

sich auf die Vereinheitlichung der Einrichtungen, die den internationalen Verkehr ermöglichen und die Betriebssicherheit gewährleisten sollen (Spurweite und Krümmungen der Bahnlinien, Bauart und Unterhaltungszustand der im internationalen Verkehr verwendeten Wagen und deren betriebssichere Beladung). Sie beschränkt sich auf normalspurige Bahnen.

Die technische Einheit wurde geschaffen und wird weitergebildet durch Konferenzen europäischer Staaten. Die erste Konferenz fand 1882 auf Einladung des schweizerischen Bundesrats statt. Seitdem haben sich verschiedene Konferenzen in unregelmäßigen Zwischenräumen mit der Fortbildung der technischen Einheit beschäftigt. Die Beschlüsse der Konferenzen bedürfen der Genehmigung durch die einzelnen Regierungen. Die letzten Beschlüsse sind in der „Technischen Einheit im Eisenbahnwesen, Fassung 1913“ und in den „Vorschriften über die zoll sichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr“ vom 1. Juni 1908 enthalten.

In großen Zügen habe ich eine Skizze zu geben versucht von der Bedeutung des Güterwagenverkehrs der Deutschen Reichsbahn und seinen vielseitigen internationalen Beziehungen. Die deutschen Eisenbahnen waren von jeher bei Bildung und Ausgestaltung des Wagenrechtes führend. Die Nachkriegsentwicklung hat es auch auf diesem Gebiete mit sich gebracht, daß uns die führende Rolle zum Teil verloren gegangen ist. Unsere nunmehr über 80 Jahre alte Überlieferung im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, der schnelle und gründliche Wiederaufbau des deutschen, durch den Krieg zerrüttet gewesenen Eisenbahnwesens und der stürmische Fortschritt auf allen Gebieten des deutschen Eisenbahnverkehrs lassen es uns aber als unsere vornehmste Pflicht erscheinen, unsere alte Führerstellung beim Aufbau und der Fortentwicklung des Wagendienstes in allen seinen Beziehungen uns zu erhalten und, wo es nötig ist, sie zurückzugewinnen.

Die Stellung Deutschlands, Großbritanniens und der Vereinigten Staaten in der Weltschiffahrt.

Von Privatdozent Dr. A. F. Napp-Zinn,

Leiter des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln.¹⁾

In dem Thema sind zwei Aufgaben gestellt: Erstens die Verschiedenheiten herauszuarbeiten, die die Seeschiffahrt jeder der drei Nationen im Vergleich zu den anderen zeigt, zweitens darzutun, inwieweit sich bei den drei Nationen grundlegende Veränderungen in ihrer Schiffahrtsstellung gegenüber der Vorkriegszeit ergeben haben. Auf eine Umreißung der weltwirtschaftlichen Eingliederung der genannten Staaten, der hier wirksamen Kräfte und ihres Einflusses auf die Weltschiffahrt wird bewußt verzichtet, um der Fülle der Erscheinungen verkehrsökonomischer, -organisatorischer und -politischer Art einigermaßen gerecht werden zu können.

Zur Charakterisierung der Entwicklung der deutschen Seeflotte in den letzten 15 Jahren die folgenden Daten: 1914 steht Deutschland mit einem Schiffsbesitz von 5,5 Mill. Br.-R.-T. (= 11,1 % des Weltbestandes) an zweiter Stelle in

¹⁾ Vortrag, gehalten gelegentlich der Verkehrswissenschaftlichen Tagung am 23. Juni 1928 in Köln. Zur Drucklegung erfolgte eine Erweiterung um einige statistische Ausführungen und Aufstellungen.

der Weltflotte (Aufstellung 1). Es verfügt in Hapag und Lloyd über die beiden größten Reedereien der Welt, wiewohl bereits in den letzten Vorkriegsjahren in einigen englischen Schiffahrtskonzernen stärkere Kombinationen entstanden sind. Im Kriege selbst geht bereits rund die Hälfte der deutschen Flotte durch Kriegsvernichtung und Beschlagnahme verloren. Trier und Versailles rauben weitere drei Achtel. 1920 verfügt Deutschland nur über 400 000 Br.-R.-T. zur Überseeschiffahrt überwiegend ungeeigneter Dampfer-tonnage und 250 000 Br.-R.-T. Segler. Es wird wiederaufgebaut. Mit Ende 1923 ist das vorläufige Ziel erreicht: Deutschland besitzt damals wieder rund 2,8 Mill. Br.-R.-T. Reichlich die Hälfte waren Neubauten, ein Viertel vom Feind zurückgekaufte Tonnage, der Rest Altbestand. Mit Genugtuung kann das deutsche Volk auf seinen Beitrag zu dem Werk der Reeder sehen: nicht weniger als 6—700 Mill. Goldmark sind bei Umrechnung der Papiermarkbeträge seitens der Regierung den Reedereien zur Verfügung gestellt worden,¹⁾ womit der im Reedereiabfindungsvertrag vom 27. Februar 1921 ursprünglich vorgesehene Gesamtabfindungsbetrag von 12 Milliarden Papiermark (gleich etwa 800 Mill. Goldmark) effektiv annähernd erreicht wurde. In den Jahren 1924/26 vergrößerte sich die deutsche Flotte nur langsam, bis seit der Jahreswende 1926/27 der Zuwachs wieder eine Beschleunigung erfuhr. Mitte 1927 war ein Bestand von rund 3,4 Mill. Br.-R.-T. erreicht, d. h. etwa 62 % des Vorkriegsbestandes (= 5,2 % des Weltbestandes). Deutschland stand damit in der Weltflotte an sechster Stelle, hinter Großbritannien, den Vereinigten Staaten, Japan, Italien und Frankreich, von denen die beiden letzteren allerdings nur einen um ein Geringes größeren Schiffsbestand aufwiesen und 1928 von Deutschland überflügelt werden dürften.

Ein besseres Bild erhält man von dem derzeitigen Stand der deutschen Flotte bei Berücksichtigung ihrer Qualität. Eine Kombination zweier von Helander in seinem Werk über „Die internationale Schiffahrtskrise“ angewandter Maßstäbe ergibt beispielsweise, daß Deutschland bereits 1926 mit einem Besitz von über 6 % der Qualitätstonnage der Welt an dritter Stelle hinter England und den Vereinigten Staaten stand (Aufstellung 2). Der Zwang zum Wiederaufbau hat Deutschland vor allem in den Besitz der jüngsten Flotte geführt. Allerdings stand es 1927 mit einem Prozentsatz von 15,5 unter 5 Jahre alten Schiffen seines Bestandes nur mehr wenig vor Großbritannien und Dänemark. Wenn auch nicht zu bezweifeln ist, daß die deutschen Reeder den Hinweis auf das geringe Alter und dementsprechend die Modernität und Sicherheit der Schiffe vielfach als Propagandamittel benutzen, so findet doch die unlängst in Homburg erfolgte Äußerung des Herrn Reichsverkehrsministers a. D. Dr. Krohne, wonach unsere Neubautonnage wegen der ungünstigen Material- und Arbeitsverhältnisse in der Nachkriegszeit mit der der Vorkriegszeit nicht zu vergleichen sei,²⁾ in den mir zur Verfügung stehenden Unterlagen keine hinreichende Stütze.

Im Hinblick auf weitere Veränderungen in der Art des deutschen Schiffsbestandes verdient einmal die fast vollständige Ausschaltung des Seglers der Erwähnung. Die Rhederei A.-G. von 1896, ferner Knöhr & Burchard Nfl., 1914 unsere größten Segelreedereien, sind nach dem Krieg zum alleinigen

¹⁾ Priester, Der Wiederaufbau der deutschen Handelsschiffahrt, Berlin 1926, S. 71. — Pantlen, Der Wiedereintritt Deutschlands in die Weltschiffahrt, Berlin 1927, S. 15.

²⁾ Krohne, Der Zusammenbruch und der Wiederaufbau der deutschen Seeschiffahrt. In: Strukturwandlungen der Deutschen Volkswirtschaft, Vorlesungen des Herbst-Lehrganges 1927 der Deutschen Vereinigung für Staatswissenschaftliche Fortbildung, hrsg. von Bernhard Harms, Berlin 1928, II. Band, S. 224.

Dampferbetrieb übergegangen; nur F. Laeisz hält noch, neben dem Dampfer, am Segler fest. Der eigentliche Wiederaufbau ist noch fast ausschließlich in Dampfern erfolgt. Im einzelnen zeigen die verschiedenen Reedereien, zum Teil durch die Betriebsstoffverhältnisse in den verschiedenen Fahrtgebieten bedingt, zur Antriebsfrage denkbar verschiedene Stellungnahmen. Horn, Flensburg, der nur Motorschiffe beschäftigt, stehen die Afrikaliniien mit ausschließlichem Dampferbetrieb gegenüber. Von den führenden Großreedereien hält der Lloyd entschieden am zähesten am Dampfer fest. Die Hapag verfügt dagegen bereits über eine Reihe von Motorschiffen und bestreitet ihr derzeitiges Neubauprogramm ausschließlich mit ihnen, darunter den zwei ersten deutschen Motorschiffen für die nordatlantische Fahrt, den 1928/29 in Fahrt kommenden Schiffen „Milwaukee“ und „St. Louis“. „Hansa“ und „Hamburg-Süd“, letztere namentlich durch die Einheitsschiffe der Monte-Klasse, zeigen in der letzten Zeit ebenfalls eine zunehmende Neigung zur Motorschiff-Einstellung.

