

Die Störungen im deutschen Wirtschaftsleben während der Jahre 1900 ff.

Vierter Band

Verkehrsgewerbe



Vom Verein für Socialpolitik herausgegeben



Duncker & Humblot *reprints*

Schriften
des
Vereins für Socialpolitik.

CVIII.

Die Störungen im deutschen Wirtschaftsleben
während der Jahre 1900 ff.

Vierter Band.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1903.

Die
Störungen im deutschen Wirtschaftsleben
während der Jahre 1900 ff.

Vierter Band.

Verkehrsgewerbe.

Mit Beiträgen von R. Schachner, Erler, Stubmann.

Vom Verein für Sozialpolitik herausgegeben.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1903.

Alle Rechte vorbehalten.

Inhaltsangabe.

Seeverkehr und Reederei.		Seite
Von Dr. Robert Schachner (Heidelberg)		1—176
Erster Teil. Aufschwung		3
Hauptquellen		3
I.	Die Wendung zum Besseren in den Jahren 1895/1896	3
1.	Einleitung	3
2.	Deutscher Handels- und Schiffsverkehr in den verschiedenen Kontinenten	7
3.	Der Personenverkehr	17
II.	Die günstige Konjunktur der Jahre 1897—1900	23
1.	Einleitung	23
2.	Deutscher Handels- und Schiffsverkehr in den verschiedenen Kontinenten in den Jahren 1897—1900 im allgemeinen	26
3.	Waren- und Schiffsverkehr mit den einzelnen Ländern und Angabe der Haupthandelsprodukte	28
A.	Amerika	28
B.	Afrika	38
C.	Asien	42
D.	Australien	49
E.	Europäischer Verkehr	51
4.	Personenverkehr	56
5.	Verjüngung der deutschen Handelsflotte. Die technischen Fortschritte. Verhältnisse in Ost- und Nordsee	62
6.	Wachsen der deutschen Schifffahrt und der deutschen Großreedereien	69
7.	Die Geschäftsergebnisse der Reederei	78
Zweiter Teil. Niedergang		91
1.	Einleitung	91
2.	Deutschlands Einfuhr an überseeischen Haupthandelsartikeln in den Jahren 1901 und 1902 mit Rücksicht auf die Lage der deutschen Industrien und die Kaufkraft des Volkes	99
3.	Handelstätigkeit deutscher Schiffe in den verschiedenen Kontinenten	108
A.	Amerika	108
B.	Afrika	126
C.	Asien	128
D.	Australien	134
E.	Europäische Fahrt	135

	Seite
4. Der Personenverkehr	143
5. Geschäftsergebnisse der Reedereien	155
a) Im allgemeinen	155
b) Die Produktionskosten im einzelnen	161
c) Kapitalerhöhungen der deutschen Aktienreedereien und ihre Dividenden	166
d) Börsen und Schiffspapiere	174

Die deutschen Eisenbahnen in den Jahren 1895—1900 177—199

Vorgänge im Gebiete des Kleinbahnwesens.

Von Stadtrat a. D. Erler 201—210

Die Rheinschiffahrt.

Von Dr. Peter Stubmann (Ruhrort) 211—244

Einleitung	213
Begriffliches. Frühere Krisen der Rheinschiffahrt	213
I. Der Verkehr 1895—1902	216
II. Frachten und Schlepplöhne.	222
1. Die Bewegung der Frachten 1895—1903	222
Die Faktoren der Frachtbildung	222
a) Die Talfahrt	225
b) Bergfahrt	228
2. Die Bewegung der Schlepplöhne.	234
3. Ergebnisse	237
III. Der Bau neuer Schiffe	237
Schlußergebnis	242
Nachtrag zum Aufsatz: Seeverkehr und Reederei von Dr. Robert Schachner	245

Seeverkehr und Reederei.

Von

Dr. Robert Schachner-Heidelberg.

Erster Teil.

Auflösung.

I. Die Wendung zum Besseren in den Jahren 1895–1896.

1. Einleitung.

Im Jahre 1895 und 1896 trat eine Besserung in der Lage der Schifffahrt ein, die in ihrer Gesamtheit in den drei vorangehenden Jahren sehr schlechte Geschäfte gemacht hatte. Die Überlastung des Marktes mit Tonnage hatte den großen Routenreedereien schwere Einbußen gebracht, noch größere den Unternehmungen, die ihre Schiffe in wilder Fahrt beschäftigten.

Hauptquellen: Schriften des Vereins für Sozialpolitik Band CIII: 1. Abteilung:

G. Fitger, die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschifffahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart. Leipzig 1902. — 2. Abteilung: Die Lage der in der Seeschifffahrt beschäftigten Arbeiter. Leipzig 1903.

Nauticus: Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen. 1–4. Jahrgang. Berlin 1899, 1900, 1901, 1902.

Schwarz u. von Halle: Die Schiffbauindustrie in Deutschland und im Ausland. Berlin 1902.

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. 14.–23. Jahrgang. Berlin 1893 bis 1902.

Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels im Jahre 1897–1901. Hamburg 1898–1902.

Jahrbuch für Bremische Statistik Jahrgang 1896–1901. Bremen 1897–1902. Report from the Select Committee on Steamship Subsidies. Bd. 1. London 1901. Bd. 2. London 1902.

Geschäftsberichte der einzelnen Aktiengesellschaften.

Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften. Jahrbuch der deutschen Börse. 1896–1897. 1897–1898. 1898–1899. 1899–1900. 1900–1901. 1901–1902. 1902–1903. Leipzig 1897–1903.

Publikationen der Handelskammern, Gewerberäten oder kaufmännischen Korporationen von Bremen, Hamburg, Stettin, Danzig, Lübeck, Flensburg, Kiel, Rostock und Oldenburg. 1890–1903.

Die Strecke Europa—Nordamerika litt unter der ungünstigen Konjunktur der Vereinigten Staaten und schuf damit das ungeheuere Angebot an unbeschäftigte Schiffsräumen. Nur die nach Südamerika in regelmäßiger Fahrt gehenden Reedereien machten eine Ausnahme in der allgemeinen Ungunst der Erträge. Die Gewinne ergeben sich aus folgender Übersicht:

Hauptgebiet	Schiffahrtsgesellschaft	1892	1893	1894
Nord-Amerika	Norddeutscher Lloyd	1 1/2	3	0
	Hamburg-Amerikalinie	0	0	0
Süd-Amerika	Hanflinie	3	4 1/2	6 ¹
	Rosmoslinie	14 1/2	0	2
Australien . .	Hamburg-Südamerikalinie	2 1/2	7	4
	Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft	10	10	12
Afien . . .	Hamburg-Calcuttalinie	0	0	0
Afrika . . .	Deutsche Dampfschiffreederei	0	0	3
	Deutsche Ostafrikalinie	0	0	0

Die Resultate dieser bedeutendsten transozeanischen Aktiengesellschaften nach den angegebenen Zielen spiegeln das Bild der Geschäftslage im überseefischen Handel. Auch die europäische Fahrt in die Nordsee, wie Ostsee litt unter den gedrückten Frachten; die regelmäßigen Linien, die einem angewohnten Verkehr dienten, vermochten allein günstigere Resultate zu erzielen. So wies die europäische Fahrt des Norddeutschen Lloyds in allen drei Jahren gute Einnahmen auf².

Ingleichen konnte die Segelschiffreederei nur in wenigen Routen Verdienst finden. Die Kohle, Holz und Salpeter, die am meisten für Segelschiffe in Betracht kommenden Handelsartikel, trugen so wenig, daß damit der Nutzen der Heimfahrt fast aufgezehrt wurde. Vielfach, so besonders in der Ostsee, vermochten die Segler die Abschuranzprämie nicht zu erschwingen, die infolge der feuergefährlichen Kohlenfracht sehr hoch war, und viele Schiffe lagen auf, um Schaden zu vermeiden.

Das Gesamtbild der deutschen Reederei war also ein überaus trauriges. Die jahrelang währenden tief gesunkenen Frachten gaben nun den Anstoß zu einer bedeutungsvollen technischen Änderung des Schiffahrtsbetriebes, man strebte nach Herabsetzung der Betriebskosten und die deutsche Reederei folgte der in England vorgenommenen Umgestaltung des Schiffsparkes, zu der man dort in Erkenntnis der Unrentabilität der bisherigen Betriebsmittel zuerst übergegangen war.

¹ Bis 1894 war die Unternehmung in zwei gesonderte Rechnungen gespalten.

² Geschäftsberichte des Norddeutschen Lloyd.

Die Schiffe größter Dimensionen konnten in Routen mit großer Frachtmenge vermöge ihres ökonomischen Betriebes noch Gewinn erzielen, wo Schiffe der bis dahin gangbaren Größen mit Verlust führten. Ein treffendes Beispiel für die bessere Rentabilität der großen Schiffe bietet die Verlängerung der drei Reichspostdampfer „Bayern“, „Sachsen“ und „Preußen“. Der Laderaum wurde durch die bauliche Umgestaltung bei den ersten beiden von 3280 cbm auf 5380 cbm, bei letzterem von 3280 auf 5820 cbm erhöht; trotzdem konnte unter Beibehaltung der Maschinenanlage und bei gleichem Kohlenverbrauch dieselbe Geschwindigkeit von 13 Knoten gehalten werden. Nur die Anlagekosten und der Zins hierfür, wie die Amortisationsquoten sind gewachsen; wenn man in Betracht zieht, daß bei den Frachtdampfern dieser Gattung rund 65 % auf die veränderlichen Selbstkosten entfallen, so tritt damit deutlich in den Vordergrund, wie sehr sich solcher Gewinn an Tonnage lohnt.

Dampfer	vor der Verlängerung		nach der Verlängerung	
	Pferdekraft	Br.-R.-T.	Pferdekraft	Br.-R.-T.
Preußen	4000	4577	4000	5615
Bayern	4000	4574	4000	5343
Sachsen	4000	4571	4000	5338

Die großen Unternehmungen stellten alle große Dampfer ein, wobei ihnen die billigen Baukosten zu Gute kamen. Die Hamburg-Amerikalinie setzte im Jahre 1894 4 Dampfer von 7 bis 8000 Tons Tragfähigkeit in die Fahrt: „*Brassia*“, „*Versia*“, „*Patria*“, „*Phoenicia*“, denen im Jahre 1895 die „*Palatia*“ folgte. Um die Gewichte der Maschinenanlage zu mindern, sowie die Kohlevorräte wesentlich einzuschränken, schritt man bei den Neubauten zur Aufstellung der vierfachen Expansionsmaschine.

Im Geschäftsbericht der Hamburg-Amerikalinie für das Jahr 1895 finden wir dann folgende Konstatierung der Erfolge dieser Umgestaltung des Schiffsparks: „Wenn wir in der Lage sind, für das verflossene Geschäftsjahr einen Betriebsgewinn aufzuweisen, der um etwa 15 % besser ist als derjenige des voraufgegangenen Jahres, so haben wir dieses befriedigende Ergebnis weniger einer allgemeinen Besserung der Geschäftslage, als dem Umstände zu verdanken, daß unsere neuen Dampfer vermöge ihrer großen Tragfähigkeit und praktischen Einrichtungen selbst bei niedrigen Frachtsätzen noch mit Gewinn betrieben werden konnten.“

Die gleiche Umgestaltung setzte sich bei allen Reedereien durch, die den Kampf mit der Ungunst der Verkehrslage aufnehmen wollten und

konnten. Vor allem war es die englische Konkurrenz, die auf allen ihren Routen durch neue Dampfer mit enormem Tonnengehalt, vorteilhaften Arbeitseinrichtungen und kohlensparenden Maschinen eben erst gebaute Dampfer außer Fahrt zu setzen zwang¹. Viele Reedereien litten unter dieser Umgestaltung sehr, da der Buchwert der bisherigen Dampfer notwendigerweise erheblich herabgesetzt werden mußte; solche Abschreibungen machten vielfach, so beim Norddeutschen Lloyd auch für das Jahr 1895, die Ausschüttung einer Dividende unmöglich.

Eine Anzahl kleiner Reedereien, denen die Aufbringung der Baumsumme unmöglich war, da sie nur dann Teilnehmer für einen Schiffbau zu finden pflegten, wenn sie den Interessenten gute Dividenden zahlen, mußten die Zeit billigen Schiffbaus versäumen und waren zum Auflegen ihrer Schiffe gezwungen, da eine Konkurrenz im Frachtenmarkt mit den neuen Riesen-dampfern unmöglich war².

Verkauf der mittleren und kleineren Dampfer, Verlängerung und Einstellung neuer großer Schiffe war die Folge dieser Revolution im Reedereibetrieb. Von 1893 bis 1896 vollzog sich eine gewaltige Veränderung in den Größenverhältnissen der einzelnen Dampfer.

Die Statistik der Welthandelsflotte zeigt die zunehmende Größe der Schiffe³:

	Anzahl der Dampfer	in 1000 Br.-R.-T.	auf 1 Dampfer Br.-R.-T.
1893	10 629	15 134	1418
1894	10 744	15 657	1457
1895	10 896	16 338	1499
1896	11 155	17 089	1532

Die 5 größten deutschen Reedereien weisen eine erhebliche Zunahme der auf das Einzelschiff fallenden Tonnage auf:

¹ Die Danziger Schiffahrts-Aktiengesellschaft verkaufte einen im Jahre 1890 für den damals als billig geltenden Preis von 253 804 Mt. erworbenen Dampfer im Jahre 1894 um 130 000 Mt. Jahresbericht des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft zu Danzig für das Jahr 1894 Seite 105.

² Danziger Bericht für das Jahr 1903 Seite 195.

³ Vgl. Fitger: Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt. [Schriften des Vereins für Socialpolitik. Band CIII. 1.] Leipzig 1902. Seite 62.

Die fünf größten deutschen Reedereien.

	31. Dezember 1893			31. Dezember 1896		
	Dampfschiffe	Br.-R.-L.	auf 1 Schiff	Dampfschiffe	Br.-R.-L.	auf 1 Schiff
Norddeutscher Lloyd . . .	55	196 362	3570	48	207 621	4325
Hamburg-Amerikalinie . .	54	165 660	3068	61	263 417	4318
Hansalinie	29	39 192	1351	35	50 680	1448
Hamburg-Südamerikalinie .	29	72 156	2488	28	101 159	3612
Kosmoslinie	16	39 950	2497	19	57 848	3045

Neben diese bedeutsame Beeinflussung der Betriebsergebnisse durch die Ersparnisse, zu welchen die größeren Schiffe mit ihren billigeren Leistungseinheiten führten, trat in den Jahren 1895 und 1896 eine Steigerung des Verkehrs, so daß die Produktionseinheiten sich steigerten, also die Räume der Schiffe sich stärker füllen konnten.

Die Frachtsäze hatten nur im Herbst 1896 eine Erhöhung erfahren, sonst hielten sie sich auf dem niederen Stand der Vorjahre, ja sanken teilweise noch unter diesen.

Die Gesamtauswanderung über deutsche Häfen wies in den beiden Jahren 1895 und 1896 zwar bedeutend größere Zahlen auf, als solche im Jahre 1894 bestanden, sie blieb aber hinter denen der Vorjahre weit zurück; anderseits trat eine erhebliche Steigerung der Raten ein, was einigermaßen einen Ersatz bieten konnte.

2. Deutscher Handels- und Schiffsverkehr in den verschiedenen Kontinenten.

Der Warenverkehr in den Jahren 1895 und 1896.

Der Generalhandel des Deutschen Reiches wies für das Jahr 1895 nur ein mäßiges Anwachsen gegen das Vorjahr auf, steigerte sich aber im darauffolgenden Jahre sehr bedeutsam.

Großhandel.

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr
	in 1000 Tonnen	in 1000 Tonnen
1894	35 167,3	25 918,4
1895	35 682,9	26 953,9
1896	39 934,4	29 223,6

Die bedeutendsten deutschen Häfen der Nordsee zeigten eine dementsprechende Mehrung ihrer Einfuhr- wie Ausfuhr.

Jahr	Hamburg		Bremen	
	Tonnen	Wert in 1000 Mf.	Tonnen	Wert in 1000 Mf.
E i n f u h r z u r S e e .				
1894	5 997 400	1 566 059	1 767 458	472 790
1895	6 369 000	1 666 143	1 979 351	529 726
1896	7 103 900	1 713 071	1 979 207	549 264
A u s f u h r .				
1894	2 747 000	1 214 589	924 449	298 409
1895	2 977 900	1 336 773	988 395	356 542
1896	3 240 700	1 439 210	1 035 750	372 311

Noch im Februar 1895 schrieb das Londoner Fachblatt „Fairplay“:

„Niemals in der Geschichte der Reederei hat eine solche allgemeine Depression auf fast jedem Frachtmarkt stattgefunden. Gegenwärtig ist das Geschäft nach allen Himmelsrichtungen hin fast zum Stillstand gekommen.“ Späterhin aber bahnte sich eine Besserung der Verhältnisse an, indem vor allem der Warenverkehr und die Preise stiegen, damit aber der Welthandel eine günstigere Gestalt bekam, was die Vorbedingung war für eine Besserung in dem Schiffahrtsgewerbe.

Die prozentual bedeutendere Zunahme des Wertes gegenüber dem Gewicht beruht vornehmlich auf der Wertsteigerung einiger Haupthandelsobjekte.

Die Preise vieler Haupthandelsartikel lagen Beginn 1895 auf einem Tiefstande wie nie zuvor, um dann teilweise der Besserung der gesamten Geschäftslage entsprechend eine Steigerung anzunehmen. Die Getreidepreise erholteten sich. Baumwolle sank zunächst noch infolge der gewaltigen amerikanischen Ernte von 10 000 000 Ballen im Preise tief, stieg aber dann erheblich auf die Nachricht von dem kommenden geringen Erntertrag. In Petroleum und rohen Häuten entstand eine wilde Preissteigerung bis zu 100 %, der indessen doch keine Rückkehr zum tiefen Vorjahrstande folgte. Zuckerpreise blieben auf ihrem Stande, Reis und Salpeter sanken sogar noch, auch Kaffee im Jahre 1896. Diese ungleichmäßige Preisbewegung setzte sich im Jahre 1896 noch fort. Doch hatte die günstige allgemeine Lage Deutschlands, die gesteigerte industrielle Tätigkeit einen wachsende Konsum der Bevölkerung und damit große Zufuhren im Gefolge.

Die Aufwärtsbewegung der Preise einiger wichtiger Seeeeinfuhrartikel erhellt aus folgender Tabelle.

Jahr	Danzig		Hamburg		
	1000 Kilogramm		1 Dtr. Baumwolle New Orleans Midd. Lin. al. 4% Tara 1% dk	1 Dtr. mit 3% Petroleum amerikanisch white raff. 1% dk unverzölt	1 Dtr. Roh- tabak, Domingo Detbl. u. Cint. pro Ser. 6 kg Tar. 1% Ballast 6 Mt. 3. Mt.
1894	110,4	102,6	72,8	9,7	60,6
1895	116,2	107,9	73,1	13,5	81
1896	111,8	117,9	82,2	12,4	85

Was die Ausfuhr betrifft, so hoben sich die Mengen ebenso, wie die Preise für Woll- und Baumwollwaren, im Jahre 1896 auch in Zucker, dem dem Werte nach bedeutendsten Ausfuhrartikel Deutschlands.

Die allgemeine Geschäftslage nahm eine Wendung zum Bessern. Der Rückgang des Zinsfußes und der dementsprechend hohe Kursstand der festverzinslichen Wertpapiere veranlaßten das anlagesuchende Kapital zur stärkeren Beteiligung an privaten Unternehmungen; die Geschäftsbeteiligung wurde hierdurch gefördert, was durch Schaffung von Arbeit und Verdienst die Kaufkraft weiter Kreise der Bevölkerung stärkte. Die Unternehmungslust wurde wieder angefacht.

Den bedeutendsten Einfluß hatte es, daß in den Vereinigten Staaten von Nordamerika der Geschäftsstockung der Vorjahre ein Aufschwung gefolgt war. Im Sommer 1895 gingen wieder zahlreiche Aufträge von dort nach Europa, an denen Deutschlands Handel und Industrie bedeutenden Anteil nahm. Der Warenaustausch wurde wieder ein lebhafter. Die Zahlen der Werte der deutschen Ausfuhr und Einfuhr in dem deutschen Spezialhandel verraten uns immerhin die Steigerung der Export- und Importe, nachdem die Reichsstatistik die für die Schiffahrt wichtigere Angabe der Warenmenge nicht beibringt.

Jahr	Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten	Einfuhr von den Vereinigten Staaten
	Millionen Mt.	Millionen Mt.
1893	354,3	458,1
1894	271,1	532,9
1895	368,7	511,7
1896	383,6	584,4

Die Hauptlinie nach der Union, die Hamburg-Amerika Paketfahrt, wies erheblich gesteigerte Betriebsergebnisse auf, indem die Menge der beförderten Güter sich

von 1 175 045 cbm im Jahre 1894					
auf 1 363 099 cbm	"	"	1895		
" 2 032 436 cbm	"	"	1896	hob.	

Trotz der Wertsteigerung der verschiedenen Rohprodukte, Halbfabrikate und Fabrikate vermochten sich die Frachten nach Amerika im Jahre 1895 und 1896 nicht dauernd zu heben. Wenn auch die Zunahme des Warenverkehrs nunmehr wieder verhältnismäßig größer war, als die des Schifferverkehrs, so war doch noch das Angebot an Schiffsräumten ein zu großes.

Seit 1891 waren die Frachten von Nordamerika nach England und den Nordseehäfen ständig ungünstige gewesen:

1891: Januar bis September 3 sh für 480 M Weizen, September bis Dezember 5 sh, Dezember 4 sh.

1892: Januar bis Juli 2 sh bis 2 sh 7 $\frac{1}{2}$ d, August bis Dezember 3 sh bis 3 sh 6 d.

1893: Jahresanfang 3 sh 3 d, Frühjahr Senkung auf 2 sh 6 d, Sommer Steigen auf 3 sh 3 d, Jahresende 2 sh 7 $\frac{1}{2}$ d.

1894 fiel die Fracht für 480 M Weizen in ganzen Ladungen von den Vereinigten Staaten nach England und den Nordseehäfen des Kontinents während der Zeit der Arbeiterunruhen von 3 sh auf 2 sh, erholte sich erst im Dezember bis auf 3 sh 4 $\frac{1}{2}$ d, um im kommenden Jahre wieder auf 2 sh 6 d und weniger zu fallen. Das Jahr 1896 brachte dann auf kurze Zeit, vom August bis Ende Oktober, die seit 1891 nicht mehr erreichte Höhe von 4 sh 9 d.

Wie weit die von der Hamburg-Amerika Linie, dem Norddeutschen Lloyd, der Red Star Linie und der Holland-Amerika Linie hinsichtlich des Frachtverkehrs getroffenen Verabredungen¹ hierbei einigen Anteil hatten, ist nicht zu ermitteln, jedenfalls beruhte diese gewaltige Steigerung wesentlich auf anderen Momenten, nämlich darin, daß der Verkehr zwischen den Vereinigten Staaten und Deutschland einen derartigen Umfang angenommen hat, daß die Räume der großen Verbindungslinien völlig gefüllt waren, ja die Hamburg-Amerika-Linie unter großen Opfern zur Bewältigung des Verkehrs besonders des großen Zuflerexportes, fremde Schiffe chartern mußte; so fanden auf der

¹ Siehe Geschäftsbericht der Hamburg-Amerikalinie für das Jahr 1896.

Baltimore—Boston—Philadelphia—Trace neben 51 Reisen mit eigenen Dampfern deren 64 mit gecharterten statt.

Die rapide Frachtensteigerung war wesentlich dadurch veranlaßt, daß die Ernte der Vereinigten Staaten infolge der Geldverhältnisse des Landes, der drohenden Freigabe der Silberprägung, zur Verschiffung drängte und besonders den dienstbereiten regulären Linien großen Verdienst gab. Die Reederei in wilder Fahrt konnte ihre Räume nicht schnell genug zur Verfügung stellen und so stand der mächtigen Nachfrage nicht genügend bereiter Schifferraum zur Verfügung, was zur großen Matensteigerung führen mußte.

Bis noch die anderwärts tätigen Schiffe nach den Vereinigten Staaten ihre Kiele wendeten, war die Fracht schon wieder im Begriffe abzubröckeln, die bedeutendsten Massen waren bereits verladen. Ungünstige Momente stellten sich wieder ein. Der deutschen Schifffahrt hatte die Proklamation des Präsidenten Cleveland vom 3. Dezember 1896 ab Januar 1897 die Verpflichtung zur Zahlung von Tonnagegeldern auferlegt. Die Wahl Mac Kinleys hatte zwar gegen die Silberwährung entschieden, aber seine bekannten schußzöllnerischen Anschauungen brachten dem Handel große Besorgnisse.

Eine gleich günstige Steigerung der Frachtsätze veranlaßten im Jahre 1896 die starken Getreideverschiffungen vom Schwarzen Meere. Die Donauländer und Südrussland deckten mit Amerika die ausbleibende Weizenzufuhr Ostindiens; in Roggen lieferten sie, wie stets, das Gros.

Der Wert der russischen und rumänischen Einfuhr wurde dadurch rapid gesteigert.

Die Einfuhr betrug aus

	Rußland in Millionen Mt.	Rumänien in Millionen Mt.
1894	543,9	59,3
1895	568,8	36,4
1896	634,7	69,3

Stand der Preise per 1000 kg Netto (Hamburg).

	ultimo Dezember 1895	ultimo Dezember 1896
Weizen fremde Sorten transito.	104—120	135—150
Roggen " " "	84—87	88—98

Anfang August bis Ende Oktober erhielt die Schiffahrt für die Tonne Weizen Raten, wie sie seit dem Jahre 1891, als das Exportverbot eine außerordentliche Frachtensteigerung mit sich brachte, nicht mehr bestanden.

Die Raten ab Odessa nach den Nordseehäfen des Kontinents stiegen sprunghaft von 7 sh auf 21 sh 6 d, ab Ussowsches Meer von 9 sh 6 d auf 23 sh 9 d. Ende Dezember freilich war man ab Odessa wieder auf 8 sh 6 d gesunken und von dem Ussowschen Meere schloß man zu Raten ab, die sich nur wenig über die vom Jahresanfang erhoben.

Fracht von England und den Nordseehäfen des Kontinents für die Tonne Weizen ab Odessa:

1892	höchster Satz	13 sh	niederster (am Jahresende)	7 sh
1893		8 sh 6 d	bis 13 sh	
1894		9 sh 6 d	bis 13 sh	
1895	Jahresanfang	7 sh 6 d		
	Frühjahr	8 sh		
	Sommer	13 sh 6 d		
	ab November	8 sh 6 d		

Während im Durchschnitt der Jahre 1891 bis 1895 von den russischen Häfen am Schwarzen Meere 404 581 Tonnen nach Hamburg eingeführt wurden, waren es im Jahre 1896 598 218 Tonnen. Die Reisen der deutschen Levante-Linie mit eigenen Schiffen westwärts stiegen von 25 auf 31, wobei noch 7 Reisen von und nach der Levante mit gecharterten Dampfern ausgeführt werden mußten.

