen Temperament schließlich die ganze sichtbare Welt gleichsam vergaste, behauptet nunmehr die Welt der Dinge ihr eigenes Daseinsrecht, die Kunst gewinnt wieder einen festen, sachlichen Inhalt. Mit dem allmählichen Wiederkehren normaler Zustände im äußeren scheint sich auch der innere Aufruhr der Schaffenden zu legen.

Fragen wir uns nun, welchen Anteil einmal Hamburg und die Hamburger Künstlerschaft an dieser neuen Bewegung, die wohl nur äußerlich angesehen als eine rückläufige erscheint, die aber jedenfalls bewußt frühere Traditionen wieder aufnimmt, so lautet die Antwort: einen geringeren am Wiederaufbau als seinerzeit am Abbau. Selbst wenn man in Rechnung stellt, daß damals alle Kunstäußerungen lauter und greller waren, so daß sie an sich schon die Aufmerksamkeit in stärkerem Maße auf sich zogen, so sehen wir doch hier wiederum die Tatsache bestätigt, daß in Kunststädten, die keine Kunststädte im engeren

Sinne sind, das heißt: nicht über eine starke künstlerische Eigen-tradition verfügen, der momentane Rausch um so stärker zu sein pflegt, die Selbstbestimmung aber nicht im gleichen Maße wie in den eigentlichen Kunstzentren auf die lokale Tradition zurückgreifen kann. Das, was zur Zeit aus dem Schaffen hamburgischer Künstler dem bleibenden Kunstbesitz der Nation zufließt, ist — darüber dürfen wir uns nicht täuschen — weder quantitativ noch qualitativ sehr bedeutend. Daß sich trotzdem einige jüngere Talente — wir nennen nur den einen Namen Radziwill — in jüngster Zeit mächtig in den Vordergrund gedrängt haben, soll aber nicht verschwiegen werden. Um die ganze Situation zu verstehen, muß man sich klar machen, daß die wenigen Schaffenden, die Hamburg vor dem Kriege besaß, schon damals durch ihre Pariser Schulung (Matisse) ganz unmittelbaren Anteil an den ersten kunstrevolutionären Strömungen hatten. Das Schicksal hat ihnen nicht gestattet, sich selbst auf diesem Wege zu vollenden. Den Begabtesten von allen, Franz Nölk en, nahm der Krieg hinweg; Franz Lißmann teilte das gleiche Schicksal. So blieb die endliche Revolution den kleineren Geistern überlassen, und aus gleichem Grunde fehlt der Wiederaufbauarbeit in Hamburg heute der führende Mann, da die Künstler der älteren Generation, an deren Schaffen die ganze Bewegung ziemlich spurlos vorübergegangen ist, für diese Renaissance ernsthaft nicht mehr in Frage kommen. Die ästhetische Situation wird aber noch verschärft durch die wirtschaftliche. Die Hamburger Künstler sind, von wenigen Ausnahmen abgesehen, vorzugsweise auf den lokalen Absatz angewiesen. Hamburg ist kein internationaler Kunstmarkt wie etwa München. Eine wirtschaftliche Depression der Vaterstadt fühlen daher die Künstler in erster Linie, und sie sind nicht in der Lage, die schlechte Konjunktur am Orte durch größere auswärtigen Verkäufe auszugleichen. Das Jahr 1926 bedeutet daher für die gesamte Hamburger Künstlerschaft eine schwere Krise, bei der es sich bei manchen um Sein oder Nichtsein handelt. Der Staat hat zwar eingegriffen, er hat den notleidenden Künstlern verschiedene Aufträge zugehen lassen und auch sonst geholfen, wo er konnte, aber bei den verhältnismäßig geringen Mitteln, die zur Verfügung stehen, war das nicht viel mehr als ein Tropfen auf einen heißen Stein. Da irgendwelche Überführungen in einen anderen Beruf sich in nennenswertem Umfange nicht haben bewerkstelligen lassen, so bleibt die Lage der Hamburger Künstler nach wie vor in hohem Maße prekär.

Kunsth  
Richtung  
in der S  
Erfolg g  
einerseit  
Liljef  
brachte  
erstenn  
ström  
del ger  
nach de  
Krieg u  
internat  
sucht hi  
genössis  
lehrreich  
hier sin  
Stebenja  
und Stü  
fall aufg  
hamburg  
nicht ab  
Eine de  
Licht  
den Rät  
ästhetisc  
sonderes  
Schwe  
Tiroler i