Im Hinblick auf die zu wählenden Schiffsgrößen hielten es die deutschen Reedereien in der Nachkriegszeit für angezeigt, den Pflöck zurückzustecken. Die Hapag entwickelte in den Dampfern der Albert-Ballin-Klasse (um 21 000 Br.-R.-T.) als größten Typ lediglich die Klasse der P-Dampfer, die sich durch großes Fassungsvermögen für Personen wie Fracht und eine verhältnismäßig geringe Geschwindigkeit kennzeichneten, weiter. Abgesehen von dem zweiten „Columbus“ (32 400 Br.-R.-T.) des Norddeutschen Lloyd und der „Cap Arcona“ (27 600 Br.-R.-T.) der „Hamburg-Süd“ erstreckte sich der Neubau der deutschen Reedereien an größeren Schiffen lediglich auf solche von 10—15 000 Br.-R.-T. Erst in der jüngsten Zeit hat sich der Lloyd entschlossen, die Tradition der Hapag aus der Vorkriegszeit, den Bau von Riesenschiffen, mit der „Europa“ und „Bremen“ (je etwa 46 000 Br.-R.-T.), aufzunehmen.

Von ungleich größerer Bedeutung für das Gegenwartsbild der deutschen Seeschiffahrt sind die Konzentrationsvorgänge, die sich in den Nachkriegsjahren vollzogen. War vor dem Kriege Expansion der bestehenden Reedereien mit gelegentlicher Angliederung von Diensten in Übersee die kennzeichnende Bewegung, so drückte der Nachkriegszeit die Zusammenfassung des „Kosmos“ und der „Deutsch-Austral“ zu einer Interessengemeinschaft mit einheitlicher Verwaltung. Im gleichen Jahr Aufgehen der Deutschen Levante-Linie in der Hapag, die allerdings die Levante-Linie als selbständige Betriebsgesellschaft weiterführt. Dann 1925/26 innerhalb eines Jahres die drei größten Fusionen der deutschen Seeschiffahrt: 1. Übernahme dreier ihm bereits nahestehender Reedereien durch den Norddeutschen Lloyd, nämlich der Roland-Linie, der Hamburg-Bremer-Afrika-Linie und der Horn A.-G., Lübeck. 2. Angliederung der A.-G. Hugo Stinnes für Seeschiffahrt und Ueberseehandel aus der Liquidationsmasse des Stinneskonzerns an die Deutsch-Austral-Kosmos-Gruppe. 3. Fusion der Deutsch-Austral-Kosmos-Linien mit der Hapag, die dabei die Stinnes-Linien als selbständige Betriebsgesellschaft fortführt, Deutsch-Austral und Kosmos dagegen nur dem Namen nach erhält. Diese Zusammenfassung verschiedener Reedereien um Hapag und Lloyd hat diese zu einem Schiffsbesitz geführt, der hinter dem von Hapag und Lloyd allein 1914 nicht mehr viel zurückbleibt. Ohne Neubauten verfügte die Hapag zu Anfang dieses Jahres über 864 000 Br.-R.-T. Seeschiffstonnage (ohne Schlepper, Leichter, Seebüderdampfer), d. h. 83 % des Vorkriegsbesitzes, der Norddeutsche Lloyd über 648 000 Br.-R.-T., d. h. 92 % des Bestandes von Anfang 1914. Wie in der Vorkriegszeit bekleidet die Deutsche

Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“, Bremen, die mit dem Lloyd durch Aufsichtsratmitgliederaustausch verbunden ist, mit 245 000 Br.-R.-T. den dritten Platz, die Hamburg-Südamerikanische-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit 195 000 Br.-R.-T. den vierten unter den deutschen Seereedereien.

Die Einverleibung der genannten Reedereien erschöpft indessen nicht den heutigen Einfluß der führenden Großreedereien in der deutschen Seeschifffahrt. Kümmerten sich vor dem Kriege die Großreedereien um die europäische Fahrt nur sehr wenig, so legte die Interessennahme des Norddeutschen Lloyd in der jüngsten Zeit an verschiedenen kleineren Reedereien von einer anderen Auffassung, d.h. dem Wunsch, auch auf Zubringer- bzw. Abführer-Dienste Einfluß zu gewinnen, Zeugnis. So hat der Lloyd auch die Reederei-A.-G. von 1896, die Hanseatische Dampfschiffahrts-Gesellschaft und die Reederei Mathies & Co. in seinen Besitz gebracht, ebenso die Aktienmehrheit der Stettiner Dampfer-Compagnie. Die Hansa verfügt bereits seit 1920 über die Aktienmehrheit der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“, Bremen, der größten in der europäischen Fahrt tätigen deutschen Unternehmung. Weiter ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, daß das Aktienkapital der seit 1916 in Betriebsgemeinschaft stehenden deutschen Afrika-Reedereien, der Woermann-Linie und der Deutschen-Ost-Afrika-Linie sich zu etwa drei Viertel im gemeinsamen Besitz von Hapag und Lloyd befindet. Als Gesamteffekt der Konzentrationsbewegung der Nachkriegszeit ergibt sich die Tatsache, daß die selbständige Mittelschicht in der deutschen Reederei vollständig absorbiert worden ist. Sieht man von den genannten von den vier Großunternehmen abhängigen Reedereien ab, so ergibt sich, daß Retzlaff, Stettin, der größte m.W. noch selbständige deutsche Reeder ist. Diese Unternehmung steht an der Spitze von einigen Dutzend zwischen 45 000 und 10 000 Br.-R.-T. umfassender kleinerer Reedereien, die als Gesamtheit neben den Großreedereien keineswegs zu übersehen sind.

Legt man sich Rechenschaft von den Konzentrationsmomenten der Nachkriegszeit, so stehen neben immer wieder gültigen Motiven wie größeren Erfolgen und Expansionsdrang einerseits, schlechteren Ergebnissen und Anlehnungsbedürfnis andererseits, einige Triebkräfte, die als in der Nachkriegszeit neuartig oder stärker zu bezeichnen sind. Von Reederseite selbst hat man namentlich bei den großen Zusammenschlüssen die Notwendigkeit betont, der vielfach weitgehende Staatsunterstützung genießenden fremden Schifffahrt eine möglichst starke Front der deutschen Reederei gegenüberzusetzen. Ohne diesem Moment seine Existenz abzuspochen, betrachte ich es doch überwiegend als ein Argument gegen die verschiedenerseits geltend gemachten Bedenken wie Übermacht der Reederei und Erstarrung ihres Betriebs. Stärker scheint mir tatsächlich sich ein Gesichtspunkt geltend gemacht zu haben, der auch in der Industriekonzentration der letzten Jahre eine Hauptrolle gespielt hat, nämlich der einer rationelleren Ausnutzung der organisatorischen und technischen Betriebseinheit. Der Gedanke, jeden Teil-Leerlauf im Betrieb zu vermeiden, hat weitgehend triumphiert über den entgegengesetzten Gesichtspunkt, durch den Wettbewerb trotz gelegentlicher Mehraufwände im Nebeneinander-Betrieb eine höhere Wirtschaftlichkeit zu erzielen. Ob zu Recht oder zu Unrecht, kann vielleicht die Zukunft lehren, ob schon der einmal in eine bestimmte Bahn gelenkten Entwicklung das Vergleichsmaterial fehlt. Neu erscheint gegenüber der Vorkriegszeit in der Konzentrationsbewegung die Mitwirkung des Bankentums, wie sie namentlich in der Antragung der Deutsch-Austral-Kosmos-Linien zur Fusion an die Hapag zum Ausdruck kam. Auch einmalige, gewissermaßen Gelegenheitsmomente haben die Konzen-

tration der letzten Jahre gefördert. Der Übergang der Stinneslinien an Deutsch-Austral-Kosmos war z. B. als eine Folge der Inflation zu bewerten, insofern als einerseits diese erst den raschen Aufstieg der Stinnesschen Seereederei ermöglicht hatte, andererseits später die Stabilisierungskrise den Stinneskonzern ohne sein Haupt nicht mehr lebensfähig sah. Bei der Fusion Deutsch-Austral-Hapag mag auch die Tatsache mitgespielt haben, daß der Tod seit 1918 in dem Direktorium der Hapag reiche Ernte gefunden hatte und eine Ergänzung des leitenden Gremiums durch einen zweiten führenden Kopf wünschenswert erschien.