Günstige Frachten zeigten sich auch in den anderen Getreideauschüttungsländern, die La Plata Staaten wie Brasilien brachten gute Säze für die Ausfuhr. Während nach Brasilien auch in der Westfahrt bessere Frachten erzielt wurden, bestanden solche in dem Verkehr nach den La Plata-Staaten nicht. Wesentlich zu der günstigeren Gestaltung der Frachtsäze im ausgehenden Verkehr trugen dann die Vereinbarungen bei, die der Norddeutsche Lloyd in der La Plata Fahrt, wie in der brasilianischen Fahrt mit den konkurrierenden Gesellschaften im Sommer 1895 traf.

Die Statistik Bremens zeigt uns die Bewegung des Verkehrs mit Südamerika:

Herkunft bezw. Bestimmungsland	Jahr	Einfuhr		Ausfuhr	
		Tonnen	in 1000 Mt.	Tonnen	in 1000 Mt.
Brasilien	1894	15 346	15 490	7 119	2353
	1895	19 935	17 826	5 643	2071
	1896	16 618	17 429	11 712	3917

Herkunft bezw. Bestimmung	Jahr	Einfuhr		Ausfuhr	
		Tonnen	in 1000 Mt.	Tonnen	in 1000 Mt.
La Plata-Staaten .	1894	70 749	37 831	31 060	11 019
	1895	91 080	43 375	41 663	11 249
	1896	75 261	46 608	44 289	12 228

Die Zahlen der Werte des deutschen Außenhandels geben uns ein Bild von der Besserung der Verhältnisse gegenüber dem Jahre 1894.

Deutschlands Spezialhandel.

	Einfuhr in Millionen Mt.			Ausfuhr in Millionen Mt.		
	1894	1895	1896	1894	1895	1896
Brasilien . . .	91,3	114,8	100,1	57	75,2	60,3
Argentinien . . .	103,9	118,4	108,0	30,2	37,5	44,1

Der Lloyd mußte bereits im Jahre 1894 zur Charterung von Schiffen schreiten, um dem gesteigerten Verkehrsbedürfnisse zu genügen, auch mehrte er seine Doppelreisen nach Brasilien (hin und zurück) um 12, von 14 auf 26, ebenso steigerte die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft ihre Reisen:

Hamburg-Südamerikanische D.-G.	1894	1895	1896
Hamburg—Brasilien	61	66	66
Brasilien—Hamburg	56	62	62
Hamburg—La Plata-Staaten	32	38	37
La Plata-Staaten—Hamburg	36	41	46
Brutto-Raumgehalt für sämtliche Reisen	472 572	557 618	608 725

Die Aufwärtsbewegung der Frachten hatte ihren Hauptgrund in dem Ernteertrag der aufgeföhrten Länder; von den hauptsächlichsten Getreideverschiffungsländern fern gelegene Länder, wie die Westküste Amerikas, blieben hiervon unbeeinflußt.

Ebenso blieb der Handel nach Asien, Australien und Afrika von der günstigen Konjunktur in den amerikanischen Getreideländern unberührt. Nach Australien konnten vielfach kaum Raten erzielt werden, die die Suezkanalgebühren deckten. Eine Missernte in Australien wie auch in Ostindien brachte dem Handel große Einbuße. Nach China und Japan hatte im Jahre 1895 der chinesisch-japanische Krieg Kriegsmaterialien auf die Dampf-

schiffe gebracht, nun nach Beendigung des Krieges zeigte sich ein starker wirtschaftlicher Aufschwung.

Die Mehrung des deutschen Handels mit Südafrika beruhte auf der vermehrten Tätigkeit der deutschen Linien, die freilich unter dem Wettbewerb französischer und englischer Unternehmungen in ihren Frachtsägen beschwert waren.

Die Betrachtung der Werte des deutschen Spezialhandels mit jenen Kontinenten zeigt einen Aufschwung des Warenverkehrs:

Deutschlands Spezialhandel.

Bestimmungs- bezw. Herkunftsland	Aussfuhr in Millionen Mf.			Einfuhr in Millionen Mf.		
	1894	1895	1896	1894	1895	1896
Britisch-Indien	164,1	162,1	172,2	39,2	44,7	49,2
Portugiesisch-Indien	27,1	27	41,8	28,2	35,4	45,3
China	7	7,8	11,4	17,1	26,1	35,6
Japan	13,8	17,1	21,1	11,8	13	15,7
Deutsch-Südafrika	2,4	3	3,5	2,8	2,6	4
Deutsch-West- und Südwest- afrika	97,8	113,7	103,2	20,3	22,9	29,3
Britisch-Australien						

Die erhebliche Zunahme des Verkehrs des Jahres 1896 nach Asien und Afrika gab den Gesellschaften Veranlassung zur Mehrung ihrer Fahrten, was einen erheblichen Zuwachs an Bruttoraumgehalt für die Gesamtheit der Reisen zur Folge hatte.

Gesellschaft	Ziel	Jahr	Zahl der Reisen	Brutto-Raum- gehalt der tätigen Schiffe
Deutsche Dampf- schiffreederei	Ostindien, China und Japan	1894	52	141 176
		1895	50	140 285
		1896	57	179 704
Woermann-Linie	Westküste Afrika	1894	94	163 697
		1895	93	155 802
		1896	103	182 490

Der europäische Verkehr wies in den Jahren 1895 und 1896 neben der Warenzunahme ebenfalls eine Frachtensteigerung auf. Was Großbritannien betrifft, so zeigte die Einfuhr deutscher Waren eine Mehrung von 634,3 Mill. Mf. Wert im Jahre 1894 auf 678,1 und 715,1 Mill. Mf. im Jahre 1895 und 1896; während die Einfuhr englischer Waren im Jahre

1895 nur 511,7 gegen 532,9 Mill. Mk. Wert im Jahre 1894 betrug, hob sie sich im Jahre 1896 um mehr als 72 Mill. Mk. auf 584,4 Mill. Mk.

Die Hebung der Frachten ist an nachfolgenden Tarifbeispielen deutlich zu sehen. Die Höhe von 10 sh 3 d für die Tonne Zucker war seit dem Jahre 1888 nicht mehr erreicht worden; die Kohle hatte seit 1893 keine gleich hohe Rate mehr aufzuweisen.

Danzig—London für die Tonne Zucker—Dampfschiffstracht.

Jahr	I. Quartal	II. Quartal
1893	6 sh — 7 sh	6 sh 9 d — 6 sh
1894	6 sh 6 d — 5 sh 6 d	6 sh 6 d — 7 sh
1895	7 sh — 5 sh	5 sh 6 d — 6 sh 6 d
1896	5 sh 6 d — 6 sh 6 d	5 sh 6 d — 6 sh 6 d

Jahr	III. Quartal	IV. Quartal
1893	6 sh 9 d — 8 sh	8 sh — 6 sh 6 d
1894	6 sh 6 d — 7 sh	6 sh 6 d — 5 sh 6 d
1895	5 sh 6 d — 6 sh 6 d	7 sh 6 d — 6 sh
1896	6 sh 6 d — 7 sh	10 sh 3 d — 7 sh

Ostküste Englands und Schottlands nach Neufahrwasser für die englische Tonne Steinkohlen—Dampfschiffstracht.

Jahr	I. Quartal	II. Quartal
1893	4 sh 7½ d	4 sh 6 d — 4 sh 9 d
1894	4 sh 6 d — 3 sh 6 d	3 sh 9 d — 4 sh
1895	4 sh — 4 sh 3 d	4 sh 6 d — 4 sh 9 d
1896	3 sh 9 d — 4 sh 3 d	4 sh 3 d — 4 sh

Jahr	III. Quartal	IV. Quartal
1893	5 sh 3 d — 4 sh	5 sh 6 d — 5 sh 9 d
1894	4 sh — 3 sh 9 d	5 sh 3 d — 3 sh 9 d
1895	4 sh — 5 sh	4 sh 9 d — 3 sh 9 d
1896	4 sh — 5 sh 9 d	5 sh 9 d — 4 sh 3 d

Wir sehen, wie die Entziehung der Räume nach Amerika und dem Schwarzen Meer ihren Einfluß auf die nordeuropäische Fahrt fortwälzte. Die Steigerung begann hier erst Ende September und währte bis Anfang November.

Die Raten der Jahre 1894 bis 1895 waren so niedrig, daß der Segelschiffverkehr für eine Reihe von Waren ausgeschaltet wurde, weil die Transporte auf die billigen Dampfer gingen. So ging Holz von der Ostsee

nach London und Liverpool auf den Dampfern. An anderen Frachten konnte kaum ein Verdienst erzielt werden.

An der Hebung der Raten partizipierte indessen nun auch die Segelschiffahrt der nordeuropäischen Fahrt, die im Jahre 1896 eine Durchschnittsfracht erzielt, wie seit 1891 nicht mehr.

Danzig—Kohlenhäfen der Ostküste Englands.

Load (50 Kubikfuß englisch) kantiges Fichtenholz.

Jahr	I. Quartal	II. Quartal	III. Quartal	IV. Quartal
1894	7 sh	6 sh 9 d	10 1/2 sh — 6 sh 9 d	11 sh
1895	6 sh	6 sh 3 d	3 sh — 6 sh 6 d	—
1896	7 sh 6 d	7 sh 6 d — 6 sh	7 sh — 9 sh	8 sh 3 d — 10 sh
[1891]	6 sh 7 1/2 d — 6 sh 10 1/2 d	6 sh 9 d — 7 sh	7 sh — 8 sh 6 d	11 sh]

Was Russland anbetrifft, so war der schlimmen Zeit des Zollkrieges, der vom 13. Juni 1893 bis 20. März 1894 den Handel in Fesseln schlug, unter dem russisch-deutschen Handelsvertrage eine erhebliche Steigerung des Warenverkehrs gefolgt. Die mit dem Handelsvertrage in engem Zusammenhange stehende Aufhebung des Indentitätsnachweises für Getreide übte gleichfalls eine günstige Wirkung aus.

Seeverkehr in den deutschen Häfen nach Herkunft und Bestimmung	Jahr	Seeschiffe mit Ladung			
		angekommen		abgegangen	
		Schiffe	Reg.-Tons	Schiffe	Reg.-Tons
Russland an der Ostsee	1893	845	281 681	842	334 116
	1894	1248	434 061	1010	405 207
	1895	1302	470 013	1081	432 650
	1896	1573	563 120	1238	448 280

Das Steigen der Fracht ist an den Tarifen der Fahrt London—Libau wahrzunehmen. Im Jahre 1895 befrachtete man mit Ausnahme einer kurzen Zeit während der Sundsperrre, in der 1 sh 3 d bis 1 sh 6 d für 320 Pfd. von Libau nach London bezahlt wurde, zu 1 sh bis herunter zu 10 1/2 d und 9 3/4 d gegenüber einer Durchschnittsfracht des Jahres 1894 von 10 1/2 d; im Jahre 1896 wurde bis Mitte September zwischen 9 d und 1 sh gezahlt, Ende September 1 sh 4 1/2 d, von Ende Oktober an 1 sh 6 d, im Dezember freilich wieder nur 9 d.

So hatte sich im Verkehr mit allen bedeutenden Ländern gegenüber dem Jahre 1894 eine erhebliche Steigerung des deutschen Handels eingestellt, dem freilich eine Ratensteigerung erst im Jahre 1896 und da nur auf kurze Zeit zur Seite trat.

Die Vorstufen zu dem kommenden Aufschwunge waren aber geschaffen, der Warenverkehr stieg, und die Warenpreise hoben sich; die Schiffsräume füllten sich und der gestiegerte Warenwert ließ gestiegerte Frachtpreise zu; wo aber auch nur kleiner Verdienst möglich war, schuf die Menge große Einnahme. Der von der Handelsdepression erzwungene Übergang zu der Schaffung von großen Dampfern trug nun goldene Früchte.

3. Personenverkehr.

Ein bedeutender Geschäftszweig der deutschen Reederei ist der transozeanische Auswanderer- und Kajütverkehr. Da die Reichsstatistik eine Auscheidung dieser beiden Arten nicht betrifft, ebenso wenig die Hamburger Statistik solche in den in Betracht kommenden Jahren übte, so ist eine genaue Feststellung, inwieweit die Verhältnisse zur Hebung der Auswanderung, inwieweit zur Anregung der Kajütpassage beitrugen, unmöglich. Die Personenbeförderung über deutsche Häfen war in den Jahren 1895 und 1896 bedeutend stärker als 1894:

Der transozeanische Personenverkehr über deutsche Häfen.

Jahr	Insgesamt	Fremde	Deutsche
1894	86 326	52 760	33 566
1895	124 300	95 074	29 226
1896	121 574	95 803	25 771

Transozeanischer Personenverkehr Hamburgs.

Jahr	Insgesamt	hievon indirekte Beförde- rung	Deutsche	Öster- reicher	Russen	Ziel der direkt Beförderten		
						Ver- einigte Staaten	Brasilien	La Plata
1894	38 827	4006	16 297	5 902	7 495	28 949		2982
1895	55 097	4536	18 997	10 953	19 461	45 562		4098
1896	52 748	2860	12 324	12 178	18 270	42 609		3887

Transozeanischer Personenverkehr Bremens.

1894	47 499	4160	17 269	9 400	10 297	46 093	34	646
1895	68 992	4697	15 160	25 826	17 133	65 208	538	1564
1896	67 040	2412	12 548	27 281	13 805	59 733	4390	976

Das bedeutendste Ziel der transozeanischen Passage sind die Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Die amerikanische Wirtschaftskrisis, die in der zweiten Hälfte des Jahres 1893 einsetzte, mußte auf die Auswanderung von abträglicher Wirkung sein, anderseits den in der Kälte gehenden amerikanischen Vergnügungs- und deutschen Geschäftsverkehr bedeutend herabmindern. In der That wies von den deutschen Häfen die über die Meere gehende Personenmenge eine Zahl auf, wie sie gleich niedrig seit den siebziger Jahren nicht mehr da war.

Mit der Neubelebung des nordamerikanischen Wirtschaftslebens setzte auch wieder die Auswanderung kräftig ein. Was die Verteilung der Passage auf Nationen betrifft, so hatte die Besserung in der deutschen Industrie und dem deutschen Handel die Folge, daß Deutschland einen nur unbedeutenden Anteil stellt, da das Heimatland selbst Gelegenheit zu gutem Verdiente gab, also der Impuls zur Auswanderung ein geringer war. Die deutsche Auswanderung betrug 1894 nur 0,80, 1895 nur 0,72, 1896 nur 0,64 auf 1000 Einwohner, eine Ziffer, die wiederum seit den siebziger Jahren nicht mehr in der Statistik sich findet.

Einem Ersatz für diesen Rückgang boten die russischen Heimatmüden und die der österreichisch ungarischen Monarchie. Von der letzteren stellte sich die Auswanderung der galizischen Landarbeiter mit bedeutender Ziffer ein, im russischen Riesenreiche aber, wenn auch günstige Ernten den Abzug, wie er 1890 und 1891 infolge der Missernte und Hungersnot stattfand, nicht mehr veranlaßten, boten sich doch so viele Gründe zur Auswanderung, daß die Lockungen der Agenten stets geneigtes Gehör fanden; besonders hatte die gesteigerte Tätigkeit in den amerikanischen Bergwerken einen Einfluß, da russische Arbeiter sich seit Jahren in großer Zahl für solche auf ein, zwei Jahre verdingten, um dann mit den errungenen Ersparnissen der heimatlichen Wirtschaft etwas aufzuhelfen.

Neben Nordamerika besaßen die anderen transozeanischen Länder eine geringe Anziehungskraft. Nach Brasilien ging im Jahre 1896 eine gestiegerte Zahl, nachdem den revolutionären Zuständen der Jahre 1893 und 1894 geordnete Verhältnisse und ein wirtschaftlicher Aufschwung gefolgt waren. Die Kolonialgesetze vom 28. Juni 1890 und 21. März 1891 trugen ferner ebenso hiezu bei, wie die Wiedergestaltung der Auswanderung aus Preußen nach den südlichen Provinzen Brasiliens durch Abänderung des von der Heydtischen Restriktions, das seit dem Jahre 1859 den Abschluß von Beförderungsverträgen nach Brasilien verbot.

Auf den Rückgang der Auswanderung nach den La Plata-Staaten war von Einfluß, daß die dortige Ernte hinter jener der Vorjahre zurückblieb.

Bon Bedeutung für diesen Geschäftszweig der deutschen Reederei war

die mit der günstigeren Gestaltung der europäischen Verhältnisse auftretende Rückwanderung. Es ist mit dieser Thatsache die Wahrnehmung verbunden, daß sich seit Beginn der neunziger Jahre eine überseeische Sachsgängerei — ein Ausdruck des Nauticus — herausgebildet hat, die nunmehr, nachdem sie vordem bloß bei den südeuropäischen Völkern in Gestalt der Ertefahrten sich zeigte, auch in der Nordeuropa-Amerikafahrt sich einstellte. Das Aufsuchen günstiger Arbeitsgelegenheit in jenen Ländern, wo sie sich bietet, also die spekulativen Beobachtung des Arbeitsmarktes verbunden mit der Absicht, der Heimat sich mit den Ersparnissen wieder zuzuwenden, hat sich mehr und mehr herausgebildet. Die Passage des Norddeutschen Lloyds gibt hiefür genügende Anhaltspunkte:

Jahr	Hafen	Personen	
		ausgehend	einkommend
1894	Bremen	58 964	46 969
1895	Bremen	55 116	23 208
	Genua	13 426	11 718
1896	Bremen	49 322	23 287
	Genua	18 557	15 676

Was den Rajütsverkehr anbetrifft, so können wir die Hebung des Geschäfts- und Vergnügungsverkehrs an der zunehmenden Ziffer der in der Bremer- und Hamburger „Auswanderer“-Statistik sich findenden Nordamerikaner konstatieren. Es waren von den Hansehäfen ausgehende Angehörige der Union in Bremen: 1894: 9365; 1895: 9698; 1896: 12 638; in Hamburg 1894: 6918; 1895: 8372; 1896: 7591.

Die Steigerung der Personenbeförderung der nach Afrika, Asien und Australien befördernden Linien steht in Zusammenhang mit der Mehrung der Handelsbeziehungen mit diesen Gebieten und dem mehr und mehr sich vollziehenden Einleben der deutschen Linien in den allgemeinen Verkehr, dem eine entsprechende gesteigerte Leistungsfähigkeit zur Seite trat.

Reichspostdampferlinie	Gebiet	Jahr	ausgehend und einkommend
Norddeutscher Lloyd	Ostasien	1894	12 197
		1895	13 108
		1896	12 680
	Australien . . .	1894	5 145
		1895	6 254
		1896	6 257
Ostafrikalinie	Ostafrika	1894	1 840
		1895	3 156
		1896	5 134
		2*	

Eine bedeutende Rolle für das Betriebsergebnis der Reederei spielt die Passage nur in der Fahrt nach den Vereinigten Staaten. Die großen Ausfälle im Jahre 1894 und 1895 haben der Hamburg-Amerika-Paketsfahrt das Eingeständnis abzulegen veranlaßt, daß die Rentabilität der Nordamerikafahrt geradezu auf der Passage basiert, daß diese den wichtigsten Geschäftszweig für die am nordamerikanischen Verkehre beteiligten Reedereien bildete.

Mit dem Rückgang des Personenverkehrs sah sich die Hamburg-Amerikalinie zu einer Umgestaltung ihres Schiffsparkes veranlaßt, indem sie der Amerikafahrt ein Material zur Verfügung stellte, das auch ohne erhebliche Einnahmen aus der Auswandererbeförderung guten Nutzen zu erzielen vermochte. Die mächtigen gemischten Personen-Frachtdampfer waren diese neu geschaffenen, für Fracht, wie Passage rentableren Verkehrsmittel.

In den Personenfahrttarifen hatte ein Zusammenwirken der beiden größten deutschen Reedereien schon seit Jahrzehnten die preisdrückende Konkurrenz in der Zwischendecksrate in deutschen Häfen auszuschalten vermocht. Stettin gelang es nie, in der überseischen Passage Fuß zu gewinnen.

Den niederländisch-belgischen Wettbewerb mit seinem preisabträglichen Einfluß zu fesseln, hatte für längere Dauer erst der Poolvertrag vom Januar 1892 zu Wege gebracht. Das Jahr 1895 führte zur Erneuerung des auf 3 Jahre abgeschlossenen Abkommens. Die Hamburg-Amerikalinie, der Norddeutsche Lloyd, die niederländisch-amerikanische Dampfschiffsgesellschaft (Holland-Amerika-Linie) in Rotterdam und die Red-Star-Linie in Antwerpen bildeten seit 1892 den nordatlantischen Reedereiverband. Der Verkehr ist nach vereinbarten Anteilen geordnet und durch die höchst interessante Regelung der Tarife, wonach die Pluspartei durch Erhöhung ihrer Passagerate der Minuspartei zur Mehrung ihres Verkehrs verhilft, ist der Rate die Tendenz gegeben, sich nach aufwärts zu bewegen. Pluspartei ist hiebei jene Gesellschaft, die mehr als den durch den Vertrag zugewiesenen prozentualen Anteil im Verkehr erreichte. Es ist zwischen den Gesellschaften eine völlige Betriebsgemeinschaft organisiert mit Zusammenwerken der gemeinsamen Einnahmen.

Die große Lücke in dem Verbande war das Auftreten der englischen Nordamerika-Reedereien. Gerade die Verhältnisse des Jahres 1894 hatten zwischen den dortigen Gesellschaften einen Konkurrenzkampf gezeitigt, der in der Senkung der Zwischendecksrate, die in normalen Zeiten 5 bis 6 £ betrug, bis auf 2 £ zum deutlichen Ausdruck kam. Das Steigen der indirekten Beförderung war die bedenkliche Folge, durch die eine Herabsetzung des kontinentalen Zwischendecks erzwungen war, bis es dem Verband

im September 1895 gelang, mit den englischen Linien eine Vereinbarung hinsichtlich des Zwischendecks zu treffen.

Im Anschluß daran wurde auch eine Regelung der Bedingungen für den Rajutsverkehr betätigt. Ein Opfer, das die Hamburg-Amerika-Linie bei diesem Vertragsabschluß brachte, war das Aufgeben des Anlaufens von Kopenhagen mit ihrer Stettin-New-York-Linie.

Die Bewegung der Zwischendeckspreise in den Jahren 1894 mit 1896 war folgende:

Zwischendeckspreis.

Hamburg-Amerikalinie.

Jahr	Datum	Schnell-dampfer	Sonnabend Dampfer	Mittwoch Dampfer
1894	ab 1. Januar	150	140	120
	ab 10. März	130	120	100
	ab 26. März	140	130	110
1895	ab 1. Januar	140	130	110
	ab 5. April	140	120	110
	ab 14. November	150	130	120
1896	ab 1. Januar	150	130	120
	ab 20. März	140	130	
	ab 4. Mai	145	135	
	ab 25. November	150	140	
Norddeutscher Lloyd.				
1894	ab 1. Januar	150	140	120
	ab 20. November	130	120	100
1895	ab 1. Januar	140	130	110
	ab 27. März	140	140	120
1896	ab 1. Juli	140	140	130
	ab 21. Septbr.	150	140	130
	ab 9. November	160	150	140
	ab 1. Januar	160	150	140
	ab 18. März	150	140	130
	ab 4. Mai	150	145	140
	ab 27. Juni	160		145
	ab 20. August	150		145
	ab 24. Septbr.	150		140
	ab 1. Oktober	150		145
New-York—Hamburg (Hamburg-Amerikalinie).				
1894	ab 6. Januar	118	110	100
	ab 1. August	84	76	67
	ab 1. Septbr.	76	67	67
1895	ab 1. Januar	76	67	67
	ab 5. Juli	100		92
1896	ab 21. Septbr.	135		125
	ab 17. Oktober	113		105
	ab 10. Dezember	134		126
	ab 1. Januar	134		126
	ab 31. Septbr.	142		126

Im Herbst 1895 zeigte sich der günstige Einfluß der Konsolidierung des kontinentalen Verbandes durch den Beitritt der britischen Reedereien; besonders auf die Ostfahrt und das Prepaidgeschäft wirkte das Zusammenhalten der großen Nordeuropa-Newyorklinien günstig ein, wie das plötzliche Hinaufschneilen der ostwärtsgehenden Rate und deren fortan gegen früher hohe Stand bekundet.

Die Schwankungen und Verschiedenheiten in den Raten der Hamburger und Bremer Linie sind auf die Vereinbarung der Verbandsreedereien zurückzuführen.

Die Besserung in der Konjunktur der Passage, die ja keine erhebliche war, hätte zur Hebung der Rate nicht das gethan, was diese Verabredung trotz der geringen Passage zu erzielen vermochte.

Die Rajütkonvention bezweckte möglichst gleiche Fahrpreise nach und von New-York in der Rajüt zu erzielen, was im Februar 1896 in einer Erhöhung der 1. Rajüt zum Ausdruck kam. Die Hamburg-Amerika-Linie setzte die Rate ihrer regulären Dampfer in die Höhe¹.

Preise der regulären Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie. I. Klasse.

1895.

1. August 15. Oktober 1895.	16. Oktober 1895 bis 1. Februar 1896.
250 und 300 Mt. ²	225, 250, 300 Mt. ³

1896.

2. Februar 1896 bis 31. Juli 1896.	1. August 1896 bis 15. Oktober 1896.
240, 280, 320 Mt. ³	260, 300, 340 Mt. ³
16. Oktober 1896 bis 31. Juli 1897.	
240, 280, 320 Mt. ³	

Zu einer bedeutsamen Entwicklung kam der Lösungsversuch des höchst schwierigen Rajütregulierungsproblems nicht.

So ergibt sich uns auch in der Passage, die an Köpfen stieg und höhere Raten brachte, eine erhebliche Wendung zum Bessern, ein bedeutend größerer Verdienst für die darin beschäftigte deutsche Reederei.

¹ In den Doppelschrauben schnelldampfern war die niedrigste Rate in der Winteraison nach wie vor 300 Mt., in der Hochaison 475 Mt.

² Differenz je nach Unterbringung von 2 oder 4 Personen in einer Kammer.

³ Differenz je nach Unterbringung von 2, 3 oder 4 Personen in einer Kammer.

II. Die günstige Konjunktur der Jahre 1897—1900.

1. Einleitung.

Der andauernd günstige Stand der Raten in diesem Jahrviert hat seinen Grund nicht allein in dem steigenden Warenverkehr auf den Ozeanen und Küstenmeeren, sondern stützt sich auf eine Reihe von außerordentlichen Ereignissen und auf künstliche Schaffung und Festhaltung höherer Raten.

