

# Geschäftslage und Entwicklung der Seeschifffahrt 1911—1913

BA675

Vortrag, gehalten auf dem  
Fünften Deutschen Seeschifffahrtstag  
am 2. April 1913

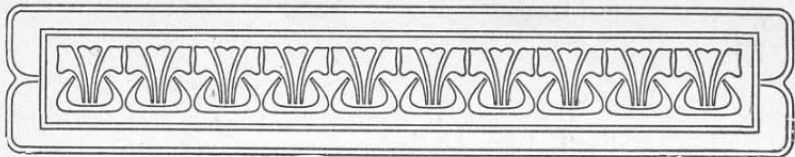
von

**B. HULDERMANN**

stellvert. Direktor der Hamburg-Amerika Linie

A III A

EMC



## Vorwort.

**D**er nachstehend abgedruckte Vortrag ist der dritte, den ich dem „Deutschen Seeschiffahrtstage“ über die Lage der Seeschiffahrt gehalten habe, die früheren fanden 1909 und 1911 statt und sind unter dem Titel „Die Subventionen der ausländischen Handelsflotten und ihre Bedeutung für die Entwicklung der Seeschiffahrt“ und „Seeschiffahrt und Welthandel“ im gleichen Verlage erschienen. Die drei Vorträge geben ein Bild über die Entwicklung der Seeschiffahrt im Verlaufe der letzten sechs Jahre, die eine Periode tiefster Depression und langsamen Wiederaufstiegs bedeuten. Die Veröffentlichung auch dieses Vortrages entspricht einem Wunsche vieler Teilnehmer des letzten Seeschiffahrtstages.

H a m b u r g , im Mai 1913.

Der Verfasser.



**D**ie Ziffern, die ich dieses Mal anknüpfend an meine Vorträge in früheren Jahren Ihnen über die Geschäftslage der Reederei vorführen kann, sind wesentlich günstiger als die letzten. Die ungeheure Depression, die noch vor wenigen Jahren über dem Schiffahrtsgewerbe in aller Welt lag, hat einem kräftigen Aufschwung Platz gemacht. Schon in meinem letzten Vortrag vor zwei Jahren konnte ich auf eine leichte Besserung der Erträgnisse in beiden Zweigen der Schiffahrt hinweisen, der Linienschiffahrt und der Trampschiffahrt. Die Ziffern, die ich Ihnen heute bringe, zeigen eine weitere Besserung, und zwar zunächst für die **Linienschiffahrt**.

#### Durchschnittsdividende der 7 größten deutschen Reedereien.

J a h r	Aktienkapital Millionen Mark	Dividende %
1906 . . . . .	276,5	8,58
1907 . . . . .	326,0	5,70
1908 . . . . .	326,0	1,12
1909 . . . . .	323,0	4,03
1910 . . . . .	329,0	6,16
1911 . . . . .	329,0	8,09
1912 . . . . .	341,5	10,08
	Durchschnitt . .	6,24

Sie sehen aus dieser Tabelle, daß das **Durchschnittserträgnis der sieben größten deutschen Reedereien** sich wesentlich erhöht hat, und ich möchte hinzufügen, daß sich die Besserung nicht auf diese sieben Gesellschaften be-

schränkt, sondern daß sie auch fast alle anderen deutschen Schiffahrtsunternehmungen betroffen hat, insbesondere auch solche, bei denen man mit befriedigenden Erträgnissen zu rechnen fast verlernt hatte, Unternehmungen, die den Beteiligten lange Jahre hindurch schwere Opfer auferlegt hatten. Daß auch sie gewinnbringend geworden sind, liegt zum großen Teil an der besseren Gestaltung des „offenen Frachtenmarktes“, des Marktes für Massengüter, an dem sich die Raten ausschließlich durch das Verhältnis von Angebot und Nachfrage bilden, des Marktes, für den jeder Versuch einer Konvention oder Syndizierung bisher fehl geschlagen ist.

Diese Besserung des offenen Marktes hat dann auch dem anderen großen Geschäftszweige der Schiffahrt, der **Trampschiffahrt**, zu einem erheblichen Aufschwung verholfen, wie Ihnen die folgende Tabelle zeigen soll, die ich, ebenfalls in Anknüpfung an die Angaben meiner früheren Vorträge und in Anlehnung an eine regelmäßig erscheinende Statistik der englischen Zeitschrift „Fairplay“, Ihnen vorführe (auf der nächsten Seite).

Ich möchte Ihre Aufmerksamkeit zunächst auf die letzten Rubriken der Tabelle lenken. Wie Sie sehen, hat sich die Zahl und Tonnage der von der Statistik umfaßten Dampfer in den letzten vier Jahren langsam vermehrt, und für 1910 hatten wir auch bereits eine kleine Besserung der Erträgnisse konstatieren können. Wesentlich stärker war sie in den Jahren 1911 und 1912, und zwar begann diese wesentliche Besserung gegen Herbst 1911. Sie hat nicht nur die Durchschnittsdividende für 1912 auf einen befriedigenden Stand gebracht, sondern zum erstenmal in diesen neun Jahren auch **Abschreibungen** auf die Buchwerte der Dampfer ermöglicht, die den Satz von 5 %, den die Statistik offenbar als einen ausreichenden angesehen wissen will, übersteigen. Daß ein derartig gutes Jahr allerdings die Schäden so vieler voraufgegangener schlechter noch nicht ausgleichen kann, ist klar, und es würde noch einer langen Dauer der guten Konjunktur bedürfen, um die Verluste all der schlechten früheren Jahre wieder zu ersetzen.

Nicht nur in der Rubrik der Dividenden, sondern noch in einer anderen scheint mir diese Tabelle ein **Zeichen wieder**

erwachter Lebenskraft der Trampreederei zu enthalten. Wenn Sie die Steigerung der Tonnage mit der Steigerung des Kapitals und des Buchwertes der Dampfer vergleichen, finden Sie bei letzteren eine ganz ungleich viel größere Zunahme als in der erstgenannten Rubrik: hier eine Zunahme um das Vielfache, dort eine Steigerung noch nicht einmal auf das Doppelte. Nun enthält diese Statistik zwar nicht von Anfang bis zu Ende immer nur dieselben Reedereien, sondern es sind im Laufe der Jahre nach und nach neue zu den ersten dazugekommen, aber dennoch kommt meines Erachtens ein für die letzten Jahre außerordentlich charakteristisches Moment auch in dieser

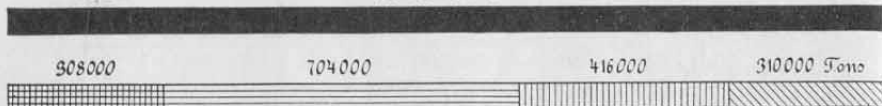
## Nine Years of Cargo-Boats Earnings.

Year	Said-up capital	Debtless loans	Book value of steamers	No. of vessels	Tons gross	Profit on voyages	Dividend on capital	Appreciation written off	Depreciation at 5%	
	Millions £	Mill.	Mill.		Mill	Mill.	Thousands		%	Mill.
	7 8 9 10 11 12	4 5 6 7	10 11 12 13 14 15 16 17		0 1 2	0 1 2 3	100 200 300 400 500 600 700 800		0 1 2	0 1 2
1904	1	1	1	393	1	1	100	3.04	1	1
05	2	2	2	464	2	2	150	3.33	1	1
06	2	2	2	433	2	2	200	4.05	1	1
07	3	3	3	490	3	3	250	4.17	1	1
08	3	3	3	533	3	3	300	3.48	1	1
09	3	3	3	508	3	3	100	1.89	1	1
10	3	3	3	522	3	3	100	2.30	1	1
11	4	4	4	535	4	4	200	3.73	1	1
1912	4	4	4	561	4	4	800	6.82	2	2

Tabelle zum Ausdruck: das ist eine ungewöhnlich starke Erneuerung, d. h. also Verjüngung, nicht Vermehrung **der englischen Handelsflotte**. Wie diese vor sich geht, möge

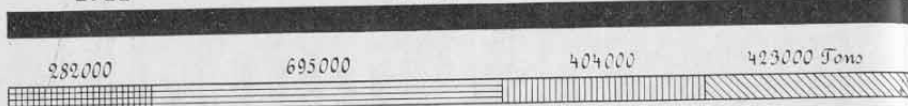
1912

1738000 Tons



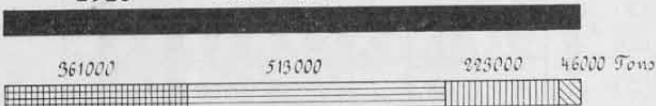
1911

1804000 Tons



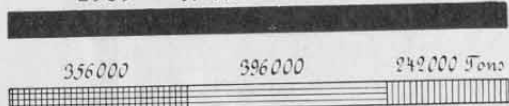
1910

1143000 Tons



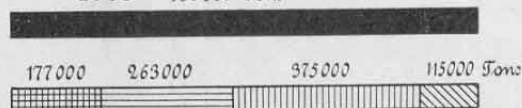
1909

991000 Tons



1908

930000 Tons



Ihnen die hierstehende Darstellung zeigen.

Sie sehen hier in der ersten

starken Linie nach den Berichten von Lloyd's Register für die letzten fünf Jahre die **in England zu Wasser gelassene Tonnage** und sehen ferner in der mehrfach geteilten Linie zunächst die verloren gegangene oder abgebrochene Tonnage, sodann die von England

nach dem Ausland oder nach den Kolonien verkaufte, ferner die in England für ausländische Rechnung erbaute und endlich diejenige Tonnage, die bei einer Aufrechnung dieser Ziffern gegen die bei der oberen Linie angegebene Ziffer als Rest verbleibt. Diese Darstellung ist in verschiedener Hinsicht interessant. Zunächst zeigt sie ein Anwachsen der Summe der verlorenen und abgebrochenen Tonnage, und zwar ein ziemlich erhebliches, was sich nicht etwa durch größere Schiffsverluste, sondern durch ein **stärkeres Ab-**

**brechen von alten Schiffen** erklärt, also durch einen beschleunigten Verjüngungsprozeß der englischen Handelsflotte. Die tatsächlichen Schiffsverluste durch Unglücksfälle betragen in den letzten Jahren jährlich annähernd 200 000 Tonnen oder eine Kleinigkeit mehr; was darüber hinausgeht, kommt auf das Konto der abgewrackten Schiffe. Neben dieser Art der Verjüngung geht eine noch weit größere Ziffer nebenher, die der **Verjüngung durch Verkauf nach dem Auslande**; sie stellt die zweite Rubrik dar. Sie ist, wie Sie sehen, ganz erheblich gewachsen. Schon diese beiden Tatsachen, verstärktes Abwracken und verstärkte Verkäufe nach dem Auslande, mußten naturgemäß eine starke Schiffbautätigkeit zum Ersatz des Abganges hervorrufen. Nehmen Sie dann noch hinzu, daß auch der Bau für ausländische Rechnung, den Sie in der dritten Rubrik dargestellt sehen, in den beiden letzten Jahren zugenommen hat, so erscheint die starke Schiffbautätigkeit in England in einem wesentlich milderem Lichte. Und tatsächlich ist denn auch der reine Nettozuwachs der englischen Handelsflotte in den letzten Jahren gar nicht so groß gewesen. Das letzte Stück dieser geteilten Linie zeigt die Differenz zwischen Bautätigkeit und Abgang, ergibt also ungefähr den Zuwachs der englischen Handelsflotte durch Neubauten. Der Gesamtzuwachs stellt sich allerdings ein wenig höher, weil eine geringe Tonnage auch von England im Auslande angekauft wird. Wäre das nicht der Fall, würde sich 1909 überhaupt kein Zuwachs, sondern sogar ein Defizit ergeben haben. In Wirklichkeit wuchs die englische Handelsflotte auch in jenem Jahre um ein wenig. Sehr stark ist aber der Zuwachs im Verhältnis zur Verkehrssteigerung in keinem der letzten Jahre gewesen, und auch das war natürlich ein Moment, das die günstige Geschäftslage vorbereitet und befestigt hat. Daß dieses Moment auch für das laufende Jahr noch in Kraft ist, möchte ich allerdings nicht annehmen. Das starke Wachstum der Schiffbautätigkeit in der letzten Zeit dürfte es inzwischen ausgetilgt haben.