Neben der gewaltigen Konzentrationstendenz kennzeichnet die Nachkriegsentwicklung der deutschen Reederei eine weitgehende Hand-in-Hand-Arbeit zwischen den deutschen Reedereien und die Aufnahme engerer Verbindungen mit ausländischen Reedereien. Grundsätzlich respektierten die Reedereien beim Wiederaufbau des Liniennetzes den gegenseitigen Vorkriegsbesitz. Dies hat natürlich nicht gehindert, daß die Stellung der einzelnen Reedereien auf den einzelnen Verkehrsgebieten manche Verschiebungen aufweist. Im Wirkungskreis der Hapag kommt z. B. heute der Suezroute durch die Fusion mit Deutsch-Austral eine größere Bedeutung wie vor dem Krieg zu, während sie in der Südamerika-Fahrt trotz der Angliederung der Stinnes-Linien heute eine bescheidenere Rolle spielt. Betriebsgemeinschaften zwischen deutschen Reedereien kamen in verschiedenen Relationen zustande. Der Deutsche Afrika-Dienst wie der amerikanische Westküsten-Dienst sind die bedeutendsten Beispiele. Während aber die Gemeinschaftsdienste sich in der Vorkriegszeit durchgängig auf Reedereien ein und desselben Landes beschränkten, gelang nach dem Krieg die Errichtung gemeinsamer Dienste mit fremden Reedereien. Z. B. fährt die Deutsch-Austral, jetzt Hapag nach Niederländisch-Indien in Gemeinschaft mit drei holländischen Firmen, der Lloyd und Deutsch-Austral bzw. Hapag gemeinsam mit Alfred Holt & Co., Liverpool nach Australien. Der bedeutendste internationale Gemeinschaftsdienst der Nachkriegszeit war der der Hapag und des Lloyd zusammen mit Alfred Holt & Co., Liverpool, und Ellerman & Bucknall, London, nach Ostasien. Die Auflösung dieses Dienstes 1927 bezeugt die Wiedererstarkung der deutschen Reedereien, die sich nunmehr in der Lage sehen wieder allein die erforderlichen Abfahrten zu bewerkstelligen. Auch der Hapag-Harriman-Vertrag und seine Auflösung 1926 legen Zeugnis für eine geschickte Ausnutzung der seinerzeitigen Möglichkeiten der deutschen Reederei nach dem Zusammenbruch und ihre Wiedererstarkung. Der Fortbestand des zwischen dem Lloyd und den United States Lines bestehenden Agentur- und Fahrplanvertrags mag dagegen teilweise als eine Rückversicherung des Lloyds gegen eine eventuelle Verstärkung der amerikanischen Seeschiffahrtsinteressen gewertet werden.

Versuchen wir die Stellung des Staates zur deutschen Seeschiffahrt zu kennzeichnen, so ist grundsätzlich festzustellen, daß heute wie in der Vorkriegszeit die deutsche Seeschiffahrt auf eigenen Füßen steht, und daß gewisse Zuschüsse des Staates nur verhältnismäßig bedeutungslose Zugaben darstellen. Vor dem Kriege unterstützte das Reich Postdampferlinien nach Ostasien, Australien und Afrika durch Subventionen in Gesamthöhe von rund 7 Millionen Mark jährlich. Der Verlust unserer Außenpositionen entzog uns nach dem Krieg auch die Grundlagen dieser Politik. Was heute der deutschen Seeschiffahrt an Staatsunterstützung zugute kommt, ist der mittelbare Effekt einer grundsätzlich einem anderen Ziel geltenden staatlichen Unterstützungsaktion. Das Reich hat einmal 1924/25 aus Mitteln der produktiven Erwerbslosenfürsorge einen Fonds

von 50 Mill. Reichsmark zur Gewährung verbilligter Darlehen bei Inauftraggabe von Schiffen bereit gestellt. Diese Aktion entsprang nicht dem Wunsch nach einer Subventionierung der deutschen Seeschiffahrt, sondern dem nach Aufrechterhaltung der deutschen Werftindustrie, um ihr in ihrer damals katastrophalen Lage das Durchhalten eines Angestellten- und Arbeiterstammes zu ermöglichen und noch stärkere Arbeiterentlassungen zu vermeiden. 1926 hat sich die Reichsregierung, nachdem der 50-Mill.-Fonds mit Ende 1925 nahezu vollständig beansprucht war, zu einer zweiten Aktion entschlossen, die abermals auf eine verbilligte Darlehensgewährung hinauslief. Der hierbei für 6 Jahre vorgesehene öffentliche Zuschußbetrag ist gering¹⁾ und fast nur ein Schönheitsfehler in dem Bild der Entwicklung der deutschen Seeschiffahrt aus eigener Kraft. Wesentlich ist, daß die deutsche Seereederei selbst heute wie vor dem Kriege einer Subventionierung durchaus ablehnend gegenübersteht. Demgegenüber erschien es mir bedenklich, daß der frühere Reichsverkehrsminister Dr. Krohne in dem erwähnten Homburger Referat²⁾ sich überaus warm für die Subventionierung ausgesprochen hat. Entgegen Dr. Krohne betone ich nachdrücklich die gegen das Subventionswesen geltend zu machenden Bedenken: 1. verwendet der Staat hierbei Gelder, die er der Wirtschaft an einem Orte größerer Dringlichkeit entzieht, um sie an einer Stelle geringerer Rentabilität zu verwenden. 2. führt eine gleichzeitige Unterstützungspolitik verschiedener Staaten lediglich dazu, daß eine allgemeine Übersetzung der Seeschiffahrt eintritt, daß aber die relative Stellung der einzelnen Nation u. U. keine Hebung erfährt.

Zum Abschluß des Entwicklungsbildes der deutschen Seeschiffahrt ein kurzer Blick auf die Stellung der deutschen Flagge im Weltverkehr. Ich greife hierzu heraus die deutschen Häfen als Ausgangspunkt, ferner als Ziel- bzw. Durchgangspunkt der wichtigsten Weltverkehrsrouten: für die nordatlantische die Häfen der Vereinigten Staaten, für die südatlantische die Häfen Brasiliens und für die Suezroute den Verkehr des Suezkanals. Allerdings stehen zum Vergleich der Flaggenanteile nur Schiffsraum-Ziffern zur Verfügung, deren Erkenntniswert naturgemäß weit hinter dem von Ladungs- und Wertziffern zurückbleibt (Aufstellungen 3—6). Während der Anteil der deutschen Flagge am Verkehr der deutschen Häfen mit außerdeutschen Häfen 1913 rund 52 % betrug, erreichte er 1926 erst 36,4 %³⁾. Der deutsche Anteil am Verkehr des Suez-Kanals, der 1913 16,7 % betragen hatte, erreichte 1926 wieder 8,3 %. In den Häfen Brasiliens stellte sich der deutsche Anteil am Gesamtverkehr 1913 auf 14,7 %, 1925 auf 9,5 %, ein Beweis dafür, daß die deutsche Reederei in Südamerika am besten wieder Fuß zu fassen vermochte. Schließlich steht im Auslandverkehr der Vereinigten Staaten einem deutschen Anteil von 12,4% im Durchschnitt der Jahre 1910—1914 ein solcher von nur 2,8 % 1926 gegenüber. Wenn auch der deutsche Anteil 1927 eine weitere Verstärkung erfahren haben dürfte, so können doch

¹⁾ Die Ausführungen von W. A. Souter auf der Hamburger Tagung der Baltic and International Maritime Conference (vgl. Shipbuilding and Shipping Record, 1928, S. 607) sind zutreffend.

²⁾ a. a. O., S. 232.

³⁾ Die Statistik des Deutschen Reiches bringt in den Bänden über Seeschiffahrt in den letzten Jahren die Flaggenanteile der Nationen am Verkehr der deutschen Häfen nur für den Gesamtverkehr (vgl. Aufstellung 3). Da der hierin enthaltene Küstenverkehr heute wie vor dem Krieg fast ganz in deutscher Hand liegt, erscheint die heutige Stellung der deutschen Flagge relativ zu günstig, während sie tatsächlich im internationalen Verkehr der deutschen weiter von ihrer Vorkriegsstellung entfernt ist. Die obigen Prozentziffern sind von mir aus Übersicht 13 des Bandes 341, II (Die Seeschiffahrt im Jahre 1926) errechnet.

gerade diese Vergleichszahlen näherungsweise dartun, wie weit wir trotz aller Leistungen der deutschen Reederei noch von der Erreichung einer den Vorkriegsverhältnissen in etwa äquaten Stellung sind.

Insbesondere kennzeichnet der heutige geringe Anteil der deutschen Flagge am nordamerikanischen Hafenverkehr die Tatsache der Verdrängung aus dem Verkehr zwischen fremden Häfen, z. B. dem Dienst zwischen der Union und Westindien oder Italien und den Vereinigten Staaten¹⁾. Der Verlust des größten Teils der zwischenausländischen Transporte der Vorkriegszeit muß wohl als eine dauernde Veränderung in der Verkehrsfunktion der deutschen Seeschiffahrt betrachtet werden.

