

für 1934 noch wesentlich über diesen Betrag hinaus anwachsen. Die Stetigkeit dieser Bewegung, sowie der Umstand, daß sie überall, wenn auch nicht gleichzeitig und beim Einsetzen nicht gleich stark auftritt — was alles den angeführten Diagrammen entnommen werden kann — ist ein Beweis dafür, daß, wie schon an anderer Stelle bemerkt, die Basis der Belebung der österreichischen Wirtschaft sich allmählich immer verbreitert.

Außenhandel im September: Im Monat September dieses Jahres hat das Volumen des Außenhandels, gebildet aus der Summe von Einfuhr und Ausfuhr, das Volumen im September des Vorjahres um 4 Millionen Schilling übertroffen. Diese Zunahme geht sowohl auf eine Zunahme der Einfuhr als auch der Ausfuhr zurück. Die Einfuhr betrug 97 Millionen gegenüber 93 Millionen und die saisonbereinigte Indexziffer stieg von August dieses Jahres, da sie 34 betrug, auf 37, woraus hervorgeht, daß die Einfuhr über das saisonmäßig im Herbst, bzw. Winter zu erwartende Ausmaß hinausging. Bei der Gesamtausfuhr dagegen hat die Zunahme nicht ganz die saisonmäßige Höhe erreicht, wohl aber ist die Fertigwarenausfuhr übersaisonnmäßig gestiegen. Die Zunahme beträgt hier 7 Millionen Schilling gegenüber dem August dieses Jahres, wodurch der Index von 44 im August auf 45 im September stieg. Die Werte für August und September dieses Jahres sind bei der Fertigwarenausfuhr mit denen in den beiden gleichen Monaten des Vorjahres identisch. Erfreulicherweise hat namentlich die Rohstoffeinfuhr gegenüber dem August stark zugenommen, nämlich um 6 Millionen Schilling, wodurch sich die Indexziffer von 42 auf 49 steigerte, auch hier ist der Septemberwert dieser beiden Reihen genau der gleiche wie im September des Vorjahres. Da auch die Brennstoffeinfuhr davon in den beiden Jahren wertmäßig fast genau den gleichen Betrag ausmacht, so ist anzunehmen, daß die später zur Veröffentlichung gelangenden detaillierten Angaben zeigen werden, daß diese gesteigerte Rohstoffeinfuhr namentlich auf Rohstoffe für industrielle Weiterverarbeitung fallen, woraus sich sowohl der Schluß ergibt, daß der Auftragsbestand der Industrie im wesentlichen der gleiche ist wie im vorigen Jahre als auch die Tatsache erhellt, daß diese Rohstoffeinfuhr arbeitsbeschaffend wirkt. Infolge dieser Entwicklung hat sich der Einfuhrüberschuß, wie nicht anders zu erwarten, wiederum gegenüber dem Vormonat gesteigert. Er ist aber mit 17 Millionen Schilling noch immer der zweitniedrigste dieses Jahres. Auch die Entwicklung des Einfuhrüberschusses von Monat zu Monat folgt den

Saisonschwankungen und es ist daher anzunehmen, daß, wie in früheren Jahren, auch in den letzten 3 Monaten dieses Jahres eine weitere Zunahme zu verzeichnen sein wird. Der Ausfuhrüberschuß von Fertigwaren mit 26 Millionen ist nicht nur der höchste dieses Jahres, sondern auch um 1 Million höher als der höchste Wert im Vorjahr.

KONJUNKTURVERLAUF IM WELTSCHIFFS- VERKEHR

Der Schiffsbestand der Welt in Bruttoregister-tonnen hat in der Nachkriegszeit bis zum Jahre 1931, wenn auch in weniger stürmischem Maße als vor 1914, ständig zugenommen. Die durch den Krieg hervorgerufene Teilung der Verkehrsgebiete führte zu einer Änderung bedeutenden Ausmaßes in der Größe der Handelsflotte verschiedener Länder. Da die Handelsflotte der Mittelmächte still lag, der Bedarf an Schiffsraum in den Entente-ländern aber ständig zunahm, entstand eine Verknappung der Tonnage, welche vom Jahre 1914 bis zum Jahre 1916 Steigerungen der Frachtsätze bis auf das Zehnfache zur Folge hatte. Die riesigen Gewinnchancen bewirkten eine gewaltige Zunahme der Schiffbautätigkeit, so daß die Welt-handelsflotte im Jahre 1920 trotz der großen Verluste durch den Krieg um über 8 Millionen Bruttoregister-tonnen größer, als vor Ausbruch des Krieges war.

Im Jahre 1920 traten die ersten Anzeichen einer Schifffahrtskrise auf. Diese selbst kam 1923 zur vollen Wirkung. Im Jahre 1926 beginnt im Zusammenhang mit der Aufschwungsphase des letzten Konjunkturzyklus und einer verstärkten Subventionspolitik einzelner Länder die Welttonnage wieder rascher zuzunehmen und erreicht 1931 den höchsten Wert. Die genannten Einflüsse hatten in der Richtung einer Überdimensionierung der Welttonnage gewirkt, weshalb die Weltschifffahrt durch die im Jahre 1929 hereinbrechende Krise besonders schwer getroffen wurde. Die Hauptursache der stärkeren Zunahme der Handelsflotte nach 1926 ist aber doch die allgemeine Konjunktur-entwicklung gewesen, der gegenüber die Schifffahrt in einem besonders starken und eigenartigen Abhängigkeitsverhältnis steht, das sich in vielen Richtungen von dem anderer Wirtschaftszweige erheblich unterscheidet.