Die **Ursachen für die Besserung der Reedereikonjunktur** sind nicht schwer anzuführen. 1911 hatte ich auf die starke Belebung von Handel und Verkehr in den überseeischen Ge-



bieten hingewiesen. Diese kam namentlich den Linienreedereien zugute, später und indirekt auch den Trampreedereien. Wesentlich aber für diese war der glänzende Ausfall der überseeischen Ernten.

### Welternte.

	1912	1911	1910	1909	1908
	Mill. Quarters	Mill. Quarters	Mill. Quarters	Mill. Quarters	Mill. Quarters
Weizen . . . .	464	432	442	437	378
Roggen . . . .	227	194	201	210	191
Gerste . . . .	184	177	179	185	164
Hafer . . . .	499	411	448	466	408
Mais . . . .	481	380	447	389	375

Ich gebe Ihnen in dieser Tabelle nach der bekannten Beerbohmschen Statistik die Ziffern über die **Welternten in Getreide**. Sie sehen, daß in keinem früheren Jahre die Erntemengen so groß gewesen sind wie im Erntejahr 1912, mit einziger Ausnahme von Gerste, und Sie sehen ferner, daß auch 1911 und 1910 Jahre mit sehr großen Ernten gewesen sind. Ergänzend möchte ich dazu noch bemerken, daß die für die transatlantische Schifffahrt besonders in Frage kommenden großen überseeischen Getreideproduktionsgebiete sehr bedeutende Ernten in den letzten Jahren aufzuweisen hatten, und daß dementsprechend auch die Kaufkraft dieser Gebiete sich gehoben hat. Ich erinnere besonders an den un-  
gemein günstigen Einfluß, den diese großen Ernten im vorigen Jahre auf das gesamte Wirtschaftsleben der Vereinigten Staaten von Amerika und der Republik Argentinien gehabt haben. Ich erinnere ferner daran, daß bei der allgemein steigenden Preiskonjunktur im Geschäftsleben auch die sonstigen Produkte dieser Gebiete sich höherer Preise erfreuten und damit entsprechend reiche Erträge für ihre Produktionsländer gebracht haben. Dadurch hoben sich die Kaufkraft jener Gebiete und ihre Aufnahmefähigkeit für europäische Produkte. Eine Folge dieser starken Erntebewegungen und des regen Verkehrs mit überseeischen Gebieten überhaupt war dann die allmählich erfolgte Verteilung der Tonnage, die

sich in den schlechten Geschäftsjahren in den europäischen Häfen angesammelt hatte, über die Schifffahrtsgebiete der



---

ganzen Welt. Zusammenwirkend hatten diese Momente ein starkes Steigen der Frachtraten zur Folge.

Da eingehende **Statistiken über die Bewegung der Frachten** doch selten sind, oder aber die veröffentlichten nur

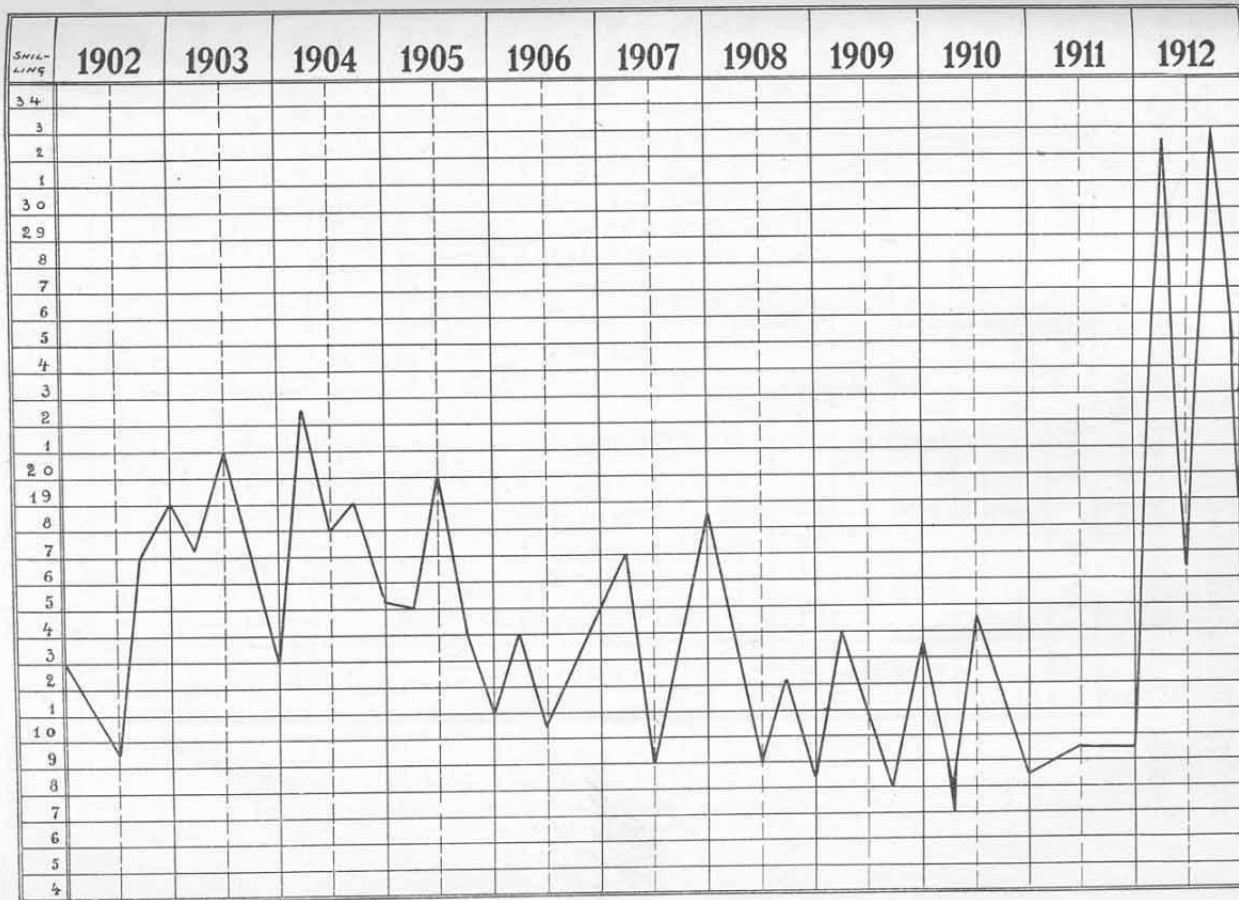
höchste und niedrigste oder Durchschnittsraten für bestimmte Zeiträume angeben, dürften einige graphische Darstellungen interessieren, die ich einer mit großem Fleiß geführten Statistik eines Hamburger Freundes entnommen habe. Die Linien zeigen die Bewegung der Frachtraten auf Grund der täglichen, wenn ich so sagen soll, Loco-Notierungen, berücksichtigen also nicht im voraus gemachte Abschlüsse, die manchmal zu stark abweichenden Raten erfolgen. Natürlich sollen diese, von mir auf kleinem Raum zusammengedrängten Linien nur ein annäherndes Bild der Marktbewegungen geben, alle feinen Schwankungen der Raten können sie nicht wiedergeben.

Ganz unter dem Einfluß von Angebot und Nachfrage von Tonnage pflegen die **ausgehenden Kohlenfrachten** zu stehen, aus denen ich die **von Cardiff nach Bombay** herausgegriffen habe, die seit Jahren nicht mehr eine so stetig steigende Tendenz aufwies wie in den beiden letzten Jahren. (Siehe S. 7.) Auch nach anderen Gebieten sind die Kohlenfrachten erheblich gestiegen, nach den kontinentalen Häfen z. B. so, daß dadurch die Konkurrenzfähigkeit der englischen Kohle gegenüber der deutschen entschieden beeinträchtigt worden ist.

Durch Jahre hindurch waren die **Getreidefrachten vom La Plata** ein Gegenstand tiefsten Kammers für die Reeder, niemals konnte dauernd eine stärkere Erholung eintreten, weil immer wieder die große, jahrein, jahraus mit Kohlen hinausgehende Tonnage Heimfracht zu den billigsten Raten annehmen mußte. Erst als die Frachten in der übrigen Welt anzogen und bessere Beschäftigung sich bot, konnten auch am La Plata-Markt die Reeder, durch günstige Ernteresultate in Argentinien unterstützt, erheblich bessere Frachten erzielen. (Siehe S. 9.)

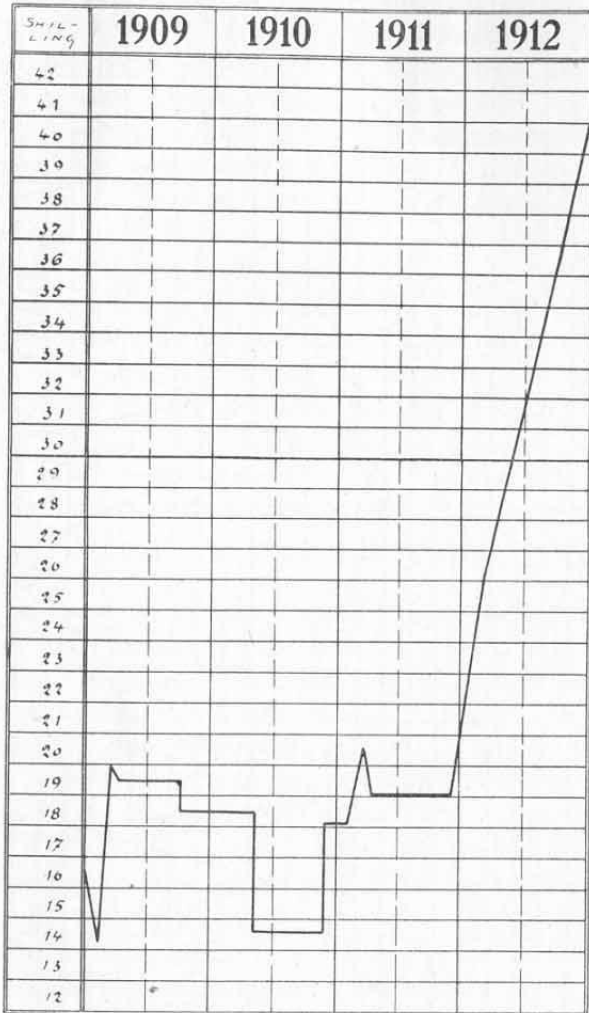
Gestützt auf diese bessere Tendenz des La Plata-Marktes und die reiche Beschäftigung, die dieser den Reedern bot, konnten die **Frachtraten für Salpeter** von der Westküste von Südamerika nach Europa sehr stark anziehen. Denn infolge des Anziehens der Frachten am La Plata-Markt fand die an diesem eintreffende Tonnage dort lohnende Beschäftigung und strömte nicht mehr wie früher nach dem Salpetermarkte,

# Getreide von San Lorenzo nach England und Kontinent.



dort Beschäftigung suchend und die Frachten drückend, ab. (Siehe nachstehend.)