Kennzeichnet sich Deutschlands Arbeit als ein Ringen um den alten Rang auf neuer von der alten weitgehend verschiedener Basis, so zeigt das Bild von Englands Seeschiffahrt gegenüber der Vorkriegszeit verhältnismäßig geringe Veränderungen. Voranzustellen ist die Tatsache, daß der Verlust von rund 38 % seines Vorkriegs-Flottenbestandes im Weltkrieg, vornehmlich durch die Wirksamkeit unserer U-Boote, die gewaltige Präponderanz Großbritanniens in der Weltseeschiffahrt nicht zu erschüttern vermochte. 1914, 1922 wie 1927 umfaßt die englische Handelsflotte rund 19,3 Millionen Br.-R.-T. Allerdings: in dieser Stagnation des absoluten Bestandes zeigt sich zugleich angesichts der Vergrößerung der Weltflotte von 49,1 Mill. Br.-R.-T. 1914 auf 65,2 Mill. Br.-R.-T. 1927 ein starker Rückgang des relativen Anteils, der aber schon vor dem Krieg erkennbar war. Schwankte der Anteil Großbritanniens an der Weltflotte Mitte der 90er Jahre um 48 %, so war er 1914 auf 39 %, 1927 auf 30 % zurückgegangen. An sich keine erstaunliche Tatsache, auch kein Ausdruck von Schwäche, vielmehr die naheliegende Folge zunehmender Vergrößerung der weltwirtschaftlichen Betätigung anderer, jüngerer Nationen, die England den Vorrang nicht nur als Fabrik, sondern auch als Kärner der Welt beschnitten.

Indessen, wie bei Deutschland, läßt die heutige absolute Zahl den tatsächlichen Wert der englischen Flotte zu gering erscheinen. Bei Kombination zweier Heländerscher Qualitätsmaßstäbe (Aufstellung 2) ergibt sich beispielsweise, daß 1914 nicht weniger als 56, 1926 sogar 59 % der Qualitätstonnage der Welt der britischen Flagge angehörten. Allerdings zeigen hinwieder diese Zahlen die Stellung Großbritanniens in einem zu günstigen Licht, insofern als eine relativ hohe Geschwindigkeit den ausschlaggebenden Qualitätsmaßstab abgibt. Wie Dr.-Ing. Foerster kürzlich zu Recht ausführte, „wurde es nach dem Krieg Mode, die Frachtdampfergeschwindigkeit allgemein heraufzusetzen, und zwar hat die englische Schiffahrt damit angefangen“²⁾. Gerade dieser Umstand gibt England diese überragende Stellung in der Qualitätstonnagestatistik, die dem tatsächlichen Wertstand nicht ganz entspricht.³⁾

¹⁾ Seereisen deutscher Schiffe von außerdeutschen Ländern nach außereuropäischen Ländern wurden 1926 nur von 449 Einheiten mit 875 000 N.-R.-T. unternommen gegen 6 893 Schiffe mit 14 660 000 N.-R.-T. 1913 (nach Übersicht 24 des Bandes 341, II).

²⁾ Hamburger Übersee-Verkehrs-Handbuch 1928, S. 69.

³⁾ Was die Heraufsetzung der Frachtdampfergeschwindigkeiten in den letzten Jahren als solche betrifft, so hat sie ja ihre Grundlage in der bekannten technischen Beziehung, andernfalls die relativ wirtschaftliche Geschwindigkeit mit der Größe des Schiffes steigt. Angesichts der Vergrößerung der Schiffsmaße ist sie bis zu einem gewissen Grad gerechtfertigt. Es hat aber den Anschein, daß aus Konkurrenzgründen ausländische Reedereien die Geschwindigkeit über das wirtschaftliche Maß hinaus steigern und damit das Frachtgeschäft in falsche Bahnen drängen (siehe Geschäftsbericht 1927 des Norddeutschen Lloyds).

Ein Vergleich der heutigen Entwicklungstendenzen im englischen Flottenbau mit denen der Vorkriegszeit und denen Deutschlands ergibt für England ein noch entschiedeneres Festhalten am Dampferbau: 1927 waren erst 6% seiner Flotte Motorschiffe (gegen 9,4% der deutschen Flotte). Von den großen britischen Seeschiffahrtskonzernen ist es derjenige der Royal Mail, der bisher das relativ größte Interesse für den Motorschiffbau gezeigt hat, während der P. & O. der weiteren Vervollkommnung des Dampfers besondere Aufmerksamkeit widmet. Die Royal Mail hat auch in der „Alcantara“ und „Asturias“ (je 22 000 Br.-R.-T.) die zwei größten britischen Motorschiffe und damit zugleich die größten britischen Neubauten der Nachkriegszeit in ihren Dienst gestellt. In der Rückschau kommt die Tatsache zum Ausdruck, daß die Weltschiffahrt während der Nachkriegszeit die Tatsache zum Ausdruck, daß die Weltschiffahrt zunächst einmal die deutschen und englischen Riesenbauten der letzten Vorkriegsjahre (Imperator, Vaterland, Bismarck — Olympic, Aquitania) zu verarbeiten hatte. Deutschland und Großbritannien haben es in den Nachkriegsjahren Frankreich und Italien überlassen, durch Großbauten wie „Paris“ (34 600 Br.-R.-T.) und „Ile de France“ (43 500 Br.-R.-T.) einerseits, „Augustus“ und „Roma“ (je 33 000 Br.-R.-T.) andererseits für das Können ihrer Schiffsbau-technik und ihres Staatssäckels Zeugnis zu legen.

Eine Charakteristik des derzeitigen Aufbaus der englischen Reederei betont zweckmäßig vorweg, daß das Bild einer starken Zersplitterung des englischen Seeschiffahrtsbesitzes und einer überragenden Bedeutung der Trampschiffahrt, das nach meinen Erfahrungen traditionell noch manchem Deutschen vor-schwebt, einer vergangenen Zeit angehört. Gewiß: zu Anfang des 20. Jahrhunderts konnte man die Besitzverteilung in der englischen Seeschiffahrt wohl treffend als demokratisch bezeichnen, insofern ihre Stärke und zugleich Schwäche in einer Vielzahl mittlerer und kleinerer Reedereien bestand. Eine graphische Darstellung des Schiffbesitzes der einzelnen Gesellschaften und Reeder würde eine gewaltige Kolonne zeigen, die vom rechten zum linken Flügel nur langsam abfällt. Etwa seit 1910 setzte dann aber in grandiosem Stil eine Konzentration um einige der größeren Reedereien ein, die schon vor dem Krieg zur Entstehung von Konzernen führte, die an Umfang die deutschen Groß-Reedereien übertrafen. Während des Weltkrieges erhielt diese Bewegung neue Impulse, insofern als die Raumnot die finanzkräftigen Reedereien dazu anregte, kleinere Firmen sich anzugliedern, während von seiten kleinerer Reedereien der Zeitpunkt als zur Veräußerung ihres Besitzes ungewöhnlich günstig angesehen werden konnte. Noch in der ersten Nachkriegszeit war die Konzentrationstendenz rege, hat aber dann stark nachgelassen. Aus der Fülle der Erscheinungen greife ich den Aufbau der beiden größten Konzerne, des der Royal Mail und des der P. & O. heraus, auch hier nur die wichtigsten Vorgänge erwähnd.

Die Royal Mail Steam Packet Company, deren eigenes Hauptarbeitsfeld die Südamerika-Fahrt ist, kann als Schrittmacher der englischen Schiffahrtskonzentration bezeichnet werden. Sie brachte zuerst 1910 die von

Diese Erscheinung unökonomischer Schnelligkeitssteigerung betrifft nicht die Seeschiffahrt allein, bildet vielmehr auch für die Binnentransportmittel eine Gefahr. Allzueifrige Wettbewerber und Verfrachter, denen keine Beförderung schnell genug geht, üben so auf die anderen einen Druck aus, ihrem letzten Endes doch vom Konsumenten zu tragenden ökonomischen Fehltritt zu folgen. In allen Verkehrszweigen heißt es für die einsichtsvollen Kreise zusammenstehen, um eine Verminderung der effektiven Wirtschaftlichkeit durch un-gerechtfertigte Geschwindigkeitssteigerungen zu vermeiden.