Die Handelsschiffe als solche stellen innerhalb der Gesamtwirtschaft dauerhafte spezifische Produktionsgüter dar, d. h. Güter, die besonders schwer oder überhaupt nicht in einer anderen Produktion oder Produktionsstufe als der, für die sie

bestimmt sind, verwendet werden können, ohne den größten Teil ihres Wertes zu verlieren. Durch die lange Lebensdauer, innerhalb der sich oft Umstellungen (besonders bei Konjunkturänderungen) als notwendig erweisen, wird die Bedeutung der spezifischen Güter noch wesentlich erhöht. Diese Güter finden daher in der konjunkturtheoretischen Analyse besondere Beachtung. Aus dem Vorhandensein beider Eigenschaften, der Spezifität und der Dauerhaftigkeit, ergibt sich die besondere Schwierigkeit der Anpassung des Angebotes an Tonnage an eine Nachfrage, die sich jährlich um einen größeren Prozentsatz verändert als dem normalen Ersatz entspricht. Vergrößert sich die Nachfrage, so liegt die Schwierigkeit, ihr zu entsprechen, darin, daß die Bauzeit eines Schiffes durchschnittlich 1 Jahr beträgt und außerdem die Kapazität der Werften, da sie jährlich nur 1 bis 5% des Weltbestandes an Tonnage produzieren, leicht erschöpft wird. Aus der Eigenschaft der Dauerhaftigkeit allein ergibt sich ferner, daß in der Kostenkalkulation dem Zins eine relativ große Bedeutung zukommt, wodurch bewirkt wird, daß sich durch die künstliche Zinssenkung im Konjunkturaufschwung infolge Kreditausweitung eine Erhöhung der Rentabilität auch von dieser Seite, ganz abgesehen von der durch die erhöhte Nachfrage nach Schiffsraum, ergibt, was ebenfalls zur Vergrößerung der Tonnage im Konjunkturanstieg beiträgt.

Noch schwieriger als die Anpassung des Angebotes an Schiffsraum an eine erhöhte Nachfrage gestaltet sich die Anpassung an einen Minderbedarf an Tonnage, wie er besonders in der Krise einzutreten pflegt. Selbst im Falle vollständiger Einstellung der Neubauten würde sich der Schiffsbestand jährlich nur um wenige Prozent vermindern. Die geringe Einschränkung des Angebotes wird daher zu besonders niedrigen Frachtraten führen, die oft unter der Höhe der Aufwendungen des Reeders für die Betriebskosten, also der Gesamtkosten ausschließlich der Kosten für Abschreibung und Verzinsung des Kapitals, liegen. Zur Abtaktung der Tonnage wird erst dann geschritten werden, wenn die Frachteinnahmen um mehr unter die Betriebskosten sinken, als die Auflegungskosten betragen. Meist wird der Reeder aber aus verschiedenen anderen Gründen, wie z. B. aus Prestigegründen eine Auflegung vermeiden. Er wird dies um so eher können, als er in Zeiten guter Konjunktur durch die schwierige Anpassung des Angebotes höhere Gewinne macht. Diese höheren Gewinne müssen dann freilich nur als Risikoprämien gewertet werden. Der letzte Ausweg, der

Verkauf der Tonnage zur Abwrackung, wird nur in beschränktem Maße gangbar sein. Die Unelastizität des Angebotes an Schiffsraum wird zur Folge haben, daß die Einflüsse einer Änderung weniger in der Gesamttonnage als vielmehr im Schiffbau und in den Frachtraten zum Ausdruck kommen wird. Von Seite der Nachfrage werden Änderungen außer durch Einflüsse der Wirtschaftspolitik und der allgemeinen Entwicklung, vor allem durch die Konjunkturen hervorgerufen werden, von Seite des Angebotes durch Änderung der Produktions- und Betriebskosten der Schiffe. Solche Änderungen von Angebot und Nachfrage, die auf exogene Ursachen zurückgehen, werden mehr oder weniger regelmäßige Schwankungen in den abhängigen Reihen zur Folge haben.

In jüngster Zeit hat der Holländer *Tinbergen**) nachgewiesen, daß auch Schwankungen endogener Natur im Schiffbau möglich sind. *Tinbergen* nimmt vereinfachend an, daß folgender Zusammenhang bestehe: Die Nachfrage nach neuem Schiffsraum hängt von der Nachfrage der Reeder ab und die Höhe der Frachtsätze von dem Angebot an Schiffsraum durch die Reeder. Hohe Frachtsätze in einem bestimmten Zeitpunkt werden daher eine Nachfrage nach neuen Schiffen zur Folge haben. Doch wird eine gewisse Zeit vergehen, bis diese Schiffe tatsächlich auch in Dienst gestellt werden können und die Gesamttonnage vermehren. *Tinbergen* fand, daß die Gesamttonnage in einem Zeitpunkt, vor allem durch den Umfang der Tonnage 2 Jahre vor diesen Zeitpunkt bestimmt wird. Bei Annahme der oben erwähnten Zusammenhänge ergibt sich, daß die Entwicklung der Gesamttonnage vielfach in Form einer zyklischen Bewegung vor sich gehen wird. Diese interessante Möglichkeit soll zwar nicht geleugnet werden, doch dürften die erwähnten exogenen Ursachen für die tatsächliche Entwicklung bestimmend sein.

Einen annähernd richtigen Maßstab für den Rückgang der beförderten Menge im Weltseeverkehr dürfte der Mengenindex des Weltaußenhandels geben, der einen Rückgang von 30% seit dem Konjunkturjahr 1929 ausweist. (Abb. H/IV/2.) Immerhin ist zu berücksichtigen, daß im Mengenindex des Weltaußenhandels auch der Binnenverkehr enthalten ist. In weit geringerem Maße hat sich dagegen die Weltbruttotonnage der Handelsschiffe verändert. Sie erreichte im Gegensatz zum Weltaußenhandel ihren höchsten Wert erst Mitte 1931, was sich durch die lange Bauzeit der Schiffe

*) J. Tinbergen. Ein Schiffbauzyklus? Weltwirtschaftliches Archiv 1931.

erklärt und der Rückgang von Mitte 1931 bis Mitte 1934 betrug nur 6%.

Um die Ursachen der Entwicklung der Gesamttonnage zu erkennen, müssen jene Reihen untersucht werden, durch die sie bestimmt wird, nämlich der Neubau an Schiffen, die Verluste und Abwrackungen und was besonders in der Krise für die Beschränkung des effektiven Angebotes wichtig war, die aufgelegte Tonnage.