**Salpeter von Westküste nach England und Kontinent per Dampfer.**



Eine ebenfalls starke Steigerung erfuhren die **Getreidefrachten von der Donau und vom Schwarzen Meer** nach Nordeuropa und ebenso die **Heimfrachten von Britisch-Ostindien** nach England. (Siehe S. 11 und 12.)

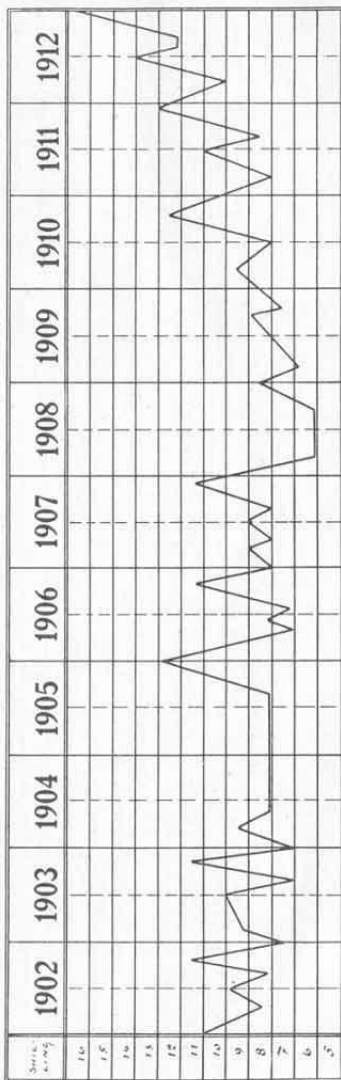
Kaum erwartet hätte wohl jemand, daß auch für die **Segelschiffahrt** nach so langen Jahren einer unerhörten geschäftlichen Depression noch wieder bessere Tage anbrechen würden. Aber die enorme Verringerung der Segelschiffstonnage brachte auch ihr aus der allgemeinen Frachtensteigerung einen ansehnlichen Nutzen, wenn auch zweifellos selbst bei den heutigen Frachten der Nutzen des Segelschiffgeschäftes mit dem des Dampfergeschäftes sich nicht messen kann. Daraus erklärt es sich wohl auch, daß trotz der besseren Geschäftslage auch heute niemand Segelschiffe bauen lassen will. Immerhin waren die Frachtraten für Segler erheblich besser, wie die Entwicklung der Frachtrate für **Salpeter von der Westküste nach Europa** per Segler (siehe S. 13), ferner die Rate für **Weizen von Südaustralien nach England** (siehe S. 14).

und die Rate für **Holz von Puget Sound nach Valparaiso** zeigen (siehe S. 15).

Diese **Steigerung der Frachten** hat die Aufmerksamkeit der Geschäftswelt und der Volkswirtschaftler in

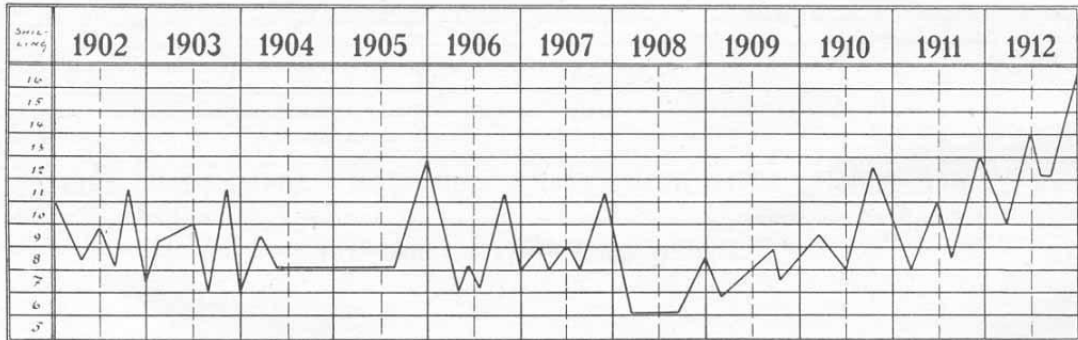
letzter Zeit wiederholt beschäftigt, und man hat, wie das immer geschieht, wenn ein Kaufmann die Konjunktur auszunutzen und Geld zu verdienen bestrebt ist, die Preiserhöhungen, in diesem Falle also die Steigerung der Frachten, zu stark ge-

Getreide von Sulina nach England und Kontinent.





# Getreide von Sulina nach England und Kontinent.



funden. Man hat dabei indes übersehen, daß vielfach, wie z. B. im Verkehr nach Südamerika, die Frachten der regel-



mäßigen Linien vor der Erhöhung durch besondere Verhältnisse, u. a. durch Konkurrenzbestrebungen, sehr stark gedrückt und vielfach höchst unlohnend gewesen waren, oder

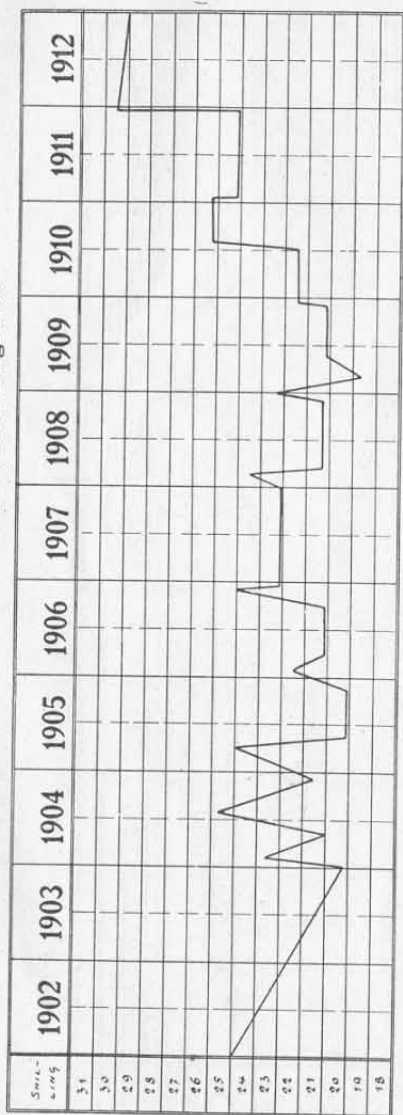
man hat übersehen, daß die Erhöhungen der Frachten der Linienreedereien höchst bescheiden waren im Vergleich zu



den Steigerungen, die am offenen Markte, also nur auf Grund des Verhältnisses von Angebot und Nachfrage von Schiffsraum, eingetreten sind. Ich möchte Ihnen ein Beispiel dafür

anführen. In der **nordamerikanischen Fahrt** sind in unserem Geschäft in jedem Jahre bald mehr, bald weniger Charterun-

Weizen von Südastralien nach England.



gen von fremden Dampfern erforderlich. Der größte Teil dieser Dampfer wird in sogenannte **Zeitcharter** genommen. Wie der Stand der Raten, die dabei bezahlt werden mußten, gewesen ist, zeigt Ihnen diese Darstellung (siehe S. 16).

Sie sehen, wie enorm teuer die zu bezahlenden Charraten in den letzten Jahren waren, in denen natürlich außerdem noch wegen des großen Geschäftsumfanges auch die meisten Charterungen nötig geworden sind, und Sie sehen, daß erst in allerletzter Zeit nach der gewaltigen Erhöhung wieder ein gewisses Abflauen, das übrigens auf dem ganzen Frachtenmarkte bemerkbar wurde, eingetreten ist.

Wenn Sie nun dieser Entwicklung die der **Tarifraten für den Verkehr nach Nordamerika gegenüberstellen** (siehe S. 17),

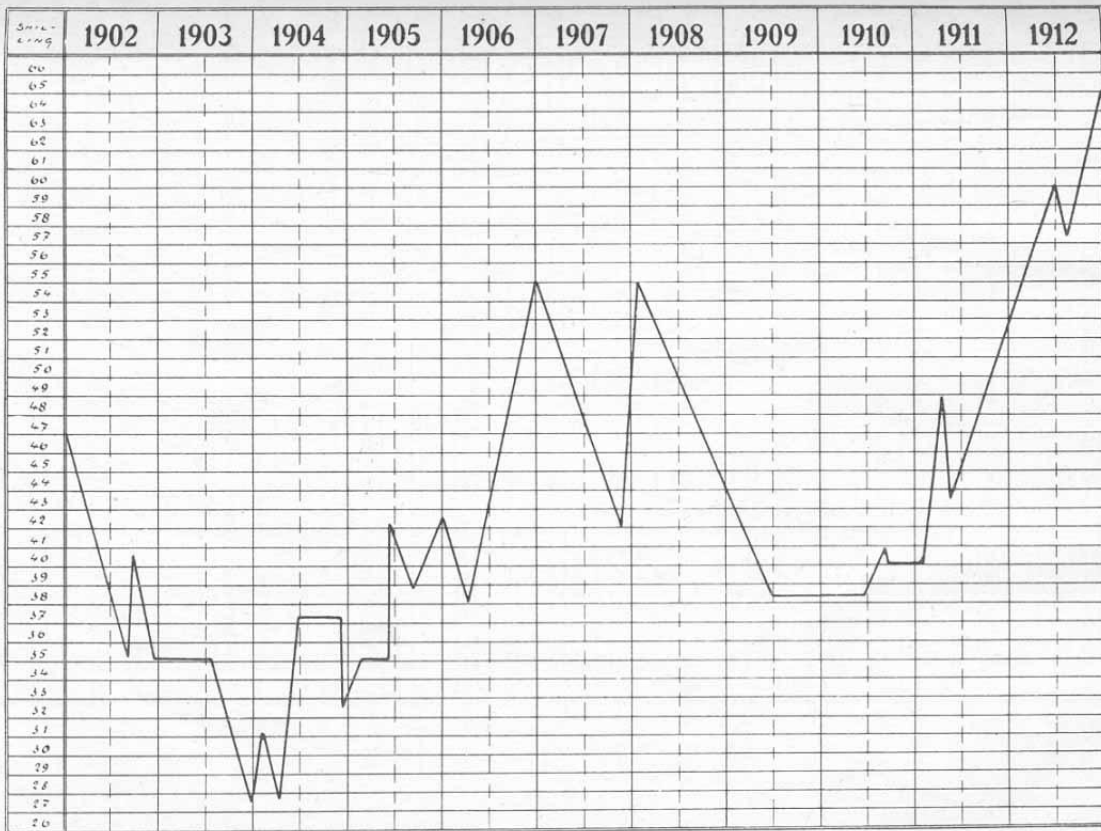
so finden Sie, daß in diesen im Zeitraum von neun Jahren nur eine sehr mäßige Steigerung eingetreten ist, und doch haben gerade diese Erhöhungen im nordamerikanischen Verkehr Anlaß zu Beschwerden aus Industriekreisen gegeben. Mir