Elder Dempster & Co. betriebenen Schiffahrtsgesellschaften (African Steam Ship Co., British and African Steam Navigation Co. Ltd., Elder Line Ltd., Imperial Direct Line), deren Schwergewicht in der Westafrika- (bei der Imperial Direct Line in der Westindien-) fahrt lag, an sich. Noch 1910 folgte die nach der südamerikanischen Westküste fahrende Pacific Steam Navigation Co., 1911 die Lampion and Holt Line, die der Royal Mail eine bedeutende Verstärkung in der Südamerikafahrt brachte, und die Union Castle Line, die führende Südafrika-Reederei. Anfang 1913 umfaßte der Konzern bereits über 1,4 Mill. Br.-R.-T. Unter den späteren Erwerbungen verdient die auf dem Parana und La Plata tätige Argentine Navigation Company (Nicholas Mihanovich) der Erwähnung. Die bedeutendste Verstärkung brachte dem Konzern der Übergang der White Star Line aus dem Besitz des Morgan-Trustes zum 1. Januar 1927. Anfang 1928 setzte sich der Royal Mail-Konzern aus 23 Gesellschaften mit einem Gesamtpark von fast 2,4 Mill. Br.-R.-T. zusammen.

Der Konzern der P. & O., aus 14 Gesellschaften bestehend, übertraf zum gleichen Zeitpunkt den der Royal Mail mit reichlich 2,4 Mill. Br.-R.-T. um ein Geringes. Sein Kernstück ist die Peninsular & Oriental Navigation Co., deren Schwergewicht eindeutig auf der Suez-Route, d.h. der Süd- und Ostasienfahrt liegt. Mai 1914 erfolgte die Angliederung der British India Steam Navigation Co., deren Tätigkeitsgebiet sich mit dem der P. & O. deckte, indessen ohne daß die Konkurrenz besonders scharf gewesen wäre. Von den weiteren Angliederungen der P. & O. verdienen eine Erwähnung die der nach Australien fahrenden New Zealand Shipping Co. und Federal Steam Navigation Co. 1916, der im Stillen Ozean tätigen Union Steamship Company of New Zealand und der großen Trampreederei Hain Steamship Co. 1917.

Wie P. & O.- und Royal Mail-Konzern sich den ersten und zweiten Platz in der britischen Seereederei streitig machen, so der Ellerman- und Cunard-Konzern den dritten und vierten mit Flotten von je etwa 1 Mill. Br.-R.-T. Das Schwergewicht des ersteren liegt auf der Suezroute, des letzteren auf der nordatlantischen. Den universellsten Charakter von den britischen Konzernen trägt derjenige von Furness, Withy & Co., der ebenso wie der vornehmlich im asiatischen Verkehr tätige Holt-Konzern über 600 000 Br.-R.-T. umfaßt. Insgesamt verfügen die genannten 6 Konzerne über 8,1 Mill. Br.-R.-T. und damit über 42 % der gesamten britischen Flotte. Demgegenüber sind von der deutschen Handelsflotte etwa 42 % allein in der Hand von Hapag und Lloyd vereinigt. Trotz der größeren Akkumulationen zeigt sich also eine breitere Basis der englischen Reederei. Sie kommt des ferneren in einer größeren Zahl mittlerer Reedereien neben den Dutzenden von Kleinreedereien zum Ausdruck.

Den deutschen Verhältnissen gegenüber ist auch die lockere Form der Konzentration zu betonen. Während in Deutschland die Angliederungen zumeist auf eine finanzielle wie betriebliche Amalgamation hinausliefen, beschränkt sich die englische Konzentration vorwiegend auf eine kapitalmäßige Zusammenfassung, während der Betrieb der einzelnen Glieder selbständig weitergeführt wird.

In finanzpolitischer Hinsicht zeigen die englischen Großreedereien einen Weg, den die deutschen Reedereien in Zukunft wahrscheinlich auch beschreiten werden, den der Dividendenstabilisierung. Die Tatsache, daß die englischen Reedereien in der Nachkriegszeit eine solche Politik durchzuführen vermochten, dürfte beweisen, daß sie von der Schiffahrtskrise relativ wenig angegriffen wurden. Gewiß ist auf ihr Erträgnis die Anlage von Vermögensteilen außerhalb der Schiffahrt von Einfluß. Die Tatsache jedoch, daß die von Fairplay erfaßten englischen Linien-

reedereien 1922—1923 eine durchschnittliche Dividende von 7 %, 1924—1927 eine solche von fast $5\frac{1}{2}$ % zu verteilen vermochten (gegenüber nur $4\frac{1}{2}$ % 1906 bis 1910)¹⁾, weist auf eine Meisterung der Kriseneinflüsse hin. Selbst die Durchschnittserträge der von Fairplay erfaßten englischen Tramreedereien können nicht als unzulänglich bezeichnet werden, da der von Fairplay als Maßstab gewählte 5%ige Abschreibungssatz im Vergleich zur tatsächlichen Abnutzung hoch gegriffen ist. Entgegen Helander neige ich der Auffassung zu, daß die seefahrende Welt unter der Schiffahrtskrise der Jahre 1921—1926 nicht so gelitten hat, wie es der relativen Frachten-Senkung am offenen Markt zufolge den Anschein haben möchte.

Die Frage nach dem Einfluß staatlicher Einwirkungen auf die englische Seeschiffahrt ist dahin zu beantworten, daß die englische Reederei wie die deutsche überwiegend aus eigener Kraft sich ihren Platz errungen hat. Doch vermochte sie sich einer weiterreichenden Staatsunterstützung zu erfreuen. Sie geschah und geschieht überwiegend in der Form der Postsubventionen. Die Postsubventionen sind für den erkennenden Wissenschaftler wie den handelnden Praktiker ein Kreuz. Denn es läßt sich, wenn man nicht gerade in die Bücher einer Reederei Einsicht nehmen kann, nicht feststellen, wieweit eine Postsubvention lediglich eine angemessene Vergütung für die Postbeförderung und wieweit sie einen Staatszuschuß darstellt. Man kann lediglich feststellen, daß die englischen Subventionen immerhin ansehnlich waren und sind. Einer deutschen amtlichen Untersuchung²⁾ zufolge beliefen sich die Subventionen einschließlich Admiraltäts- und Kolonialsubventionen, aber abzüglich der Erträge aus der Postbeförderung sowohl 1912/13 wie 1923/24 auf rund 470 000 £ = 9,4 Mill. Mk. In der Gleichhaltung der Nominalsumme kommt zugleich eine der Geldwertverminderung entsprechende Senkung der Subvention gegenüber der Vorkriegszeit zum Ausdruck. Immerhin verdient erwähnt zu werden, daß Lord Kysant, das Haupt des Royal Mail-Konzern, auf der Generalversammlung der White Star Line vor wenigen Wochen eine Erhöhung der Postdienstvergütungen in Aussicht stellte, die er mit der Vergrößerung der Postmengen und der Erhöhung der Betriebskosten begründete.

Eine weitere Unterstützung hat die englische Reederei in der Nachkriegszeit auf Grund der Trade facilities Act von 1921 erfahren. Durch diese wurde das Schatzamt ermächtigt zur Förderung national wichtiger Industrien und somit auch des Schiffbaus für von Banken gegebene Darlehen die Zinszahlung und Rückzahlung des Kapitals zu garantieren. Es ist mir nicht gelungen für die in deutschen Mitteilungen wiederholt zu findende Darstellung, daß die englische Regierung nicht nur eine Zinsgarantie, sondern auch in größerem Umfang effektive Zinszuschüsse geleistet habe, hinreichende Anhaltspunkte zu gewinnen. Indessen hat auch ohnedies die Trade facilities Act auf den britischen Flottenbau beachtlichen Einfluß geübt. Bis zum 31. März 1927, zu welchem Zeitpunkt die Trade facilities Act außer Kraft trat, wurden an die britischen Werften und die Schiffahrt Zinsgarantien in Höhe von 21,66 Mill. £ = über 430 Mill. RM gewährt. Nimmt man auf Grund der Staatsgarantie eine effektive Zinsermäßigung von $\frac{1}{2}$ —1 % an, so ergibt sich eine jährliche Unterstützung in Höhe von rund 20—40 Mill. RM. Besonders die Großreedereien haben von dieser Kapitalbeschaffungs erleichterung Gebrauch gemacht. Der Royal Mail-Konzern hat allein 28 % des genannten Betrags beansprucht. Allerdings sind 10 % der Garantiesumme für

¹⁾ Fairplay's Annual Summary of British Shipping Finance 1927, S. 468; 1928, S. 429.
²⁾ Die Staatsausgaben von Großbritannien, Frankreich, Belgien und Italien in der Vorkriegs- und Nachkriegszeit. (Einzelschriften zur Statistik des Deutschen Reichs, Nr. 2) Berlin 1927.

ausländische Schiffsbauaufträge gewährt worden. — Im ganzen hat aber die Trade facilities Act von seiten der englischen Reederei wenig Beifall geerntet. Die ablehnende Stellung des Großteils der englischen Reeder, insbesondere der Trampreeeder, die am wenigsten von dem Gesetz profitieren konnten, andererseits durch es benachteiligt wurden, hat in dem Referat von W. A. Souter auf der Hamburger Generalversammlung der Baltic and International Maritime Conference erneut deutlichen Ausdruck gefunden. Man hat eben in den weiterblickenden Reederkreisen eingesehen, daß durch die staatliche Zinsgarantie zwar der Schiffbau eine gewisse künstliche Anregung erfuhr, daß aber andererseits die in der Reederei bestehende Übersetzung nur verlängert wurde. Die ablehnende Stellung der Mehrzahl der englischen Reeder gegenüber einer staatlichen Subventionspolitik und die Außerkraftsetzung der Trade facilities Act bieten inmitten einer Welle protektionistischer Maßnahmen einen erfreulichen Ausblick auf das Vorhandensein eines gesunden wirtschaftlichen Menschenverstandes und, sofern nur nicht die Postdienstvergütungen übersteigert werden, eine gewisse Gewähr gegen ein Überwuchern eines im Endergebnis sinnlosen Subventionismus.