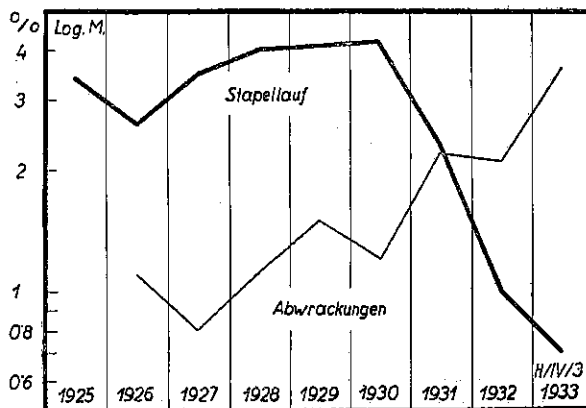
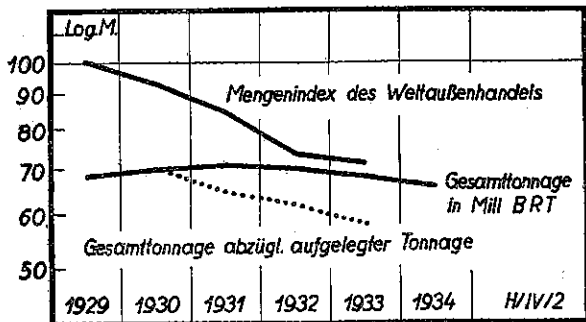
Abb. H/IV/3 gibt einen Überblick über die Entwicklung der vom Stapel gelaufenen Schiffe der Welt in Prozenten der Gesamttonnage. Auffallend ist einerseits der geringe Prozentsatz von Neubauten auch in der Hochkonjunktur und andererseits ihre starke Konjunktorempfindlichkeit. Betrug die Neubauten 1930 noch 4.2% des Weltschiffsbestandes, so waren sie 1933 auf 0.7%, also auf ein Sechstel gesunken. Im ersten Vierteljahr 1934 hat der Schiffbau zum erstenmal wieder zugenommen. Wie zu erwarten, bewegen sich die Abwrackungen gerade entgegengesetzt und zeigen ein beachtliches Ansteigen in der Krise. Während der Prozentsatz der Abwrackungen in Prozenten der Gesamttonnage 1927 0.8% betrug, war er 1933 bereits 3.6%. Die vermehrten Abwrackungen in der Krise hatten also einen fast ebenso großen Einfluß auf den Gesamtbestand, wie die Verminderung der Schiffsneubauten. Den wichtigsten Einfluß, zwar nicht auf den Umfang der Gesamttonnage, wohl aber auf die Größe des effektiven Angebotes an Schiffsraum, hatten jedoch die aufgelegten Schiffe ausgeübt. Da die Statistiken darüber nicht vollständig sind, muß dieser Einfluß in der Richtung einer Verminderung des Angebotes an Tonnage noch größer angenommen werden, als er in den Prozentziffern zum Ausdruck kommt. Die aufgelegte Gesamttonnage in den wichtigsten Ländern, worüber erst ab 1931 Statistiken zu erhalten waren — im Konjunkturanstieg dürfte sie nicht von Bedeutung gewesen sein — zeigt eine Zunahme der abgetackelten Schiffe von 9% der Welt-

tonnage im Jahre 1931, auf 15% im Jahre 1933. Die Steigerung im Jahre 1933 geht allerdings auf die Einbeziehung der Vereinigten Staaten zurück, über die für die vorhergehenden Jahre keine Angaben zu erhalten waren. Schließt man die aufgelegten Schiffe in den Vereinigten Staaten aus der Statistik, so zeigt sich schon im Jahre 1933 ein Rückgang der aufgelegten Schiffe um 9%; bis Mitte 1934 ist dieser Rückgang auch unter Einfluß der amerikanischen Tonnage festzustellen. Zieht man die aufgelegte Tonnage von der Gesamttonnage der Handelsschiffe ab, so erhält man die Tonnage der in Betrieb stehenden, d. h. als Angebot in Frage kommenden Welttonnage. Das wurde in Abb. H/IV/3 dargestellt. Es zeigt sich ein Rückgang von 1930 bis 1933, in welchem Jahr der Tiefpunkt der wirklich in Betrieb stehenden Handelsflotte erreicht wird. Das Jahr 1934 zeigt zum erstenmal wieder eine geringe Zunahme, die den Konjunktumschwung auch in der Weltschiffahrt zum Ausdruck bringt.

Die Entwicklung der Schiffahrtsverhältnisse war freilich nicht ausschließlich durch die internationale Konjunkturlage bestimmt worden. Vielfach waren in den einzelnen Ländern ganz verschieden intensive, wirtschaftspolitische Maßnahmen von Bedeutung, die am deutlichsten in der unterschiedlichen Entwicklung, der mit der Schiffahrt zusammenhängenden Reihen, in den einzelnen Ländern zum Ausdruck kommt. Außerdem ist die verschiedenartige Organisation der Schiffahrt in den einzelnen Ländern für die Entwicklung von Einfluß gewesen. Wie aus Abb. H/IV/1 hervorgeht, waren jedoch diese Einflüsse auf die Entwicklung der Gesamttonnage bei den meisten Ländern nur von sekundärer Bedeutung. Auffallend ist nur die überdurchschnittliche Zunahme der norwegischen Tonnage im Konjunkturaufschwung. Die vielen Neubauten haben zu einer starken Verschuldung der

Stapellauf und Abwrackungen von Handelsschiffen in Prozent der Gesamttonnage der Handelsschiffe

Weltaußenhandelsvolumen und Weltschiffsbestand der Handelsmarine



Internationale Schifffahrt

	Schiffsbestand der Handelsmarinen in 1000 BRT ¹⁾ (Schiffe unter 100 BRT sind ausgenommen)											Vom Stapel gelaufene Handelsschiffe in 1000 BRT (Schiffe unter 100 BRT sind ausgenommen)										
	Britisches Reich ²⁾	Ver. Staaten v. Amerika	Japan	Deutsches Reich	Norwegen	Frankreich	Italien	Niederlande	Schweden	Dänemark	Welt	Großbritannien und Irland	Deutsches Reich	Ver. Staaten v. Amerika ³⁾	Niederlande	Japan	Dänemark	Schweden	Frankreich	Italien	Norwegen	Insgesamt
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1928	22.783	14.633	4.140	3.777	2.968	3.345	3.429	2.817	1.448	1.068	66.955	1.446	376	91	167	104	139	107	81	59	10	2.699
1929	23.116	14.482	4.187	4.093	3.225	3.379	3.285	2.939	1.510	1.056	68.074	1.523	249	126	187	164	111	107	82	71	40	2.793
1930	23.382	14.046	4.317	4.229	3.668	3.531	3.331	3.086	1.624	1.088	69.608	1.479	245	247	153	151	137	132	101	88	54	2.889
1931	23.380	13.642	4.276	4.255	4.066	3.566	3.336	3.118	1.705	1.145	70.131	502	104	206	120	84	126	113	103	165	18	1.617
1932	22.784	13.547	4.255	4.165	4.167	3.557	3.391	2.964	1.716	1.181	69.734	188	81	144	26	54	22	43	89	47	11	727
1933	21.820	13.358	4.258	3.901	4.080	3.512	3.150	2.766	1.675	1.168	67.920	133	42	11	36	74	34	61	34	17	10	489
1934	20.841	13.045	4.073	3.691	3.981	3.298	2.928	2.618	1.609	1.104	65.577											