Wenn auch der sich mehrende Warenverkehr in die Schiffsräume hineinwuchs und in den Jahren 1897 und 1898 sich füllen konnte, was in den Jahren vorher noch unbenötigte Tonnage war, so trat doch mit dem Prosperieren des Handels die Spekulation auf und schuf bald soviel Räume, daß es wohl nur besonders zwei außerordentlichen Umständen zu danken ist, daß nicht früher als im Jahre 1901 eine Depression in der Reederei anhob. Zwei außerordentliche Umstände waren es auch, welche bei Beginn der Konjunkturbesserung fördernd einwirkten: Der griechisch-türkische Krieg vom Jahre 1897 und der spanisch-amerikanische Krieg vom Jahre 1898. Ersterer übte auf den internationalen Frachtenmarkt wegen der doch geringen Tonnageentziehung durch den mit Lieferung von Kriegsmaterial und Nahrungsmitteln erhöhten Schiffverkehr im Mittelmeischen Meer freilich verhältnismäßig geringen Einfluß. In dem weiten Gebiete der Mittelmeerfahrt und Levante führte aber die Kriegserklärung Griechenlands an die Türkei eine erhebliche Steigerung der Frachten herbei, nachdem schon der drohende Ausbruch eine gesteigerte Beschäftigung bei guten Raten veranlaßt hatte. Anlässlich des spanisch-amerikanischen Konfliktes wurden weit größere Mengen von Kriegsmaterial dem Kampfplatz zugeführt und besonders große Truppentransporte bewerkstelligt. Die nordamerikanische Admiralität und das Kriegsdepartement mußten zu diesem Behufe fremde Transportschiffe chartern, ebenso die spanische bei dem Rücktransport ihrer Soldaten. Im großen und ganzen neutralisierte dies indessen nur die durch sie hervorgerufene Schädigung des Waren- und Personenverkehrs mit Nordamerika und mit Cuba.

Bon ungleich größerer Bedeutung indessen war der 1899 ausgebrochene Krieg in Südafrika. Er entzog dem gesamten Verkehr so viel Räume, daß allerseits Tonnagemangel entstand. Wenn man die ungeheure Absorbierung von 202 Dampfern mit rund einer Millionen Bruttotonnen¹, wie solche für südafrikanische Kriegstransporte durch die englische Regierung im Jahre 1899

¹ Danziger Bericht für das Jahr 1899. Danzig 1900, S. 80.

geschah, ins Auge faßt, so muß die Beeinflussung des gesamten Schiffverkehrs als eine selbstverständliche Tatsache erscheinen. Außerdem ist die Dauer der Inanspruchnahme von großer Bedeutung gewesen. Die Länge der Transporte England—Südafrika: 6000 Seemeilen und Indien—Südafrika: 5000 Seemeilen bewirkte, daß diese Räumten monatelang dem Verkehr entzogen waren. Dabei wurden die besten und schnellsten Dampfer, welche die englische Großreederei zur Verfügung stellen konnte, aus dem Markte genommen.

Steigende Bewegung der Frachten trotz der ungeheueren Mehrung der Handelsflotte, Knappheit des verfügbaren Schiffraums: diesen Charakter trägt der Handelsverkehr des Jahres 1899.

Das Jahr 1900 brachte dann neben der fortdauernd gleich bedeutend bleibenden Tonnageentziehung durch England noch einen Faktor, der die Lage der Reederei begünstigte: die chinesische Expedition; auch diese wirkte auf den Welthandel stark ein. Nicht nur die ostasiatische Frachtminderung wurde durch die Transporte neutralisiert, sondern dem Schiffverkehr aller Nationen wurde Material in bedeutender Weise entzogen, das in der Chinafahrt lohnenden Verdienst fand.

Die deutsche Regierung allein beanspruchte für Truppentransporte 22 deutsche Dampfer mit 120 513 Brutto-Registertons, für Materialtransporte eine gleiche Anzahl mit 72 643 Brutto-Registertons. Von den letzteren waren 6 deutsch, 3 österreichisch und 13 englisch. Die Entfernung von der Nordsee nach Taku mit 12 352 Seemeilen fiel für die Dauer der Tonnageentziehung entscheidend ins Gewicht. Wieder stieg der Ratenstand unter dem Einfluß der knappen Räumte; die enorm gestiegene Tonnage konnte so auch im Jahre 1900 lohnende Verwendung finden.

Die gesamte Welthandelsflotte, Dampfer- und Seglertonnage betrug nach der Statistik des Bureau Veritas unter Weglassung der Schiffe unter 100 Tonnen

Jahr	Segel- und Dampfer-Netto-Tonnen		Dampfer			
	In 1000 Tonnen	Zunahme gegen das Vorjahr in 1000 Tonnen	Bahl	In 1000 Br.-R.-T.	In 1000 R.-R.-T.	Zunahme gegen das Vorjahr
1897	20 321	—	11 271	17 889	11 427	—
1898	20 380	59	11 576	18 887	11 687	260
1899	20 512	132	11 456	19 711	12 165	478
1900	21 671	1159	12 289	21 787	13 465	1300

Die Gesamtflotte nahm im Jahre 1899 gegen das Vorjahr um 0,65 %, im Jahr 1900 um 5,6 %, die Dampfertonnage um 2,4 % beziehungsweise 9,4 % zu.

Von den fünflichen Mitteln zur Schaffung und Erhaltung vorteilhafter Raten trat neben den Ankauf von Konkurrenzlinien die Herstellung von Be-

triebsgemeinschaften. Mit den die gleiche Route befahrenden Kolleginnen bahnte man ein Einverständnis an, durch das man zu einem günstigeren Resultate kam, als durch preisdrückenden Wettbewerb, besonders wenn keine Aussicht bestand, den Gegner zu verdrängen. Gerade in aufsteigender Konjunktur liegt es nahe, von Konkurrenzkämpfen abzufischen, da der einzige wirkliche Erfolg, der aus der scharfen Konkurrenz ersprießen kann, nämlich das Mattsetzen des Gegners, in solchen Verhältnissen kaum oder doch sehr schwer zu erreichen ist.

Von internationalen Betriebsgemeinschaften ragt an Bedeutung der Nordatlantische Dampfschiffverband hervor, der, seit 1892 bestehend, durch Verteilung des Zwischendecksverkehrs das Übergreifen britischer Konkurrenz zu verhindern verstand und dauernd günstige Fahrtzeiten schuf.

Ringbildungen sind im letzten Vierteljahrhundert des 19. Jahrhunderts in den afrikanischen, australischen und asiatischen Gebieten vielfach entstanden und wieder verschwunden. Die Singapore-Konferenz vom 1. Januar 1897 hat aber durch ihre Macht und durch ihre Organisation bedeutende Erfolge erzielt und sich durch ihre für die Reedereien vorteilhafte Wirksamkeit für die ostasiatische und australische Fahrt einen ungewöhnlich langen Bestand gesichert.

Haben die außerordentlichen Ereignisse des südafrikanischen Krieges und der chinesischen Expedition die Bedingungen zu einer guten Ratenentwicklung gegeben, so haben die Vereinbarungen der Reedereien auf deren Höhe weiter steigend einzuwirken vermocht.

Das Wachsen des deutschen Warenverkehrs erfuhr indessen auch eine bedeutende Förderung durch Verbesserungen in den Verkehrseinrichtungen und den Zuflussadern der deutschen Seehäfen.

Für Hamburgs Handel entstanden neue Quai- und Sammelschuppen für Ausfuhrgüter; die Erweiterung der Hafenanlagen und die Elbekorrektion zwischen Hamburg und Teufelsbrück besserten die Verkehrsverhältnisse wesentlich. Bremen und Bremerhaven, die in eine gewisse Rückständigkeit gegenüber Hamburg gekommen waren, machten in ihrer Leistungsfähigkeit bedeutende Fortschritte durch die Aufstellung von elektrischen Kranen, deren bedeutendster im Kaiserdock eine Tragkraft von 150 000 kg aufweist. Die Weserkorrektion mehrte einerseits die Bedeutung des Bremer Hafens und hob den Flussverkehr anderseits; auch der Dortmund-Emskanal brachte für Bremens Warenverkehr erhebliche Vorteile¹. Kleinere Häfen, wie Brake,

¹ Eingehende Größerung der Entwicklung der Hafenverhältnisse Hamburgs und Bremens bei Dr. Kurt Wiedenfeld: Die nordwesteuropäischen Welthäfen. Veröffent-

Emden, Geestemünde, Schleswig, Wismar vervollkommen ihre Hafen-einrichtungen durch tiefere Ausbaggerung, Aufstellung von elektrischen Kranen, Beschaffung von Getreideelevatoren.

Als bedeutendste Verkehrsförderung eines stark zurückgegangenen Hafens, Lübecks, ist die Vollendung des Elb-Travekanals am 16. Juni 1900 anzuführen. Das Fahrwasser der Trave wurde auf 8 m vertieft, das der Plate auf 8,5 m; im Zusammenhang mit der Erweiterung der Zufuhr entstand eine lebhafte Bautätigkeit im Lübecker Hafen; neues Leben begann in der alten Hansstadt.

Das Bestreben, günstigere Bedingungen für den Verkehr zu schaffen, zeigte die Reederei auch in anderen Zonen. So wurde von der Suezkanal-gesellschaft im Hinblick auf die Einstellung großer Schiffe eine Vertiefung und Begradung des Kanalbettes gefordert und erreicht; die Kanalgesellschaft profitiert natürlich an größeren Schiffen, ebenso wie die Reederei.

Im Interesse des ostasiatischen Handels lag die Forderung, welche der Norddeutsche Lloyd an den Reichskanzler stellte, wie dies auch die englische und französische Postdampferlinie bei ihren Regierungen tat, daß nämlich in die chinesischen Friedensbedingungen die Korrektion des Hwang-Pu-Flusses, wodurch Shanghai für große Schiffe zugängig gemacht werden soll, aufgenommen werde. In der Tat wurde diese wirtschaftliche Frage in dem Friedens-protokoll geregelt.

2. Deutscher Handel und Schiffverkehr in den verschiedenen Kontinenten in den Jahren 1897—1900 im allgemeinen.

Der Generalhandel des Deutschen Reiches nahm von 1897 bis 1900 jährlich um bedeutende Prozentsätze zu.

Jahr	Generalhandel in 1000 Tonnen	Zunahme in % gegen das Vorjahr	in 1000 Tonnen		
			Einfuhr	Ausfuhr	Darunter Durchfuhr
1897	74 935,9	—	43 589,8	31 346,1	2256,8
1898	79 320,0	6	45 926,0	33 394,0	2307,3
1899	81 970,6	3	48 273,5	33 697,1	2370,0
1900	85 809,5	4,5	49 491,4	36 318,1	2509,0

Den Hauptanteil hieran nahm der Seeverkehr; in den 5 bedeutendsten Häfen Deutschlands steigerte sich der gesamte Güterverkehr von Jahr zu Jahr erheblich.

lichungen des Instituts für Meereskunde und des geographischen Instituts an der Universität Berlin. Heft 3. Januar 1903.

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Jahr	Einfuhr	Ausfuhr
	seewärts in Tonnen	seewärts in Tonnen		seewärts in Tonnen	seewärts in Tonnen
H a m b u r g					
1897	8 066 700	3 683 764	1897	2 184 039	1 113 606
1898	8 895 200	3 962 553	1898	2 323 217	1 975 503
1899	9 178 073	4 154 792	1899	2 330 833	1 268 528
1900	9 850 615	4 581 553	1900	2 318 522	1 420 286
S t e t t i n					
1897	2 279 624	707 045	1897	790 197	616 918
1898	2 412 978	765 740	1898	797 734	648 209
1899	2 234 388	882 545	1899	806 578	658 945
1900	2 463 876	817 013	1900	800 678	709 932
K i e l					
1897	412 327	61 139	1899	478 547	61 183
1898	419 012	66 732	1900	582 976	60 992
B r e m e n					
D a n z i g					

Die Statistik des deutschen Gesamteigenhandels weist auf die Industrie als die Ursprungsquelle dieses Aufschwungs des Handels. Rohstoffe für Industriezwecke wurden in vermehrter Menge ein- und ausgeführt. Der wirtschaftliche Aufschwung Deutschlands kam in den wachsenden Exportmengen ebenso zum Ausdruck, wie im wachsenden Import. Gleichzeitig mit dem Warenverkehr steigerte sich aber auch der Wert der Waren; der Preis vieler Rohprodukte wie Fabrikate stieg von Jahr zu Jahr. Die Schiffahrt bekam also nicht nur von Jahr zu Jahr wachsende Quantitäten, sondern sie konnte auch die im Werte gestiegenen Produkte mit höheren Frachtfäßen, prozentual aber gleichbleibenden, belegen.

Indessen ist für die deutsche Reederei das Warenquantum, das die deutschen Häfen ein- und ausführten, nicht entscheidend, denn in diese Tätigkeit teilte sie sich mit anderen Reedereien, anderseits war sie aber an der Ein- und Ausfuhr noch insoferne beteiligt, als sie in Nachbarstaaten, oder im Süden Europas Waren aufnahm oder Waren für Deutschland anderen Verkehrsmitteln übergab. Von enormer Bedeutung ist für die deutsche Schiffahrt aber der internationale Zwischenhandel geworden, in der Tätigkeit für fremde Staaten hat sie sich mehr und mehr ausgebreitet und damit ist sie vielfach in den englischen Handel eingebrochen.

Die englische Kommission für die Dampfschiffssubsidien (select Committee on steamship subsidies) hat dieses Fortschreiten deutscher Reedereitätigkeit in verschiedenen transozeanischen Häfen mit Begehrnis zu konstatieren Gelegenheit genommen.

3. Waren- und Schiffverkehr mit den einzelnen Ländern und Angabe der Haupthandelsartikel.

A. Amerika.

Von ausschlaggebender Bedeutung für die Lage von Warenmarkt wie Handel war neben der wirtschaftlichen Konstellation Deutschlands vor allem die wirtschaftliche Lage in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Deutschlands bedeutende Handelsbeziehungen mit jenem Reiche zeigen sich in der Wertstatistik des deutschen Spezialhandels.

Jahr	Ausfuhr	Einfuhr
	Deutschlands in Millionen Mark	Deutschlands in Millionen Mark
1897	397,5	658
1898	334,6	877,2
1899	377,6	907,2
1900	439,6	1020,8

Mit dem Jahre 1897, dem ersten der wirtschaftlichen Aufschwungsperiode, verglichen, ist der Wert der Einfuhr des Jahres 1898 133, 1899 138 und 1900 155 %, der Wert der Ausfuhr 84, 95 und 111 %.

Von der Einfuhr in den deutschen Spezialhandel fiel der prozentual höchste Teil vom Jahre 1898 an auf die Vereinigten Staaten; im Jahre 1897 übertraf nur Russland mit Finnland die Vereinigten Staaten um 1,1 %, mit 14,6 % gegenüber 13,5 % der Union. 1898 war der Anteil der Vereinigten Staaten 16,1, 1899 15,7 und 1900 16,9 %. In der Ausfuhr nahm es von den transozeanischen Staaten die erste Stelle ein, blieb aber stets hinter Großbritannien und Österreich-Ungarn, in den Jahren 1898 und 1899 auch hinter Russland mit Finnland zurück.

Deutscher Spezialhandel.

	Prozent der Werte der Einfuhr				Prozent der Werte der Ausfuhr			
	1897	1898	1899	1900	1897	1898	1899	1900
Vereinigte Staaten	13,5	16,1	15,7	16,9	10,5	8,3	8,6	9,3
Russland mit Finnland	14,6	13,5	12,4	12,1	9,8	11	10	7,6
Großbritannien	13,6	15,2	13,4	13,9	18,5	20	19,5	19,2
Österreich-Ungarn	12,3	12,6	12,6	12	11,5	11,3	10,7	10,7

Den beiden Nordseehäfen Hamburg und Bremen fiel der Hauptteil dieses Verkehrs zu.

Hamburg—Vereinigte Staaten von Nord-Amerika.

Jahr	Ausfuhr		Einfuhr.	
	Tonnen	Wert in 1000 Mf.	Tonnen	Wert in 1000 Mf.
1897	782 823	184 603	1 882 380	334 920
1898	618 982	149 467	2 307 813	432 261
1899	620 327	165 631	2 349 326	445 998
1900	797 050	220 998	2 147 713	483 493

Bremen—Vereinigte Staaten.

Jahr	Ausfuhr		Einfuhr	
	Tonnen	Wert in 1000 Mf.	Tonnen	Wert in 1000 Mf.
1897	217 905	132 783	909 051	297 383
1898	169 672	87 272	1 045 266	329 661
1899	192 632	76 984	1 015 078	301 995
1900	200 526	90 870	1 002 754	410 793

Im Jahre 1897 veranlaßte der im Sommer in Kraft tretende hochschutzzöllnerische Dingley-Tarif eine außerordentlich lebhafte Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten, namentlich in Zucker, der nach Einführung desselben ein starker Rückschlag des deutschen Exports folgte. Die bedeutende Steigerung des Imports um $73\frac{1}{2}$ Millionen Mf. gegen das Vorjahr war die Folge einer glänzenden Ernte, auch in den Jahren 1898 und 1899 kamen die Bodenfrüchte, besonders Weizen und Mais, in wachsender Menge über den Ozean. Die Ausfuhr hingegen wurde durch das Erstarken der amerikanischen Industrie unter dem Schutz der Schutzzölle ungünstig beeinflußt. Die zu großen Syndikaten vereinigte amerikanische Eisenindustrie fügte auf dem Kontinent mehr und mehr Fuß und die Entwicklung des amerikanischen Kanalnetzes begünstigte die überseeische Konkurrenz der Vereinigten Staaten; die an der Bewegung des Warenverkehrs hauptbeteiligten oder durch die Änderung der Wirtschaftsverhältnisse beeinflußten Handelsartikel waren folgende:

Deutscher Spezialhandel.

Einfuhr der Vereinigten Staaten von Amerika nach Deutschland.

	1897	1898	1899	1900
Weizen	t 207 261	t 528 021	t 710 314	t 455 934
Mais	976 034	1 231 685	1 246 508	1 124 602
Kleie	38 796	39 688	71 777	38 796

	1897	1898	1899	1900
Kupfer, rohes	t 50 420	t 52 474	t 47 743	t 66 264
Petroleum.	873 211	872 942	827 029	825 205
Baumwolle	18 084	20 849	29 661	30 901
Kohleisen, grobe Eisenwaren	1 674	2 926	3 289	4 459

Ausfuhr Deutschlands nach den Vereinigten Staaten von Amerika.

Zement	189 111	194 169	226 839	197 256
Zucker	376 286	219 516	184 516	353 980
Abraumalze.	167 634	198 836	183 154	261 410

Den entscheidenden Einfluß auf das Steigen des deutschen Importwertes im Jahre 1900 übte die Baumwolle und das Kupfer, auf das Steigen des deutschen Exports der Zucker aus.

	1899	1900
In Millionen Mt.		
Wert des Baumwollimports . . .	174,5	258,8
= Kupferimports	71,1	101,4
= deutschen Zuckerexports .	36,6	70

Mit dem wachsenden Handel stieg die Zahl der im Handel tätigen Tonnage, die ihren Höhepunkt im Jahre 1899 erreichte; der Rückgang des Jahres 1900 beruhte wesentlich auf einer stärkeren Ausnützung des Schiffraumes. Die ständig kleiner werdende Schiffszahl zeigt die zunehmende Ausdehnung der Schiffskörper.

Deutschlands Seeverkehr mit den Vereinigten Staaten.

Jahr	Mit Ladung angekommene Schiffe		Mit Ladung abgegangene Schiffe	
	Schiffe	Registertons	Schiffe	Registertons
Im Verkehr mit den Vereinigten Staaten am Atlantischen Meere:				
1897	1103	2 429 806	601	1 560 466
1898	1138	2 612 825	545	1 603 810
1899	1049	2 689 150	532	1 793 827
1900	944	2 574 560	551	1 882 017
Im Verkehr mit den Vereinigten Staaten am Stillen Meere:				
1897	11	14 076	9	17 607
1898	18	25 561	9	16 656
1899	9	11 163	18	33 280
1900	6	4 765	18	33 997

Im Ballast oder leer nach den Vereinigten Staaten abgegangen:

Jahr	Schiffe	Registertons
1897	141	260 583
1898	182	326 968
1899	164	283 145
1900	149	257 022

Gesamtheit der tätigen Schiffstonnage:

Jahr	In 1000 Tons	Schiffe
1897	4022	1724
1898	4259	1700
1899	4526	1608
1900	4495	1519

Die großen deutschen Reedereien, die seit Jahrzehnten den Handelsverkehr vermittelten, haben nun einerseits in den deutschen Handel sich mit Schiffen fremder Nationalität geteilt, andererseits aber auch den Warenverkehr zwischen den Vereinigten Staaten und anderen Staaten besorgt; von der größten Bedeutung ist hiebei der Schifffahrtsverkehr der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyds zwischen Italien und den Vereinigten Staaten.

Während in den ersten Jahren von beiden Gesellschaften fremde Schiffe in großer Anzahl gehチャrtiert werden mußten, um den zunehmenden Güterandrang bewältigen zu können — so charterte die Hamburg-Amerika-Linie im Jahre 1897 für die Güterbeförderung nach Nordamerika nicht weniger als 157 meist englische Dampfer — setzten sie die in den Jahren 1898 und 1899 fertiggestellten Riesendampfer in den Stand, mit eigenem Material den Verkehr besorgen zu können.

Die Frachtraten hielten sich während dieser 4 Jahre fortdauernd auf einer günstigen Höhe;

New-York, Baltimore, Philadelphia — Großbritannien
und Kontinent.

Jahr	per 480 Pfund engl. Gewicht Weizen oder Mais
1897	Höchststand 4 sh 4 $\frac{1}{2}$ d; 3 sh 6 d mittlerer Stand,
1898	= 5 sh 3 d; 3 sh 6 d mittlerer Stand,
1899	= 4 sh; niedriger Stand (Frühjahr) 2 sh 3 d, Jahresende 3 sh 1 $\frac{1}{2}$ d,
1900	= 4 sh 7 $\frac{1}{2}$ d; niedriger Stand 2 sh 7 $\frac{1}{2}$ d.

Stettin oder Danzig — New-York, Boston, Philadelphia.

Jahr	per Tonne Zucker
1897 . . .	8 sh 6 d bis 13 sh 6 d
1898 . . .	8 sh 3 d bis 10 sh 6 d
1899 . . .	niederster Stand 7 sh 6 d
1900 . . .	= = 7 sh 6 d

Stettin — New-York.

Jahr	per Tonne Zement
1897	8 sh 6 d
1898	7 sh bis 6 sh 6 d
1899	6 sh
1900	—

Der ständige Rückgang der Raten Europa-Amerika findet seine Erklärung in dem bedeutenden Minus der ostwärts gehenden Warenmenge gegenüber der westwärts ziehenden. Die Hunderttausende von Tonnen, die ostwärts in Ballast oder leer fahren mußten, übten ihren Druck auf die Raten aus.

Von den übrigen Staaten Amerikas waren für den deutschen Handel die wichtigsten Argentinien und Brasilien. Während letzteres eine bedeutende Steigerung seines Warenverkehrs zeigt, bestand in Brasilien bis 1899 eine rückläufige Bewegung; erst im Jahre 1900 erfolgte wieder eine bedeutende Hebung der brasiliianischen Einfuhr nach Deutschland und damit eine Wertsteigerung des Warenverkehrs um fast 24 Millionen Mark.

Deutschlands Spezialhandel.

	Einfuhr in Millionen M.				Ausfuhr in Millionen M.			
	1897	1898	1899	1900	1897	1898	1899	1900
Argentinien . .	109,3	145,9	194,5	234,6	35,8	44,7	52,3	64,0
Brasilien . . .	100,4	104,6	91	115,5	50,2	45,2	46,5	45,7

Die Ausfuhr nach Argentinien büßte im Jahre 1897 8,8 Millionen gegen das Vorjahr ein, da durch die Verluste der Landwirtschaft infolge einer Heuschreckenplage die Zahlungen für gekaufte Ackerbau-Maschinen und sonstige Waren vielfach zum Stocken kamen und die wirtschaftlichen Verhältnisse sich deshalb ungünstig gestaltet hatten.

Die vorzüglichen Ernten der Jahre 1898, 1899 und 1900 steigerten den argentinischen Export sprungweise. Im Jahre 1899 war die durch

den Krieg in Südafrika unterstützte Hebung der Wolle dem Lande von großem Gewinn. Das Fallen des Golbagio im Jahre 1898 und die stete Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse nützten dem Import.

Der Export Brasiliens litt unter dem Rückgang in den Kaffeepreisen (1 Dzr. Santos regular $1\frac{1}{2}\%$ Gutg. unverzollt: Hamburg 1897 85 M., 1898 67 M., 1899 62,5 M., 1900 jedoch wieder 80,4 M.), den geringen Erträgnissen der Tabakernten und der geminderten Häuteausföhr.

Die hierdurch bewirkte Minderung der nationalen Kaufkraft, insbesondere aber die trostlose finanzielle Lage Brasiliens hemmte den Import dorthin. Der Wert des Milreis war seit dem Sturze des Kaiserreiches im Jahre 1889 von 27 d auf 7 d im Jahre 1897 gesunken, fiel anfangs 1898 auf $5\frac{5}{8}$ d, um sich dann wieder auf $8\frac{3}{4}$ d zu heben. Sowohl der tiefe Fall als die plötzliche Kurssteigerung hatten bedeutende Zahlungseinstellungen zur Folge. Die ungünstigen Einwirkungen solcher jähnen Wechsel der Valuta schädigten auch im Jahre 1900 den Handel. Eine sehr günstige Kaffeeernte bei höheren Preisen steigerte die Wertziffer des deutschen Imports.

Haupt handelsartikel.

	1897	1898	1899	1900
Import von Argentinien:				
Weizen	32 603	83 361	252 203	479 929
Rindshäute, grüne oder gesalzene	20 756	19 671	22 239	19 982
Mais	95 946	74 018	126 694	112 022
Leinsaat	7 307	30 328	22 938	41 013
Schafswolle, roh	68 964	82 789	74 971	61 574
Export nach Argentinien:				
Reis	5 770	6 888	5 766	5 819
Große Eisenwaren	2 677	3 069	3 407	5 116
Dichte Baumwollgewebe, gefärbt, bedruckt, ombriert, jaspriert	544	776	935	1 264
Import von Brasilien:				
Kaffee	60 025	83 417	82 995	91 824
Tabakblätter, unbearbeitet	15 033	14 993	12 705	11 349
Rindshäute, grüne und gesalzene	14 590	14 174	8 626	6 054
Export nach Brasilien:				
Reis	16 191	3 385	4 352	11 619
Zement	22 975	15 422	15 825	19 809

Von den anderen südamerikanischen Staaten zeigten Chile und Uruguay eine bedeutsame Steigerung ihres Warenverkehrs mit Deutschland.

Die wirtschaftliche Festigung Chiles ward nur im Jahre 1898 unterbrochen, die mühsam eingeführte Goldwährung wurde durch große Ausgaben für Kriegszwecke und deren unreelle Beschaffung durch künstlich gesteigerte Transfierungen seitens der Bank von Chile zu Fall gebracht, das durch Ausgabe von Papiergeleb bewirkte Sinken des Kurses des in Gold 18 d wertenden Peso auf $12\frac{1}{2}$ d verbunden mit der politischen Lage des Landes übten ihre abträgliche Einwirkung auf den Import aus. Mit der Beseitigung der Kriegsgefahr und eintretender Stabilität des Kurses verband sich eine bedeutende Hebung des Geschäfts Deutschlands in den folgenden zwei Jahren. In Uruguay wüteten bis in das Jahr 1899 Bürgerkriege, deren Ende verbunden mit der Erneuerung des 1896 gekündigten Handelsvertrages mit Deutschland ein starkes Steigen des Handelsverkehrs mit sich brachte.