Die Stellung der britischen Flagge im Weltverkehr zeigt letztlich in den verschiedenen Verkehrsgebieten gegenüber der Vorkriegszeit z. T. weit voneinander abweichende Entwicklungsrichtungen. Ein absoluter und dementsprechend noch schärferer relativer Rückgang des Verkehrs britischer Schiffe ist in den Häfen Brasiliens festzustellen, wo der Anteil 1913 33,8 %, 1925 nur 18,9 % betrug. Ebenfalls eine beträchtliche Senkung des relativen britischen Anteils (bei Steigerung der absoluten Tonnage) ist erkennbar in den Häfen der Vereinigten Staaten (1910—1914: 50,8 %; 1926: 35,8 %) und Kanadas (1913: 70,2 %; 1926: 60 %¹⁾), wo innerhalb des britischen eine Verstärkung des Anteils kanadischer Schiffe auf Kosten des Mutterlandes stattfand. Nur geringfügig ist der Rückgang des Anteils am Suez-Kanal-Verkehr (1913: 60,2 %; 1926: 57,4 %). In den deutschen Häfen vermochte die britische Flagge die in den ersten Nachkriegsjahren gewonnene Stellung nicht zu halten, so daß sich letzthin gegenüber der Vorkriegszeit kaum eine Veränderung des britischen Anteils zeigt (1913: 17,8 %, 1922: 24 %; 1926: 18,8 %). Dagegen hat sich die Stellung der britischen Flagge im Verkehr der Häfen Großbritanniens gehoben (1913: 56,7 %; 1926: 64,7 %²⁾). Eine geringfügige Verbesserung ergibt sich auch im Verkehr der Häfen Australiens (durchschnittlicher britischer Anteil 1911/13: 73,4 %; 1921/24: 78,6 %³⁾). Aus diesen Angaben lassen sich drei bedeutende Feststellungen gewinnen: einmal das gewaltige Übergewicht der britischen Flagge im Weltverkehr, das über den Anteil Großbritanniens an der Weltflotte hinausgeht, also deren hohen Wertstand belegt; ein andermal ein geringerer Rückgang des britischen Flaggenanteils, als der Verringerung des Anteils der britischen Flotte am Weltbestand entsprechen würde, also eine relative Wertsteigerung der britischen Flotte; schließlich eine Tendenz zur „Nationalisierung“ der Schiffahrt, zur Vergrößerung der Verkehrsanteile der heimischen Flagge in zahlreichen Ländern der Welt.⁴⁾

Obschon die Vereinigten Staaten von Amerika von den drei hier in Frage stehenden Mächten am wenigsten durch den Weltkrieg berührt wurden,

1) Gesamtverkehr; Quelle: Canada Year Book.

2) Auslandsverkehr; Quelle: Annual Statement of the Navigation and Shipping of the United Kingdom.

3) Auslandsverkehr; Quelle: Official Year Book of the Commonwealth of Australia.

4) Ebenso: Helander, Die internationale Schiffahrtskrise, Jena 1928, S. 125.

größere Teil der amerikanischen Staatsflotte aufliegen mußte. Allerdings verminderte sich die aufliegende Tonnage des Shipping Boards im Zusammenhang mit der Abstoßung von Besitzteilen von $4\frac{1}{2}$ Mill. Br.-R.-T. in den Jahren 1922/23, $3\frac{1}{2}$ Mill. Br.-R.-T. 1924/26 auf rund $2\frac{1}{2}$ Mill. Br.-R.-T. 1927. Anfang 1927 verfügte das Shipping Board nach Verkauf von etwa $\frac{3}{5}$ des gesamten einmal in seiner Hand gewesenen Schiffsparks noch über Schiffsraum von 6 660 000 deadweight tons, von denen 3 075 000 t in Dienst, 3 585 000 t außer Dienst waren.¹⁾

Die Frage, ob das Shipping Board weiter als Besitzer einer gewaltigen Flotte fungieren und das Wehen des Sternenbanners auf dem Weltmeer gewährleisten soll, oder ob die Staatsflotte baldmöglichst in Privatbesitz zu überführen ist, hat die amerikanische Öffentlichkeit in den letzten Jahren dauernd bewegt. In dem Merchant Marine Act von 1920, in seiner teilweisen Verschwommenheit einem typischen Produkt der amerikanischen Gesetzestechnik, fand sie lediglich eine verklusulierte Lösung, die tatsächlich dem Shipping Board selbst die Entscheidung über die Fortführung oder die Abstoßung der Staatsflotte in die Hand gab. Denn die Präambel des Gesetzes, derzufolge die Vereinigten Staaten eine Handelsflotte besitzen sollen, die ausreicht, um den größeren Teil des Handelsverkehrs zu bewältigen und die als Marine- und Heeres-Hilfsmittel in Kriegs- und nationaler Notzeit dienen kann und die letztlich in Privateigentum und -betrieb von Bürgern der Vereinigten Staaten sein soll, läßt eine beliebige Deutung zu. Auch die Sektion 5, die einerseits den Verkauf der Schiffe so schnell als möglich vorsieht, andererseits aber die Beachtung der fremden und einheimischen Marktpreise, des Angebots und der Nachfrage von Schiffen, der Baukosten sowie kaufmännischer Gesichtspunkte schlechthin verlangt, gab dem Shipping Board freie Hand. Grundsätzlich blieb es ihm vorbehalten, die Schifffahrtslinien zu betreiben, die es für den Handel der Vereinigten Staaten bedeutsam hielt, bis diese sich rentieren und an Private überlassen werden können. Im Gegensatz zu dem flotten Verkauf der im Krieg erworbenen Schiffe durch den britischen Staat erwies sich das Shipping Board in seiner Verkaufstätigkeit von typisch bürokratischer Schwerfälligkeit. Wie gezeigt, beschäftigte es sich jahrelang bis heute mit der Konservierung der unverwendbaren, aufgelegten Schiffe, wogegen das bessere Material mit Hilfe der Emergency Fleet Corporation in Betrieb gehalten wurde. Diese, seit 1927 in Merchant Fleet Corporation umbenannt, hat hinwieder ihren Schiffspark an Privatgesellschaften übertragen, die den Betrieb für Rechnung jener führen. Mitte 1927 bestanden nicht weniger als 26 „Operating Agreements“ mit 51 von bzw. für die Merchant Fleet Corporation betriebenen Linien und einem Gesamtschiffspark von rund 290 Einheiten.²⁾ Die Arbeitsgebiete der einzelnen Dienste sind zumeist eng begrenzt.³⁾ Die geschäftlichen Ergebnisse der Dienste der M. F. C. waren durchaus unbefriedigend. Von Juli 1920 bis Juni 1927 (also in 7 Jahren) belief sich der Gesamtbetriebsfehlbetrag (ohne Abschreibungen) auf über 207 Mill. Dollar.⁴⁾ Nur schrittweise hat das Shipping Board bisher für die Rechnung des Staates betriebene Linien in Privatbesitz und -betrieb überführt. Bis 1927 ist dies mit 9 Linien geschehen. Von diesen sind von größerer Bedeutung die an die Munson Steamship Line übergegangene Pan American Line, die einen Passagier- und Eilgutdienst zwischen New York, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo und Buenos

¹⁾ Statistical Abstract of the United States 1926, S. 417.

²⁾ Jahresbericht 1927 des U. S. Shipping Board, S. 111/12.

³⁾ Vgl. U. S. Shipping Board Trade Routes & Shipping Services. Prepared by Statistical Division, Merchant Fleet Corporation, 1927.

⁴⁾ Jahresberichte des U. S. Shipping Board.

Aires versieht, und die beiden an die Dollar Linie übergegangenen Dienste, die California-Orient-Line und die Round the World-Line.

Die privaten Reedereien treten naturgemäß hinter dem Shipping Board weit zurück. Immerhin sind auch hier gegenüber der Vorkriegszeit einige Zunahmen zu verzeichnen. Die zu der Gruppe der Atlantic, Gulf & West Indies Steam Ship Lines gehörigen Gesellschaften haben ihren Schiffspark auf zusammen 270 000 Br.-R.-T. vergrößert. Derjenige der Dollar-Line beziffert sich auf 235 000 Br.-R.-T., während vier weitere Unternehmen über Schiffspärke von um 150 000 Br.-R.-T. verfügen.