¹⁾ Bestandsaufnahme Mitte des Jahres. — ²⁾ Großbritannien, Nordirland und britische Länder. — ³⁾ Meer- und Seeschifffahrt.

norwegischen Schifffahrt geführt, unter der sie in der Krise besonders zu leiden hat. Ebenfalls einen von der allgemeinen Entwicklung abweichenden Verlauf nahm der Schiffsbestand der Vereinigten Staaten von Amerika, der seit 1928 im Rückgang begriffen ist. Er wird vor allem erklärt aus der geringen Lebensdauer, des während des Krieges in größter Hast erbauten Schiffsmaterials. Sowohl die Welttonnage, wie der Schiffsbestand der einzelnen Länder ist bis Mitte des Jahres 1934 noch immer rückgängig gewesen. Aus der Größe des Stapellaufes in den einzelnen Ländern lassen sich noch keine Schlüsse auf die Zunahme an neuen Schiffsraum in diesem Lande ziehen, da der Schiffbau für andere Länder mitgezählt wird. Dasselbe gilt auch für die aufgelegten Schiffe. Nur die Abwrackungen beziehen sich auf die Flaggen der einzelnen Länder.

Die Entwicklung der Gesamttonnage unter den verschiedenen erwähnten Einflüssen hat natürlich auch die Anteile der einzelnen Länder am Gesamt-

bestand der Weltschifffahrt beeinflusst, was aus folgenden Ziffern hervorgeht:

Anteil der einzelnen Länder am Schiffsbestand in Prozenten

	30. Juni 1928	30. Juni 1934
Britisches Reich	34.0	31.8
* Vereinigte Staaten von Amerika	18.1	15.8
Japan	6.2	6.2
Norwegen	4.4	6.1
Deutsches Reich	5.6	3.6
Frankreich	5.0	5.0
Italien	5.1	4.5
Niederlande	4.2	4.0
Schweden	2.2	2.5
Dänemark	1.6	1.7

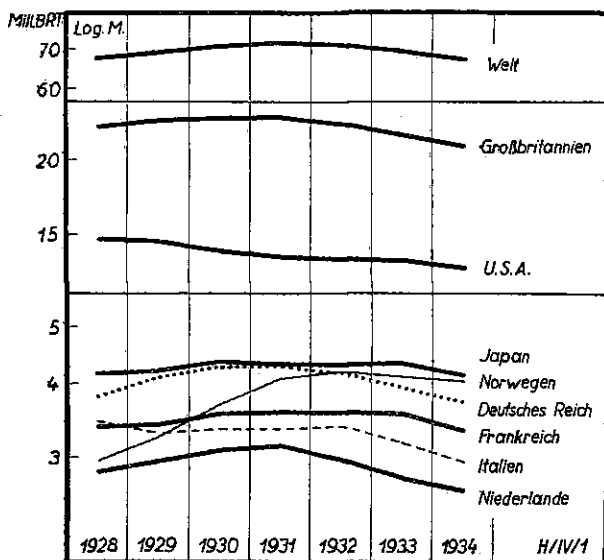
* Meeresschifffahrt

Unter dem Eindruck der in großen Zügen dargestellten Entwicklung von Angebot und Nachfrage an Tonnage ist die Preisbildung der Frachtraten im wesentlichen vor sich gegangen. Auf wichtigere Besonderheiten, die meist in den einzelnen Ländern verschieden sind, von denen aber die Preisbildung ebenfalls in gewissem Maße abhängig ist, wird noch einzugehen sein.

In Tabelle S. 195 wurden die in Gold umgerechneten Frachtraten und ihre Veränderung im Konjunkturverlauf dargestellt. Sie sind, wie aus der Anmerkung zur Tabelle hervorgeht, nicht ohne weiteres untereinander vergleichbar, sondern bedürfen vielfach einer detaillierten Betrachtung.

Ganz allgemein läßt sich feststellen, daß die Frachtraten im Gegensatz zu vielen anderen Preisen noch immer eine rückläufige Tendenz haben, die bis Mitte 1934 angehalten hat. In diesem Zusammenhang ist besonders auch der Vergleich mit den Frachtraten des zweiten großen Weltverkehrsmittels, der Eisenbahn, interessant. In Abb. H/IV/5 wurde die Entwicklung der Eisenbahnfrachtraten für Eisenerz in den wichtigsten Ländern auf Goldbasis gerechnet wiedergegeben. Sie zeigen gegenüber dem starken Sinken der Frachtraten im Schiffsverkehr eine fast völlige Starrheit. Der Rückgang der in Gold gerechneten Frachtraten in Schweden

Schiffsbestand einzelner Länder

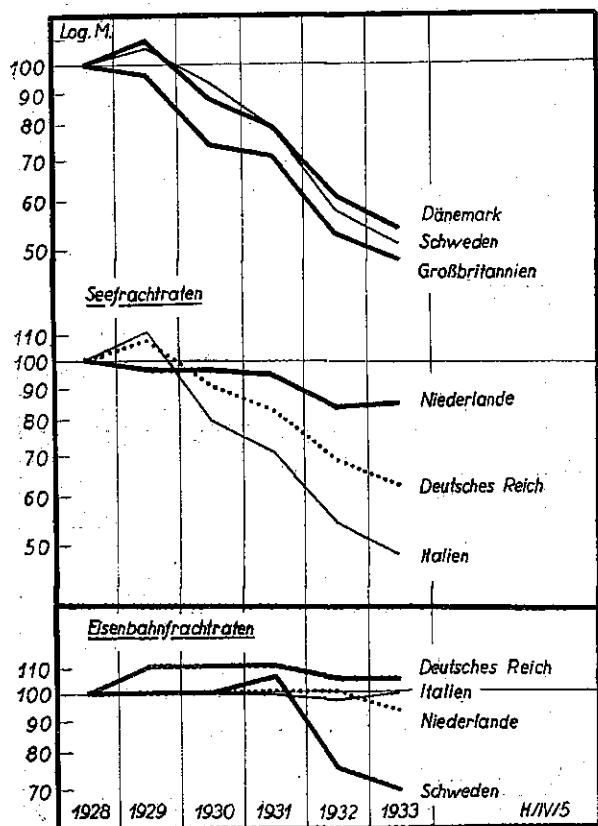


ist auf die Abwertung der Schwedenkrone zurückzuführen. Diese ungleiche Entwicklung der Frachten hatte naturgemäß eine Verschiebung der Konkurrenzfähigkeit mancher Güter am Weltmarkt nach sich gezogen.