	1897		1898		1899		1900	
	Tonnen	Mill. Mr.	Tonnen	Mill. Mr.	Tonnen	Mill. Mr.	Tonnen	Mill. Mr.
Wert d. gesamten Warenverkehrs Chiles mit Deutschland . . .	—	108,6	—	103,3	—	211,5	—	129,3
Ausfuhr nach Chile . . .	—	27	—	23,3	—	28,1	—	39,9
Einfuhr von Chile . . .	465 261	67,5	424 901	61,6	526 688	77,7	483 886	77,4
hievon Salpeter . . .	—	81,6	—	83	—	93,4	—	89,4
Wert d. gesamten Warenverkehrs Uruguay's mit Deutschland . . .	—	16,4	—	18,7	—	23,5	—	27,4
Ausfuhr nach Uruguay . . .	—	5,6	—	8,4	—	10,4	—	12
Einfuhr von Uruguay . . .	—	10,8	—	10,3	—	13,1	—	15,4
hievon Fleischextrakt u. Ähnliches	527	6,6	521	6,5	545	6,8	580	8,1
Rindshäute, grüne und gefälzene	2930	2,34	2378	2,02	2443	4,4	4020	4,4

Zu den amerikanischen Staaten mit stark gestiegenem Handelsverkehr mit Deutschland gehört auch noch Mexiko.

	1897	1898	1899	1900
	in Millionen Mark			
Mexikos Ausfuhr	17,5	20,3	22,3	28,1
Einfuhr	12,7	11,3	11,8	12,9
	30,2	31,6	34,1	41

Die übrigen Staaten blieben hinter den aufgeführten in ihren Handelsbeziehungen mit Deutschland zurück, Britisch-Nordamerika sank im Jahre 1900 unter das kleine Uruguay, indem der Wert seines Warenaustausches seit 1898 fortwährend abbröckelte.

Auf die Handelsbeziehungen Deutschlands mit Canada übte vor allem die Zollpolitik der britischen Kolonie bedeutenden Einfluß ein, in der ein engerer Anschluß an das Mutterland dadurch, daß allen Waren englischer Herkunft ein Nachlaß von 25 % im Zolle gewährt wurde, betätigt wurde.

	1897	1898	1899	1900
in Millionen Mark				
Ausfuhr nach Britisch Nordamerika . .	4,2	5,9	4,2	6,4
Einfuhr von . .	16,8	23,9	23,7	20
	21,0	29,8	27,9	26,4

Das für die deutsche Reederei in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre ungünstigste Gebiet war Westindien mit Zentralamerika.

Der andauernd niedrige Preisstand des Kaffees lähmte die Kaufkraft und Kreditfähigkeit von Inseln wie Fesiland. Das Schlimmste waren die Revolutionen und Kriege, die in diesem von der Natur so gesegneten, von dem Unverständ ihrer Bewohner so ruinierten Gebiete von ungünstigstem Einfluß sein mußten. In Haiti, San Domingo, in Venezuela und Columbien löste eine Revolution die andere ab, in Cuba war der spanisch-amerikanische Krieg nur eine Unterbrechung der revolutionären Zustände. Auch lastete der schwankende Silberwert jener Länder schwer auf dem gesamten Handel und Verkehr. Die Hamburg-Amerikalinie schränkte ihren Schiffahrtsverkehr mit Westindien im Jahre 1900 ein, indem sie von ihren 8 Linien eine aufließ — diese Verkehrsminderung ist ein ganz singulärer Fall in der allüberall zur Expandierung des Verkehrs führenden Epoche.

Die Bewegung des Warenverkehrs der Südamerikanischen Republiken, Mexikos und Britisch Nordamerikas mit Deutschland spiegelt sich auch in der Statistik des Seeschiffverkehrs wieder.

Länder der Herkunft und Bestimmung	Jahr	Seeschiffe angekommen		Seeschiffe abgegangen		In Ballast oder leer über 10 000 Tonnen	
		Mit Ladung		Mit Ladung			
		Schiffe	R.-Reg.-T.	Schiffe	R.-Reg.-T.		
Südamerika am Atlantischen Meere südl. von Brasilien	1897	158	244 469	90	188 233	—	
	1898	188	318 441	97	212 206	—	
	1899	204	352 402	110	240 467	—	
	1900	215	381 602	118	274 672	—	
	1897	146	191 073	230	268 503	—	
	1898	151	213 356	219	276 517	—	
Brasilien	1899	119	202 375	195	285 323	—	
	1900	111	204 041	174	312 026	—	
	1897	158	276 772	78	149 733	—	
	1898	135	252 792	54	124 862	—	
	1899	209	389 380	71	153 874	—	
Chile	1900	175	335 435	65	144 376	9	
	1897	18 ¹	40 732	25 ¹	55 371	—	
	1898	28	58 701	27 ¹	65 189	24	
	1899	22 ¹	44 795	28	59 890	14	
	1900	15 ¹	25 649	14	28 467	17	
Mexiko	1897	68 ²	51 815	43	59 909	—	
	1898	67	56 401	50	75 755	—	
	1899	64	59 647	47	69 790	—	
	1900	67	60 027	51	79 229	—	

Zu den Gesellschaften, welche ausschließlich in regelmässiger Fahrt nach den angeführten Ländern verfrachten, gehörten die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft und die Hamburg - Pacific - Dampfschiffslinie; letztere vereinigte sich am 1. November 1898 mit der Kosmoslinie, die den Verkehr Hamburgs und der Westküste Süd- und Zentralamerikas vermittelte.

	Verkehrsgebiet	Gesamtverkehr			
		1897		1898	
		Schiffe	Br.- Reg.-T.	Schiffe	Br.- Reg.-T.
Hamburg - Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft	Brasilien und La Plata-Staaten	28	95 847	28	101 159
Hamburg Pacific	Westküste Süd-amerikas	13	39 516	25	90 009
Kosmoslinie	Westküste Süd- und Zentralamerikas	20	65 384		

¹ Nur Britisch-Nordamerika am Atlantischen Meere.

² Nur Mexiko am Atlantischen Meere.

	Verkehrsgebiet	Gesamtverkehr			
		1899		1900	
		Schiffe	Br. ^z Neg.-T.	Schiffe	Br. ^z Neg.-T.
Hamburg—Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft	Brasilien und La Plata-Staaten	29	108 200	32	124 260
Kosmoslinie	Westküste Süd- und Centralamerikas	25	90 009	29	105 489

Das Jahr 1900 brachte besonders für den südamerikanischen Verkehr bedeutende Erweiterung des deutschen Schiffverkehrs.

Während im Jahre 1898 die ungünstige Finanzlage Brasiliens den ausgehenden Frachtenverkehr beeinträchtigte, gab die gute Frachtenlage Brasiliens im Jahre 1899 der Hamburg-Amerikalinie Veranlassung, ihre Tätigkeit in Südamerika zu mehren. Sie erwarb die von der Firma A. C. de Freitas bisher betriebenen Linien nach Brasilien, wie nach dem La Plata mit 14 Dampfern, kaufte von der Firma Gellatly, Hankey & Co. die von dieser Reederei bisher betriebene Linie Antwerpen-La Plata und schuf eine neue Linie nach Nordbrasiliens, den Häfen Pará, Geará und Manaos. Um einer Konkurrenz mit der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft zu entgehen, schloß sie mit dieser einen Vertrag, wonach die beiderseitigen Linien nach Brasilien und Argentinien künftig auf Grund eines einheitlichen Fahrplanares und auf gemeinschaftliche Rechnung betrieben werden.

Im Sommer eröffnete die Hamburg-Amerika-Linie eine neue Verbindung von Hamburg über Havre, Leixões, Lissabon nach Pará und Manaos am Amazonenstrom, wo bislang nur englische Schiffe verkehrten. Die Kosmoslinie vermehrte ihre Fahrten, die sie von der Südspitze Amerikas nach den pacifischen Häfen von Süd-, Central- und Nordamerika ausführte und bis San Francisco ausgedehnt hat, von 2 auf 3 bis 4 Afsahrten im Monat.

Als dann die Hamburg-Amerika-Linie auch diese Seite Amerikas in ihr Geschäftsgebiet einzubeziehen unternahm, schloß sie mit der Kosmoslinie einen auf einer Betriebsgemeinschaft basierten Vertrag, demzufolge sie einen Anteil von $\frac{1}{4}$ an dem Verkehr zwischen Hamburg und der Westküste Süd- und Central-Amerikas erhielt; sie stellte zunächst 3 Dampfer in diese Route ein.

Was die Frachtraten betrifft, so besserten sie sich seit 1897 auf allen Gebieten.

Im La Plata-Verkehr herrschten infolge der Vernichtung der Ernte von 1897 noch äußerst ungünstige Verhältnisse auf dem Frachtenmarkt, die für die deutsche Reederei noch schlimmer wurden, da in der Genua-La Plata Route von den italienischen Gesellschaften im Konkurrenzkampfe ein starker Druck auf die Frachten ausgeübt wurde. Die günstige Woll- und Getreideernte des Jahres 1898 brachte eine Erholung von der Frachtendepression und zugleich ein starkes Steigen der Raten; wesentlich trug zu letzterem auch die Verständigung bei, die den beiden großen von Genua aus verfrachtenden Gesellschaften, der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd mit den italienischen in der La Plata-Fahrt beschäftigten Gesellschaften gelang.

In der brasilianischen Fahrt wurde im Jahre 1897 durch die Verständigung des Norddeutschen Lloyds mit der Hamburg-Südamerikanischen Gesellschaft, auf Grund deren auch die Kaffeeimport Rotterdam von beiden Unternehmungen gemeinschaftlich betätigt wurde, ein guter Stand der auss wie eingehenden Frachtraten geschaffen.

Letztere Gesellschaft verband auch bis Ende 1899 ein vorteilhafter Pool-Vertrag in der Brasilfahrt mit der Reederei A. C. de Freitas & Co. Da eine Erneuerung desselben nicht erzielt werden konnte, so kam es zu einem erbitterten ratendrückenden Konkurrenzkampfe. Erst mit dem Ankauf der de Freitas-Linie durch die Hamburg-Amerika-Linie und deren Pakt mit der Hamburg-Südamerikanischen Gesellschaft erfolgte wieder eine Hebung der Raten.

Die Frachten in der Fahrt von und nach der amerikanischen Westfahrt waren seit 1899 andauernd sehr gute.

B. Afrika.

Bewegte sich der deutsche Handel mit Amerika in altem breiten Geleise, und war sein Wachstum wesentlich von dem wirtschaftlichen Aufschwung der einzelnen Länder bedingt, so nahm er im Verkehr mit den anderen Weltteilen eine Rolle ein, die dem deutschen Unternehmungsgeiste noch große Aufgaben stellte. Auf englischen Schiffen wurden noch Hunderttausende von Tonnen verfrachtet, die von Deutschland ausgingen oder nach dort bestimmt waren. In diesen Ländern galt die Ausdehnung des deutschen Schiffahrtverkehrs einerseits der Erweiterung des deutschen Warenverkehrs, anderseits aber auch der Erweiterung des deutschen Marktes in jene Länder, die bislang sowohl in wirtschaftlicher Beziehung, in ihrem Export wie Import, dann auch in Besorgung ihres Handels, Domäne Englands waren.

Die schweren Anfangszeiten den deutschen Handelspionieren zu erleichtern, waren Subventionen, deren Vorteile durch schwere Auflagen wettgemacht wurden, von dem Deutschen Reiche gewährt worden.

Von dem afrikanischen Weltteil spielten die größte Rolle im Handelsverkehr Ägypten, Britisch Südafrika, Britisch und Portugiesisch Westafrika. Die deutschen Kolonien an der Westküste kamen nur für die Ausfuhr in Betracht.

Herkunft bezw. Bestimmungsland	Deutschlands Einfuhr in Millionen Mark				Deutschlands Ausfuhr in Millionen Mark			
	1897	1898	1899	1900	1897	1898	1899	1900
Ägypten	24,1	24,6	31,9	40,6	10,5	11,7	9,7	15,7
Britisch Südafrika . . .	17,4	19,8	30	18,6	13,5	14,5	11,3	12,5
Britisch Westafrika . . .	20,3	23,3	26,1	28,2	5,5	6,9	8	7,6
Portugiesisch Westafrika . . .	3,9	7,3	7,4	6,6	—	4	4,4	—
Deutsch Westafrika . . .	—	—	—	—	—	4	6,7	7,9
Deutsch Südwestafrika . . .	—	—	—	—	2,8	2,9	4,8	5,1

Der Hafen von Zanzibar gibt ein Bild des Anwachens des deutschen Schiffsverkehrs und zeigt, wie derselbe besonders über den britischen Schiffsverkehr emporgedieh.

Nationalität der Schiffe	Tonnage der eingekommenen Schiffe			
	1896	1897	1898	1899
Insgeamt	244 266	245 266	286 209	324 961
Britisch	98 273	75 103	91 269	103 457
Deutsch	88 483	109 612	143 151	168 113
Französisch	49 967	52 368	46 467	49 348

Die Haupthandelsprodukte waren von Britisch Südafrika Wolle, von Britisch Westafrika Palmkerne und Palmöl, von Portugiesisch Westafrika Kakaobohnen, von Ägypten Baumwolle; in Südafrika wuchs der Export an Schafwolle, bis zum Eintritt der Kriegszustände; gute Ernten hoben in den anderen Ländern die Ausfuhr.

Ausfuhrgebiet	Handelsprodukte	In Tonnen			
		1897	1898	1899	1900
Britisch Südafrika	rohe Schafwolle	11 174	12 035	14 843	8 198
= Westafrika	Palmkerne, Kopra	73 369	76 850	81 653	90 032
=	Palmöl	7 069	6 082	7 972	8 512
Portugiesisch =	Kakaobohnen, roh	1 357	1 699	2 707	2 502
Ägypten	Baumwolle	20 601	22 464	23 377	25 212

Dem Handelsverkehr mit Afrika dienten vor allem die Woermannlinie und die subventionierte Ostafrikalinie.

Der in der Westafrikafahrt tätigen Woermannslinie gab die zweite Hälfte der neunziger Jahre Veranlassung zum Ausbau der Küstenfahrt; die erheblichste Erweiterung ihres Betriebes aber war die Ausdehnung des Schiffahrtsbetriebes bis Kapstadt.

Die Bedeutung dieses Unternehmens ist aus der Statistik der westafrikanischen Schiffahrt ersichtlich:

1899	Reisen	Registertonnen
Deutsche Linie . . .	77	150 000
englische Linie . . .	148	380 000
portugiesische Linie . . .	24	64 000
französische Linie . . .	18	53 000
	267	647 000

Die deutsche Schiffahrt rangierte in dem Frachtverkehr der Westküste an zweiter Stelle und bewältigte mehr als den vierten Teil des gesamten Schiffverkehrs zwischen Europa und der Westküste.

Der Handelsverkehr mit Britisch Südafrika, Kapland und Natal gestaltete sich nach der Reichsstatistik in folgender Weise:

Jahr	Einkommende Schiffe		Ausgehende Schiffe	
	Schiffe	N.-Reg.-T.	Schiffe	N.-Reg.-T.
1897	27	77 228	39	91 077
1898	24	77 998	41	96 921
1899	21	72 698	27	81 956
1900	7	22 593	31	72 092

Die vom Reich subventionierte Ostafrikalinie nahm seit 1892 einen zunehmenden Aufschwung. Bis dahin gab es einen scharfen Konkurrenzkampf mit der Britisch India-Linie. In diesem Jahre sah sich dieselbe zur Einstellung ihrer direkten Fahrt nach den ostafrikanischen Häfen veranlaßt. Die Umladung europäischer Güter in die von Bombay kommenden Schiffe, die dann südwärts fuhren, war dem Frachtverkehr der englischen Linie außerordentlich abträglich, wie in der englischen Subsidienkommission von vielen Zeugen in beredter Weise dargestellt wurde. Die deutsche Linie befuhr die Küste von Aden bis Delagoabai monatlich zweimal, während die französische Messageries Maritimes, die überdies nicht genau denselben Weg macht und wegen der Hauptberücksichtigung Madagascars die Festlandshäfen nicht in gleicher Weise versorgen kann, auch nicht alle jene besucht, die von der deutschen Ostafrikalinie berührt werden, nur monatlich einmal der Küste entlang fährt. Auf die Zahl von 12 Reisen beschränkt sich auch die von

Bombay über Aden gehende britische Gesellschaft. Durch die Dichtigkeit ihrer Fahrten sicherte sich die Ostafrikagesellschaft den Löwenanteil an dem ostafrikanischen Frachtentransport.

Zur Stärkung der Hauptroute diente die Zweiglinie Bombay—Ostafrika und die Indienststellung einer Anzahl von Dampfern, welche die mit großen Schiffen nicht berührbaren Küsten- und Flusshäfen zur Sammlung von Fracht besuchten. Dem deutschen Handel erschloß sie wesentlich mit Hilfe der von den deutschen Eisenbahnverwaltungen geschaffenen durchgehenden Frachten ein mächtiges Gebiet, wert der Hingabe der Subvention und der Konzessionierung ermäßiger Frachtraten.

Gesamtfrachtenverkehr.

Jahr	Fracht in Tonnen	Wert £	Wert der deutschen Güter £
1891	21 651	610 000	300 900
1898	78 517	1 956 950	955 600

Eine außerordentliche Steigerung des Verkehrs brachte der südafrikanische Krieg im Jahr 1899 und 1900 nach der Delagoabay und dem portugiesischen Hafen Laurenzo Marques.

Zur Schaffung lohnender Frachten führte eine Verständigung mit der allein wesentlich in Betracht kommenden französischen Kollegin¹.

Die Bedeutung der deutschen Küstenfahrt ergibt sich aus einer Statistik², die im Jahre 1897 und 1898 die Küstenreisen auf der Westafrikaseite auf 1930 angibt, wobei die Schiffe einen Tonnengehalt von 2 264 053 Registertonnen befördert haben; in der ostafrikanischen Fahrt wurden in 539 See- reisen 500 319 Registertonnen geführt.

Außerdem war deutsche Schiffahrt auch in der Frachtfahrt zwischen Italien—Ägypten und Brasilien—Afrika in bedeutendem Umfange tätig. Es fanden 1897/98 statt zwischen

Italien und Ägypten 1897/8 . .	65	Seereisen mit 172 529 Registertonnen
1900 . . 78	=	= 234 486
Ägypten und Italien 1897/8 . .	73	= 187 106
(und Malta) 1900 . . 81	=	= 239 089
Brasilien und Afrika 1897/8 . .	87	= 175 986
1900 . . 69	=	= 153 949

¹ Vergl. cit. Report., London 1901, S. 147 ff. Frage Nr. 2475 bis 2681. Zeugenaussage des William James White Nicol.

² Vgl. Nauticus 1900, S. 289.

C. Asien.

Auch der Verkehr mit Asien nahm in diesem Jahrvierte eine günstige Entwicklung. Der zunehmende Handel mit Japan und China war die Folge des wirtschaftlichen Aufschwungs, der mit Ende des japanisch-chinesischen Krieges sich vollzog, anderseits aber ist die Zunahme mit diesen Ländern, wie mit Indien wesentlich den gesteigerten Verkehrsbeziehungen zu danken, die sich das Deutsche Reich mit jenen Ländern schuf. Die Zunahme der Ausfuhr nach Japan im Jahre 1898 findet eine weitere Erklärung in dem Inkrafttreten eines neuen japanischen Zolltarifes mit dem 1. Januar 1899. Wie bedeutsam der deutsche Schiffverkehr mit jenen Ländern sich hob, geht aus statistischen Daten hervor, die der englischen Dampffsubsidien-Kommission das Vordringen fremdländischer Handelsmächte in vordem englisches Handelsgebiet vor Augen stellten¹.

Einkommende deutsche Schiffstonnage.

Singapore			Hongkong			Chinesisches Seezollgebiet			Madras, Hafen d. Forts St. Georg	
1886	1892	1899	1886	1892	1899	1886	1892	1899	1891	1900
in 1000 Reg.-T.			in 1000 Reg.-T.			in 1000 Reg.-T.			in 1000 Reg.-T.	
217,8	364,1	514	451	635	836	316	363	638	40	84

Diese Ziffern geben der Zunahme der deutschen Schiffahrt nach Asien beredten Ausdruck.

Die Wertstatistik des deutschen Imports und Exports weist nachfolgende Ziffern auf:

Herkunft bezw. Bestimmung	Einfuhr in Millionen Mark				Ausfuhr in Millionen Mark			
	1897	1898	1899	1900	1897	1898	1899	1900
Britisch Ostindien, Britisch-Malakka, Ceylon . . .	204,6	220,9	230,5	224,7	47,3	57,1	65,3	70
China, Hongkong }	57,5	39,5	29	36	32,3	48	50,6	52,9
Kiautschou }	12,2	10,3	16,5	16,4	39,2	43	40,9	70,4
Japan	67,4	61,9	62,4	83,7	15,3	18,8	19,5	27,3
Niederländisch Indien . . .								

Die Handelsbeziehungen mit Indien waren bis 1900 durch eine Reihe guter Ernten begünstigt.

¹ Cit. Report London 1901, Appendix Nr. 20,27, 28.

Deutsche Einfuhr von Britisch-Indien	1897 t	1898 t	1899 t	1900 t
Baumwolle	46 735	42 219	43 565	25 838
Jute	82 294	138 969	96 683	95 095
Leinat	50 841	99 927	114 275	80 405
Raps	78 946	94 752	76 909	62 373
Reis	353 548	260 308	290 562	210 258

Niederländisch Indien profitierte im Jahre 1900 an dem gesteigerten Kaffee- und Tabakpreis; es führte an Kaffee in dem Jahrviert 14 000, 12 553, 11 289 und 11 804 Tonnen ein für 23,1, 17, 12,6 und 15,3 Mill. Mark, an Tabakblättern 12 789, 12 738, 14 728 und 17 831 Tonnen für 33,9, 30,2, 32,4 und 43 Mill. Mk.

Dem gesteigerten Warenaustausch diente gemehrte Tonnage, die von Deutschland nach jenen Gebieten ging und von ihnen kam.

Herkunft und Be- stimmung	Jahr	Angekommene Seeschiffe		in Ballast oder leer über 10 000 R.-T.	Abgegangene Seeschiffe	
		Zahl	R.-R.-T.		Zahl	R.-R.-T.
Ostindien mit d. indischen Inseln	1897	189	375 359	—	80	153 686
	1898	209	420 114	—	69	147 719
	1899	187	408 516	—	63	141 203
	1900	156	354 727	—	61	139 922
China	1897	44	110 507	—	47	122 099
	1898	49	135 827	—	53	145 186
	1899	46	123 455	—	47	122 823
	1900	38	112 740	26 920 ¹	61	186 258
Japan	1897	9	27 068	—	14	34 099
	1898	1	2 444	—	11	24 311
	1899	8	23 478	—	18	54 728
	1900	19	72 692	—	33	124 237

In der Tätigkeit der deutschen Reedereien in Asien finden wir einschneidende Veränderungen. Die Erwerbung Kiautschous und die sich an die Gestaltung des asiatischen Handelsverkehrs knüpfenden Hoffnungen auf schnelle Weiterentwicklung der Verkehrsbeziehungen mit China gaben der Hamburg-Amerika-Linie im Jahre 1898 Veranlassung, die Verbindung zwischen Deutschland und dem fernen Osten neben dem Norddeutschen Lloyd aufzunehmen. Am 3. Januar eröffnete sie die regelmäßige monatliche Frachtdampferlinie zwischen Hamburg—Antwerpen und Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Hiogo mit Anschluß nach Foochow,

¹ Mit 7 Schiffen.

Kiautschou, Tientsin u. s. w. Sie tat einen mächtigen Schritt vorwärts in diesem neuen Gebiete durch Fusionierung mit der deutschen Dampfschiffreederei (Kingslinie) und setzte sofort sehr zweckmäßiger Weise an Stelle des preisdrückenden Mitbewerbes dieser Gesellschaft ein mehr lohnendes Einverständnis mit dem Norddeutschen Lloyd. Auf Grund eines Abkommens mit demselben gab sie demselben die Hälfte der Dampfer der Kingslinie und verständigte sich wegen Betreibens eines gemeinschaftlichen Frachtdienstes nach dem Osten. Im Anschluß hieran trat sie auch in die Reichspostdampferlinie nach Ostasien ein, nachdem der Norddeutsche Lloyd durch Vertragsabschluß mit dem Reichskanzler im Jahre 1898 auf weitere 15 Jahre den ostasiatischen Postdampferdienst übernommen hatte. Das Vertragsverhältnis zwischen den beiden Reedereien wurde gleichfalls auf die Dauer von 15 Jahren geknüpft und führte eine derartige Gemeinsamkeit des Betriebes der ostasiatischen Linien herbei, „die“ — nach dem Geschäftsbericht der Hamburg-Amerikalinie — „für diesen Zweig des Geschäfts der beiden Gesellschaften sich von einer Fusionierung kaum noch unterscheidet.“

Die Postdampferlinie geht nunmehr in vierzehntägigen Zwischenräumen nach China und Japan mit Anschlußlinien nach deutsch-australischen Kolonialhäfen und holländischen Sundahäfen abwechselnd von Bremen und Hamburg ab, sie wird zu $\frac{3}{4}$ vom Norddeutschen Lloyd, zu $\frac{1}{4}$ von der Hamburg-Amerikalinie betrieben. Die bedeutsamste Bestimmung in dem erneuerten Vertrag ist die Steigerung der Minimalgeschwindigkeit auf 14 Meilen und die Bestimmung, daß die Reichsregierung eine weitere Steigerung der Fahrgeschwindigkeit verlangen kann ohne Erhöhung der Gegenleistung, wenn solche auch von den subventionierten konkurrierenden Postdampferlinien gegenleistungsfrei vorgenommen werden muß. Dadurch ist dem Interesse des Handels und der dauernden Leistungsgleichheit der deutschen Linie mit den fremdländischen in zweckmäßiger Weise Rechnung getragen. „Die agrarische Klausel“ belastet die ostasiatische Linie ebenso wie die australische.

Nach Einführung der vierzehntägigen Fahrt lag die Notwendigkeit klar zu Tage, der Hauptlinie durch möglichst zahlreiche Anschlußküstenfahrten Nahrung zuzuleiten; im Jahre 1899 gelang es nämlich trotz der günstigen Position der Handelsverhältnisse nicht immer, die sehr erheblich vermehrten Laderäume zu füllen. Die Einrichtung eines dichten ostindischen und chinesischen Küstenschiffahrtsbetriebes war das alsbald begonnene und in anerkennenswerter Weise durchgeführte Werk des Norddeutschen Lloyds. Zwei englische Linien gingen in deutschen Besitz über, die Scottish Oriental Steamship Company mit ihrer zwischen Hongkong—Swatow und

Bangkok verkehrenden Flotte von 14 Dampfern und die Hollsche East India Ocean Steamship Company, welche Singapore mit Bangkok und Borneo verband. In beiden Linien wurde an Stelle der englischen deutsche Mannschaft gesetzt.