Die Aufrechterhaltung zahlreicher Dienste über den ganzen Erdball durch die M. F. C. hat indessen nicht zu verhindern vermocht, daß die Stellung der Vereinigten Staaten zur See seit 1922 wieder einen deutlichen Rückgang zeigt. Der Gesamtbestand der amerikanischen Seeflotte verminderte sich von 14,7 Mill. Br.-R.-T. 1922 auf 12,1 Mill. Br.-R.-T. 1927 und zeigte damit am Weltbestand gemessen einen Rückgang von 24 % 1920 auf 18,5 % 1927. Da die Küstenschiffahrt der Vereinigten Staaten in diesen Jahren einen weiteren Aufstieg nahm, ist der Rückgang der Überseeflotte tatsächlich noch bedeutender, insofern als eine Verminderung von 11,1 Mill. Br.-R.-T. 1921 auf 7,7 Mill. Br.-R.-T. 1926 erfolgte. Auch eine von mir vorgenommene Durchsicht der Schiffsverkehrsstatistiken der wichtigsten europäischen Länder zeigt, mit Ausnahme Frankreichs, in den letzten Jahren einen konstanten absoluten und noch stärkeren relativen Rückgang des Anteils der amerikanischen Flagge. Die gleiche Tendenz läßt sich verschiedenorts, wenn auch nicht überall, in Übersee, vor allem in den Vereinigten Staaten selbst beobachten. Beispielsweise sank der Anteil der nordamerikanischen Schiffe am Verkehr der deutschen Häfen von 9,5 % 1922 auf 4 % 1926, am Verkehr der Häfen der Vereinigten Staaten selbst von 42,5 % im Durchschnitt 1921—1925 auf 33,1 % 1926. Im Verkehr der Häfen Brasiliens und des Suez-Kanals ergibt sich bei Aufrechterhaltung der absoluten Tonnagezahl immerhin ein relativer Rückgang von 5,7 % 1922 auf 5,1 % 1926 bzw. von 3,2 % 1922 auf 2,7 % 1926.

Daß diese Entwicklung dem Amerikaner die Problematik seiner Seeschiffahrt wieder stärker vor Augen rückte, lag nahe. Tatsächlich waren die letzten Monate gekennzeichnet durch ein hartes Ringen der zuständigen Instanzen und der öffentlichen Meinung der Union um die künftige Gestaltung ihrer Seeschiffahrt. Dabei verdient aber betont zu werden: Nicht um die Frage einer Erhaltung oder eines weiteren Sinkenlassens der amerikanischen Handelsflotte ging der Streit, sondern, indem man die Notwendigkeit einer starken amerikanischen Handelsflotte als fast selbstverständliche Voraussetzung betrachtete, lediglich darum, ob die Staatsflotte eine Auffrischung erfahren solle, oder ob das Wiedervorantragen des Sternennanners der privaten Reederei, allerdings mit weitestgehender staatlicher Unterstützung anzuvertrauen sei. Gleichwohl verlohnt sich die Frage: Warum will der Amerikaner überhaupt eine eigene Handelsflotte? Sehen wir uns eine Enumeration von Gründen an, wie sie Titus, Chief Transportation Division, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, kürzlich gab,¹⁾ so befinden sich dabei wirtschaftlich-politische Gesichtspunkte, die man gelten lassen kann, wie engeres Zusammenarbeiten von Handel und Schiffahrt bei Einrichtung neuer Linien oder Sicherstellung hinreichenden Transportraumes in politischen Ausnahmefällen. Daneben steht aber eine Reihe fadenscheiniger Gesichtspunkte, wie etwa der, daß die amerikanische Flagge ein gutes Werbemittel sei, oder daß eine amerikanische

¹⁾ The Nautical Gazette, Vol. 114, Nr. 17, S. 526.

Handelsflotte eine „wohltätige“ Wirkung auf den Frachtenmarkt ausüben werde. Eine große Rolle spielt in der amerikanischen Flottenpropaganda das schöne Schlagwort „Keep the Dollar at home“. Soweit man hierbei daran denkt, in erster Linie der heimischen Wirtschaft Arbeit zuzuführen, läßt sich über diese wirtschaftspolitische Zielsetzung immerhin reden. Doch handelt es sich in Wirklichkeit überwiegend um eine Spekulation auf den Instinkt der Masse, der man suggerieren möchte, daß der böse fremde Reeder dem armen Yankee seine Dollars und damit seinen Reichtum auf Nimmerwiedersehen abnähme. Aufrichtiger gegen sich selbst und die anderen wäre es zweifelsohne, wenn man den nationalen Prestigewillen, dessen Mitspielen man wohl zugibt, als die ausschlaggebende Triebkraft bezeichnete. Daß daneben persönliche Interessenpolitik hier wie andernorts mit unterläuft, ist selbstverständlich.

Beschränken wir uns hier darauf, das Ergebnis des jüngsten Kampfes um die weitere Gestaltung der amerikanischen Handelsflotte festzustellen. Die vor wenigen Wochen Gesetz gewordene Jones-White-Bill kann im wesentlichen als ein Sieg des auch von dem Präsidenten Coolidge vertretenen Gedankens der Privatisierung der amerikanischen Handelsflotte unter gleichzeitiger stärkster Staatsunterstützung bezeichnet werden. Die wesentlichsten Bestimmungen wie folgt: 1. Erhöhung des bei dem Shipping Board bestehenden Schiffsbau-Darlehensfonds auf 250 Millionen Dollar. Private Reeder können aus ihm für Neubau oder Umbau von Handelsschiffen Darlehen bis zu $\frac{3}{4}$ der Kosten bis auf 20 Jahre erhalten zu einem Zinssatz, der dem niedrigsten Erträgnis irgendwelcher Regierungsoptionen entspricht, d. h. effektiv von etwa $2\frac{1}{2}$ %. Bei Annahme einer Zinsersparnis von 3 % ergibt sich bei voller Inanspruchnahme des Fonds also eine Subventionierung von 30 Millionen RM. jährlich. 2. Erhöhung der Postsubventionen auf einen Meilensatz, der von 1,50 Dollar bei 10 kn. Geschwindigkeit bis zu 12 Dollar bei 24 kn. Geschwindigkeit steigt, so daß beispielsweise ein Schiff mit dieser Geschwindigkeit für eine einzige Fahrt New York—England eine Unterstützung von rund 150 000 RM. zu erhalten vermag. 3. Übernahme von Versicherungen für Schiffe und Werften durch die Regierung, soweit sie Interesse daran hat. 4. Zulassung des Verkaufs von Staatsschiffen bei Zustimmung von 5 Mitgliedern des Shipping Boards an Stelle der früher notwendigen Einstimmigkeit seiner 7 Mitglieder.

Angesichts der genannten weitgehenden Staatsunterstützungen erwartet die Öffentlichkeit Amerikas, daß das Jones-White-Gesetz, „the most constructive piece of shipping legislation in the history of the country“, sowohl zu einer raschen Überführung der Staatsflotte in Privatbesitz wie zu einer aufsteigenden Entwicklung der amerikanischen Handelsflotte führen wird. Verschiedene in den letzten Wochen gegebene bzw. ausgeschriebene Schiffbau-Aufträge wie das hohe Gebot der Barber-Lines auf die American West African Line, die daraufhin diesen kürzlich von dem Shipping Board überlassen wurde, werden als erste Anzeichen der Wirksamkeit des neuen Gesetzes angeführt.

Hierzu kritisch: Amerikas Überseeschiffahrt ist wirtschaftlich ein künstliches Gebilde. Wie wiederholte Untersuchungen einwandfrei belegen, war und ist die Schiffahrt unter amerikanischer Flagge infolge der höheren Schiffbaukosten, der höheren Seemannslöhne und der staatlichen Sozialforderungen zugunsten des Schiffpersonal gegenüber der der anderen Nationen nicht konkurrenzfähig. Nur umfangreiche Staatszuschüsse, bei denen es für Europa gleichgültig bleibt, ob sie an eine Staatsflotte oder an private Reeder gewährt werden, können der amerikanischen Flagge eine beachtliche Stellung im Weltverkehr