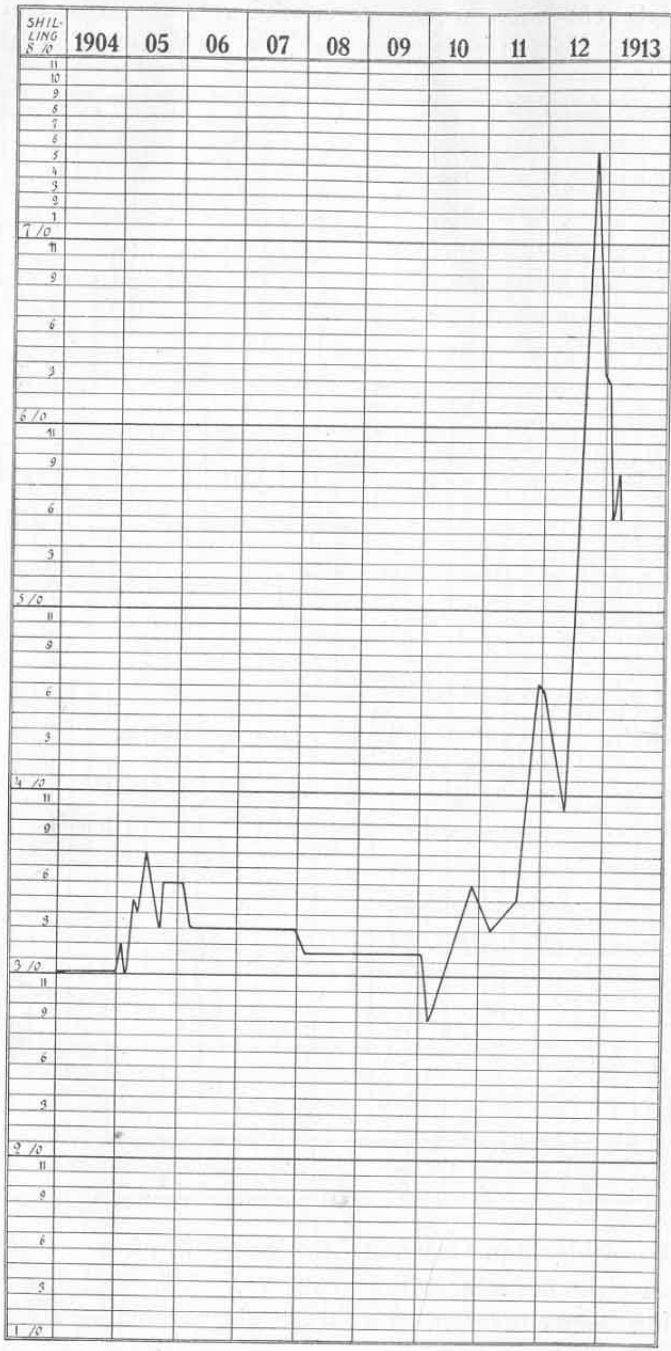
scheint, sehr mit Unrecht; denn man vergißt dabei, daß niemand die Linienreedereien dafür entschädigt, daß sie in

# Holz von Puget Sound nach Valparaiso.



Zeiten schlechten Geschäfts, in denen sie zwar ihre Frachtraten nicht heruntersetzen, doch wohl oder übel ihre Schiffe laufen lassen müssen, obwohl sie sie nur mäßig oder recht

# Time-Charter Government-form nach Nordamerika.



schlecht ausnutzen können. Man vergißt ferner die große Steigerung aller Unkosten, auf die ich später noch eingehen will. Endlich hat man auch die Tatsache nicht gewürdigt, daß die Steigerung der Frachten auch der Linienreedereien international war, also von einer Schädigung der deutschen Industrie nicht die Rede sein kann.

Ich wende mich nunmehr zu der weiteren Folgeerscheinung des großen Aufschwungs im Schiffahrtsverkehr, zur **Steigerung der Schiffbautätigkeit**. Wie stark und wie rasch diese gestiegen ist, zeigt Ihnen die Darstellung **der nach**

### Hamburg-Amerika Linie.

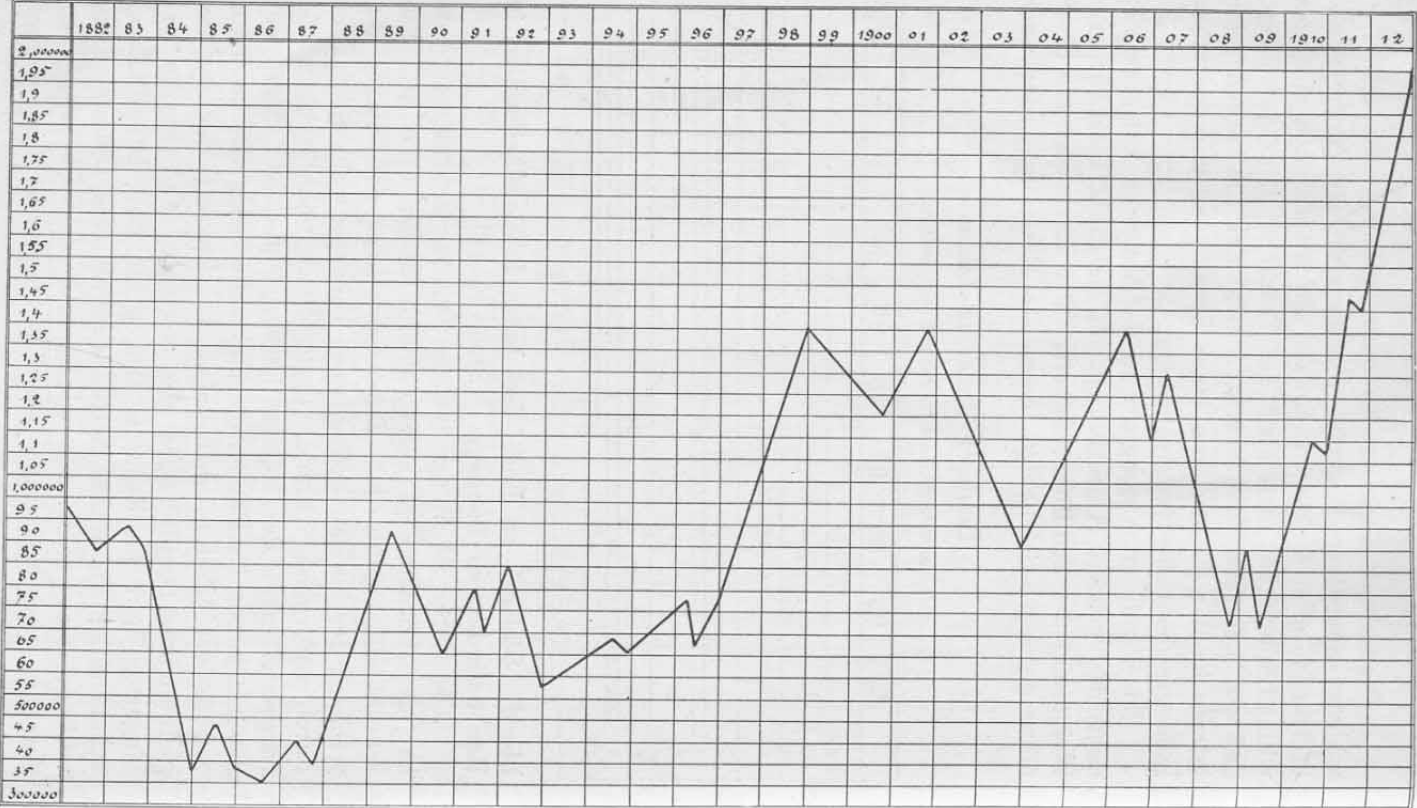
Hamburg-New Yorker Frachttarif.

	1904	05	06	07	08	09	10	11	12	1913
Dollar										
12										
11										
10			klasse II							
9										
8										
7			de V							
6										
5			de II							
4										
3			de III							
2			de I							
1										

### Lloyd's Statistik zu Ende der Jahre in Großbritannien im Bau befindlichen Tonnage. (Siehe S. 18).

Die Ziffer ist in der letzten Zeit rapide gestiegen und hat den höchsten je verzeichneten Stand erreicht. Einschränkung möchte ich dazu bemerken, daß dieses Anwachsen der im Bau befindlichen Tonnage wohl nicht allein durch natürliche Gründe, d. h. durch unablässige starke Neubestellungen der Reeder hervorgerufen ist. Stark mitgewirkt haben Umstände, die die Ablieferung der bestellten Schiffe verzögerten, d. h. also die Bauzeit der im Bau befindlichen Schiffe über das normale Maß hinaus verlängerten und sie dadurch länger im Bau befindlich erscheinen ließen, als es hätte der Fall sein sollen. Rückwirkend mag auch das wieder auf das Verhältnis von Angebot und Nachfrage am Frachtenmarkt und dadurch

Brutto-Tonnengehalt der in Großbritannien und Irland im Bau begriffenen Schiffe (Kriegsschiffe ausgenommen).



frachtensteigernd eingewirkt haben. Die Verzögerungen im Bau auf den englischen Werften waren einerseits durch Streikbewegungen verursacht, andererseits durch schlechte Arbeitsleistung der Arbeiter. Der englische Werftarbeiter scheint keine Neigung zu haben, die gute Arbeitsgelegenheit und die hohen Löhne zur Erzielung eines möglichst hohen Verdienstes auszunutzen. Zu einem solchen Schluß muß man wenigstens kommen, wenn man hört, daß gegenwärtig ein tüchtiger Platten-Anbringer imstande wäre, bei wöchentlich 51stündiger Arbeitszeit einen Verdienst von 10 Lstr. oder 200 Mark pro Woche zu erzielen, daß er aber freiwillig darauf verzichtet und es vorzieht, seine Arbeitsleistung und seinen Verdienst zu beschränken, indem er nur 4½ bis 5 Tage pro Woche arbeitet. Eine merkwürdige Art von Bedürfnislosigkeit, die den wohlverstandenen Interessen des Arbeitnehmers ebensowenig entsprechen dürfte wie denen des Arbeitgebers oder der ganzen Volkswirtschaft.