Ein wichtiger Faktor für die allgemeine Lage der Schifffahrt und die Höhe der Frachtraten der einzelnen Länder war die Abwertung der verschiedenen Währungen. Die Begünstigung der Schifffahrt liegt in einer Schuldenverminderung der Unternehmungen und in einer Kostensenkung für die in einer heimischen Währung zu zahlenden Waren und Dienste, solange die Inlandspreise weniger steigen, als der Abwertung entspricht. Sie ermöglicht daher eine relativ stärkere Senkung der Frachtraten. Darauf wird z. B. die relativ günstigere Lage der nordischen Schifffahrt zurückgeführt. In der Entwicklung der Frachtraten der Länder mit annähernd gleicher Abwertung wie Großbritannien, Schweden und Dänemark, die sehr parallel verläuft (Abb. H/IV/5), kommt dies dadurch zum Ausdruck, daß die in Gold umgerechneten Frachten nach dem Abwertungsjahr 1931 wieder in stärkerem Maße gesunken sind.

Die Frachtsätze der Länder mit stabiler Währung mußten sich, soweit sie dem vollen Druck des Wettbewerbes ausgesetzt waren, wie z. B. in der

Frachtraten der Seeschifffahrt und Eisenbahn einzelner Länder in Gold



Trampschifffahrt, diesen niedrigeren Frachtsätzen, wenn auch unter größeren Opfern, anpassen. So z. B. ist der Verlauf der italienischen Frachtraten für Kohle von Großbritannien nach Italien mit dem Verlauf der auf Gold umgerechneten englischen Frachtsätze fast identisch. Der geringere Rückgang der Frachtsätze im Deutschen Reich und den Niederlanden dürfte sich dagegen durch die Mitberücksichtigung der Tarife der Linienschifffahrt im Frachtenindex erklären.

Der Unterschied in der Organisation der Tramp- und Linienschifffahrt führt ebenfalls oft zu beachtlichen Differenzen in der Frachtratenbildung. Die Linienschifffahrt verkehrt regelmäßig auf bestimmten Routen, die Trampschifffahrt dagegen ist völlig ungebunden und richtet ihre Fahrten nur nach der Verdienstmöglichkeit. Die Linienschifffahrt besorgt vor allem auch den Personenverkehr, benötigt dazu weitaus besseres Schiffsmaterial mit hohen Geschwindigkeiten. Die Ausnützung des Laderaumes ist geringer, da er überall leicht zugänglich und für die verschiedensten Güter eingerichtet sein muß. Das Anlagekapital wird noch meist durch eigene Hafenanlagen vergrößert und auch das Risiko, zu bestimmten Zeiten ohne Rücksicht auf die Beladung fahren zu müssen, ist ein höheres. Die Frachtsätze werden daher im allgemeinen höher sein als bei der Trampschifffahrt, weshalb vor allem hochwertige Güter für die Beförderung durch die Linienschifffahrt in Betracht kommen.

Die Trampschifffahrt befördert dagegen besonders Massengüter, bei denen die Transportgeschwindigkeit nicht so sehr ins Gewicht fällt. Sie kann daher ältere und weniger kostspielige Schiffe verwenden. Das Anlagekapital und daher auch die fixen Kosten sind geringer als bei der Linienschifffahrt. Das Risiko, das in der Einhaltung fester Routen liegt, fällt weg. Daraus geht hervor, daß die Trampschifffahrt sich im allgemeinen in der Krise leichter anpassen können als die Linienschifffahrt. Aber auch die Verschiedenartigkeit der transportierten Güter hat zur Folge, daß die Konjunkturlage in der Tramp- und Linienschifffahrt sich verschieden gestalten kann. So wird zum Teil die relativ günstigere Lage der nordischen Schifffahrt auch durch die erhöhte Ausfuhr von Erzen und Holz erklärt werden müssen. Die Bedeutung von Tramp- und Linienschifffahrt ist in den einzelnen Ländern und Verkehrsgebieten naturgemäß sehr verschieden. Im Nordseeverkehr wird schätzungsweise 80% des Verkehrs durch die Trampschifffahrt besorgt. Dagegen herrscht auf den