sichern. Daß Amerika sich diesen Luxus leisten kann, liegt zutage. Um so deutlicher muß aber auf die ökonomische Widersinnigkeit und auf die verhängnisvollen Folgen für die europäisch-amerikanischen Wirtschaftsbeziehungen hingewiesen werden. In der maritimen Prestigepolitik der Vereinigten Staaten liegt etwas von einem naiven Merkantilismus, der nur verkaufen, aber niemals aufnehmen möchte. Dieses letzten Besonderen sinnwidrige Streben trifft Europa in seiner Gesamtheit, trifft aber im besonderen Deutschland, das nach Verrechnung seiner Kriegsschuld mit den alliierten Schulden an die Vereinigten Staaten Zins- und Tilgungslasten in bisher nicht gekanntem Umfang Jahrzehnte zu leisten haben wird. Durch die amerikanische Schiffahrtspolitik wird aber Deutschland u. U. in der Nutzbarmachung einer seiner stärksten Hilfskräfte für diese Aufgabe, nämlich seiner Seeschiffahrt, eingeengt. Gewiß vermag man sich auf den Standpunkt einer klassisch-mechanistischen Wirtschaftsdoktrin zu stellen, derzufolge durch Kreditrestriktion und unentwegten Verkauf deutscher Währung sich der zur Abtragung unserer Schuld notwendige Ausfuhrüberschuß ergeben wird. Indessen haben wir Grund, die glatte Funktion einer solchen Wirtschaftsmechanik zu bezweifeln. Um so näher liegt dann die Ausnutzung einer natürlichen Überlegenheit, wie sie in den Kosten der deutschen Seeschiffahrt gegenüber denen der amerikanischen gegeben ist, zur Schuldentilgung. Vergewärtigen wir uns, daß nach den Schätzungen des Statistischen Reichsamts der Saldo der Dienstleistungen im Schiffsverkehr unsere Zahlungsbilanz in den Jahren 1926 und 1927 bereits um je 300 Mill. RM. verbessert hat und zweifelsohne noch beträchtlich vergrößert werden kann, und ferner, daß namentlich eine Verstärkung des amerikanischen Touristenverkehrs nach Deutschland eine weitere Verbesserung unserer Zahlungsbilanz um einen ähnlichen Betrag zu bewirken vermag. Eine Hemmung der Entfaltung der deutschen Seeschiffahrt durch fremden Schiffahrtsschutzprotektionismus muß daher weitgehend auf das Gläubiger-Ausland selbst zurückfallen. Hoffen wir, daß der Geist freier Entfaltung der wirtschaftlichen Kräfte, ohne Staatsschutz und ohne Staatshilfe, wie er vorbildlich in der deutschen Seeschiffahrt lebt und wirkt, letzten Endes doch obsiege.

Aufstellung 1.
Die Weltflotte¹⁾.

	1914 1000 B.-R.-T.	1920 1000 B.-R.-T.	1922 1000 B.-R.-T.	1927 1000 B.-R.-T.
Großbritannien ²⁾	19 257	18 330	19 296	19 309
Britische Dominions	1 788	2 252	2 747	2 865
Vereinigte Staaten ³⁾	3 015	13 790	14 739	12 070
Japan	1 708	2 996	3 587	4 033
Italien	1 668	2 242	2 866	3 483
Frankreich	2 319	3 245	3 846	3 470
Deutschland	5 459	6 73	1 887	3 363
Norwegen	2 505	2 219	2 601	2 824
Niederlande	1 496	1 793	2 633	2 654
Schweden	1 118	1 073	1 115	1 365
Spanien	899	997	1 283	1 161
Dänemark	820	803	1 038	1 060
Andere Länder	7 038	6 901	6 733	7 536
Weltflotte	49 090	57 314	64 371	65 193

¹⁾ Nach Lloyd's Register. ²⁾ Ohne Dominions. ³⁾ Ohne Große Seen.

Aufstellung 2.

Prozentuale Anteile der führenden Seeschiffahrtsnationen an der Qualitätstonnage der Welt am 1. Juli 1926¹⁾.

	Groß- britannien	Ver. Staaten	Deutsch- land	Holland	Italien	Frank- reich	Japan
Maßstab 1 ²⁾	56,38	9,54	6,77	8,29	3,96	5,58	5,29
Maßstab 2 ³⁾	62,13	12,30	5,89	3,23	6,58	3,10	2,11
Durchschnitt	59,25	10,92	6,33	5,76	5,27	4,34	3,70

Aufstellung 3.

Flaggenanteile am Gesamtverkehr der Seehäfen des Deutschen Reiches.⁴⁾

	1913		1922		1926	
	1000 N.-R.-T.	%	1000 N.-R.-T.	%	1000 N.-R.-T.	%
Deutsch	21254	61,—	10184	38,5	17616	46,8
Britisch	6208	17,8	6332	24,—	7072	18,8
Niederländisch	1029	3,—	1892	7,2	2514	6,7
Dänisch	1709	4,9	1149	4,3	2211	5,9
Schwedisch	2177	6,2	1190	4,5	2164	5,8
Nordamerikanisch	—	—	2502	9,5	1493	4,—
Norwegisch	1361	3,9	1238	4,7	1374	3,7
Französisch	163	0,5	494	1,9	835	2,2
Sonstig	946	2,7	1438	5,4	2339	6,1
Zusammen:	34847	100	26419	100	37618	100

Aufstellung 4.

Flaggenanteile am Auslandsverkehr (Eingang) der Seehäfen der Vereinigten Staaten⁵⁾.

	Durchschnitt 1910—1914		Durchschnitt 1921—1925		1926	
	1000 N.-R.-T.	%	1000 N.-R.-T.	%	1000 N.-R.-T.	%
Nordamerik. (U.S.)	4753	13,5	22526	42,5	21092	33,1
Britisch	17901	50,8	16807	31,7	22834	35,8
Norwegisch	2679	7,6	2817	5,3	3872	6,1
Italienisch	821	2,3	1490	2,8	2759	4,3
Japanisch	353	1,—	2059	3,9	2285	3,6
Deutsch	4362	12,4	847	1,6	1809	2,8
Niederländisch	1004	2,9	1300	2,5	1754	2,8
Französisch	997	2,8	1492	2,8	1744	2,7
Sonstig	2342	6,7	3621	6,9	5610	8,8
Zusammen:	35212	100,0	52959	100,0	63759	100,0

1) Nach Helander, Die internationale Schifffahrtskrise, Jena 1928. S. 23 und 25.

2) Mindestmaße: 5000 B.-R.-T.; 12 kn. Geschwindigkeit; Höchstalter 15 Jahre.

3) Mindestmaße: 10000 B.-R.-T.; 15 kn. Geschwindigkeit; Höchstalter 10 Jahre.

4) Entnommen bzw. errechnet aus: Statistik des Deutschen Reichs; Seeschiffahrt.

5) Entnommen bzw. errechnet aus: Statistical Abstract of the United States.

Aufstellung 5.
 Flaggenanteile am Gesamtverkehr (Eingang) der See-Häfen
 Brasiliens¹⁾.

	1913		1922		1925	
	1000 N.-R.-T.	%	1000 N.-R.-T.	%	1000 N.-R.-T.	%
Brasilisch	10344	35,5	11172	40,7	13604	40,7
Englisch	9867	33,8	6345	23,1	6295	18,9
Deutsch	4285	14,7	1549	5,7	3182	9,5
Französisch	1306	4,5	1675	6,1	2509	7,5
Italienisch	1124	3,8	1411	5,1	2268	6,8
Nordamerik. (U. S.)	40	0,1	1569	5,7	1712	5,1
Holländisch	550	1,9	1288	4,7	1589	4,8
Sonstig	1654	5,7	2451	8,9	2250	6,7
Zusammen:	29170	100,0	27460	100,0	33409	100,0

Aufstellung 6.
 Flaggenanteile am Durchgangsverkehr des Suez-Kanals²⁾.

	1913		1922		1926	
	1000 N.-R.-T.	%	1000 N.-R.-T.	%	1000 N.-R.-T.	%
Britisch	12052	60,2	13383	64,5	14969	57,4
Niederländisch	1287	6,4	2161	10,5	2859	11,—
Deutsch	3352	16,7	735	3,5	2154	8,3
Französisch	928	4,6	997	4,8	1736	6,7
Italienisch	291	1,5	858	4,1	1348	5,2
Japanisch	344	1,7	928	4,5	946	3,6
Nordamerik. (U. S.)	7	—	668	3,2	710	2,7
Sonstig	1773	8,9	1013	4,9	1338	5,1
Zusammen:	20034	100,0	20743	100,0	26060	100,0

¹⁾ Entnommen bzw. errechnet aus: Commercio Exterior do Brazil; Movimento Marítimo.

²⁾ Entnommen bzw. errechnet aus dem Nachrichtenblatt: Le Canal de Suez.

Organisationsprobleme im Verkehrswesen.

Von Diplomkaufmann Dr. rer. pol. Leopold Mayer, Dozent der Hochschule für Welthandel,
 Wien.

Übersicht:

- I. Einführung.
- II. Probleme der rechtlichen Verkehrsorganisation.
- III. Probleme der wirtschaftlichen Verkehrsorganisation:
 1. Organisationsfragen der Verkehrsgewerbe.
 2. Organisationsfragen der Verkehrsbetriebe:
 - a) Die Arbeitsorganisation.
 - b) Die Kapitalorganisation.

I. Einführung.

Verkehrseinrichtungen hat es zwar zu allen Zeiten gegeben, jedoch war ihre Bedeutung für den einzelnen und für die Gesamtheit niemals so überragend wie in der Gegenwart, wo schon ein vorübergehender verkehrsloser Zustand infolge von Streiks, Elementarereignissen u. dgl. die unangenehmsten Folgen zeitigt. Der