### Die nach Lloyds Reg. in England im Bau befindlichen Dampfer nach Größenklassen geordnet.

Gesamtsumme nach Lloyds	1909	1910	1911	1912
Brutto Reg. Tons	913 000	1 131 500	1 519 000	1 970 000

davon entfallen auf die einzelnen Größenklassen:

ca. Tons	Zahl	Tons	Zahl	Tons	Zahl	Tons	Zahl	Tons
100	15	1 500	27	2 700	25	2 500	20	2 000
300	70	21 000	79	23 700	114	34 200	117	35 100
700	23	16 100	15	10 500	42	29 400	40	28 000
1 500	43	64 500	37	55 500	45	67 500	42	63 000
3 000	64	192 000	37	111 000	51	153 000	61	183 000
5 000	47	235 000	87	435 000	102	510 000	118	590 000
7 000	24	168 000	16	112 000	32	224 000	54	378 000
9 000	4	36 000	10	90 000	19	171 000	15	135 000
11 000	4	44 000	12	132 000	11	121 000	16	176 000
13 000	2	26 000	4	52 000	4	52 000	9	117 000
17 000	1	17 000	2	34 000	3	51 000	10	170 000
25 000	—	—	—	—	—	—	1	25 000
30 000	2	60 000	2	60 000	3	90 000	1	30 000
50 000	—	—	—	—	—	—	2	100 000



Um übrigens die Bedeutung der Schiffbaustatistik, die ich Ihnen vorgeführt habe, für Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft des Frachtenmarktes richtig würdigen zu können, muß man versuchen, etwas weiter in sie einzudringen. Zwar ist die Statistik von Lloyd's nicht so detailliert, daß man ganz auf die Grundelemente, aus denen sie sich aufbaut, zurückgreifen kann, aber immerhin gibt sie doch eine **Unterscheidung in Größen-Klassen**, mit der sich etwas mehr anfangen läßt. (Siehe S. 19.)

Sie sehen aus dieser Vergleichung die am Ende der letzten vier Jahre im Bau befindliche Tonnage, geordnet nach Größen-Klassen, und erkennen leicht, daß bei weitem der größte Teil der Steigerung auf einige wenige unter den vielen Größen-Klassen hauptsächlich zurückgeht, und daß die Steigerung überhaupt erst bei der Größen-Klasse von 5000 Tonnen anfängt. Von da an finden sich dann allerdings teilweise erhebliche Steigerungen.

Zunächst ein Wort der Erläuterung zu der Gesamtsteigerung der Ende 1912 im Bau befindlichen Tonnage gegenüber der zu Ende des Vorjahres. Diese Steigerung beträgt etwa 450 000 Tonnen. Eine solche Ziffer ergibt sich aber bereits, wenn zunächst einige sehr große Schiffe, die Ende 1912 im Bau waren, zusammengerechnet werden: Die „Acquitania“ der Cunard-Line von 45 000 Tonnen, die „Britannic“ der White Star-Line von etwa 50 000 Tonnen, ein Dampfer der Holland-Amerika-Line von etwa 30 000 Tonnen, ein Dampfer der Red Star-Line von etwa 25 000 Tonnen, zwei Dampfer der Allan-Line von zusammen etwa 32 000 Tonnen, zwei Dampfer der Royal Mail-Line von zusammen etwa 30 000 Tonnen, zwei Dampfer der Pacific Steam Nav. Co. von zusammen etwa 31 000 Tonnen. Das ergibt allein zusammen etwa 250 000 Tonnen für nur zehn **sehr große Passagierdampfer**, die von nur vier Gesellschaften in Bau gegeben waren, denn die White Star-Line, die Red Star-Line und die Holland-Amerika-Line gehören zum Morgantrust, ebenso gehören die Royal Mail und die Pacific Steam Nav. Co. zu einem Konzern.

Weitere 230 000 Tonnen entfallen dann auf etwa 40 im Bau befindliche **Tankdampfer**. Der Bau dieser Fahrzeuge

ist in einem gewaltigen Umfange gerade im Jahre 1912 betrieben worden. Ende 1911 waren 13 Tankdampfer mit etwa 60 000 Tonnen im Bau, im Oktober 1912 die Höchstsumme von 86 mit 469 000 Tonnen und Ende 1912 noch etwa 40 mit 231 000 Tonnen. Bei dem Bau dieser bedeutenden Tonnage, die die Ziffern der Schiffbaustatistik an den einzelnen Terminen gewaltig anschwellen ließ, handelt es sich um eine durch besondere Verhältnisse hervorgerufene eigenartige Erscheinung. Der Verbrauch an Öl und Benzin ist in der ganzen Welt gewaltig gestiegen durch die Entwicklung der Motoren-Industrie und des Automobilismus. Allein in Deutschland stieg der Benzinkonsum von 1910 bis 1912 von 150 000 auf nahezu 300 000 Tonnen. Dabei steht der Automobilismus bei uns doch noch in den Kinderschuhen, wenn man bedenkt, daß in Newyork allein 100 000 Automobile laufen, in den Vereinigten Staaten etwa 650 000, in England etwa 300 000 und in Deutschland im ganzen nur 60 000 bis 70 000. Charakteristisch für den Mehrverbrauch an Öl und Ölprodukten ist auch die enorme Preissteigerung, z. B. in Gasöl um 100 % gegen das Vorjahr, und ferner die Tatsache, daß, während man früher nicht wußte, wo man die Nebenprodukte der Petroleumproduktion unterbringen sollte, man heute nicht genug Nebenprodukte liefern kann, um den Bedarf zu befriedigen.

Der Vorrat an Tankdampfer-tonnage zum Transport dieses gewaltigen Quantum war aber sehr beschränkt, zum großen Teil auch in festen Händen, nämlich in Händen der Ölproduktionsgesellschaften. Der zu Charterungen verfügbare Vorrat an Tankdampfern war dagegen sehr knapp. Infolgedessen stiegen die Ölfrachten enorm; während im Januar 1911 für Öl von den Vereinigten Staaten nach Europa noch 10/— Fracht bezahlt wurde, war die Fracht bis Ende 1912 auf 70/— gestiegen, also auf das Siebenfache. Ebenso gestiegen ist auch die Fracht vom Schwarzen Meer nach Hamburg. Infolgedessen entschlossen sich die interessierten Firmen zu umfangreichen Bestellungen neuer Tankdampfer. Eine stark in Mexiko interessierte englische Firma bestellte z. B. im Februar 1911 allein 14 Tankdampfer von je 15 000 Tonnen Tragfähigkeit.

Wenn Sie diese besonderen Umstände in Rücksicht ziehen, finden Sie also einige eigenartige Gründe, die die Schiffbautätigkeit stark gesteigert haben und die Ziffern der Schiffbaustatistik stark anschwellen ließen. Ich will damit sagen, daß man aus dem Anschwellen dieser Ziffern allein noch keinen besonderen Rückschluß auf eine neue vorhandene oder bevorstehende Überproduktion an Tonnage ziehen dürfe; eine Überproduktion, wie sie in früheren Jahren stattgefunden und dem Frachtenmarkt den Ruin gebracht hat. Außerdem dürften die Ziffern demnächst ein gewisses Abflauen zeigen, da die stark gestiegenen Schiffbaupreise Neubestellungen zurückhalten. Darauf werde ich später noch zurückkommen.

J a h r	1890	1900	1905	1910	1911	1912
	1000 Br. Reg. Tons					
Welthandelsflotte	22 152	29 044	36 001	41 915	43 147	44 601
davon:						
Großbritannien einschl. Kolonien	11 597	14 261	17 010	19 012	19 419	19 874
Vereinigte Staaten Ozean-Flotte	—	2 035	2 649	2 762	2 809	2 849
Österreich-Ungarn	270	416	618	779	846	903
Dänemark	280	519	627	737	753	758
Niederlande	379	530	702	1 015	1 058	1 130
Frankreich	1 045	1 351	1 728	1 882	1 977	2 053
Deutschland	1 569	2 650	3 565	4 333	4 467	4 629
Italien	817	984	1 189	1 321	1 341	1 399
Japan	172	575	874	1 149	1 203	1 345
Norwegen	1 584	1 641	1 776	2 015	2 154	2 293
Rußland	427	721	863	887	895	937
Spanien	535	695	732	765	776	772
Schweden	476	637	804	918	931	970

Nachdem ich Ihnen soweit die für die wirtschaftliche Lage des Reedereigeschäfts wichtige Entwicklung des Frachtenmarktes und die für diesen maßgebliche Entwicklung der Schiffbautätigkeit vorgeführt habe, möchte ich nun auf einige Erscheinungen eingehen, die der Entwicklung der letzten

Jahre in starkem Maße ihren Stempel aufgedrückt haben. Ich habe vorhin schon auf den **umfassenden Besitzwechsel** hingewiesen, der sich **zwischen der englischen und den übrigen Handelsflotten** vollzogen hat. Ich möchte Ihnen zunächst zeigen, wie sich die Handelsflotten der wichtigeren Länder seit 1890 entwickelt haben. (Siehe S. 22.)

Sodann möchte ich Ihnen den Besitzwechsel noch durch einige weitere Ziffern illustrieren.

### Von England nach dem Ausland verkaufte Tonnage.

J a h r	1908	1909	1910	1911	1912	Zusammen Br. Reg. Tons
Insgesamt Br. Reg. Tons .	221 000	360 000	511 000	724 000	644 000	—
davon nach:						
Frankreich . . .	17 000	21 000	35 000	30 000	52 000	155 000
Deutschland . . .	12 000	34 000	65 000	41 000	54 000	206 000
Griechenland . . .	14 000	22 000	45 000	108 000	84 000	273 000
Holland . . . . .	13 000	48 000	6 000	33 000	37 000	137 000
Italien . . . . .	54 000	84 000	78 000	79 000	106 000	401 000
Japan . . . . .	—	9 000	18 000	88 000	56 000	171 000
Norwegen . . . . .	31 000	67 000	127 000	152 000	60 000	437 000
Rußland . . . . .	11 000	14 000	21 000	20 000	32 000	98 000
Spanien . . . . .	17 000	25 000	34 000	16 000	33 000	125 000
Schweden . . . . .	6 000	5 000	10 000	32 000	49 000	102 000

Diese Tabelle zeigt die **von England nach dem Ausland verkaufte Tonnage**, die, wie Sie aus den Gesamtziffern ersehen, einen recht beträchtlichen Umfang gehabt hat. Einige Länder sind für England besonders gute Kunden: Norwegen und Italien haben große Mengen aufgenommen. Bei **Italien** mag der Kriegsbedarf an Transportschiffen und an Schiffen für Vieh- und Fleischeinfuhr, die während des Krieges in Italien sehr zugenommen hat, mitgewirkt haben, bei **Norwegen** sicher die Besserung der Geschäftslage, und es ist auch ein interessantes Zeichen, daß die norwegischen Ankäufe im letzten Jahre wieder stark nachgelassen haben. Offenbar sind den Norwegern die Preise bereits zu teuer geworden. Die **deutschen** Ankäufe in England sind in guten