Internationale Seeschifffahrt

Zeit	Ein- und auslaufende Handelsschiffe in den einzelnen Häfen in 1000 NRT																			
	Hamburg		Rotterdam		Antwerpen		Cherbourg		Marseille		Genua		Triest		Liverpool		London		New York	
	e	a	e	a	e	a	e	a	e	a	e	a	e	a	e	a	e	a	e	a
1929	21.394	21.232	21.538	20.684	20.660	11.464	11.305	12.489	12.004	10.183	10.359	5.130	5.129	14.659	13.677	21.927	19.538	23.985	24.876	
1930	22.438	22.335	20.413	19.471	19.891	12.690	12.497	13.633	12.793	10.556	10.370	4.908	4.880	14.306	13.462	22.581	20.113	24.543	25.215	
1931	20.870	20.726	17.999	19.021	18.765	10.901	10.796	13.838	13.007	9.964	10.025	5.142	5.143	13.075	12.140	21.630	19.410	23.041	23.500	
1932	18.253	18.133	15.637	16.715	16.632	8.433	8.351	13.563	13.720	9.676	9.617	5.371	5.377	13.035	11.761	20.143	17.864	20.437	19.724	
1933	17.822	17.937	15.413	17.371	17.396	7.716	7.622	12.944	12.633	10.954	10.348	5.371	5.368	13.665	12.378	21.075	18.899	17.635	16.155	
1933 I.	1.419	1.431	1.213	1.433	1.447	496	486	859	820	745	416	419	1.014	930	1.597	1.417	1.319	1.224		
II.	1.305	1.311	1.132	1.313	1.284	407	400	1.133	1.089	751	759	377	384	959	914	1.425	1.329	1.358	1.190	
III.	1.511	1.494	1.262	1.431	1.456	587	578	1.169	1.121	877	958	471	481	1.058	995	1.691	1.508	1.503	1.454	
IV.	1.437	1.412	1.145	1.414	1.391	620	613	1.059	964	861	811	448	420	1.009	936	1.596	1.373	1.327	1.212	
V.	1.559	1.642	1.317	1.448	1.505	730	717	1.149	1.125	1.085	881	450	456	1.308	1.055	1.860	1.629	1.610	1.440	
VI.	1.583	1.569	1.266	1.430	1.414	848	842	1.008	1.019	979	934	437	439	1.164	1.139	1.824	1.751	1.578	1.535	
VII.	1.543	1.567	1.376	1.496	1.533	775	767	950	958	922	855	468	489	1.193	1.037	1.994	1.638	1.582	1.281	
VIII.	1.656	1.674	1.329	1.588	1.564	873	859	903	873	1.008	928	536	517	1.215	1.182	1.974	1.872	1.679	1.562	
IX.	1.426	1.481	1.365	1.370	1.381	777	974	1.194	1.522	942	902	454	449	1.267	1.146	1.843	1.664	1.593	1.523	
X.	1.466	1.432	1.394	1.554	1.543	846	650	1.297	1.192	867	893	452	458	1.232	1.034	1.786	1.496	1.503	1.329	
XI.	1.497	1.491	1.312	1.472	1.443	528	514	1.176	1.131	883	851	425	418	1.105	975	1.757	1.620	1.189	1.204	
XII.	1.422	1.435	1.302	1.436	1.435	429	422	1.047	1.030	959	831	437	428	1.141	1.033	1.728	1.601	1.414	1.201	
1934 I.	1.481	1.467	1.431	1.506	—	412	407	915	977	843	885	433	429	1.104	933	1.740	1.582	1.292	1.256	
II.	1.335	1.355	1.234	1.313	—	364	354	952	957	802	841	407	415	927	938	1.572	1.255	1.255	1.158	
III.	1.549	1.574	1.392	1.442	—	454	450	939	937	1.052	1.049	450	457	1.138	1.062	1.697	1.568	1.467	1.397	
IV.	1.522	1.488	1.485	1.486	—	515	494	1.146	1.055	858	839	426	398	1.185	1.002	1.725	1.599	1.434	1.284	
V.	1.624	1.643	1.530	1.423	—	632	647	960	970	1.037	1.032	472	449	1.152	1.042	1.830	1.705	1.521	1.393	
VI.	1.516	1.557	1.476	1.488	—	727	732	1.068	1.037	914	947	510	488	1.247	1.123	1.933	1.720	1.605	1.468	
VII.	1.575	1.555	1.632	1.568	—	681	675	1.111	1.233	997	933	583	533	1.220	1.035	1.990	1.731	1.546	1.368	
VIII.	—	—	1.669	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Zeit	Ein- und auslaufende Handelsschiffe in den einzelnen Häfen in 1000 NRT						Ein- und Ausfuhr in den einzelnen Häfen in 1000 t													
	Shanghai		Kobe		Yokohama		Hamburg		Amsterdam		Rotterdam		Antwerpen		Marseille		Genua		Triest	
	e	a	e	a	e	a	E	A	E	A	E	A	E	A	E	A	E	A	E	A
1929	—	—	14.688	14.786	10.367	10.246	18.803	9.771	3.205	1.297	6.323	3.175	17.484	16.267	5.684	2.822	6.840	1.049	2.174	874
1930	18.475	18.627	15.173	15.065	10.390	10.153	16.562	9.286	3.200	1.195	6.425	2.911	10.478	11.627	5.831	3.185	6.279	940	1.636	801
1931	17.920	18.902	14.573	14.495	10.665	10.462	14.975	8.275	3.133	1.198	6.493	2.577	10.523	10.288	6.027	2.334	5.845	896	1.827	647
1932	18.029	16.991	14.532	14.506	10.087	9.908	12.953	6.874	2.862	972	5.464	2.282	9.325	8.058	5.752	2.569	5.288	985	1.625	511
1933	17.673	17.549	14.769	14.740	10.537	10.434	12.920	6.660	2.772	945	5.500	1.822	10.038	8.899	5.803	2.419	5.507	1.009	1.366	531
1933 I.	1.476	1.249	1.222	1.311	763	715	1.088	504	273	72	455	127	825	698	450	159	459	60	119	46
II.	1.406	1.417	1.080	1.125	806	806	950	457	197	65	411	141	761	753	536	189	437	95	93	42
III.	1.601	1.602	1.284	1.294	1.008	976	984	594	233	111	415	152	824	780	275	68	473	90	117	41
IV.	1.507	1.512	1.275	1.237	939	922	1.106	567	175	77	412	118	735	775	530	191	458	81	134	36
V.	1.609	1.569	1.272	1.285	924	918	1.198	590	241	71	427	125	854	731	372	150	416	83	131	38
VI.	1.382	1.442	908	900	904	901	1.144	505	167	56	443	126	740	779	485	190	457	89	106	86
VII.	1.476	1.445	1.334	1.321	845	864	1.110	569	263	92	553	131	814	702	501	161	452	89	37	44
VIII.	1.507	1.483	1.437	1.463	846	870	1.064	554	257	74	510	212	869	688	499	192	453	82	105	61
IX.	1.345	1.369	1.334	1.321	845	846	941	541	195	73	536	183	861	806	456	191	455	75	115	40
X.	1.425	1.376	1.239	1.248	858	850	1.070	571	248	87	500	186	961	710	523	207	454	96	125	40
XI.	1.460	1.451	1.223	1.186	871	862	1.156	621	270	90	475	164	874	754	603	374	501	87	113	48
XII.	1.479	1.634	1.212	1.220	875	875	1.108	527	276	63	401	154	929	727	582	347	492	82	122	58
1934 I.	1.552	1.354	1.339	1.332	864	810	1.124	560	248	114	448	214	875	815	468	184	489	78	133	49
II.	1.367	1.387	1.177	1.164	839	848	1.039	489	265	72	339	130	808	672	484	163	460	86	161	50
III.	1.574	1.612	1.377	1.403	977	950	1.212	590	246	76	428	172	824	789	508	204	599	84	162	55
IV.	1.549	1.474	1.459	1.415	994	1.037	1.162	550	220	65	430	142	866	843	459	209	518	71	121	57
V.	1.573	1.601	1.351	1.339	929	838	1.223	522	254	74	523	159	829	833	497	204	453	84	173	56
VI.	1.435	1.473	—	—	—	—	1.038	493	262	67	468	201	887	733	507	215	512	74	126	48
VII.	1.442	1.364	—	—	—	—	992	418	246	69	503	179	861	768	—	—	534	72	170	62
VIII.	1.460	1.471	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Zeit	Seefrachtraten in Gold (1928 = 100)						Kanal-Schifffahrt						
	Großbritannien		Deutsches Reich		Niederlande		Suez-Kanal			Panama-Kanal			
	62	63	64	65	66	67	68	Schiffsverkehr in 1000 NRT ¹⁾	Güterverkehr in 1000 t	t-Ladung je NRT	Schiffsverkehr in 1000 NRT ¹⁾	Güterverkehr in 1000 t	t-Ladung je NRT
1929	96	107	110	106	109	95	96	33.466	34.516	1.03	30.353	31.450	1.04
1930	74	90	79	83	88	90	96	31.669	28.511	0.9	29.261	27.848	0.95
1931	71	82	70	79	79	83	94	30.028	25.333	0.84	25.560	22.049	0.86
1932	53	68	54	58	61	78	83	28.340	23.632	0.84	22.636	18.100	0.8
1933	48	62	48	51	54	65	84	30.677	26.915	0.88	25.252	21.164	0.84
1933 I.	50	66	49	58	58	69	84	2.585	2.225	0.86	2.069	1.464	0.71
II.	50	65	51	56	58	64	84	2.341	1.983	0.85	1.833	1.435	0.78
III.	48	65	49	54	57	64	84	2.687	2.468	0.92	1.989	1.738	0.87
IV.	47	64	51	52	56	64	84	2.584	2.289	0.89	1.840	1.528	0.83
V.	47	62	51	52	53	66	84	2.488	2.142	0.86	1.883	1.630	0.87
VI.	49	62	49	52	53	66	84	2.256	1.960	0.6	1.901	1.691	0.89
VII.	47	61	49	52	52	66	84	2.354	2.179	0.67	2.051	1.699	0.83
VIII.	46	60	49	48	52	66	84	2.613	2.227	0.85	2.160	1.914	0.89
IX.	41	59	47	44	49	66	84	2.442	2.166	0.89	2.097	1.797	0.