In Verbindung mit der Firma Melchers und Co. wurde auf dem Yangtsekiang eine regelmäßige Dampferlinie zwischen Shanghai, Hankow und Ichang eingerichtet und mit der Firma Rickmers Reismühlen hinsichtlich der Yangtze Linie und der Fahrt am oberen Yangtsekiang in enge Verbindung getreten.

Neben diesem Küstendienst war die Verbindung Asiens mit den australischen Kolonien Deutschlands und dem australischen Festlande von großer Bedeutung.

Die kommerzielle Entwicklung Japans und die fortschreitende Aufschließung Chinas für den auswärtigen Handel belebte die Handelsbeziehungen zwischen Nordamerika und Ostasien so sehr, daß es der deutschen Reederei verlockend erschien, sich an diesem internationalen Zwischenhandel ihr Teil zu holen. Die Hamburg-Amerikalinie errichtete in Gemeinschaft mit Rob. M. Sloman und Co. und einer englischen Firma im Jahr 1898 eine Linie New York—Ostasien mit monatlichen Abfahrten.

Die im Jahre 1900 entstehenden Wirren taten der günstigen Entwicklung des Handels Einhalt, einige der Küstenlinien waren zur Einstellung ihrer Fahrt gezwungen; in der ausgehenden, besonders aber der heimkommenden Fahrt machten sich die Störungen sehr bemerkbar. Einen Ersatz für diese Einbuße boten die umfangreichen Transporte des deutschen Expeditionskorps und von Kriegsmaterialien; 18 Dampfer der Hamburg-Amerikalinie wurden damit 6 Monate lang in Anspruch genommen; vom Norddeutschen Lloyd beteiligten sich 15 Dampfer an den Expeditionstransporten. 19 000 Offiziere und Mannschaften wurden von den beiden Reedereien nach Ostasien gebracht. Trotz dieser Wirren fuhren die Gesellschaften fort, ihr Arbeitsfeld auszubauen, die Hamburg-Amerikalinie richtete eine regelmäßige Dampfschiffahrtsverbindung zwischen Canton, Hongkong und Shanghai ein. Der Norddeutsche Lloyd ergänzte seine ostindische Küstenfahrt durch die Linien Penang—Belawan (Deli), Singapore—Palembang, Singapore—Asahan, Singapore—Sandakan und führte die Verbindung Singapore—Labuan einerseits nach dem Sulu Archipel anderseits nach Manila weiter. Der Lloyd beschäftigte im Jahre 1900 nicht weniger als 35 Dampfer mit mehr als 45 000 Registertons in der indo-chinesischen Küstenfahrt. So waren nun die wichtigsten Häfen des hinduindischen und chinesischen Meeres in Wechselverkehr mit den deutschen Linien getreten.

In dem Zeitraum von 1896 bis 1900 war für die deutsche Reederei ein neues vorteilhaftes Transportgebiet geschaffen worden.

Dem lebhaften Frachtverkehr standen günstige lohnende Raten zur Seite.

Wenn auch in den Geschäftsberichten der beiden dort tätigen Gesellschaften keine Silbe gefunden werden kann, so wissen wir doch aus der englischen Dampfschiffssubsidienenquete, daß der Grund hierfür die Singapore-Konferenz vom 1. Januar 1897 war. Wie still derartige trustartige Gebilde wirken und weben, zeigt uns dieser Fall. Wenn nicht in überzeugender Weise und aus eigener Sachkenntnis von einer Reihe von Zeugen die Organisation dieser Konferenz dargelegt und die Tatsache erwähnt worden wäre, daß auch die deutschen Gesellschaften Anteil daran nehmen, so wäre weiten Kreisen nach wie vor die Kenntnis hiervon verschlossen geblieben.

Diese Konferenz, deren Bestand in der Gegenwart noch fortduert, ist das Bedeutsamste, was in Frachtenpolitik je zustande kam. Die großen Gesellschaften haben hier den Trampverkehr zu unterdrücken vermocht und dann den Gesamtverkehr unter sich aufgeteilt. Die Tramps vermögen durch ihre geringen Betriebskosten, Kohlenersparnis, geringe Bemannung, kleine Amortisationsquote für Maschinen und Schiffe, — da die Maschinen durch die langsame Fahrt nicht so abgenützt werden, anderseits die Schiffe aus gleichem Grunde jahrzehntelang in Fahrt bleiben können, dann dadurch, daß sie an keine Einhaltung von Ankunfts- und Abfahrtszeit gebunden sind, weshalb keinerlei kostspielige Beschleunigung in Ladung und Löschung notwendig ist, sie also geduldig auf Beischaffung der Fracht warten können — weit billiger zu verfrachten. Dadurch machten sie den regelmäßigen Linien bedeutende Konkurrenz. Der Konferenz gelang es, den Trampverkehr auszuschalten. Sie taten das in ganz einfacher Weise: Alle Kaufleute, die andere Schiffahrtsgelegenheit benützten, als die der verbündeten Reedereien, erfuhrten eine ungünstige Behandlung in ihrem Güterverkehr, indem sie keinen Rabatt für ihre Frachten erhielten, wie solcher in Höhe von 10 % den Kunden der Konferenzmitglieder gut gerechnet wurde. Auch die Sendung eines Gutes um das Kap herum wurde in gleicher Weise gehandelt. Die Auszahlung oder Gutschreibung der Rabatte erfolgte zweckentsprechender Weise nur am Ende eines Geschäftsjahres. Da nun die Kaufleute für eine Reihe von Sendungen der regelmäßigen raschen Linien nicht entbehren können, so blieb ihnen nichts weiter übrig als der Macht dieser Konferenz sich zu fügen, und auf die billigen Tramptransporte zu verzichten.

Wie wenig sich auch die regelmäßigen Linien diesem Banne zu entziehen vermögen, zeigt die Nippon-Yusen-Kaisha; obwohl glänzend subventioniert,

erzielte ihr Betrieb keine guten Resultate. Da der Anfang für eine neue Reederei immer schwer ist, machte sich das Verfrachtungsverbot der Konferenz doppelt fühlbar; die Kaufleute durften mit dieser neuen außer dem Verbande stehenden Linie nicht arbeiten, konnten es anderseits auch nicht, da deren regelmäßigen Fahrten doch zu wenig zahlreich waren, um auf die Dienste der anderen Linien verzichten zu können; die Verhältnisse zwangen den japanischen Handelspionier, sich unter die Fittiche der Konferenz zu flüchten.

So wurden die Tramps erdrückt, widerspenstige Unternehmungen geähmt, die Räumten der regulären Linien konnten sich füllen, die Frachten steigen.

Trotz der Subventionen vermögen die Gesellschaften nicht außerhalb des Rings zu stehen, die Vorteile dieses sind ungleich bedeutsamer. Der Kampf der Staaten gegen solche Millionenkräfte internationaler Natur wird wohl erfolglos bleiben und richtig hat der Kolonialsekretär der Strait Settlements, Alexander Swettenham, ein scharfer Befämpfer und strenger Verurteiler dieses Rings, über die Anschauung, als ob man durch Subventionen die Tramps wieder zur Existenz bringen könnte, geäußert: If we paid a premium to these tramps, we could not make them efficient enough to fight the Conference¹.

Der Wirksamkeit dieser mächtigen Konferenz ist der andauernd günstige Frachtenstand zu danken. Ohne die große Rentabilität der ostasiatischen Fahrt wäre aber wohl bei den deutschen Reedereien weder die Möglichkeit, noch Geneigtheit vorhanden gewesen, sich so stark in den indisch-chinesischen Gewässern zu engagieren. In dieser Richtung hat jedenfalls die Konferenz Gutes gewirkt.

Levantehandel:

Im Anschluß an Asien ist auch der Levantehandel zu betrachten, wenn er auch nach der kommerziellen Auffassung ein weiteres Gebiet umfaßt, als die Seeverkehrsstabelle in der Reichsstatistik angibt, die nur den Handel mit Asien am Mittelädischen und Schwarzen Meere als Levantehandel registriert. Fand auf diesem Gebiete schon eine starke Erweiterung der deutschen Handelstätigkeit statt, so ist dies noch mehr in dem Levantegebiet der kaufmännischen Auffassung der Fall.

¹ Vergleiche über die Singapore Conferenz cit. Report, London 1901: Frage Nr. 2353, 2380, 2402, 2460/1, 2475, 2477, 3473, 4417 ff.

London 1902: Frage Nr. 491 f., 2861.

Von Asien am Mittelländischen und Schwarzen Meere
(Levante).

Jahr	Angekommene See- schiffe		Abgegangene See- schiffe		in Ballast oder leer	
	Schiffe	N.-R.-L.	Schiffe	N.-R.-L.	Schiffe	N.-R.-L.
1897	41	58 033	7	9 135	7	17 568
1898	38	51 404	7	9 135	5	12 673
1899	63	93 650	25	33 213	6	12 696
1900	87	133 972	35	46 643	2	4 915

Der Hauptzirkel des deutschen Levantehandels ist Hamburg; von ihm geht seit dem Jahre 1889 eine regelmäßige Dampfschiffverbindung, die von den deutschen Eisenbahnverwaltungen in den folgenden Jahren durch Schaffung des Levantetarifs in ihrer Tätigkeit außerordentliche Förderung erfuhr. Außer einer wesentlichen Verbilligung der Frachtfäze und Vereinfachung des Ver-
sands brachte der Tarif Klarheit und Festigkeit in die Frachtraten, von dem Handel hochgeschätzte Vorzüge, so daß vor allem die Wettbewerbsfähig-
keit deutscher Güter auf den levantinischen Märkten erleichtert wurde, ander-
seits selbst aus dem Süden Deutschlands, ja aus Österreich der Waren-
verkehr von Triest abgelenkt wurde: die bekannte Mißwirtschaft des Öster-
reichischen Lloyds kam dem hanseatischen Verkehr hiebei sehr zu statten¹.

Dem Frachtverkehr dorthin dient außer der Levantelinie noch die Reederei von de Freitas und Co.

Die Einfuhr in Hamburg aus der Levante, wobei die russischen Häfen am Schwarzen Meere, Griechenland und die Ionischen Inseln, Rumänien, europäische Türkei, Kleinasien als Levantengebiet zusammengefaßt werden, betrug von 1897 bis 1900

772 724,	810 437,	595 833,	617 005 Tonnen und dem Wert nach
91,2	96,1	77,4	89,2 Millionen Mark, die Ausfuhr
26 654,	35 953,	38 182,	43 187 Tonnen und dem Wert nach
15,6	23,8	22,3	und 27,2 Millionen Mark.

Die Levantelinie steigerte ihren Verkehr von 41 Reisen im Jahre 1896 auf 61, 80 und 81 in den folgenden Jahren; 1899 wurde auch Nordafrika in den Tätigkeitskreis einbezogen.

¹ Cf. „Fragen des Seeverkehrs“. Berichte und Gutachten vom industriellen und kommerziellen Standpunkt. Bearbeitet vom Bureau des Industrierates im f. f. Handelsministerium. Wien f. f. Hof- und Staatsdruckerei 1902.

D. Australien.

Während in Afrika und Asien kriegerische Verwicklungen dem Handelsverkehr einen unnormalen und unregelmäßigen Gang gaben, beruhte der Warenaustausch mit Australien ganz auf der wirtschaftlichen Lage der beiden Handelsteile. In dem Zeitraum von 1897 bis 1900 mehrt sich der Warenaustausch um 45 %.

Britisch Australien	1897	1898	1899	1900
	in Millionen Mark			
Ausfuhr in den deutschen Spezialhandel	85,7	86,8	121,1	122,2
Einfuhr aus dem deutschen Spezialhandel	31,3	32,9	37,9	47,9
Gesamter Warenverkehr	117,0	119,7	159,0	170,1
Wert in Prozenten zum Jahre 1897 :	100	102	136	145

Die australische Ausfuhr der ersten beiden Jahre litt unter der infolge mehrjähriger Trockenheit zurückgegangenen Wollerzeugung, deren Verschiffung nur durch zunehmenden Erzexport einigermaßen ersetzt wurde. Mit Vereinigung der australischen Kolonien zu einem Staatenbunde fielen die inneren Zollschranken, womit ein Aufschwung des Verkehrs verbunden war.

Einfuhr aus Britisch Australien	1897 t	1898 t	1899 t	1900 t
Wolle	42 747	41 621	46 904	41 537
Blei- und Kupfererze	48 787	41 356	44 091	38 038

Der Schiffverkehr von den deutschen Häfen zeigte dem Warenverkehr entsprechende Steigung.

Herkunft und Bestimmung	Jahr	Schiffe angekommen		Schiffe abgegangen	
		Zahl	N.-Reg.-Z.	Zahl	N.-Reg.-Z.
Australien und Inseln im Stillen Meer .	1897	39	95 656	68	152 971
	1898	35	107 144	84	182 509
	1899	49	135 671	77	173 598
	1900	46	135 232	85	205 984

Für Kalkutta konstatiert die englische Statistik eine Zunahme der ein- und ausgehenden deutschen Schiffstonnage von 1891 bis 1900 um mehr als das Doppelte, nämlich von 54 000 t auf 113 000 t¹.

¹ cit. Report. London 1901. S. 299.

Schriften CVIII. -- Verkehrsgewerbe.

Am australischen Frachtenverkehr sind von großen deutschen Reedereien nur der Norddeutsche Lloyd und die in Hamburg domizilierte deutsch-australische Dampfschiffgesellschaft beteiligt. Die zwischen beiden geschlossenen Vereinbarungen haben dauernd das Erzielen lohnender Frachten zur Folge gehabt, zumal sich die wirksame Tätigkeit der Singapore-Konferenz auch auf Australien erstreckt. Mit der von der Konferenz nicht berührten Segelschiffahrt stand die Hamburger Gesellschaft, soweit die Segler der Hamburger Seglergruppe angehörten, in einem durch Verträge geregelten freundschaftlichen Verhältnis. Von Bedeutung für den Lloyd, der mit seinen Reichspostdampfern durch den Suez fährt, war es, daß die Suezkanalgesellschaft durch Anlegen einer größeren Reihe von Ausweichstellen und Begrabung von für das Passieren langer Schiffe erhebliche Schwierigkeiten bietenden Kurven den großen neu in die Fahrt gestellten Schiffen der Barbarossa-Klasse die Fahrt ermöglichte. Eine weitere wertvolle Errungenschaft war die Gestattung einer Vermehrung des zulässigen Tiefgangs um einen Fuß. Dadurch war den gewinnbringender arbeitenden großen Schiffen die Passage ermöglicht, ohne daß Schraubenbrüche auf der einen Seite an Verlust zufügten, was andererseits durch die große Tonnage an Gewinn erzielt werden konnte.

Auf Grund des Reichsgesetzes vom 13. April 1898 wurde der Subventionsvertrag zwischen dem Reichskanzler und dem Norddeutschen Lloyd auf die Dauer von 15 Jahren erneuert. In jenem Gesetz wurde bedungen, daß der Reichskanzler die landwirtschaftlichen Produkte, welche mit der deutschen Landwirtschaft konkurrieren, von der Einfuhr durch die subventionierten Dampfer nach deutschen, belgischen und holländischen Häfen jederzeit ausschließen kann. Im Frühjahr 1900 machte der Reichskanzler zum ersten Male Gebrauch von dieser Befugnis. Die Geschäftsberichte des Lloyds lauteten dauernd günstig über die Entwicklung des australischen Warenverkehrs, nur im Jahre 1900 litt der einkommende Verkehr unter der Ungunst geschäftlicher Verhältnisse, da die Lage des Wollmarktes den Umfang der Wollverschiffungen von Australien nicht unerheblich verringerte. Dieser Ausfall wurde durch den Fortschritt des ausgehenden Güterverkehrs und die Passage wieder ersetzt.

Die Festsetzung der Frachtraten im Einvernehmen mit dem Reichskanzler scheint dem Unternehmen keine bedeutende Fessel zu sein. Die Raten blieben dauernd in lohnender Höhe.

Eine bedeutsame Erweiterung des australischen Verkehrs und Verbesserung des interkolonialen Dienstes veranlaßte im Jahre 1899 der Erwerb der Karolinen- und Marianen-Inseln durch Deutschland. Nachdem ein im Jahre 1899 provisorisch geschaffener Fahrplan sich nicht bewährte, wurde

im Jahre 1900 eine Linie zwischen Sidney — Neu Guinea über Yap nach Honkong-Shanghai geschaffen, während die Verbindung Yaps mit den Palau- und Karolinen-Inseln mit der Saluit-Gesellschaft vereinbart wurde.

Die deutsch-australische Gesellschaft wurde durch die Zunahme des Warenverkehrs in dem vierjährigen Zeitraum veranlaßt, ihre Tonnage nahezu zu verdreifachen.

1897	33 428	Brutto Reg.-Tonnen		
1898	44 291	=		
1899	59 917	=		
1900	86 000	=		

So war auch für den australischen Verkehr diese vierjährige Epoche eine bedeutsame Zeit der Entwicklung und des Fortschrittes.

E. Europäischer Verkehr.

Im europäischen Schiffverkehr spielt der Warenaustausch mit Großbritannien und Schweden die bedeutendste Rolle, nächst ihnen kommt Dänemark und Russland.

Herkunft bezw. Bestimmung	Jahr	Mit Ladung angekommene Schiffe		Mit Ladung abgegangene Schiffe	
		Zahl	N.-R.-T.	Zahl	N.-R.-T.
Großbritannien und Irland . . .	1897	8090	4 200 866	4296	2 044 546
	1898	7797	4 037 301	4390	2 078 023
	1899	7957	4 258 445	4342	2 113 192
	1900	8503	4 736 402	4552	2 170 426
Schweden	1897	4923	883 994	2186	505 939
	1898	5774	1 188 701	3151	830 700
	1899	5977	1 242 590	3667	880 960
	1900	6500	1 305 863	3951	928 529
Dänemark mit Island und Färöer . . .	1897	5968	808 379	6663	853 568
	1898	6135	840 987	7044	931 514
	1899	5896	820 000	7026	926 006
	1900	5553	756 950	6711	888 322
Europäisches Russland	1897	1731	878 438	1249	499 640
	1898	1748	898 305	1371	552 726
	1899	1523	723 009	1337	538 825
	1900	1674	805 294	1280	531 112

Der Wert des Warenverkehrs mit den Seeländern England, Schweden und Dänemark weist eine große Zunahme auf.

	1897	1898	1899	1900
	in Millionen Mark			
Deutsche Einfuhr von:				
Großbritannien	661,5	825,7	777,1	840,7
Prozent an der Gesamteinfuhr	13,6	15,2	13,4	13,9
Schweden	87,5	102,9	104,2	104,9
Dänemark	60,4	65,6	77,5	71,5
Ausfuhr nach:				
Großbritannien	701,7	803,8	851,6	912,2
Prozent der gesamten Ausfuhr	18,5	20,0	19,5	19,2
Schweden	92,9	107,0	136,0	138,3
Dänemark	107,4	120,2	125,8	125,5

In Großbritannien wie in Deutschland stand die Industrie und das ganze Geschäftsleben in vollster Blüte.

Deutschland nahm gesteigerte Mengen Steinkohlen, Roheisen, Erden und Wollmengen entgegen; England gewaltige Mengen Zucker, Hohlglas und eine Unzahl anderer Artikel.

Von Schweden, Norwegen und Finnland trafen dem steigenden deutschen Bedarf entsprechende große Ladungen Nutz- und Bauholz ein.

	1897	1898	1899	1900
	in Tonnen			
Großbritannien und Irland: Einfuhr in den deutschen Spezialhandel.				
Steinkohlen	4 808 901	4 506 163	4 873 555	6 038 316
Roheisen	362 007	308 884	529 770	670 191
Wollengarn	18 820	18 928	21 899	20 758
Kaolin, Feldspat, feuerfester Ton	79 218	74 047	81 231	87 598
Ausfuhr aus dem deutschen Spezialhandel.				
Zucker	571 596	639 625	578 948	513 609
Hohlglas	21 942	27 961	28 095	28 721

Einfuhr in den deutschen Spezialhandel:				
Bau- und Nutzholz gefügt; Ranthölzer-, Säge- und Schnittwaren.				
Schweden	422 089	456 547	471 859	477 326
Norwegen	60 264	64 204	46 710	42 751
Finnland	63 322	54 264	113 623	101 871
Bau- und Nutzholz, nach der Längsachse beschlagen; Naben, Felgen, Speichen.				
Finnland	12 193	19 698	32 157	28 877
Schweden	31 480	49 195	52 632	48 334

Dänemark versorgt Deutschland mit Rindvieh und Pferden, mit Fleisch und Fischen.

Vieh ein fuhr aus Dänemark.

	Stück 1897	Stück 1898	Stück 1899	Stück 1900
Jungvieh bis zu 2½ Jahren	42 043	20 105	18 755	19 514
Kühe	29 260	11 316	11 631	16 759
Ochsen.	8 904	4 425	4 396	3 849
Pferde.	20 228	20 057	19 929	20 963
Tiere von Vieh, frisch und einfach zubereitet .	t 4 478	t 11 264	t 14 088	t 10 342
Fische, frische.	7 448	8 833	9 804	8 691

Der Frachtenverkehr und die Frachtrate im europäischen Verkehr steht in engem Zusammenhange mit dem transozeanischen, dem Weltwarenverkehr. Jene Seereisen mit ihren Entfernungen, die viele Tausende von Seemeilen betragen, beanspruchen die Räumten der Dampfer wochenlang, die der Segelschiffe monatelang. Wenn sich neben den regelmäßigen Linien für die in wilder Fahrt tätigen Reedereien im transozeanischen Welthandel günstige Beschäftigung bietet, so hat auch der Nahverkehr gute Bedingungen.

Der rapid wachsende Verkehr mit den nordeuropäischen Ländern, besonders Englands mit Deutschland mußte im Zusammenhange mit der internationalen Frachtenlage neben reichlicher Beschäftigung auch gute Räte bringen. Dem Schmerzenkind in der deutschen Schiffahrt, der Ostseereederei, kamen auch gute Zeiten. Die Flensburger, Kieler, Stettiner Gesellschaften entstanden ihre Räumten in die weite Ferne, verstärkten ihre Flotten an den Küstens Asiens und Amerikas, ließen ihre Segler nach Australien und Afrika fahren. Das Zeitchartergeschäft nahm in der ganzen Welt beträchtlichen Umfang und so fanden auch die Ostseereedereien in diesem Geschäft lohnende Renten. Der Räumtebedarf im Weltverkehr zog lebhafte Räumtenachfrage in der Ostsee nach sich. Dem geminderten Tonnageangebot stellte sich auch hier, wie in der Nordseefahrt, erhöhte Tonnagenachfrage zur Seite.

Für die Ostseereederei ist eine Tatsache von Nachteil, daß der Import der Häfen den Export erheblich übersteigt und somit ein reichhaltiges Angebot an Tonnage in den deutschen Häfen disponibel werdender Schiffsräumten auf die Ausfrachtraten drückt. Dieser Umstand hinderte eine durchgreifende Besserung in den Ausfrachten.

Der bedeutendste Ostseehafen, Stettin, zeigt einen bedeutenden Abstand der ein- und ausgehenden Warenmenge.

Jahr	Einfuhr		d. i. Prozent der Ausfuhr von der Ein- fuhr
	in Tonnen		
1897	2 279 624	707 845	31 %
1898	2 234 388	882 545	39 %
1899	2 463 876	817 013	33 %
1900	2 400 136	813 279	34 %
gegenüber Hamburg			
1897	8 066 700	3 683 800	46 %
1898	8 895 200	3 992 600	45 %
1899	9 178 100	4 154 800	45 %
1900	9 850 600	4 581 600	47 %

Die Folge hiervon war auch eine bedeutende Tonnage, die Stettin leer oder in Ballast verließ.

Bon Stettin abgegangene Seeschiffe.

Jahr	Mit Ladung		In Ballast oder leer	
	Schiffe	Reg.-Tons	Schiffe	Reg.-Tons
1897	3056	815 368	1255	644 681
1898	3274	863 225	1246	617 362
1899	3373	897 165	978	550 770
1900	3288	824 931	1272	726 660

Der Umstand allein, daß die einkommende Fracht guten Verdienst brachte, ließ den Reedereien die Möglichkeit, ausgehend lieber leer zu fahren, als zu unlohnenden Frachten sich zu verstehen, wie dies in Zeiten ungünstiger Konjunktur der Fall ist.

Die vom Weltmarkt übernommene, durch den eigenen günstigen Frachtenverkehr in der Ostsee verstärkte steigende Tendenz der Raten und deren Verbleiben auf gutem Stand zeigen nachfolgende Frachtenbeispiele.

Danzig—London für die Tonne Zucker.

Jahr	Dampfer			
	I. Quartal sh	II. Quartal sh	III. Quartal sh	IV. Quartal sh
1897	6—6'6	6—6'6	6—7'6	7'6—6
1898	5/8—6	5/9—6	6—6'6	7/3—6
1899	6'6—6	6—5/6	6'6—7	8/6—7/6
1900	5/9—7	7—8	8—11	11—7

Seefracht für Steinkohlen von Kohlenhäfen der Ostküste Englands und Schottlands nach Neufahrwasser für die englische Tonne.

Jahr	Dampfer			
	I. Quartal sh	II. Quartal sh	III. Quartal sh	IV. Quartal sh
1897	3/6—4/9	3/9—4/6	4/3—5/9	5/9—6/1 ¹ / ₂
1898	5—4/7 ¹ / ₂	4/6—5/3	5—7/3	7—5 9 ¹ / ₂
1899	4/9—5/6	5—6	6—7/3	5/10 ¹ / ₂ —6/9
1900	6/9—5/6	6—8	6/6—9	7/9—3/6

Wir sehen aus diesen Ziffern, wie für die Entwicklung der ausgehenden Fracht die reichlich freie Tonnage ungünstig war.

Während in den englischen Häfen nahezu eine mehr als zweieinhalb-fache Ratensteigerung eintrat (3 sh 6 d auf 9 sh), vollzog sich solche für die ausgehende Fracht nicht einmal um das Doppelte (6 sh auf 11 sh).

Auch für die Segelschiffe gab es wieder guten Verdienst. Von Danzig nach Kohlenhäfen der Ostküste Englands wurde für das Load (50 Kubikfuß engl.) füntiges Fichtenholz besonders im Jahre 1900 ein selten hoher Ratenfaz erzielt.

Jahr	Segler			
	I. Quartal sh	II. Quartal sh	III. Quartal sh	IV. Quartal sh
1897	8—7	7/3	7/3—10/9	11
1898	6—7/6	6/3—7	7—8/3	—
1899	7/9—8	8/6—9/6	8/6—9	9—8/6
1900	9/6—8/9	7/9—11	11/6	10

In der internen Ostseefahrt blieben vielfach die mit der Besserung der Frachtenverhältnisse im Jahre 1897 erreichten Frachterhöhungen ohne weitere Aufwärtsbewegung, erst das Jahr 1900 mit seinem ungeheuren Räumtebedürfnis in Afrika und Asien veranlaßte dann eine Steigerung.