Geschäftsjahren immer nicht unbedeutend gewesen, sie stellen aber jetzt keinen Posten mehr dar, der gegenüber der großen Vermehrung der deutschen Handelsflotte durch Neubauten in Deutschland ins Gewicht fällt. Ist doch **Deutschland jetzt nach England bei weitem die größte schiffbau-treibende Nation**, und waren doch Ende 1912 auf deutschen Werften nach der Statistik von Lloyd's nicht weniger als 543 000 Tonnen im Bau, während die nächst größte Ziffer unter den europäischen Ländern Frankreich, trotz seiner hohen Staatsunterstützung, mit nur 176 000 Tonnen aufweist. Die in Deutschland im Bau befindliche Tonnage entspricht ungefähr dem vierten Teil der in England im Bau befindlichen, ist also vergleichsweise außerordentlich stattlich. Besonders hinweisen möchte ich an Hand dieser Tabelle noch auf die Ziffern von **Griechenland**, dessen maritime Entwicklung im Zusammenhang mit der augenblicklichen Weltlage nicht uninteressant ist. Es hat in England für seine Verhältnisse in sehr bedeutendem Maße Schiffe angekauft, und zwar so, daß das selbst in England einige Aufmerksamkeit erregt hat. Allerdings handelt es sich dabei anscheinend größtenteils um spekulative Ankäufe, was schon daraus hervorgeht, daß englische Schiffsmaklerfirmen diese Käufe häufig finanziert haben unter der Bedingung, daß alle künftigen Geschäfte für das betreffende Schiff, also z. B. alle Vercharterungen am englischen Markte, durch die englische Maklerfirma gemacht würden. Daneben spricht indes die **Billigkeit der Unkosten im Betriebe eines solchen Schiffes unter griechischer Flagge** sehr stark mit. Nach englischen Angaben betragen bei einem griechischen Schiff von 4000 Tonnen Tragfähigkeit die Kosten für Heuer und Verpflegung der Mannschaft 7 Lstr. pro Tag, während sie auf einem englischen Schiffe 10 Lstr. betragen. Andere Schätzungen geben die Differenz sogar noch viel höher an. Jedenfalls finden Sie auch hier wieder die Tatsache, auf die ich in einem früheren Vortrage hingewiesen habe, daß die Unkosten des Betriebes unter fremden Flaggen erheblich niedriger sind als unter englischer oder deutscher Flagge. Ich habe damals an Hand unserer eigenen Erfahrungen einen Vergleich gezogen zwischen den Betriebskosten unter deutscher und dänischer Flagge. Die

eben erwähnten Angaben zeigen, daß auch unter den Flaggen anderer europäischer Länder es sich billiger arbeiten läßt als unter englischer und deutscher. Das ist ein Moment, das auf die Konkurrenzfähigkeit der älteren Schiffahrtsländer gegenüber den neueren kein günstiges Licht wirft.

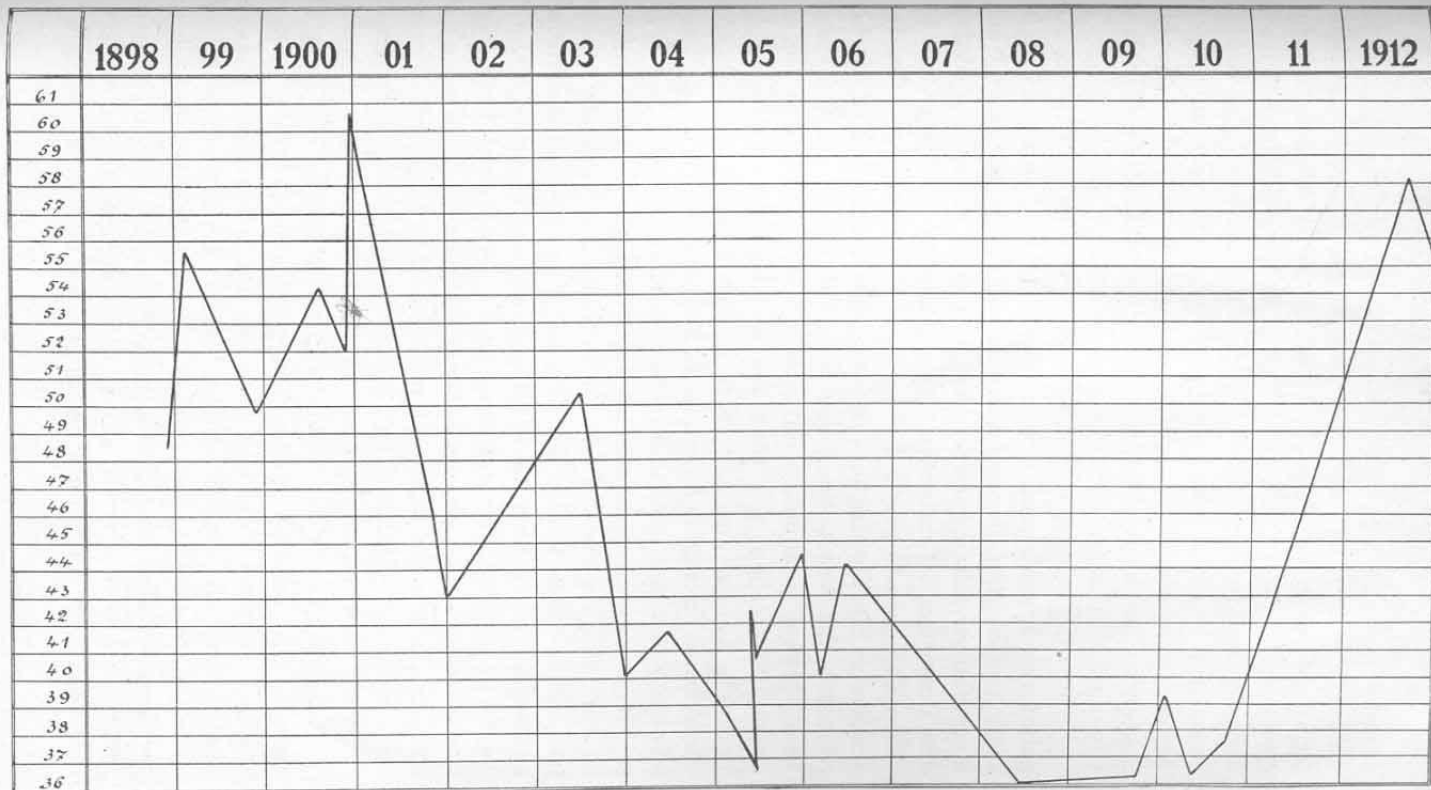
Parallel mit dem Bestreben der jungen aufstrebenden Schiffahrtsnationen, sich einen Anteil am Verkehr zu erobern, geht das Bemühen der älteren, die Grundlagen ihres Geschäfts zu konsolidieren. Tritt dabei auch die Nation natürlich nicht als ein Ganzes in die Erscheinung, so liegt aber doch unverkennbar ein einheitlicher Zug z. B. in der **Tendenz zur Konsolidierung**, die heute die **englische Großschiffahrt** durchzieht. Es sind natürlich einige hervorragende Persönlichkeiten, die dabei Kristallisationspunkte abgegeben haben, bedeutende Reeder oder Schiffbauer. War schon im Jahre 1902 Lord Pirrie, der Chef der Schiffbaufirma Harland & Wolff, bei der Bildung des Morgantrustes eine der treibenden Kräfte gewesen, so war er es noch mehr bei der Bildung des Konzern der Royal Mail-Line, die in den letzten Jahren nacheinander, neben kleineren Reedereien, die nach der Westküste von Südamerika fahrende Pacific Steam Navigation Co. und die nach der Ostküste von Südamerika fahrende Reederei von Lamport & Holt aufgenommen hat, ferner die westafrikanischen Linien, die sich um die Firma Elder Dempster & Co. gruppiert hatten, und sodann die nach Südafrika fahrende Postdampferlinie der Union Castle-Line, und die damit eine Tonnage von rund  $1\frac{1}{4}$  Million Tonnen kontrollierte. Seither hat sie vor einigen Wochen auch noch die Nelson-Line aufgenommen, womit sie nun die ganze englische Passagierreederei im Verkehr mit dem La Plata und auch den ganzen Import von frischem Fleisch vom La Plata in ihrer Hand vereinigt hat. Freilich ist diese Konsolidierung nicht auf dem Wege des Ausbaus der eigenen oder der völligen Aufnahme der anderen Gesellschaft erfolgt, sondern durch eine dem amerikanischen System nachgebildete, nach den englischen Gesetzen mögliche Finanzkontrolle, die bei uns nach unseren gesetzlichen Bestimmungen so nicht durchzuführen wäre. Diese Erwerbung auf dem Wege der Aktienkontrolle hat als notwendige Begleiterscheinung auch erheb-

liche Kurssteigerungen zur Folge gehabt. So hatten z. B. Ende 1910 die Aktien von 17 englischen Schiffahrtsgesellschaften einen Börsenwert von  $11\frac{1}{2}$  Millionen Lstr. und 1912 einen solchen von  $22\frac{1}{4}$  Millionen Lstr., teilweise eben durch die Aktienaufkäufe der Royal Mail-Line veranlaßt. Durch diese Kurssteigerungen, die Übernahme von Aktienbesitz zu derartig gesteigerten Kursen und die Einbringung derartig gesteigerter Werte in neue Geschäftsformen ist natürlich viel von den angesammelten Reserven früherer Zeit flüssig gemacht worden, also verschwunden. Neben den genannten beiden großen Gruppen haben sich andere ebenfalls sehr stattliche unter der Führung des im vorigen Jahre verstorbenen Lord Furness und des Sir John Ellerman herausgebildet. Neben ihnen behaupten sich von den bekannten großen älteren Gesellschaften nur wenige in unerschütterter Selbständigkeit, wie die Cunard-Linie, die durch ihren bekannten Subventionsvertrag mit der englischen Regierung eine besondere Stellung einnimmt, und die Trägerin der englischen Postdampfersubventionen nach Ostasien und Australien, die P.- und O.-Linie, die sich aber doch zur Erhaltung ihrer Selbständigkeit zu besonderen Maßnahmen veranlaßt sah.

Ist also die Konsolidierung in der Linienschiffahrt in den letzten beiden Jahren weiter fortgeschritten, so hört man dagegen, um das beiläufig zu erwähnen, nichts mehr von gleichen Bestrebungen in den Kreisen der Trampreeder, Bestrebungen, über die ich in meinem Vortrag vor zwei Jahren gesprochen hatte. Die gute Geschäftslage der Trampreederei hat diese Bestrebungen vorläufig unnötig gemacht und die Opferwilligkeit nicht aufkommen lassen, die nötig wäre, um eine auch für schlechte Zeiten haltbare Vereinigung zu schaffen.