großen Überseerouten der Linienschiffsdienst vor. Nach einer Schätzung Chamberlins bewältigte die Linienschiffahrt vor dem Kriege 60%, 1927 aber 81% des Weltschiffverkehrs.

Die großen Kapitalsanlagen und das hohe Risiko haben den Zusammenschluß der Linienschiffahrt in Form von Konferenzen, Pools oder Betriebsgemeinschaften gefördert, durch die man versuchte, den Preisdruck der freien Konkurrenz auf die Frachtraten abzuschwächen. Tatsächlich sind die Frachtraten (Tarife) der Linienschiffahrt stärker gebunden und unbeweglicher als die der Trampschiffahrt. Das bedeutet aber noch keineswegs, daß die Linienschiffahrt nicht der Konkurrenz ausgesetzt ist. Vielfach konkurrieren die Linien untereinander und ferner stehen sie besonders bei dem Transport von Massengütern mit der Trampschiffahrt in ständigem Wettbewerb. Die schärfere Konkurrenz ist ein wesentliches Merkmal der Trampschiffahrt. Verschiedene Versuche des Zusammenschlusses waren meist erfolglos, da sie das entscheidende Außenseiterproblem nicht überwinden konnten. Zwei interessante Versuche dieser Art wurden wieder in jüngster Zeit unternommen. Die „Nor-Wood Co.“ stellt sich die Aufgabe, das Tonnageangebot in der nordischen Holzschiffahrt durch Zusammenschluß der Reeder dadurch zu beschränken, daß durch gemeinsames Vorgehen ein Teil der Tonnage aufgelegt werden soll. Den zweiten Versuch stellt der Zusammenschluß der konzernfreien Tankschiffe dar, der ebenfalls durch Auflegen eines Teiles der Tonnage das Angebot an Tonnage einschränken will. Von den dadurch erhofften höheren Bruttofrachteinnahmen soll ein bestimmter Prozentsatz in einen Fonds gezahlt werden, aus dem die Besitzer der aufgelegten Schiffe entschädigt werden sollen.

Von Wichtigkeit für die Lage der Schiffahrt und des Frachtenmarktes sind schließlich die wirtschaftspolitischen Eingriffe des Staates besonders durch die Subventionierung. Die Formen der Subventionierung weisen eine große Mannigfaltigkeit auf und das Ausmaß der Unterstützung ist oft schwer festzustellen. *Siegert* gibt über die von den wichtigsten Staaten gezahlten Subventionen für das Jahr 1927 folgende Ziffern an:

Land	Millionen Reichsmark
Vereinigte Staaten von Amerika	189·00
Italien	43·36
Großbritannien und Irland	29·89
Frankreich	22·04
Japan	20·00
Spanien	17·00

Im Jahre 1933 wurden nach dem Bericht des Postmaster General in den Vereinigten Staaten 23 Millionen Dollar zur Aufrechterhaltung verschiedener Schiffsdienste ausgeworfen. Außerdem erhalten die Reedereien Baudarlehen und Zinszuschüsse. Die englische Regierung gewährte in diesem Jahr zum erstenmal seit vielen Jahrzehnten auch eine Subvention von 2 Millionen Pfund an die Trampschiffahrt. Die Beurteilung der Natur der englischen Postkontrakte vom Standpunkt der Subventionsfrage ist deshalb schwierig, weil der Vertrag jeweils mit dem niedrigsten Angebot abgeschlossen wird. Bekannt ist ferner die Übernahme des Bau- und Fahrtrisikos für das neue Großschiff der Cunardline, soweit eine private Deckung dieses Risikos nicht möglich ist. Auch in Frankreich sind die Schiffahrtssubventionen bedeutend. Sie bestehen sowohl für die Tramp- als auch für die Linienschiffahrt vor allem in Form von Betriebszuschüssen und Steuerbefreiungen. Sehr intensiv ist die Subventionspolitik Italiens, die in Postkontrakten, Steuerbefreiungen, Zinszuschüssen, Versicherungsbeihilfen und versteckter Übernahme der Schiffahrtsgesellschaften durch den Staat besteht. Diese Aufzählung der wichtigsten subventionierenden Staaten erhebt aber keineswegs Anspruch auf Vollständigkeit.