Flensburg — St. Petersburg.

Jahr	Pro 2000 kg Roggenbasis	
	Segler M	Dampfer M
1897	13—17	13—16
1898	13—18	13—16
1899	13—18	13—16
1900	16—25	18

Die europäische Fahrt, die vom Schwarzen und Mittelländischen Meere nach dem Norden Europas sich bewegte, nahm gleichfalls an der Ratenhebung des Weltmarktes teil; erstere litt freilich im Jahre 1899 infolge des wenig günstigen Ausfalls der südrussischen Ernte an Fracht und hatte darum in diesem Jahre einen Rückgang von 12 sh 6 d per Ton auf 7 sh per Ton Weizen zu verzeichnen. Im Jahre 1900 aber stiegen die Raten von Odessa nach London, Hull, Antwerpen und Rotterdam allmählich von 8 sh auf 12 sh, gingen dann sprungweise in die Höhe und erreichten Ende September ihren Höhepunkt mit 18 sh per Ton. Auf dieser enormen Höhe konnten sie sich dann aber doch nicht halten, die Frachten bröckelten schnell ab, um aber doch noch im Dezember auf der respektablen Höhe von 10 sh zu stehen.

Britische Häfen und deutsche Nordseehäfen verfrachteten im Jahre 1899 nach Genua für 8 sh 9 d, nach Malta für 7 sh 7½ d Kohlen, im Jahre 1900 für 11 sh 3 d bezw. 9 sh 3 d.

So sehen wir, daß die europäische Nah- wie Fernfahrt einerseits an Transport vielfach bedeutend gewann, in allen Fällen aber lohnende Fracht zu finden wußte, denn wo ein Überangebot an Tonnage auftrat, da konnte man dies schnell und leicht beheben, da in der ganzen Welt Räumten willkommen waren.

4. Der Personenverkehr.

Die in der nordamerikanischen Passage beschäftigten hanseatischen Reedereien blieben in dem Vertragsverhältnis mit der Red-Star-Linie und der Holland-Amerika-Linie. Der im Jahre 1895 auf drei Jahre verlängerte Vertrag wurde im Jahre 1898 auf das neue auf die Zeitspanne von vier Jahren abgeschlossen. Der Hamburg-Amerika-Linie ward anlässlich der Erneuerung des Pools ein erhöhter Anteil an dem Zwischendecksverkehr zugestanden.

Die mit den britischen Konkurrenzlinien im Jahre 1896 gegründete North Atlantic Conference brach im Frühjahr 1900 wieder zusammen. Daß es zu keinem Konkurrenzkampfe kam, war vor allem dem deutschen Auswanderergesetz, das der indirekten Auswanderung nach jeder Richtung hin Abbruch tat, zu danken. Dieses Reichsgesetz über das Auswanderungswesen vom 9. Juni 1897 hat vor allem den deutschen Gesellschaften so weitgehende im Interesse der Auswanderer liegende Auflagen gemacht, daß dieselben zu den erstklassigsten Verkehrsmitteln für die Amerikafahrt wurden; dadurch, daß die Passageverträge klar und deutlich und in deutscher Sprache auf die eventuell indirekte Beförderung hinweisen müssen, ist der

Überlistung der Auswanderlustigen durch die Agenten vorgebeugt; endlich wurde dadurch, daß die Ausübung des Auswanderergeschäfts an die Konzession durch den Reichskanzler unter Zustimmung durch den Bundesrat gebunden ist, den fremdländischen Unternehmungen entgegengetreten. Laut Erlass des Reichskanzlers vom 15. Februar 1900 dürfen nur die White Star Line, die Cunard Line und die unter amerikanischer Flagge segelnde American Line über Hamburg und Bremen mit Schiffswchsel in England Auswanderer fahren, auch ist den von England aus befördernden Reedereien die Benützung bestimmter Gesellschaften für die Überfahrt vom Kontinent nach England vorgeschrieben worden.

Die Kontrollstation an der preußisch-russischen Grenze, die Auswandererbaracke in Ruhleben, die Auswandererhalle in Hamburg, insbesondere aber die direkten Auswandererzüge haben die Bevorzugung der deutschen Häfen wie der deutschen Schiffe seitens der osteuropäischen Auswanderer erheblich gefördert.

Die noch vorhandenen unbedeutenden Ziffern indirekt Beförderter werden zum großen Teil auf das Konto der Kajütspassage zu schreiben sein.

Gesamtbeförderung aus deutschen Häfen.

Jaehr	Beförderte
1897	83 220
1898	100 978
1899	140 432
1900	176 819

Jaehr	Bremen		Hamburg	
	Gesamt- beförderung	hievon indirekt	Gesamt- beförderung	hievon indirekt
1897	46 798	2020	35 049	2307
1898	60 486	3412	39 882	1723
1899	80 787	2223	64 214	369
1900	95 961	2135	80 858	275

Die Gesamtauswanderung über deutsche Häfen blieb im Jahre 1897 noch hinter der niedrigen Personenzahl des Jahres 1894 zurück.

Die aufblühende deutsche Industrie schuf reichliche Arbeitsgelegenheit und die Lebensbedingungen der Arbeiter sind durch höhere Löhne und sozial-politische Institutionen in solchem Maße gebessert worden, daß dem ernstesten Anreize zur Auswanderung der Boden entzogen war, zumal gleichzeitig in

den Vereinigten Staaten die bezüglichen Verhältnisse sich in mancher Hinsicht verschlechtert hatten, also in keiner Weise der deutschen wirtschaftlichen Lage ebenbürtig waren. Die glänzenden deutschen Verhältnisse übten auch ihre Anziehungskraft auf die benachbarten Staaten aus, indem deren Angehörige zunächst in der deutschen Industrie Verdienst finden konnten. Freilich mit dem Jahre 1898 schwoll der Auswandererstrom dieser Länder, wesentlich in Zusammenhang mit der dort früher einsetzenden industriellen Rückslagsperiode so an, daß er wieder über die Meere gehen mußte.

Deutsche Auswanderer.

Jahr	Summe	‰ der Bevölkerung	Auswanderung über deutsche Häfen
1897	24 631	0,46	18 801
1898	22 221	0,41	17 173
1899	24 323	0,44	19 786
1900	22 309	0,40	16 690

Während das Jahr 1897 eine geringe österreichische und noch geringere russische Passage zeigt, boten gesteigerte Massen dieser Nationalitäten vom nächsten Jahre an der deutschen Reederei willkommenen Ersatz für den Ausfall im deutschen Elemente.

Passage-Reederei.

Jahr	Über Hamburg ausgewanderte		Über Bremen ausgewanderte	
	Russen	Österreicher und Ungarn	Russen	Österreicher und Ungarn
1897	8 841	9 253	9 266	15 584
1898	13 633	11 097	14 220	26 971
1899	30 941	19 920	26 451	21 942
1900	40 452	28 003	25 811	27 763

Unter den Österreichern bildeten das Hauptkontingent wieder die Galizier, während aus Russland Juden und Polen in großen Mengen kamen; auch Rumänien weist in den hanseatischen Statistiken der Jahre 1899 und 1900 gegen früher erhebliche Ziffern auf, fast ausschließlich vertriebene Israeliten.

Jahr	Rumänische Auswanderer über	
	Hamburg	Bremen
1899	1618	425
1900	4277	1422

Von der Passage wendete sich nur ein kleiner Teil anderen Zielen als den Vereinigten Staaten zu, nur Brasilien und die La Plata-Staaten weisen noch nennenswerte Ziffern auf.

Jahr	Über Bremen nach			Über Hamburg nach	
	Vereinigte Staaten	Brasilien	La Plata-Staaten	Vereinigte Staaten	Brasil. u. La Plata-Staat.
1897	32 560	272	829	23 933	2649
1898	47 642	475	1117	29 812	2514
1899	77 667	734	1264	42 836	1987
1900	87 537	191	1303	59 786	1103

Die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd berührten auf der Ost- wie Westfahrt noch fremde Häfen und fanden auch dort zahlreiche Fahrgäste. Außerdem pflegten beide mit großem Erfolg den Auswandererverkehr zwischen Genua und New York¹.

Durch die Indienststellung glänzender Schnelldampfer wurden die deutschen Linien von den luxusliebenden Yankees bevorzugt und besonders im Jahre 1900 anlässlich der Pariser Ausstellung hatten sie eine Kajütspassage, welche die bedeutendste britische Passagiereederei, die Cunard Line weit überragte.

Kajütsverkehr Europa — New York.

	1897	1900
Norddeutscher Lloyd	15 196	26 577
Hamburg-Amerika-Linie	10 866	23 655
Cunardline	15 196	20 000

Die Jahre 1897 und 1898 waren für die Kajütspassage ungünstig. Die bis in den Sommer hinein über die Entwicklung der politischen Dinge in Amerika, sowohl hinsichtlich Westindiens wie hinsichtlich der Zollpolitik herrschende Unsicherheit hat die Zahl der Kajütsreisenden, welche vom Mai bis Juli nach Europa kommen und im Herbst nach dem Westen zurückkehren, im Jahre 1897 sehr gemindert; im Jahre 1898 wirkte der Konflikt mit Spanien auf den Verkehr restriktierend.

Der geringe amerikanische Besuchsverkehr in diesem Jahre ergibt sich deutlich aus der hanseatischen Statistik, die für Bremen 1898 u. 1899 11 617, 9636, für Hamburg 6236 und 4958 ausgehende Amerikaner aufweist gegenüber 12 623 bzw. 7951 im Jahre 1896.

¹ Im Jahre 1898, 1899 führte der Norddeutsche Lloyd auf Grund eines Vertrages mit der Compañía Transatlantia einen bedeutenden Truppentransport aus, indem er 23 134 spanische Offiziere und Mannschaften von den Vereinigten Staaten auf 11 Reisen nach Spanien brachte.

Auf ihren verschiedenen transozeanischen Linien beförderten die beiden Reedereien in den 4 Jahren 1 169 262 Personen.

Jaehr	Norddeutscher Lloyd	Hamburg-Amerika-Linie
1897	140 584	73 089
1898	161 963	74 661
1899	197 226	101 975
1900	253 227	166 539
	752 998	416 264

Auf der Genua—New-York-Fahrt beförderte der Norddeutsche Lloyd ausgehend in den Jahren 1897—1899 18 615, 23 526 und 23 892, ein-kommend 18 565, 15 943 und 13 726. Für das Jahr 1900 gibt sein Ge-schäftsbericht keine Auskunft mehr wie auch die Hamburg-Amerika-Linie ihre Passage in ihren Berichten nicht nach Linien scheidet.

Der Stand der Raten war andauernd ein befriedigender.

D a t u m	Hamburg-Amerika-Linie		D a t u m	Norddeutscher Lloyd	
	Schnell-dampfer	reguläre Dampfer		Schnell-dampfer	reguläre Dampfer
1897	Mt.	Mt.	1897	Mt.	Mt.
Ab 1. Januar .	150	140	" 1. Januar .	150	145
" 18. Mai . .	160	150	" 13. März . .	160	150
" 6. Dezember .	160	140	" 13. Juli . .	160	140
1898	Mt.	Mt.	1898	Mt.	Mt.
" 1. Januar .	160	140	" 25. August . .	150	130
" 22. Februar .	150	130	" 18. September .	140	120
" 11. März . .	140	130	" 22. November .	150	130
1899	Mt.	Mt.	1899	Mt.	Mt.
" 17. März . .	150	140	" 1. Januar . .	150	130
" 25. Mai . .	155	150	" 1. Juli . .	160	150
" 4. August . .	160	140	" 10. Januar . .	160	140
1900	Mt.	Mt.	1900	Mt.	Mt.
" 10. September .	160	136	" 6. April . .	160	140
" 27. Oktober . .	140	130	" 19. September .	160	150
" 4. März . .	130	" 1. Januar . .	160	150	
" 4. April . .	140	" 30. Juli . .	160	140	
" 27. April . .	140	" 4. Oktober . .	150	130	
" 25. Mai . .	150	" 27. Oktober . .	160	140	
" 20. September .	160				
" 5. Oktober . .	145				
" 25. Oktober . .	140				
" 1. Januar . .	140				
" 12. Mai . .	150				
" 12. Juni . .	160				
" 29. September .	160				
" 1. November . .	160				
" 29. Dezember . .	160				
	140				

Hamburg—Amerikalinie.

Datum	New York—Hamburg	
	Schnelldampfer	regulärer Dampfer
1897 {	Mt.	Mt.
1. Januar	142	126
10. Mai	134	126
1898 {	134	126
1. Februar	126	109
1. Januar	126	109
	126	113
1899 {	126	118
26. August	147	118
25. Oktober	147	126
20. November	147	126
	147	126
1900 {	147	113
1. April	147	113
12. Mai	126	113
	138	126
29. Oktober	150,60	130,20
	infl. 12,60 Kriegsstempel	infl. 12,20 Kriegsstempel

Seit dem Jahre 1897 trat in den Rajütsraten 2. Klasse ein ständiger Rückgang ein, der im Jahre 1899 sogar zu einer Gleichheit der Sommer- und Winterpreise führte. Während im Jahre 1897 die niederen Winterpreise vom 16. Oktober bis 31. Juli bestanden, währen diese im Jahre 1898 vom 1. Oktober bis 14. August. Erst das Ausstellungsjahr 1900 brachte wieder eine kräftige Erholung in der Ratenhöhe und eine Ausdehnung der Saison, indem die Winterzeit auf die Dauer vom 16. November bis 31. Juni festgesetzt wurde.

Europa—New York niedrige Rate in II. Klasse
(Hamburg—Amerikalinie).

	1897		1898		1899		1900	
	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer u. Winter	Sommer	Winter	
Schnelldampfer	Mt. 300	Mt. 250	Mt. 250	Mt. 220	Mt. 180	Mt. 220	Mt. 200	
Regulärer Dampfer	200	190	200	180	170	200	180	

In 1. Klasse stiegen die Raten in diesem Zeitraum mit der Indienstellung immer prunkhafterer und schnellerer Dampfer. Das Ausstellungsjahr brachte ein Heraufsetzen der Rajütsraten — nach Dampfer und Kammern unterschiedlich — um $1/4$ bis auf das Doppelte.

In allen vier Jahren werden die Ergebnisse des Personenverkehrs als

sehr günstig in den Geschäftsberichten dargestellt. Der in der Rajüte auftretende Ratenrückgang wurde durch die Zunahme der Passage mehr als aufgewogen.

Im australischen wie ostasiatischen Personenverkehr war der Verkehr am bedeutsamsten im Bereich der fremden Kontinente selbst; die ostafrikanische Linie erhielt ihre Passagiere zum größten Teile erst in den italienischen Häfen. Dieser Betriebszwang hat indessen bei diesen Linien in keiner Weise eine ähnliche Bedeutung für die Rentabilität, wie solches bei den Nordamerikafahrten vom Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie der Fall ist.

Über die Passage in der europäischen Fahrt fehlen statistische Angaben, zudem ist diese zum großen Teil in Händen fremder Nationen. Hier ist der Vergnügungsverkehr der weit überwiegende. Da der Vergnügungsverkehr von den wirtschaftlichen Verhältnissen abhängig ist, so begegnen wir allenthalben Berichten, die dessen Zunahme bestätigen.

Was die englische Fahrt betrifft, so trat im Jahre 1897 der Norddeutsche Lloyd seine gesamte Fahrt an die Dampfschiffahrtsgesellschaft Argo ab und verkaufte dieser seine 7 kleinen Dampfer.

5. Verjüngung der deutschen Handelsflotte. Die technischen Fortschritte. Verhältnisse in Ost- und Nordsee.

Hatte die Ungunst der Verhältnisse in der ersten Hälfte der neunziger Jahre den Übergang zur Schaffung ökonomischer Riesendampfer erzwungen, so ließ die glänzende Konjunktur in der Vergrößerung der Schiffe weitere Fortschritte machen. Für die ungeheuren Massen von Rohprodukten, die das Ausland nach Deutschland sandte, waren die gewaltigen Schiffsrümpfe erwünscht.

Da mit der steigenden Einfuhr die Ausfuhr verhältnismäßigen Schritt hielt, ja in einzelnen Häfen wie Bremen und nach einzelnen Richtungen, wie seit 1898 nach den Vereinigten Staaten sogar erheblich zunahm, waren auch hier größere Räumten in gute Verwendung zu bringen.

	Hamburg		Bremen		Bremen—Vereinigte Staaten von Nordamerika			Hamburg—Vereinigte Staaten von Nordamerika am Atlantischen Meer		
	1896	1900	1896	1900	1896	1898	1900	1896	1898	1900
	in 1000 Tonnen									
Einfuhr (feiwärts) . .	7104	9851	1979	2372	693,5	1045,3	1002,8	1145,2	2277,8	2145,2
Ausfuhr (feiwärts) . .	3241	4582	1036	1482	204	170	200,5	677,4	594,4	753
% der Ausfuhr an der Einfuhr . .	45,6	46,5	53	62,5	34	16,2	19,9	59,1	26,1	35,1

Die in den Häfen Hamburg und Bremen geschaffenen Hafeneinrichtungen, Industrieleise, mächtige Kranen, die Besserung der Ladung durch umfangreiche Einführung des Leichterdienstes, durch Schaffung von Getreideelevatoren und durch technische Vervollkommenung der Lösch- und Ladevorrichtungen auf den Dampfern selbst ließen die Zweckmäßigkeit der Riesenschiffe von Jahr zu Jahr wachsen.

Mit der zunehmenden Größe war ein minderes Wachsen der Betriebskosten verbunden. Die neuen gemischten Riesen-Fracht- und Passagedampfer bedurften einer relativ geringeren Besatzung, als dies bei den kleineren Schiffen der Fall war.

Wenn bei den modernen Passagedampfern eine Mehrung des Personals zu konstatieren ist, so hängt dies mit der durch die gesteigerte Schnelligkeit enorm gewachsenen Maschinenanlage zusammen. Die Bedienung der Maschinen der letzteren erfordert mit 12 Oberheizern, 84 Heizern, 18 Schmierern und 95 Trimmern, bereits 210 Köpfe.

	R.-Reg.-T.	Schnelligkeit	Bemannung	1 Mann auf R.-Reg.-T.
Fürst Bismarck	3226	19,3	280	11,5
Deutschland	5196	23,52	550	9,5

Dass oft die Maschinenleistung gleich bleibt, wenn auch der Schiffsräum wächst, hat die Erfahrung bei den zahllos vorgenommenen Schiffslängenverlängerungen gezeigt. Die Ermittelung der zweckmässigsten Schiffsgestalt ist deshalb für den Schiffbau ein wichtiges Problem stets gewesen und geblieben. Schleppversuchstationen waren bei fremdländischen Reedereien zu diesem Zwecke längst eingerichtet: im Jahre 1900 ist nun der Norddeutsche Lloyd zur Anlegung solchen Instituts geschritten, in dem berechnet wird, in welcher Form ein Schiff den geringsten Widerstand findet und damit die ökonomischste Maschinenleistung braucht. Für die Steigerung der Durchschnittsgröße des deutschen Dampfers, insbesondere die Neueinstellung von Riesendampfern in der Aufschwungsperiode gibt die Statistik bereitete Zahlen.

Größe in Br.-R.-T.	1. Januar									
	1897 ¹		1898		1899		1900		1901	
	Schiffe	Br.-T.	Schiffe	Br.-T.	Schiffe	Br.-T.	Schiffe	Br.-T.	Schiffe	Br.-T.
4000—5000	27	125 133	36	167 216	37	171 666	39	181 321	43	197 974
5000—6000	23	120 045	30	158 416	35	184 763	40	211 001	60	321 201
über 6000	13	94 679	18	154 475	21	192 765	32	298 008	41	396 597

¹ Für den 1. Januar 1896 enthält die Reichsstatistik (18. Jahrgang) noch keine Unterscheidung der Schiffe über 2000 Tons.

Die 41 über 6000 Tons großen Dampfer gruppieren sich folgendermaßen.

Br.-R.-T.	Schiffe mit Br.-R.-T.	
6 000— 7 000	4	25 793
7 000— 8 000	13	97 227
8 000— 9 000	3	25 187
9 000—10 000		—
10 000—11 000	11	116 517
11 000—12 000	2	22 123
12 000—13 000	1	12 480
13 000—14 000	5	66 366
14 000—15 000	1	14 349
über 15 000	1	16 502

Einen wesentlichen Anstoß zur Verjüngung der Flotte gaben auch noch die technischen Fortschritte und kommerzielle Bedingungen anderer Art.

Das starke Steigen der Kohlenpreise in der Aufschwungsperiode ließ die Technik nicht ermüden, kohlenparende Maschinen zu konstruieren. Die drei- und vierfachen Expansionsmaschinen in Verbindung mit der gefeigerten Ausnutzung des hochgespannten Dampfes drängten sich gebieterisch in den Vordergrund. Neben der Einschränkung des Kohlenbedarfs, der Verminderung der Bunkerräume, brachten diese Maschinen auch den Vorteil, daß eine bedeutende Verringerung des Eigengewichts der Schiffskessel und der Hauptmaschinen im Verhältnis zur Maschinenkraft resultierte.

Die Versuche mit Ölheizung und Einrichtung der Schiffe für diese Feuerung bedeutete auch eine Ummählung in der Schiffskonstruktion.

Neue Anforderungen seitens der Kajütspassage ließen die seitherigen Dampfer als veraltet erscheinen. Die Leistungen des Auslandes an Schnelligkeit und Komfort erheischten eine Nachfolge der deutschen Reedereien. Hamburg-Amerikalinie und Norddeutscher Lloyd stellten Schnelldampfer in den Dienst, mit denen ein erfolgreicher Wettbewerb, besonders mit den Kollegen jenseits des Kanals ermöglicht wurde.

Alle technischen Fortschritte finden sich hiebei verwertet; zur Bewirkung ruhigen Schiffsganges dient die Verteilung der Maschinenkraft auf zwei Maschinen, die Massenausgleichung nach Schlichschem System, Anbringung von Schlingerkielen; zur Erhöhung der Sicherheit dienen neben den getrennten Maschinenanlagen des Doppelschraubensystems, die Benutzung festen Materials, Bau stärkster Maschinen, die Einführung des sogenannten Dörrschen Türverschlusses, welcher ermöglicht, sämtliche unter Wasser befindlichen Türen der Schotten durch einen einzigen Druck von der Kommandobrücke aus

gleichzeitig zu schließen, Einrichtung wasserdichter Abteilungen und doppelter Böden.

Wurden Passagedampfer mit der Gesamtheit der technischen Vorzüge nur in den New York-Dienst eingestellt, so ging doch auch mit den dem Personenverkehr in anderer Richtung dienstbaren Dampfern eine Veränderung vor sich. Auch sie erwiesen sich nach wenigen Jahren als veraltet, indem sie einerseits dem modernen Geschmack nicht mehr entsprachen, andererseits aber, soweit es die Tropenfahrt anging, die Vorzüge des von anderen Linien in Fahrt gesetzten Tropentypus nicht besaßen.

Die Spezialisierung des Dienstes ist jedoch nicht auf die Passagedampfer allein beschränkt geblieben; auch in dem Frachtverkehr haben gewisse Transporte zur Schaffung spezieller Dampfer geführt, so bei Petroleum, bei Erzen. So besitzt die im Anschluß an den Standard Oil Trust begründete Tankdampferlinie der Deutsch-Amerikanischen Petroleumgesellschaft 19 für die Petroleumbeförderung eingerichtete Schiffe. Die Hamburg-Amerikalinie baute mehrere dem Transport von Erzen dienende Dampfer.

Alle diese aus Gründen der Ersparnis an Betriebskosten oder aus Gründen der Konkurrenz notwendig gewordenen Änderungen im Schiffbau führten bei neuen Dampfern teilweise zu kostspieligen Umbauten, Erneuerung der Maschinenanlage, Verlängerung der Schiffskörper, andererseits zur umfangreichen Einstellung neuen Schiffsmaterials.

Die in der Statistik hervortretende durchgreifende Verjüngung des Schiffs parkes ist vor allem auf die im transozeanischen Wettbewerb stehenden deutschen Reedereien zurückzuführen.

Dampfschiffe.

	1. Januar 1896		1. Januar 1901	
	Zahl	Br.-R.-T.	Zahl	Br.-R.-T.
Unter 1 Jahr	58	60 955	75	266 125
1 bis 3 Jahren	106	144 706	174	422 558
3 = 5 =	127	78 034	146	343 734
5 = 7 =	188	213 724	135	235 327
7 = 10 =	102	97 062	181	204 003
10 = 15 =	233	166 619	270	439 012
15 = 20 =	87	42 018	206	205 424
20 = 30 =	126	68 612	150	91 006
30 = 40 =	36	7 420	37	14 070
40 = 50 =	5	789	16	4 631

Während Beginn 1896 283 695 Br.-Registertons auf Schiffe unter 5 Jahre entfiel, 596 244 auf ältere, waren es am 1. Januar 1901 1 032 417 Schriften CVIII. – Verkehrsgewerbe.

gegen 1 193 483 Br.-Registertons. Anfang 1896 waren 32 % der Tonnage unter 5 Jahre alt, Anfang 1901 47 %.

Für die bedeutende Verjüngung bei den großen Gesellschaften besitzen wir ein gutes Beispiel in der Hamburg-Amerikalinie, deren Geschäftsberichte Angaben über das Durchschnittsalter ihrer Schiffe unter Berücksichtigung des Tonnengehaltes enthalten. Wenn wir hiezu die wesentlichsten Neueinstellungen betrachten, so sehen wir die Gründe, die oben als zur Verjüngung führend dargestellt sind, trefflich illustriert.

Das Durchschnittsalter der Schiffe dieser Gesellschaft war am 1. Januar 1898 nicht volle acht Jahre; 1897 wurden zwei alte kleine Schiffe und zwei neue der P. Klasse, aber von geringer Tonnage, *Persia* (5796 Br.-R.-T.), und *Prussia* (5795 Br.-R.-T.) verkauft und die Einstellung des Schwesterschiffes der *Pennsylvania* des Riesen P. Doppelschraubendampfers *Pretoria* (12 800 Br.-R.-T.) erfolgte.

Beginn 1899 sank das Durchschnittsalter auf wenig über sieben Jahre, fünf Doppelschraubendampfer, drei große, nämlich die Fracht- und Zwischen-deckdampfer *Bulgaria* (10 237 Br.-R.-T.), *Brasilia* (10 222 Br.-R.-T.) und *Assyria* (6581 Br.-R.-T.), vermehrten den Schiffspark, den zwei alte Schnell-dampfer, die in der Amerikafahrt tätig waren, die *Columbia* (7241 Br.-R.-T.) und *Normannia* (8242 Br.-R.-T.) und fünf kleine Frachtdampfer unter 3000 Br.-R.-T. verließen.