Die große Frage, **wann solche schlechten Zeiten wieder einsetzen können**, wie lange also noch die jetzige gute Konjunktur anhalten wird, beschäftigt natürlich die Gemüter lebhaft. Ergründen läßt sich ein solches Problem bekanntlich nie, und genau so, wie die gute Konjunktur sozusagen über Nacht kam — sie kam, und sie war da — so kann auch die Wendung zum Schlechteren unerwartet kommen. Sicher

Schwankungen im Preise eines Frachtdampfers von 7500 Tons Tragfähigkeit (in 1000 £).



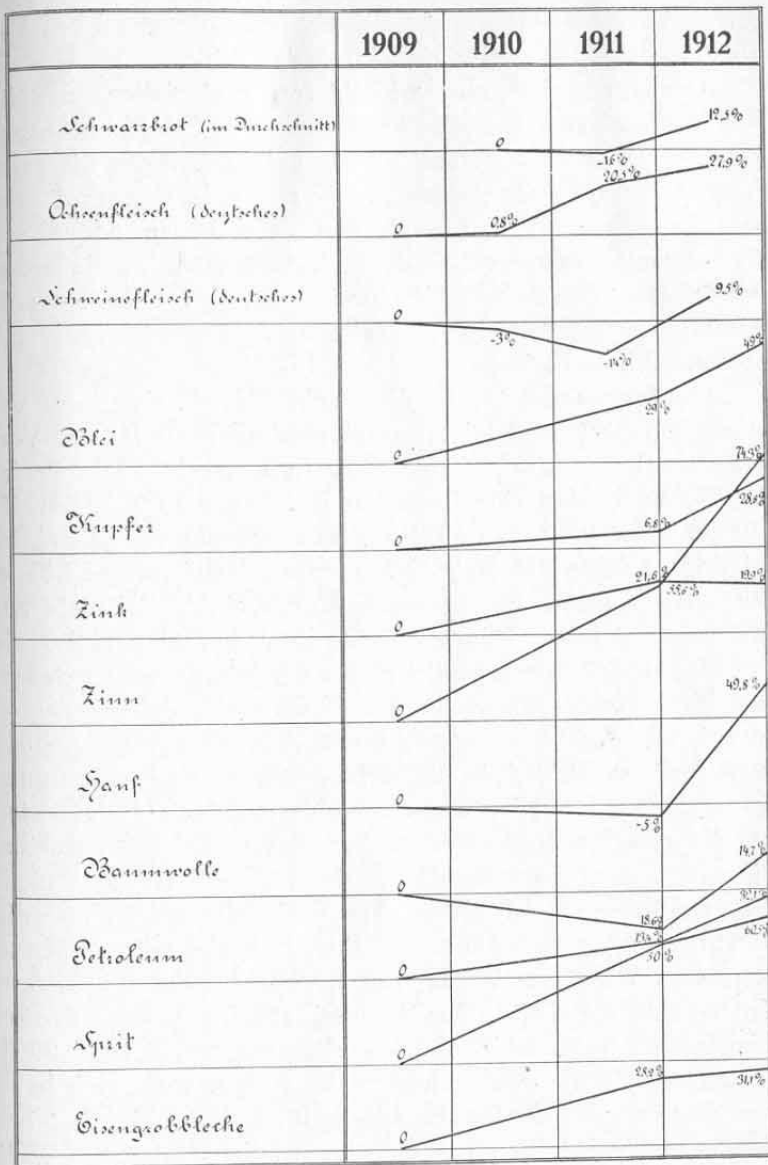


feststellen kann man einen Konjunkturumschwung eben nur an tatsächlich vorhandenen Symptomen. Aber die Meinung ist allerdings ziemlich verbreitet, daß ein Höhepunkt erreicht gewesen ist, und diese Meinung gründet sich auf die Beobachtung, daß in den letzten Monaten das Angebot von Schiffsraum am Frachtenmarkt zugenommen hat, daß auch mehr Schiffe zum Verkauf angeboten werden, und daß die Unkosten so gestiegen sind, daß die Überschüsse das bisherige Niveau nicht mehr erreichen können.

Für die erstgenannte Tatsache, ein **zunehmendes Angebot von Frachtraum**, spricht der Umstand, daß die Frachtsätze seit Beginn dieses Jahres teilweise ein gewisses Nachlassen aufzuweisen haben. Die zweite Tatsache, das **Steigen der Unkosten**, ist unbestreitbar notorisch. Gestiegen ist vor allem der grundlegende Faktor, der **Preis der Schiffsbauten**, und wenn Sie die Kurve verfolgen, die nach einer englischen Statistik der Preis eines Frachtdampfers von 7500 Tonnen Tragfähigkeit genommen hat (siehe S. 27), so werden Sie auf einen Blick sehen, wie sehr das in einem solchen Schiff investierte Kapital gewachsen ist, das seinerseits nun natürlich ein höheres Erträgnis haben muß, um rentabel zu sein. Heute hat der Preis fast den Höchststand des Jahres 1900 wieder erreicht, der durch das Zusammentreffen einer Hochkonjunktur in der Schifffahrt und in der Metallindustrie verursacht war, und der der Rentabilität der Schifffahrt so sehr verhängnisvoll geworden ist. Einem niedrigsten Preis von etwa 5 Lstr. pro Tonne Tragfähigkeit aus dem Jahre 1910 steht heute ein Preis von etwa 8 Lstr. gegenüber. Für die Verzinsung eines solchen Baupreises wurden kürzlich in der englischen Presse die gegenwärtigen Frachten als nicht ausreichend bezeichnet.

Natürlich ist es nur ein Teil, und zwar ein ziemlich bescheidener Teil der Schiffbauproduktion in den letzten Jahren, der zu dem wesentlich gestiegenen Preise gebaut wurde. Man muß deshalb auch bedauerlicherweise konstatieren, daß die Schiffbauindustrie, namentlich soweit sie hochwertige Schiffe produziert, von der Hochkonjunktur in der Seeschifffahrt keinen Nutzen gezogen hat. Man kann es darum auch den Werften gar nicht verdenken, wenn sie jetzt auf höhere Preise halten, denn sie können heute unmöglich

## Bewegung der Durchschnittspreise in Prozenten des Standes von 1909.

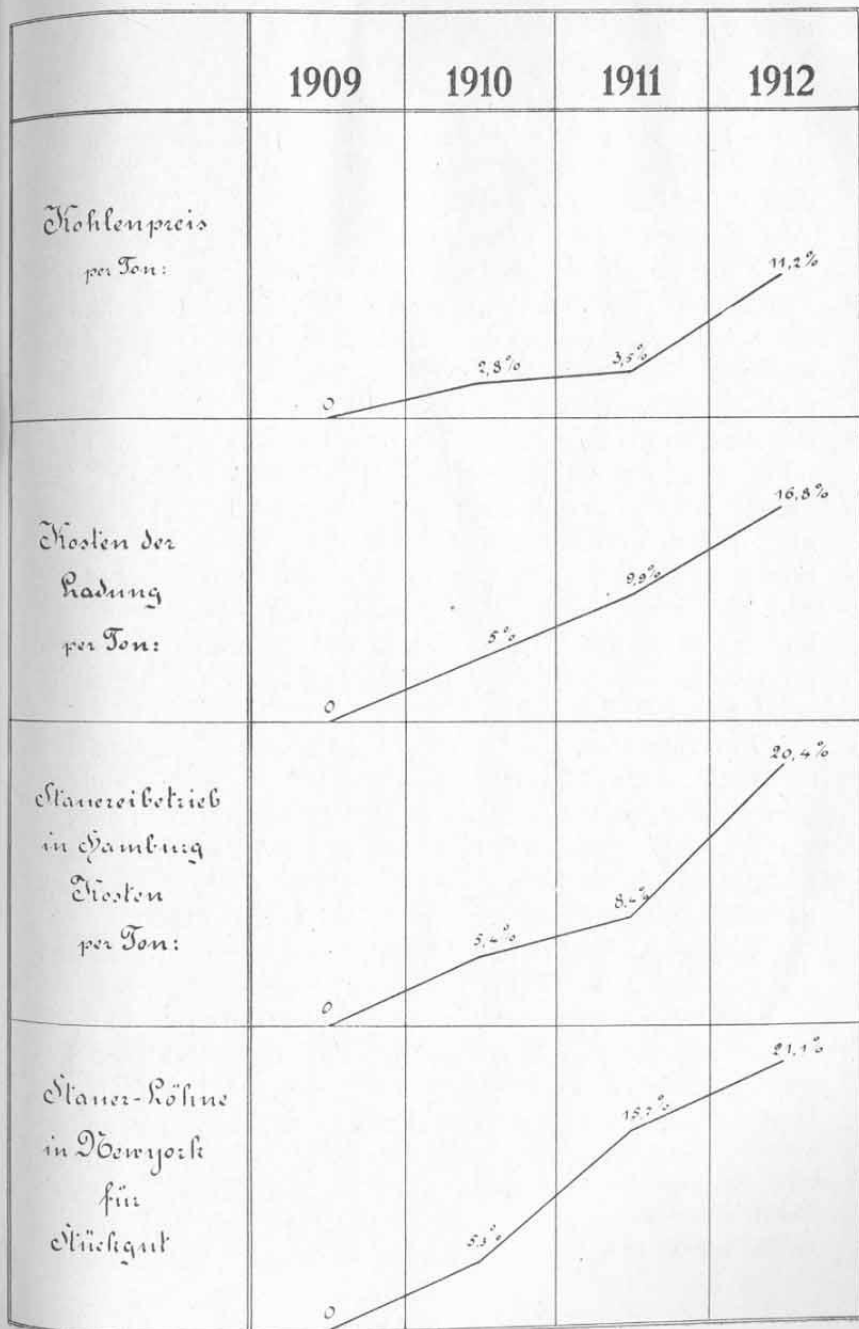


noch bei den früheren Preisen ihr Auskommen finden. Ihre Produktionskosten sind dazu viel zu sehr gestiegen. Betrachten wir die die Produktionskosten bestimmenden Faktoren, die für Schiffbau und Schifffahrt zu einem großen Teil identisch sind, so ergibt sich folgendes Bild:

Gestiegen sind **alle wichtigeren Materialien**, die für Reparaturen und für die Ausrüstung der Schiffe in Frage kommen. Zur Illustrierung dessen gebe ich Ihnen hier eine Anzahl Kurven, die zeigen, wie in den letzten drei oder vier Jahren die Preise nach den Erfahrungen oder Feststellungen in unserem Betriebe gestiegen sind. Sie sehen das Steigen der Lebensmittelpreise und das teilweise sehr erhebliche Steigen der Metalle und anderer Materialpreise. (Siehe S. 29.)