Nach Darstellung der Grundlagen des Schiffverkehrs soll dieser selbst in seiner Entwicklung betrachtet werden. Den allgemeinsten Überblick geben die Ziffern über die Größe der Tonnage der in den einzelnen Ländern ein- und auslaufenden Schiffe aller Flaggen, Ziffern, von denen keine allzu große Genauigkeit erwartet werden darf. Die höchsten Verkehrsziffern werden im Jahre 1929 oder 1930 erreicht, die niedrigsten fallen in das Jahr 1932. Die Zahlen des Jahres 1933 zeigen deutlich den Krisenumschwung in der Weltschiffahrt an. Eine Ausnahme machen nur die Vereinigten Staaten, deren Gesamtschiffsverkehr im Jahre 1933 den tiefsten Wert erreichte. Erst die Monatsziffern des Jahres 1934 liegen über dem Niveau der gleichen Monate des Vorjahres. Wenn dagegen die Frachtraten, wie festgestellt, noch rückläufig sind, so erklärt sich das in erster Linie durch den Druck, den die allmähliche Wiederinbetriebsetzung der aufgelegten Tonnage auf den Frachtenmarkt ausübt.

Die Verkehrsziffern beziehen sich auf Netto-registertonnen, sagen also nur etwas über die Größe des Schiffverkehrs und nichts über den tatsächlichen Warenumsatz aus. Auffallend ist daran, daß der Verkehr in den meisten Häfen im

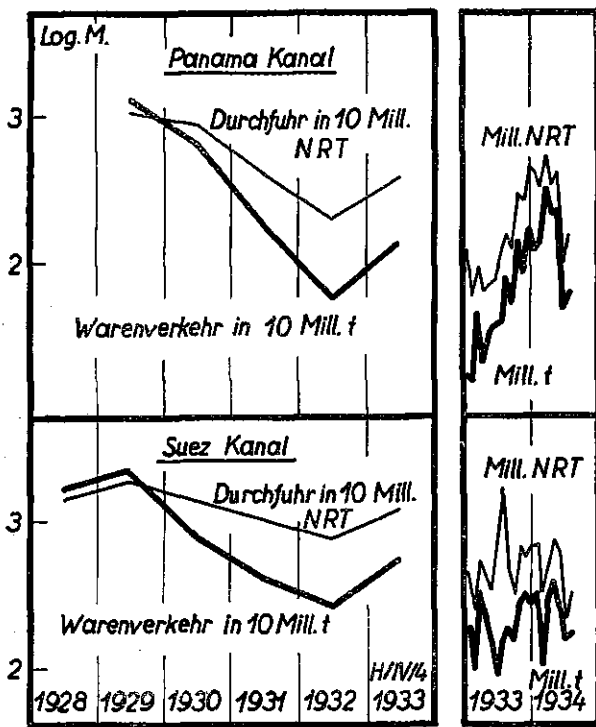
Jahre 1933 nur um einen verhältnismäßig kleinen Perzentsatz geringer als im Jahre 1929 war. In Marseille, Neapel, Triest, Genua und Yokohama war der Schiffsverkehr 1933 sogar größer als im Jahre 1929. Den stärksten Rückgang gegenüber 1929 weist der Hafen von Cherbourg mit 33% auf.

Auch in der Größenordnung der Häfen haben sich im Konjunkturabstieg bemerkenswerte Verschiebungen ergeben. Vom Jahre 1929 bis 1932 war New York unbestritten der größte Verkehrshafen der Welt. Der Vorsprung vor den anderen Häfen, der 1930 am größten war, ging aber immer mehr zurück und im Jahre 1933 wurde New York an die dritte Stelle hinter Hamburg zurück-

gedrängt, während London der größte Verkehrshafen der Welt wurde und auch bis Mitte 1934 blieb. Im ersten Halbjahr 1934 stritten Antwerpen, Hamburg, Rotterdam und Hongkong mit abwechselndem Erfolg um die nächsten Plätze. (Tab. S. 195.) Die Statistiken über die Größe des Warenumschlages in den größeren Häfen geben wohl Aufschluß über die Entwicklung jedes einzelnen Hafens. Einen Größenvergleich untereinander erlauben aber die Zahlen wegen ihres zu verschiedenartigen Aufbaues nicht.

Einen Rückschluß auf die Verkehrsentwicklung gestatten schließlich die Statistiken des Schiffsverkehrs durch die beiden wichtigsten Kanäle, den Suez- und Panamakanal (Tabelle S. 195). Auch sie haben den geringsten Verkehr im Jahre 1932 zu verzeichnen gehabt. Die Steigerung, die im folgenden Jahre wieder eintrat, hat auch im Jahre 1934 angehalten. Die Durchfuhr durch den Suezkanal erhöhte sich vom Jahre 1932 auf 1933 um 8%, durch den Panamakanal um 12%. Im ersten Halbjahr 1934 konnte gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres durch den Suezkanal ein um 7% und durch den Panamakanal ein um 29% größerer Verkehr festgestellt werden. Die Zunahme des Verkehrs der einzelnen Flaggen von 1932 auf 1933 weist bemerkenswerte Unterschiede auf. So hat z. B. die Verkehrszunahme der französischen Flagge durch den Suezkanal 2%, der italienischen 9%, der deutschen 10% und der englischen 6% betragen, während die japanische Flagge einen Rückgang von 3% zeigt. Die analogen Veränderungen des Verkehrs der wichtigsten Flaggen durch den Panamakanal waren: Vereinigte Staaten + 18%, Großbritannien + 2%, Norwegen + 11%, Japan + 19% und Deutsches Reich - 2%.

Schiffsverkehr durch den Panama- und Suezkanal



Während des Druckes eingelangt:

**ALLGEMEINE WIRTSCHAFTSLAGE
GROSSBRITANNIENS,**

mitgeteilt vom London and Cambridge Economic Service,
London, 19. Oktober 1934.

Während der letzten 6 Monate haben wir wiederholt der Meinung Ausdruck gegeben, daß die Besserung in der Industrie (der Geschäftstätigkeit) sich einer Grenze nähern würde, welche sie nicht überschreiten würde, bevor sich die Exportbedingungen nicht günstiger gestaltet hätten.

Die Statistiken für das letzte Vierteljahr, und besonders jene für September, bestätigen diese Ansicht und lassen vermuten, daß diese Grenze nahezu erreicht ist. Der Produktionsindex für das dritte Quartal dieses Jahres zeigt gegenüber dem zweiten Viertel dieses Jahres einen so großen Rückgang, wie er nur in der Vergangenheit zu finden ist, als die Lage nahezu stagnierte, während sonst im Jahre 1933 der Rückgang sehr gering war. Die Besserung seit Juni oder Juli in der Gesamtzahl der Arbeitslosen geht, wie auf Grund einer Analyse festgestellt wurde, hauptsächlich auf eine