Beginn 1900 war man bei fünf Jahren angelangt, wieder war die Vermehrung durch große Fracht- und Passagedampfer, *Graf Waldersee* (13 080 Br.-R.-T.), *Patricia* (13 273 Br.-R.-T.), *Batavia* (10 358 Br.-R.-T.), *Belgravia* (10 355 Br.-R.-T.), *Bethania* (7492 Br.-R.-T.), *Athena* (5751 Br.-R.-T.), *Brissagavia* (6463 Br.-R.-T.), *Saxonia* (5176 Br.-R.-T.) geschehen.

Im Jahre 1900 gaben die Einstellung der *Deutschland* (16 502 Br.-R.-T.) und der großen Reichspostdampfer *Hamburg* (10 600 Br.-R.-T.) und *Kiautschou* (10 911 Br.-R.-T.) und der großen Dampfer *Abessinia* (5697 Br.-R.-T.), *Acilia* (5697 Br.-R.-T.), *Alexandria* (5697 Br.-R.-T.), *Artemisia* (5697 Br.-R.-T.), *Belgia* (7507 Br.-R.-T.), *Sithonia* 6700 Br.-R.-T.) und C. Ferd. *Laeisz* (5872 Br.-R.-T.) den Ausschlag, daß das Durchschnittsalter der Schiffe unter Berücksichtigung des Tonnengehaltes am 1. Januar 1901 4 Jahre $7\frac{1}{2}$ Monate betrug.

Die Verjüngung durch Einstellung größerer Schiffe ergibt sich uns auch durch die Aufteilung der Tonnage auf die Zahl der Schiffe bei den oben angeführten fünf Reedereien.

Auf ein Schiff entfiel bei den fünf Großreedereien eine bedeutend größere Bruttotonnage am 1. Januar 1901 als am Beginn der Aufschwungsperiode.

	1. Januar 1896	1. Januar 1901
	Br.-R.-T.	Br.-R.-T.
Hamburg-Amerikalinie	3523	4975
Norddeutscher Lloyd	4010	4106
Hanja	2265	3577
Hamburg-Südamerikalinie	2923	3932
Kosmos	2804	3698

Bei der Verschiedenart der Betriebszwecke muß natürlich auch die Dampfergröße eine verschiedene sein. Die große Verjüngung des Schiffsparkes, die der Norddeutsche Lloyd durch Schaffung seiner kleinen Dampfer für die indisch-chinesische Küstenfahrt vollzog, kommt bei dieser Statistik nicht zur Geltung; dies verursacht auch den bedeutsamen Abstand in der Schiffs durchschnittsgröße dieser Linie gegenüber den Hamburg-Amerika-Schiffen.

Auch bei der Segelschiffreederei kam der Typ des großen Schiffes mehr und mehr zur Einführung; während es Beginn 1896 erst 22 Segler über 2000 Registertons gab, waren es deren Anfang 1901 47. Durch die Technik waren für den großen Segler Schiffstrumpfform und Takelage umgestaltet und diese zu einer Schnelligkeit bis 16 Knoten befähigt worden. Technische Vervollkommenung der Ladungs- und Löschungseinrichtungen haben die Riesenrumpfe praktisch gemacht. Durch die große Einsparung an Löhnen dem Hauptfaktor in den Seglerbetriebskosten, war die Produktion der Fracht billiger geworden. Die hohen Kohlenpreise, welche die mit den Seglern konkurrierenden Dampfer in ihren Betriebskosten empfindlich trafen, haben dem Segelschiffverkehr, dessen Ende oft schon prophezeit wurde, neues Leben eingehaucht.

Die Fortschritte in den Segelschiff-Aktien-Reedereien zeigen sich in nachfolgenden Daten:

Gesellschaften	Segelschiffe							
	1. Januar 1899				1. Januar 1901			
	Bahl	mit Netto- Reg.-T.	auf Netto- Reg.-T.	größtes Schiff Netto- Reg.-T.	Bahl	mit Netto- Reg.-T.	auf Netto- Reg.-T.	größtes Schiff Netto- Reg.-T.
Reederei Aktiengesellschaft von 1896 .	4	5 201	1300	1456	6	13 381	2230	2631
Aktiengesell. Alster gegr. 1898 .	5	12 005	2401	2991	7	17 565	2509	3336
Bißwürgis gegr. 1896	9	15 669	1741	—	11	21 150	1923	2796

Von den großen Privatreedereien hatte F. Læisz bei 15 Seglern mit 27 540 R.-R.-T. eine Durchschnittstonnage von 1836 R.-R.-T. und mit der fünfmastigen Potosi das größte Segelschiff mit 3854 R.-R.-T. und 5*

Wätjen & Co. bei 17 Schiffen mit 25 219 N.-R.-T. einen Durchschnitt von 1484 N.-R.-T.

Die Fortschritte in der Verjüngung der Handelsflotte zeigen einen bedeutsamen Unterschied der Ost- und Nordseereedereien. Die in der Ostsee beheimateten Schiffe dienen hauptsächlich dem Nord- und Ostseeverkehr, während die Schiffe der Nordsee überwiegend in überseischer Fahrt Verwendung finden. Für den Nahverkehr der Ostseedampfer fällt die Steigerung der Schnelligkeiten um einige Knoten, was in der transozeanischen Fahrt den Vorteil von Tagen und Wochen nach sich zieht, nicht so ins Gewicht. Für Schiffsleviatane, wie sie die Nordseehäfen in die Meere senden, fehlt es an Riesentransporten ebenso wie an den geeigneten Häfen. Eine Reihe von Transporten, wie die dänischen Fleisch- und Viehtransporte, bevor zugen eine möglichst östmalige Verbindung: kurz die Bedingungen für Riesen schnelldampfer sind einfach in der Ostsee nicht gegeben. Damit aber fiel für die Ostsee auch vielfach die absolute Notwendigkeit weg, sich den technischen Fortschritten der Nordseereedereien anzuschließen.

So war denn im Jahre 1900 von der in der Ostseereederei tätigen Tonnage nur 28 % 10 Jahre und darunter alt, in der Nordseereederei 42 %. Von der Dampfertonnage war bei der Nordseeflotte 62 % unter 10 Jahre, bei der Ostseeflotte 35 %.

Die Dampferdurchschnittstonnage der Ostseeflotte nahm in dem vierjährigen Zeitraum von 1897—1901 nur um 14,6 % zu, während die Nordseeflotte um 22,09 % stieg; die letzten drei Jahre genommen, ist der Unterschied noch erheblicher, hier 15,5 % dort 8,3 %.

Durchschnittstonnage der Dampfschiffe¹.

	Dampfschiffe der Nordsee N.-Reg.-T.	Zunahme gegen das Vorjahr in %	Dampfschiffe der Ostsee N.-Reg.-T.	Zunahme gegen das Vorjahr in %
1. Januar 1897	1014	—	367	—
1. " 1898	1059	4,4	390	6,3
1. " 1899	1090	2,9	400	2,6
1. " 1900	1137	4,3	409	2,3
1. " 1901	1232	8,3	425	3,4
		22,09		14,6

Dieser Prozentsatz wurde überdies in der Ostsee nur dadurch erreicht, daß eine Anzahl Flensburger Reedereien in transozeanischer Fahrt tätig sind, sich also den technischen Fortschritten anzuschließen mußten.

¹ Nur diejenigen Schiffe, deren Bruttoraumgehalt 50 cbm = 17,65 Register-Tons übersteigt, sind hierbei berücksichtigt.

Während Stettin noch hinter dem Ostseedurchschnitt zurückbleibt, indem es auf den Dampfer nur 405 Nettotonnen beansprucht, entfallen in der Flensburger Reederei auf ein dort domiziliertes Schiff 719 Netto-Registertons.

Unter diesen Verhältnissen konnte die Ostsee nicht auf derartig glänzende Resultate zählen, wie die Nordsee. Dort trat an die Seite der hohen Raten eine Minderung der Betriebskosten, hier wurde an letzteren kaum gespart, da die Dampfer nur unbedeutend in ihrem Raumgehalt wuchsen, zu unbedeutend, als daß ein merklicher positiver Gewinn an Minderung der Betriebskosten daraus resultieren könnte.

Wenn wir die Bemannungsziffer mit der Schiffstonnage zusammenstellen, so trifft in der Ostsee am 1. Januar 1901 ein Mann auf 31,3 Netto-Register-Tonnen, in der Nordsee ein Mann auf 39,7 Netto-Register-Tonnen. Auch in der Segelschiffahrt blühte neues Leben nur in der Nordsee, die Ostsee blieb in Schaffung moderner Segler und Ausbildung der bestehenden Reedereien im Großbetriebe zurück.

Wenn wir neben dem Umstand, daß die Ostseereederei an der frachtverbilligenden Tonnageentwicklung nicht teilnahm, noch die oben erwähnte Tatsache, daß die Ausfuhr einen weit geringeren Prozentsatz an der Einfuhr beträgt, als dies in der Nordsee der Fall ist, zur Betrachtung und Beurteilung heranziehen, so erhellt daraus, daß die Ostseereederei aus der günstigen Konjunktur nicht diesen Profit ziehen konnte, wie dies der Nordseereederei gelang.

6. Wachsen der deutschen Schiffahrt und der deutschen Großreedereien.

Die Jahre 1896 bis 1901 brachten ein bedeutendes Anwachsen der deutschen Dampffschifftonnage mit sich.

Deutsches Reich.

Um 1. Jan. d. Jahre	I. Seeschiffe überhaupt ¹			II. Dampffschiffe		
	Bahl	Br.-R.-T.	N.-R.-T.	Bahl	Br.-R.-T.	N.-R.-T.
1896	3592	1 969 238	1 502 044	1068	1 319 060	879 939
1897	3678	2 059 948	1 487 577	1126	1 427 918	889 960
1898	3693	2 189 508	1 555 371	1171	1 565 848	969 800
1899	3713	2 317 563	1 639 552	1223	1 674 567	1 038 391
1900	3759	2 495 389	1 737 798	1293	1 863 524	1 150 159
1901	3883	2 826 400	1 941 645	1390	2 185 890	1 347 875

¹ Nur Schiffe mit mehr als 17,65 Register-Tons sind berücksichtigt (Reichsstatistik).

Jahr	III. Schleppschiffe.			IV. Segelschiffe		
	Zahl	Br.-R.-T.	N.-R.-T.	Zahl	Br.-R.-T.	N.-R.-T.
1896	136	31 761	31 069	2388	618 417	591 036
1897	156	35 789	34 741	3396	596 241	562 876
1898	176	43 693	42 180	2346	579 967	543 391
1899	172	46 568	44 956	2318	596 428	556 205
1900	178	53 468	51 240	2288	578 397	536 399
1901	223	72 320	68 630	2270	568 190	525 140

Um auffälligsten in dieser Statistik ist der Rückgang der Segelschiffreederei; diese ist allein auf das Konto der Ostsee zu setzen; in der Nordsee erhält sie sich auf dem Stande, den sie am Beginn der Aufschwungperiode einnahm.

	1. Januar 1896			1. Januar 1901		
	Zahl	Br.-R.-T.	N.-R.-T.	Zahl	Br.-R.-T.	N.-R.-T.
Ostsee	548	99 205	94 688	386	34 516	30 507
Nordsee	1840	519 212	496 348	1884	533 674	494 633

Eine hoherfreuliche Erscheinung anlässlich der Entwicklung des Warenaustausches ist die, daß der Export und Import zunehmend in deutschen Schiffsräumen sich vollzog. Die nach allen Seiten erfolgte Einrichtung von regelmäßigen Tourendampfern, die vermehrte Tätigkeit der Reedereien in wilder Fahrt haben sowohl im internationalen Verkehre Deutschlands Anteil gemehrt, als auch den in den deutschen Häfen aus- und eingehenden Handel in prozentual bedeutenderem Grade sich zugewendet.

In deutschen Häfen zu Handelszwecken angekommene Seeschiffe mit Ladung.

Jahr	Insgesamt		hievon deutsche Schiffe		Prozent der Schiffe	Prozent der Tonnage
	Zahl	N.-R.-T.	Zahl	N.-R.-T.		
1896	62 631	14 504 365	44 785	7 527 340	71	52
1897	66 383	15 305 328	48 578	8 091 316	73	53
1898	74 954	16 484 043	55 552	8 747 695	74	53
1899	77 414	16 786 697	58 899	9 457 549	76	57
1900	77 286	17 136 495	58 876	9 920 232	76	58

Jahr	Insgesamt		hier von deutsche Schiffe		Prozent der Schiffe	Prozent der Tonnage
	Zahl	N.-R.-T.	Zahl	N.-R.-T.		
hier von Dampfschiffe						
1896	33 928	12 428 326	23 234	6 329 118	68	51
1897	36 682	13 325 501	26 080	6 928 526	71	53
1898	43 707	14 256 611	32 634	7 508 097	75	53
1899	45 565	14 412 175	35 319	8 091 382	78	56
1900	46 156	14 844 636	35 856	8 523 803	78	57
Mit Ladung abgegangene Seeschiffe.						
1896	54 150	10 426 323	41 499	6 504 875	77	62
1897	56 580	11 046 178	44 301	7 018 987	78	64
1898	64 187	12 010 004	50 899	7 659 547	79	64
1899	65 839	12 323 746	52 561	8 148 081	80	66
1900	63 994	12 723 410	50 823	8 499 325	80	67
hier von Dampfschiffe						
1896	27 836	8 871 510	20 735	5 439 478	75	61
1897	30 302	9 563 872	23 304	6 003 217	77	63
1898	35 825	10 286 690	28 325	6 484 128	79	63
1899	37 415	10 573 941	30 243	6 940 659	81	66
1900	37 964	10 968 105	30 538	7 245 490	81	66

Die prozentuale Beteiligung der deutschen Flagge am Verkehr der deutschen Hafenplätze hat sich, so weit es die Schiffzahl der angekommenen Schiffe betrifft, um 5 %, soweit es die Tonnage angeht, um 6 % verbessert.

Bei den abgegangenen Schiffen war naturgemäß der Anteil der einheimischen Reedereien von jeher ein bedeutend größerer, indem es eben für die fremdländischen Schiffe vornehmlich galt, Rückfracht zu erhalten, oftmals nach bestimmtem Gebiete, was natürlich mit Schwierigkeiten verbunden ist, und um ein fremdes Schiff nicht zu lange kostspielige Station in deutschem Hafen machen zu lassen, zur Abfahrt in Ballast oder leer führt.

In Ballast oder leer abgegangene Seeschiffe.

Jahr	Insgesamt		deutsche Schiffe		fremde Schiffe	
	Zahl	N.-R.-T.	Zahl	N.-R.-T.	Zahl	N.-R.-T.
1896	19 896	4 986 338	12 232	1 582 953	7664	3 403 385
1897	21 154	5 580 450	13 137	1 764 577	8017	3 815 873
1898	23 450	5 802 756	15 193	2 024 947	8257	3 777 809
1899	23 490	5 702 625	15 948	2 160 679	7506	3 541 946
1900	23 704	5 945 651	16 333	2 382 057	7371	3 563 594

In der einkommenden Schiffahrt weist anderseits natürlich die deutsche Schiffahrt das Mehr an in Ballast oder leerfahrenden Schiffen und Tonnage auf; da es sich hiebei aber um weit geringere Schiffszahl und Räumtemenge handelt, da der einkommende Handel den ausgehenden überwiegt, so ist die Position der deutschen Reederei eine weit günstigere als die der fremdländischen.

In Ballast oder leer angekommene Seeschiffe.

Jahr	Insgesamt		deutsche Schiffe		fremde Schiffe	
	Zahl	N.-R.-T.	Zahl	N.-R.-T.	Zahl	N.-R.-T.
1896	10 859	1 129 462	8323	610 768	2536	518 694
1900	10 093	1 449 262	7873	878 054	2220	571 208

Wenn bei den mit Ladung abgegangenen Seeschiffen trotzdem eine Besserung des deutschen Anteils in Schiffszahl um 3 %, an Tonnage um 5 % sich zeigt, so ist das mit auf das Konto der allseitigen Schifferverbindung Deutschlands mit dem Ausland zu setzen, indem zu Transporten in fremde Weltteile die Erforderlichkeit fremden Schiffbodens zurücktritt. Diese Anschauung erfährt eine Stütze dadurch, daß es die Dampfschiffahrt ist, welche die erheblichste Zunahme zeigt.

Wenn in der Küstenschiffahrt das fremdländische Element sehr zurücktritt, so hat hiezu ohne Zweifel der sehr entwickelte Leichterverkehr wesentlich beigetragen, indem die deutsche Schiffahrt der Küste entlang diese Frachtähnle billig schleppen lassen kann, welche den fremden Seglern und Dampfern eine bedeutende Konkurrenz machten, wie auch dem inländischen Verkehr dieser Art Abbruch taten. Der Kaiser-Wilhelm-Kanal hat eine entschiedene Förderung hierin gebracht und besonders die Küstenschiffahrt der Ostseeländer zu mindern geholfen.

Im Küstenverkehr mit Ladung angekommene Schiffe.

Jahr	Deutscher Nationalität		fremder Nationalität		Anteil der fremden Schiffe in Prozent	
	Zahl	N.-R.-T.	Zahl	N.-R.-T.	Zahl	Tonnage
1896	33 781	2 571 822	1743	357 911	4,8	11
1898	41 935	3 017 983	1728	257 122	3,9	8
1900	42 209	3 107 437	1563	169 723	3,5	6

mit Ladung abgegangene Schiffe

1896	33 752	2 561 183	1760	358 397	4,9	11
1898	42 264	3 011 483	1773	260 390	4,0	8
1900	41 807	3 080 107	1538	172 786	3,5	6

Die bedeutendsten Faktoren, die auf die Fortschritte der deutschen Flagge einwirkten, sind vor allem die neßartige Bedeckung der Meere mit deutschen Schiffsrouten, die Fortschritte in der Schnelligkeit und Promptheit der deutschen Dampferlinien, das mehr und mehr wachsende Übergewicht des Dampfschiffverkehrs, in der Küstenfahrt aber besonders noch die Zunahme der geschleppten Frachten.

Während in der Nordsee schon längst die Bedeutung der Segelschiffreederei zurückgetreten war, behielt sie in der Ostsee bis zum Beginn dieser Periode eine bedeutende Stellung neben der Dampfschiffreederei.

Datum	Ostsee		Nordsee	
	Segelschiffe	Dampfschiffe	Segelschiffe	Dampfschiffe
	Bruttogehalt	Bruttogehalt	Bruttogehalt	Bruttogehalt
1. Januar 1896	94 688	144 346	519 212	1 103 453
1. = 1901	30 507	192 315	533 674	1 872 251

Während indeß in der Nordsee das Segelschiff sich technisch vervollkommenne, der Tonnengehalt wuchs und die Betriebskosten sanken, war die Ostseeflotte eine veraltete, die auch in Zeiten günstiger Konjunktur nur mehr eine lägliche Rente gewährt.

Alter der Segler.

	1. Januar 1900				
	0—5 Jahr	5—10 Jahr	10—20 Jahr	über 20 Jahr	Summe
Nordsee	355	345	468	898	2046
Ostsee	34	48	59	259	400

Während auf der Nordsee fast $\frac{1}{6}$ moderne Segler waren, hatte die Ostsee deren nur $\frac{1}{12}$. Die zwei- und dreimastigen Schiffe, Vollschiffe, Barken u. s. w. konnten die Konkurrenz der ökonomisch betriebenen Dampfer nicht aushalten. Eine Lebensfähigkeit besaßen nur mehr die kleinen einmastigen Schiffe unter 50 Registertonnen, welche den kleinen Verkehr zwischen benachbarten Häfen besorgten, anderseits große vier- und fünfmastige Segelschiffe; die große Mittelgruppe, welche den Hauptbestand der Ostseesegelschiffreederei bildete, mußte weichen.

Ein scharfer Gegner erstand für das Ostseesegelschiff auch in dem Schleppdampfer. Ihre ganze Konstruktion ist nicht für die Fahrt auf hoher See geeignet, sie ziehen die ohne eigene Bewegkraft versehenen Seeleichter der Küste entlang und nachdem der Nordostseekanal die Fahrt durch Sund und Kattegat wegfallen ließ, werden von ihnen Güter von Königsberg bis Emden geschleppt. Für große Dampfer sind Seeleichter unbedingt erforderlich; sie bringen die Waren in Massen heran, erleichtern Löschung und Ladung und ermöglichen in vielen Hinsichten erst die rentable Existenz der Riesen-dampfer¹.

Den größten Fortschritt zeigt aber der Bestand an Dampfschiffen, die Ausdehnung der regelmäßigen Reisen; das hohe Verdienst, das sich in der wilden Fahrt bot, gab einerseits zu Neugründungen Anlaß und veranlaßte anderseits eine Ausdehnung des Geschäftsbetriebes bestehender Gesellschaften.

Die bedeutendsten der neu in das Schiffahrtsgewerbe getretenen Gesellschaften sind die Dampfschiffgesellschaft Argo und die Flensburger Dampferkompanie, beide im Jahre 1896 gegründet. Während letztere ihren Schiffspark in wilder transozeanischer Fahrt beschäftigte, widmete erstere sich dem regelmäßigen Fracht- und Personenverkehr zwischen Bremen und England und dem regelmäßigen Frachtdienst zwischen Köln und Rotterdam mit St. Petersburg, und im transozeanischen Dienst zwischen Hamburg und Antwerpen mit New Orleans.

Die großen Reedereien bilden in dem Wachstum der Dampfschiff-Flotte den ausschlaggebenden Faktor. Die mächtigen Großunternehmungen expandierten am meisten, sie gründeten in fremden Ländern neue Linien, fusionierten sich mit bestehenden Gesellschaften.

Die fünf Gesellschaften, die am 1. Januar 1896 an der Spitze marschierten, taten dies noch am 1. Januar 1901, freilich mit einem gewaltig vermehrten Schiffspark.

Während am 1. Januar 1896 erst zwei Reedereien über 100 000 Register-tonnen beschäftigten, waren es im Laufe des Jahres 1898 vier geworden, und am 1. Januar 1901 standen fünf Großreedereien auf dem Plane. Diese bekamen seit 1897 einen wachsenden Anteil an der deutschen Gesamt-reederei; 58 % der Dampfschifftonnage entfiel auf die 100 000 Tonnen-Aktien-Reedereien im Jahre 1900.

¹ So besaß die Hamburg-Amerikalinie am 1. Januar 1896 23 Leichter, am 1. Januar 1901 deren 121.

1. Januar	Hamburg- Amerikanie	Nord- deutscher Lloyd	Hansa	Hamburg- Südamerikanische Dampfschiffahrt- Gesellschaft	Kosmos
1896 { Zahl der Schiffe	51	53	35	30	17
Tonnage in Br.-R.-T.	179 666	212 506	79 284	87 673	47 661
1897 { Zahl der Schiffe	55	48	35	29	19
Tonnage in Br.-R.-T.	191 491	207 621	79 284	86 617	57 848
1898 { Zahl der Schiffe	57	44	35	28	20
Tonnage in Br.-R.-T.	226 682	244 204	83 648	93 535	65 208
1899 { Zahl der Schiffe	61	52	39	28	25
Tonnage in Br.-R.-T.	263 417	261 106	113 129	101 149	90 009
1900 { Zahl der Schiffe	69	86	38	?	26
Tonnage in Br.-R.-T.	337 248	301 509	116 653	108 309	91 483
1901 { Zahl der Schiffe	98	104	42	32	29
Tonnage in Br.-R.-T.	486 528	427 056	117 079	125 820	105 489

Datum	Gesamt- tonnage der fünf größten Betriebe in Br.-R.-T. ¹	Gesamttonnage der deutschen Dampfschiffahrt in Br.-R.-T.	Prozent der fünf Betriebe an d. Gesamt- tonnage
1. Januar { 1896	606 790	1 319 060	46
1897	622 861	1 427 918	44
1898	713 277	1 565 848	46
1899	828 810	1 674 567	49
1900	955 202	1 863 524	51
1901	1 261 972	2 185 890	58

Diese fünf Reedereien waren es, die am Jahresbeginn 1896 die Gesamtsumme von 45 000 Bruttotonnen überschritten, im Jahre 1901 zählte man deren zehn. Die in diesem Zeitraum emporgediehenen Unternehmungen waren:

die Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft mit	86 000
die Deutsch-Amerikanische Petroleumgesellschaft mit	54 498
R. M. Sloman & Cie. mit	51 196
die Woermannlinie mit	48 800
die deutsche Levantelinie mit	45 088
mit insgesamt	285 582 Brutto-Negister-Tons.

¹ Der Nauticus, Jahrgang 1902, S. 186 zählt in seiner Angabe bei einzelnen Schiffahrtsgesellschaften die im Bau begriffenen Schiffe mit, so daß von obigen verschiedenen Angaben sich dort finden.

Entfiel im Jahre 1895 auf die Reedereien von dieser Größe (über 45 000 Tons) 46 % der deutschen Dampfschiffstonnage, so waren es am 1. Januar 1901 71 %.

Die Epoche von 1896 bis 1901 hat den Großreedereien die ausschlaggebende Stellung verschafft, sieben Aktienreedereien gehen den größten Privatreedereien: der Firma Sloman und der in die Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung gekleideten Firma „Woermann Linie“ voran. Die Privatreederei Robert Sloman rückte von der sechsten Stelle am Beginn der Aufschwungsperiode in die achte.

Mit dem Wachstum der deutschen Flotte stieg auch die Zahl der in den Reedereien beschäftigten Personen.

B e s a ß u n g.

Jahr	auf Segel-schiffen	auf Schlepp-schiffen	auf Dampf-schiffen	überhaupt
1896	14 487	371	25 139	39 997
1897	14 201	428	26 176	40 805
1898	13 660	502	28 266	42 428
1899	13 550	485	29 111	43 146
1900	13 268	577	31 027	44 872
1901	12 922	773	36 861	50 556

Die Reederei beschäftigt Beginn 1901 um 10559 Personen mehr als Beginn 1900.

Mehr als $\frac{1}{3}$ der in der Reederei beschäftigten Personen standen im Dienst der beiden größten hanseatischen Gesellschaften. Die Hamburg-Amerikalinie¹ hatte auf ihren Schiffen 7261, der Norddeutsche Lloyd 9996 Personen als Besatzung, zusammen also 17 257.

Neben dieser Schiffsmannschaft wurden am Lande, in den Büros, in den Agenturen, dann als Arbeiter in den technischen Werkstätten vom Norddeutschen Lloyd noch 8400, von der Hamburg-Amerikalinie 12 800 Personen beschäftigt.

Zur Ausdehnung der Unternehmungen waren auch von Jahr zu Jahr rapid wachsende Kapitalmengen für den Reedereibetrieb erforderlich.

¹ Über die Ziffer des Norddeutschen Lloyd vergl. Nauticus, Jahrgang 1901, Seite 430 c mit Seite 57 der bei Schünemann, Bremen, erschienenen Broschüre: „Norddeutscher Lloyd Bremen“.