Gestiegen sind ferner die Preise der **Kohlen**, und vor allem kommt diese Steigerung stärker noch als für die Vergangenheit für das laufende Jahr in Betracht. Die Preise der Bunkerkohlen sind in vielen Häfen um 25 % höher für 1913 als für 1912. Erheblich gestiegen sind vor allem der wichtigste Faktor der Betriebskosten, die **Gehälter und Löhne**. Auch dafür finden Sie in dieser Kurve einige Beispiele aus unserem Betriebe. (Siehe S. 31.) Zunächst eine Linie, die das Steigen des durchschnittlich für unseren gesamten Bedarf bezahlten Kohlenpreises in den letzten vier Jahren angibt, wobei, wie gesagt, zu beachten ist, daß die Preise für 1913 noch weiter erheblich in die Höhe gegangen sind. Sie finden ferner hier eine Kurve, die die **Steigerung der Gesamtkosten auf die einzelne Tonne Ladung berechnet** angibt, der Kosten, die die Ladung verursacht, bis sie im Schiff ist, also nicht ihre Beförderung vermittelt des Schiffes, sondern nur die Akquirierung der Ladung und ihre Beförderung von Land oder vom Hafen an Bord. Ein wichtiger Faktor in diesen Kosten sind die **Kosten des Stauereibetriebes**. Diese Kosten sind in den letzten vier Jahren in **Hamburg** um rund 20 % gestiegen und um noch etwas mehr in **Newyork**. Ich habe nur diese beiden Häfen herausgegriffen, bitte aber zu bedenken, daß eigentlich ausnahmslos in allen Häfen der Welt die Kosten in den letzten Jahren ebenso oder noch stärker gestiegen sind.

Prozentuale Steigerung der Unkosten in den letzten drei Jahren gegenüber dem Stande von 1909.



Die soeben angeführten Löhne sind Löhne im Schiffahrtsgewerbe; Statistiken über die Löhne in der Schiffbauindustrie stehen mir nicht zur Verfügung. Aber es ist eine bekannte Tatsache, daß von den 25 %, um die etwa ein gewöhnlicher Frachtdampfer in den letzten beiden Jahren im Preise gestiegen ist, ein ganz erheblicher Teil auf die Steigerung der Löhne entfällt. Was die Steigerung im Preise der Materialien angeht, so kann man gewiß behaupten, daß ein Teil davon vorübergehend sein wird; indes muß man bedenken, daß die Steigerungen der letzten Jahre ihren Ausgang vielfach von einem Tiefstand genommen haben, den in absehbarer Zeit wieder zu erwarten die Berechtigung fehlt. Ferner kann man nicht behaupten, daß die industriellen Syndikate bisher eine übertrieben scharfe Preispolitik verfolgt hätten. Dementsprechend kann auch ein etwaiger Rückschlag, wenn nicht besondere Umstände eintreten, nicht so sehr stark sein. Ein Faktor aber wird sich um seine volle Erhöhung ganz sicher nicht wieder ermäßigen, und das sind die Löhne. Die **Lohnsätze**, die jetzt gelten, werden wir behalten, es sei denn, daß der Arbeitsmarkt eine grundlegende Veränderung erfährt, wenn auch der Verdienst des einzelnen Arbeiters selbstverständlich abhängig ist von dem Maß der Beschäftigung, also der Konjunktur.

Die Tatsachen, die ich eben angeführt habe, zeigen uns jedenfalls klar, und das ist, daß wir zur Erhaltung einer einigermaßen günstigen Wirtschaftslage in der Reederei auch der Erhaltung guter Frachtsätze bedürfen, und daß Verhältnisse und Frachten nicht wiederkehren dürfen, wie wir sie in der Zeit der Tiefkonjunktur vor einigen Jahren gehabt haben.

**Gegen die Wahrscheinlichkeit eines starken Rückgangs der Frachten** spricht übrigens verschiedenes. Zunächst die immer noch bestehende Verteuerung der Unkosten und die Festigkeit aller Preise, die das Niveau dieser Unkosten bedingen, ferner das seit einiger Zeit zu beobachtende Nachlassen in der Erteilung neuer Schiffbauaufträge, das seinerseits verursacht ist durch die Erhöhung der Schiffbaupreise und durch die Ablieferung früher bestellter Tonnage, die den Mehrbedarf allmählich zu decken beginnt. Zu beachten ist auch, daß sich, wie ich zu Beginn meines Vortrages ausein-

andergesetzt habe, unter der im Bau befindlichen Tonnage sehr viel Spezialschiffe befinden. Endlich darf man nicht außer acht lassen, wie sehr sich finanziell die Reederei gekräftigt hat und damit auch die Widerstandskraft des einzelnen Reeders, der sich nicht mehr genötigt fühlt, Frachten abzuschließen zu jedem Preis.

Zusammenfassend möchte ich sagen, daß, wenn auch vieles dafür spricht, daß ein starker Rückgang der Frachten durch eine ganze Reihe von Faktoren verhindert werden muß, ich doch den Optimismus einzelner Kreise nicht berechtigt finden kann, der noch mit einer längeren Fortdauer der Hochkonjunktur rechnet.

Die hochgespannte Tätigkeit im Wirtschaftsleben einerseits und andererseits die monatelange politische Beunruhigung haben am Geldmarkte Verhältnisse ganz anormaler Art geschaffen, die notwendig einschränkend auf die wirtschaftliche Tätigkeit wirken müssen. Der Kaufmann, der der Schifffahrt den Verkehr zuführt, braucht für sein Geschäft Kredit, und wenn ihm der Kredit derartig verteuert wird, wie es jetzt der Fall ist und schon seit Monaten der Fall gewesen ist, muß er in seinen Kalkulationen mit derartig hohen Ziffern rechnen, daß das Endresultat immer fragwürdiger wird. Er wird also notgedrungen seine Operationen einschränken. Nun hören wir ja von Zeit zu Zeit, daß die Entwirrung des politischen Knäuels Fortschritte macht, aber offenbar bleibt auch, wenn die momentane politische Situation entwirrt sein wird, durch die gewaltigen Umwälzungen in der politischen Struktur Europas ein solcher Komplex der allerschwierigsten Fragen, daß Politiker und Diplomaten noch lange reichste Arbeit haben werden. Auch kann man natürlich nicht sagen, daß die Milliarde, die wir jetzt aufzubringen haben, gar nichts bedeutet, ebenso wie man den Effekt nicht unterschätzen sollte, den die Mehreinstellung von jährlich 130 000 Mann durch die Entziehung von ebenso viel Arbeitskräften aus der schaffenden Tätigkeit auf unsere Produktion und auf unseren Arbeitsmarkt, der eigentlich an einem chronischen Mangel an Arbeitskräften leidet, haben wird. Aber leichter würden wir auch das überwinden, wenn Geldmarkt und politische Situation für unsere Erwerbstätigkeit günstiger wären.

Erwähnen möchte ich zum Schluß noch als ein für die Zukunft der Schifffahrt bedeutungsvolles Moment die bevorstehende Eröffnung des Panamakanals. Vielfach verspricht man sich davon einen großen Verkehrsaufschwung, wobei man vielleicht ein wenig vergißt, daß ein solcher neuer Verkehrsweg zunächst nur den vorhandenen Verkehr umlenken, verkehrsschaffend aber sich erst im Laufe einer längeren Zeit erweisen kann, und so wird vielleicht auch hier auf den Enthusiasmus, mit dem die Eröffnung begrüßt wird, eine Ernüchterung folgen und die Erkenntnis, daß die neuen Verkehrsmöglichkeiten auch erst fruchtbar gemacht werden müssen. Hinzu kommt, daß das drüben vorhandene Bestreben, den Kanal zu einem möglichst amerikanischen Verkehrsweg zu machen, seinen Nutzen der amerikanischen Handelsflotte zu reservieren, zum Ausdruck gekommen ist in dem bekannten Kanalgesetzentwurf, gegen den sich England als anderer Kontrahent des Panamakanal-Vertrages gewandt hat, der der amerikanischen Handelsflotte eine große indirekte Subvention zuzuwenden bestimmt ist. Schätzt man doch in England die Ersparnis an Kanalgebühren für ein Schiff von 7000 Tonnen Tragfähigkeit bei sechs Rundreisen durch den Kanal auf rund 20 % seines Kapitalwertes. Und damit nicht genug, versucht man drüben auch dieses Gesetz in den Dienst der Bestrebungen zu stellen, die unter dem Namen Antitrustbestrebungen angeblich darauf abzielen, die Mißbräuche der Trusts abzustellen, in Wirklichkeit aber darüber weit hinausgehen und sich in den Dienst aller Bestrebungen stellen, die den großen Gesellschaften und allem feindlich gesinnt sind, was sich auf dem Vertragswege gegen Einbrüche einer Konkurrenz sichern will.

Auch gegen die Schifffahrtsgesellschaften und ihre Vertragspolitik richten sich diese Bestrebungen, wie sich denn überhaupt die Schifffahrt der großen europäischen Nationen einer besonderen Aufmerksamkeit **fremder Regierungen** gerade gegenwärtig erfreut. Geht man doch sogar in dem uns politisch so befreundeten, wirtschaftspolitisch aber offenbar keineswegs freundschaftlich gesonnenen Österreich so weit, eine ausländische Gesellschaft ins Land zu rufen zum ausgesprochenen Zweck des Kampfes gegen die deutschen

Reedereien, wobei die Ironie des Schicksals es will, daß man mit diesem Schlage zunächst und am meisten die erfolgreichste Reederei des eigenen Landes trifft, deren Begründung und Förderung durch die deutschen Gesellschaften man vor Jahr und Tag nicht genug rühmen konnte.

Solche Dinge tragen natürlich nicht dazu bei, in den Wettbewerbsverhältnissen zwischen der deutschen und der ausländischen Reederei, die ich in meinen früheren Vorträgen eingehender geschildert habe, etwas zu bessern; sie bestehen vielmehr unverändert fort und mit ihnen das Kampfesverhältnis zwischen den Verkehrstendenzen der einzelnen Nationen und ihrer großen Seehäfen. Daß für diese Kämpfe durch die günstige geschäftliche Entwicklung der letzten Jahre die Kraft der deutschen Schifffahrt gestärkt worden ist, ist ein erfreuliches Facit dieser Periode des Aufstiegs. Wirft auch auf das glänzende Bild der jüngsten Vergangenheit eine durch wirtschaftliche und politische Sorge verdüsterte Zukunft jetzt trübe Schatten, so wollen wir aus der erfolgreichen Vergangenheit die Hoffnung schöpfen, daß die Führer unseres Wirtschaftslebens auch der künftigen Schwierigkeiten Herr werden, wenn diese Schwierigkeiten auch mit der zunehmenden Intensität des Weltverkehrs wahrscheinlich noch zahlreicher und größer werden als bisher. Ein Gutes hat ja auch die schwierige gegenwärtige Lage Deutschlands: Niemand kann mehr die hohe Bedeutung verkennen, die die Arbeit von Gewerbe, Handel und Industrie und die schaffende Kraft des mobilen Kapitals für die Weltstellung unseres Vaterlandes, für seine politische Bedeutung hat, oder richtiger gesagt, niemand kann verkennen, daß ohne diese Arbeit Deutschlands politische Stellung unhaltbar wäre. Hoffen wir, daß über allen inneren Hader hinweg unsere politischen Parteien sich in dieser Erkenntnis die Hand reichen, um gemeinsam die nationale Arbeit jeglicher Art zu schützen und zu fördern.





---

---

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn,  
Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.

---

---