	1. Januar 1896		1. Januar 1901	
	Aktien- kapital in 1000 Mark	Priori- täten in 1000 Mark	Aktien- kapital in 1000 Mark	Priori- täten in 1000 Mark
Hamburg-Amerikalinie	30 000	14 250	80 000	12 375
Norddeutscher Lloyd	40 000	34 313	80 000	30 173
Hamburg-Südamerikanische Dampfschiff- fahrt	7 500	4 518	11 250	3 202
Hansa	10 000	5 305	15 000	4 732
Kosmos	6 500	—	11 000	—
	94 000	14 686	197 250	50 482
	108 686		247 732	
Hamburg-Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft			9 000	1 700
Deutsch-Amerikanische Petroleumgesellschaft			9 000	21 000
[Robert Sloman und Woermannlinie]			(rund 20 000)	
Deutsche Levantelinie			4 000	300
	22 000		23 000	
	45 000		(65 100)	

Bei den fünf Großgesellschaften hat sich das Aktienkapital mehr als verdoppelt, die Anleihen fast verdreieinhalbacht. In den Reedereien mit mehr als 45 000 Br.-Reg.-Tons, wenn wir für die deutsch-amerikanische Petroleumgesellschaft, deren Kapital wesentlich anderen Zwecken (Petroleumhandel) diente, nur 10 Millionen ansehen, stanen Beginn 1900 292 882 000 Mk. gegenüber 108 686 000 Mk. im Januar 1896.

Diese bedeutende Kapitalmenge war ebenso sehr durch die Erweiterung als durch die Verjüngung des Schiffsparkes veranlaßt worden.

Auch in der Segelschiffahrt erhielt der Großbetrieb eine überwiegende Bedeutung. Bei der geringen Ausdehnung dieser Unternehmungen und dem geringeren Anschaffungswert der Segelschiffe und bedeutend niederen Betriebskosten, geringerem Kapitalaufwand und Betriebsmitteln konnte sich die Privatreederei noch an der Spitze erhalten.

Acht Segelschiffreedereien über 10 000 N.-R.-T. hatten am 1. Januar 1901 eine Flotte von 161 229 Nettotonnen.

Name der Reederei	Schiffe	N.-R.-T.
1. L. Wenke & Söhne	16	28 576
2. F. Läcis	15	27 540
3. Wätjen & Co.	17	25 219
4. Reederei Bismarck A.-G.	11	21 150
5. Reederei Aftter A.-G.	7	17 565
6. Rickmers Reismühlen A.-G.	8	17 148
7. Reederei-Aktien-Gesellschaft von 1896	6	13 381
8. Umstift	5	10 650
Summe	161 229	

Die drei Aktiengesellschaften, die Hamburger von 1896, Bisurgis und Alster waren erst in der Aufschwungsperiode zur Entstehung gelangt; die günstigen Verhältnisse, die Verteuerung des Dampfschiffahrtsbetriebes durch Erhöhung der Kohlenpreise, besonders aber die Erfahrung, daß auch in der Segelschiffahrt der Großbetrieb das Rentabelste ist, führte zu einer starken Mehrung des Schiffssparkes und damit der von den Gesellschaften benötigten Kapitalien.

Gründungskapital.

Name der Reederei	Gründung	Aktien	Anleihe	1. Januar 1901	
				Aktien	Anleihe
Bisurgis	1897	1 950 000	500 000	1 950 000	500 000
Alster	1898	1 380 000	315 000	2 500 000	—
Reederei von 1896	1896	200 000	30 000	1 500 000	240 000
		3 530 000	845 000	5 950 000	740 000
		4 375 000		6 690 000	

Auch hier wieder haben die großen Reedereien mit modernen Riesenseglern die überwiegende Bedeutung erhalten und da wir aus der Statistik entnehmen können, daß, wenn man von den Segelschiffen unter 100 Registertonnen, die wesentlich nur lokalen Diensten und engbegrenzten Küstensfahrten dienen, absieht, $\frac{1}{3}$ der gesamten Segelschifftonnage auf diese acht Unternehmungen entfällt, falls man aber nur die 1000 Registertons großen Segler heranzieht, denn aus solchen leistungsfähigen Schiffen besteht der Schiffsspark genannter Reedereien ausschließlich, $\frac{2}{5}$ jenen Unternehmungen zufällt, erkennen wir, daß auch im Segelschiffbetrieb für den Besitzer des Einzelschiffes das Ende gekommen ist. Die modernen Segelschiffe mit ihren Räumen bis zu 4 000 Tons bedürfen eines größeren Verwaltungsapparates; sie zu füllen, bedarf es vieler Beziehungen im In- und Auslande; soll der große Segler Gewinn bringen, muß er mit vollem Rumpfe fahren; dies zu bewerkstelligen, ist der Kleinreeder nicht im stande.

7. Die Geschäftsergebnisse der Reedereien.

Die Selbstkosten haben in diesem Zeitraum in ihrer relativen Größe in mehrfacher Hinsicht eine Verschiebung erfahren.

Mit dem stark wachsenden Bedürfnisse nach neuen Schiffen wuchsen die von den Schiffbaugesellschaften geforderten Preise, dadurch erhöhte sich die auf das Schiff treffende Zins- und Amortisationsquote. Ein anderer Posten aber, dessen Existenz erst mit und wegen der steten Verjüngung des Schiffssparkes entstand, ist die technische und kommerzielle Amortisation. Mit der für die großen Reedereien entstehenden Notwendigkeit, ihre Schiffssparke

mit allen technischen Errungenschaften zu versehen, die Schiffsräumten und Vorrichtungen zu ändern, Kohlensparende Maschinen einzuführen, den Wünschen des Publikums hinsichtlich Ausstattung nachzukommen, wurde eine Abschreibung in der Bilanzierung bedungen, die man als technische und kommerzielle Amortisation bezeichnen kann. Will eine Großreederei leistungsfähig, will sie im Konkurrenzkampfe sieghaft bleiben oder doch gegen solchen gewappnet sein, so muß sie erstklassiges Material schwimmen haben.

Die Verjüngungstendenz hat wachsende Abschreibungen für den Schiffspark bedungen, Abschreibungen, die nicht mit dem Dienste, der Zerstörung des Schiffsrumpfes durch Wind und Wellen zusammenhängen, sondern mit der Zerstörung durch den technischen Fortschritt und durch die Ansprüche der Verfrachter und Passagiere.

Neben diesen in ihrer Höhe nicht scharf nach Prozenten bestimmbarer, aber doch erheblichen Mehrkosten, traten in weit einschneidenderer Weise die größeren Betriebs selbstkosten, die mit jedem Jahr merklicher die Rentabilität der Gesellschaften beeinträchtigten. Was durch die Menge der Waren und durch die Höhe der Frachtraten auf der einen Seite an Mehreinnahme entstand, wurde auf der anderen Seite zum Teile wieder absorbiert.

Kohle und Löhne bilden jene Hauptposten unter den sogenannten veränderlichen Selbstkosten, d. h. jenen, die mit jeder Seemeile wachsen; beide haben in diesem Zeitraum günstiger Konjunktur eine steigende Tendenz angenommen.

Die Kohle.

In den Jahren 1896 und 1897, in welchen die Konjunktur in Industrie und Handel erst langsam sich zu bessern begann, war der Kohlenmarkt im allgemeinen in Ruhe. Erst im nächsten Jahr hub dann die Aufwärtsbewegung an.

Im Jahre 1898 bekamen die Kohlenpreise durch den großen Bergarbeiterstreik in Wales, den Ausbruch des spanisch-amerikanischen Krieges, die kolossale Steigerung des Kohlenbedarfs der großen Dampfschiffgesellschaften, eine stark steigende Tendenz, da die dringlichste zur Knappheit führende Nachfrage nach Maschinen- und Bunkerkohle entstand. Das Jahr 1899 trat in diese Verhältnisse ein und besonders unter der gewaltig zunehmenden Entfaltung der Elektrotechnik und ihrer Anwendung auf den verschiedensten Gebieten, die eine aufsteigende Bewegung der gesamten Eisen- und Maschinenindustrie nach sich zog, fuhr die Steigerung des Kohlenbedarfs und mit ihr die der Preise fort. Als sich dann Mitte Oktober die Einfüsse des Krieges zwischen England und Transvaal durch die großen Kohlenankäufe der englischen Regierung fühlbar machten, trat dann auch in

England, das bislang jedes gewünschte Quantum zu billigstem Preise lieferte, da die englische Industrie nicht mit dem Aufschwung der deutschen Industrie gleichen Schritt hielt, eine bedeutende Preissteigerung ein, die die Preise am Kohlenmarkt der ganzen Welt auf das neue emporsteigen ließ. Der Bergarbeiterstreik in Böhmen und Sachsen leitete das Jahr 1900 ein, die Chinawirren begannen, die Südafrikatransporte dauerten ungemindert fort, der Bedarf stieg, die Preise stiegen, selbst amerikanische Kohle wurde zu Hilfe gerufen.

Steinkohle 1000 kg.

	Niederschlesische Stückkohle ab Breslau Grubenpreis Mt.	Gefürzte Exportkohle ab Werk Dortmund Mt.	Grob West Hartley Steam-Kohle ab Bord Hamburg Mt.
1897	12,8	9,4	13,1
1898	13,1	9,7	14,6
1899	13,7	10	15,9
1900	17,1	13,6	22,4

Die auf den meisten regelmäßigen Routen eingetretene Erhöhung der Schnelligkeit brachte eine bedeutende Steigerung des Kohlenverbrauchs mit sich, da, während die Maschinenleistung mit dem Kubus der Schiffsge schwindigkeit wächst, zu gleicher Zeit der Kohlenverbrauch mit dem Quadrat der Geschwindigkeit sich steigert¹. Ein Schiff, welches bei 12 Knoten Geschwindigkeit einen Tagesverbrauch von 80 Tonnen Kohle hat, verbraucht bei 13 Knoten 100, 14 Knoten 125, 15 Knoten 155, 16 Knoten 190 Tonnen. Während der Anteil der Kohle an den Gesamtkosten bei kombinierten Fracht- und Personendampfern, wie der Pennsylvania-Klasse der Hamburg-Amerikalinie oder der Barbarossaklasse des Norddeutschen Lloyd, 25 % beträgt, steigert er sich bei anderen Schnelldampfern, wie die Deutschland bis auf 33 %.

Wohl wurde durch die Fortschritte der Technik auf der anderen Seite eine Verringerung des Kohlenquantums, auf die Tonne ausgeschlagen, erzielt, indem größere Räumten durch gleiche Maschinenleistung fortbewegt wurden, anderseits neue Maschinenkonstruktionen ökonomischer arbeiteten; gegen die gewaltige Preissteigerung der Kohle blieb das doch von untergeordneter Bedeutung.

Die preistreibende Konjunkturausnützung in fremden Seeflächen, die an den Routen der gesteigerten Transporte lagen, waren enorm. So mußten

¹ Vergl. *Nauticus*, Jahrgang 1902, Seite 234.

die deutschen Gesellschaften im Jahre 1900 in Port Said einen um 9 Mf. pro Tonne erhöhten Kohlenpreis zahlen, in Colombo wuchs er gegen das Vorjahr um 6,60 Mf., in Neapel um 8,50 Mf., in Genua um 8 Mf. Während in den deutschen Nordseehäfen die Verteuerung nur rund 4 Mf. betrug, war dort, wo die großen Dampfer zum Nachkohlen anlegen mußten, derartige unerhörte Ausnutzung der Lage erfolgt; in New York waren die Kohlenpreise hingegen nur um 1 Mf., in Baltimore um 2 Mf., in Antwerpen um 2,80 Mf. und in Singapore um 0,75 Mf. gestiegen.

Der Norddeutsche Lloyd gibt den gewaltigen Mehraufwand an, den ihm die Kohle im Jahre 1900 verursachte: Ein Kohlenquantum von 1134 000 Tons¹ kostete ihm gegen das Vorjahr um 3 1/4 Mill. mehr, indem der Durchschnittstonnenpreis sich für ihn um 3 Mf. erhöhte. Er setzte diese Mehrausgabe einer Schwächung seiner Aktiendividende um 4 % gleich.

So stand das Prosperieren der Gesellschaften und ihr Gewinnziehen aus der günstigen Konjunktur in enger Wechselwirkung mit dem preissteigernden Momenten auf dem Kohlenmarkte.

Löhne:

Durch das Vordringen des Dampfschiffverkehrs, insbesondere aber durch den gestiegerten Bedarf an Bedienungsmannschaften für die Riesenmaschinen der modernen Dampfer ist der Bedarf an seemännisch geschulten Personen bedeutend gemindert worden. Die Reichsstatistik zeigt für den 1. Januar 1901 den großen Anteil des nichtseemannischen Personals.

Deutsches Reich:	Segelschiffe	Schleppschiffe	Dampfschiffe	Insgeamt	Prozent von dem Gesamtpersonal
Seemannisches Personal	12 854	754	14 871	28 479	56
Nichtseemannisches Personal	68	19	21 990	22 077	44

Damit ist aber auch ein bedeutendes Feindandergreifen der See- und Landberufe bewirkt worden und Lohnerhöhungen hier haben solche dort zur Folge. In diesem Zeitraum haben sich die Nachfragen nach Arbeitskräften bei beiden bedeutend vermehrt und es entstand in manchen Häfen ein Mitbewerb, der der anderen Unternehmungsgruppe durch höhere Löhne die Arbeiter zu entziehen bestrebe.

Die nach Tausenden zählende Hilfsmannschaft, die man trotz der technisch vervollkommenen Ladungs- und Lösungseinrichtungen noch an den Hafenplätzen bedarf, wurde in diesem Jahre gesteigerter Aus- und Einfuhr

¹ Dieser kolossale Kohlenverbrauch wird trefflich illustriert, wenn man den Jahresbedarf Berlins an Steinkohle, Koks, Braunkohle und Brieketts heranzieht, der für die 1 3/4 Millionen Einwohner und die vielen industriellen Betriebe 3 950 000 Tonnen beanspruchte d. i. nicht einmal das 3 1/2fache des Konsums dieser einzigen Reederei.

in noch größerer Zahl benötigt, einerseits da der Bedarf an Schiffsräume jede gewonnene Stunde bedeutsam mache, anderseits weil bei den großen Dampfern wie Seglern eine rasche Ent- und Beladung zu den Hauptbedingungen ihrer Rentabilität gehört. Je größer der Wert eines Schiffes ist, um so mehr fällt jeder Zeitraum in das Gewicht, der ohne Nutzen für den Reingewinn verstreicht.

Die hohen Löhne an den Hafenplätzen entzogen den Industrien viele Arbeiter. Der Jahresbericht des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft in Danzig für das Jahr 1899 bietet ein konkretes Beispiel: „Um die Schiffe — es war im August und September 1899 — sobald als möglich leer zu machen und die hohen Dampferlieggelder zu vermeiden, wurden in dieser Zeit so hohe Liegegelder für die Löscharbeit gezahlt, daß viele Leute, wenn sie nur irgend zu dieser Arbeit zu verwenden waren, ihre gewohnte Arbeitsstätte verließen, um an den hohen Löhnen, die ihnen dabei winkten, teilzunehmen. Einzelne Fabriken sind durch diesen Umstand zeitweise zu einer bedeutenden Einschränkung ihres Betriebes gezwungen gewesen.“

Die Konstaterung im Hamburger Handelskammerbericht für 1900, daß die Löhne der Schauerleute sich von Jahr zu Jahr erhöhten und eine Höhe erreichten, die nicht unerheblich über die Löhne der anderen ungelernten Arbeiter hinausging, gibt gleichfalls für die von der Reederei ausgehende Steigerung der gesamten Lohnverhältnisse bedeutsamen Anhalt¹.

Die Heuer der zur Schiffsbefestigung gehörenden Personen hat insbesondere bei jenen Kategorien, die in bedeutend gesteigertem Grade erforderlich wurden, zu einer starken Erhöhung geführt. Maschinisten der unteren Kategorien, Heizer und Trimmer, haben die höchsten Lohnsteigerungen aufzuweisen. Die vom Reichskanzler für Zwecke des Seeunfallversicherungsgesetzes festgesetzten Durchschnittsheuern gewähren einen Einblick in die eingetretene Lohnerhöhung.

Monatliche Heuer nach der Bekanntmachung des Reichskanzlers.

	Vom 22. Dezember 1887 Mt.	Vom 22. August 1899 Mt.	Vom 22. Dezember 1900 Mt.
I a. Schiffer	300	330	335
I b. =	160	180	200
I c. =	120	135	135
I d. =	80	90	90

¹ Leider konnten vom Arbeitsnachweis für die Stauereibetriebe bezw. von dem Verein der Stauer von Hamburg-Altona Auskünfte über die Lohnbewegungen und die Lohnhöhen nicht erlangt werden.

	Vom 22. August 1887 Mt.	Vom 22. Dezember 1899 Mt.	Vom 22. Dezember 1900 Mt.
II a. Steuerleute	160	180	190
II b. "	120	128	135
II c. "	90	100	100
II d. "	70	80	80
III a. Maschinisten	300	335	335
III b. "	160	180	200
III c. "	100	110	132
III d. "	80	90	106
IV. Bootsläute, Köche mittlerer Ordnung	65	70	72
V. Heizer	50	55	62
VI. Matrosen, Segelmacher . .	45	50	55
VII. Kohlenzieher, Trimmer . .	40	45	54
VIII. Leichtmatrosen	30	34	32
IX. Schiffsjungen	15	17	16

Wie sehr der Bedarf an seemännischem Personal in den Jahren des Aufschwungs zunahm, ergeben die Daten der Anmusterungen:

	Anmusterungen von Vollmatrosen und unbefahrenen Schiffsjungen									
	1896		1897		1898		1899		1900	
	Vollm.	Schiffssj.	Vollm.	Schiffssj.	Vollm.	Schiffssj.	Vollm.	Schiffssj.	Vollm.	Schiffssj.
Ostseege- biet .	3320	571	3 454	689	3 257	638	3 317	662	3 530	628
Nordsee- gebiet .	14 201	1 169	14 790	1 428	15 476	1 572	15 431	1 793	15 936	2 160
Insge- sammt	17 521	1 740	18 244	2 117	18 733	2 210	18 748	2 455	19 466	2 788

Die Durchschnittsheuer von Vollmatrosen und Schiffsjungen zeigt eine bedeutende Verschiedenheit nach den einzelnen Hafenplätzen, der Bedarf des Nordseegebiets zeigte höhere Löhne, als die Ostsee hatte; das augenblickliche Eintreten der Nachfrage ist in ersterem erheblicher gewesen als hier und hat neben der Verschiedenartigkeit der Dienstleistungen, ob in großer oder kleiner Fahrt, auf Seglern oder Dampfern, dazu beigetragen, eine Ausgleichung zu verhindern. Je näher die Hafenplätze Industriezentren lagen, desto höher waren die Heuern für erwachsene Arbeitskräfte.

Siehe Tabelle auf folgender Seite.

Die kleinen Segler und Dampfer mussten die Erhöhung der Heuern empfindlich fühlen, bei den Schnelldampfern mit ihren Riesenmaschinen wurde die Steigerung der Bemannung durch die in Folge der besseren Leistungen steigerbaren Raten wieder ausgeglichen; die Schiffe, die in Folge ihrer alten Konstruktion unökonomisch viel Mannschaftsbedarf hatten, wurden am stärksten getroffen.

Durchschnittliche Monatsheuer neben freier Beköstigung.

	Jahr	Dfl. und West- preußen	Bremen	Hamburg	Hannover, Dürenburg und Bremen- hafen	Office	Nordsee	Reich
		Mf.	Mf.	Mf.	Mf.	Mf.	Mf.	Mf.
Voll- matrosen	1896	47,58	54,30	50,25	61,57	47,19	52,77	51,74
	1897	47,60	55,55	53,61	62,66	48,53	55,28	54,03
	1898	52,62	56,50	55,84	63,18	52,84	57,11	56,52
	1899	50,61	57,40	58,64	63,45	52,84	58,79	57,70
	1900	54,90 ¹	55,04	62,47	65,19 ²	56,30	61,11	60,27
Schiffss- jungen	1896	15,42	12,28	12,90	14,06	14,92	13,06	13,69
	1897	17,13	14,55	13,26	16,04	16,02	14,30	14,91
	1898	16,81	12,78	13,16	15,43	15,94	13,84	14,49
	1899	21,52	13,14	12,28	14,22	18,27	18,11	14,53
	1900	19,54	13,26	13,49	14,11	17,54	13,55	14,54

Bei Selbstverköstigung.

	Durchschnittliche Monatsheuer im Reich				
	1896 Mf.	1897 Mf.	1898 Mf.	1899 Mf.	1900 Mf.
Vollmatrosen	69,17	74,16	76,23	80,17	82,91
Schiffssjungen	55	46,66	43,05	49,54	48,69

Aus diesem Grunde ist es auch wieder der Kleinreederei in der Ostsee nicht vergönnt gewesen, den Aufschwung in der Nordsee völlig mitzumachen.

Da die Reederei auch in anderen Ländern oftmals Mannschaft zu heuern Veranlassung hat, so ist es interessant zu sehen, daß auch in englischen Häfen der wachsende Bedarf an Seeleuten ein Steigen der Heuern bewirkte³.

Jahr	Vollmatrosen für große Fahrt				Kohlenzieher		
	London		Newcastle und Shields		Newcastle und Shields Heizer	London	
	auf Segel- schiffen	auf Dampfern	auf Segel- schiffen	auf Dampfern		Heizer	Kohlen- zieher
	sh	sh	sh	sh		sh	sh
1896	60	80	55	70—80	80	80—90	70—80
1897	60	80	55	70—80	80	80—90	70—80
1898	60	85	55	70—80	85	80—90	70—80
1899	65	90	55—60	70—90	90	80—100	70—90
1900	60—65	90	60	80—90	90	85—100	80—90

¹ Die niedrige Heuer von allen Seaplätzen im Jahre 1900.

² Die höchste Heuer von allen Seaplätzen im Jahre 1900.

³ Vergl. Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Bd. CIII, 2. Absatz, S. 76 ff.

Trotz der wesentlich gesteigerten Selbstkosten ist das Resultat aller Gesellschaften infolge des außerordentlich großen Warenverkehrs bei günstigen Raten in allen Meeren ein selten gutes gewesen.

Jahre glänzender Dividenden reihen sich aneinander.

	1896	1897	1898	1899	1900
Hamburg-Amerika-Linie:					
Beförd. Warenmenge in cbm	1 808 108	2 304 785	2 388 640	3 033 887	3 195 685
Passagiere	90 771	73 089	74 661	101 975	166 539
Dividende in Prozent . . .	8	6	8	8	10
Norddeutscher Lloyd:					
Beförd. Warenmenge in cbm	1 703 496	1 910 740	1 983 482	2 308 404	2 707 218
Passagiere	160 126	140 584	161 963	197 226	253 225
Dividende in Prozent . . .	4	5	7	7½	8½
Hansa:					
Beförderte Warenmenge in t	—	—	—	—	840 000
Passagiere	—	—	—	—	—
Dividende in Prozent . . .	0	8	14	14	14
Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffgesellschaft:					
Beförd. Warenmenge in cbm	—	—	—	—	350 963
ausgehend in t	—	—	—	—	422 635
eingehend in t	90 629	118 367	184 445	163 139	—
Passagiere	695	689	516	502	14 267
Dividende in Prozent . . .	10	12	16	10	10
Rosmos:					
Beförderte Warenmenge, ausgehend in cbm . . .	70 221	66 418	86 844	79 573	—
eingehend in t	90 629	118 367	184 445	163 139	—
Passagiere	695	689	516	502	—
Dividende in Prozent . . .	11	7½	9	11	15
Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft:					
Beförderte Warenmenge . . .	—	—	—	—	—
Passagiere	—	—	—	—	—
Dividende in Prozent . . .	5	8	10	10	12
Levante-Linie:					
Beförderte Warenmenge in t	—	—	—	—	348 125
Passagiere	—	—	—	—	—
Dividende in Prozent . . .	4	6	9	7	10

Bruttoraumgehalt in Register-Tons für sämtliche Reisen¹.

	1896	1897	1898	1899
Hamburg-Amerikalinie	2 032 436	2 613 043	2 604 206	3 123 958
Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft	608 725	641 823	705 201	818 934
Rossmos	198 450	245 147	369 157	357 403
Deutsch-Australische	84 821	109 458	141 178	202 801
Levantelinie	114 135	137 172	189 234	293 212

Nur zwei von den sieben größten Reedereien, wenn wir die Deutschen-Amerikanische Petroleumdampfschiffsgesellschaft wegen des eigenartigen Charakters dieses Unternehmens hinfert aus der Betrachtung ausschalten, zeigen in der mit dem Jahre 1896 begonnenen steigenden Bewegung ihrer Gewinnresultate eine Unterbrechung: die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft und die Levantelinie.

Für das Jahr 1899 war das Minderertragnis bei beiden im Warenverkehr begründet.

Was die Levantelinie betrifft, so war die südrussische und rumänische Ernte weder groß, noch bot sie entsprechende Qualitäten und dies hatte eine bedeutende Minderung der Einfuhr zur Folge².

Hamburgs Levante-Verkehr.

	1898	1899
Tons à 1000 Kilo	851 893	645 487
Wert in 1000 Mark	110 712	91 575

Einfuhr Hamburgs von der Levante.

	1898		1899	
	Russische Häfen im Schwarzen Meere	Rumänien	Russische Häfen im Schwarzen Meere	Rumänien
Tons à 1000 Kilo	669 058	83 154	500 987	44 742
Wert in 1000 Mark	71 315	8 369	55 579	4 414

¹ Diese interessanten Notizen entstammen dem statistischen Auszug in Bezug auf Hamburgs Handelszustände, der leider mit dem Jahre 1899 zu erscheinen aufhörte.

² Vergl. Hamburgs Reederei und die Levante im 19. Jahrhundert von Dr. J. Krauß, Hamburg 1902.

Außerdem war bei der Levantelinie in dem Jahre 1899, da der Dampfschiffbestand von 10 auf 15 erhöht wurde, eine Mehrung des Kapitals vorgenommen worden.

Deutsche Levantelinie.

	1898	1899
Aktienkapital	2 200 000	4 000 000
Prioritätsanleihe	500 000	400 000

So war durch die ungünstigere Frachtmenge einerseits verhindert, daß die zahlreicher Fahrt (80 gegen 61 im Vorjahr) den gleichen Gewinn bringen konnten, anderseits stand der Minderung im Frachtergebnis eine Mehrung der dividendenbegehrenden Kapitalmenge zur Seite; beides führte für das Jahr 1899 zu einer geringeren Rentabilität des Unternehmens.

Für die Hamburg-Südamerikanische Gesellschaft brachte der ungünstige Ausfall der argentinischen Ernte und der Umstand, daß in diesem Jahre ein gemehrtes Aktienkapital am Ergebnis teilnahm, für 1899 einen Rückgang um 6 Prozent.

Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft.

	1898	1899
Aktienkapital	7 500 000	11 250 000
Prioritätsanleihe	3 600 000	3 400 000

Im Jahre 1900 nahm zwar der Warenverkehr sehr zu; aber infolge des Konkurrenzkampfes mit A. C. Freitas und Co., durch den die ausgehenden Frachtraten auf einen vordem nicht dagewesenen niedrigen Stand gebracht wurden, wurde ein Steigen der Dividende verhindert.

Die jenen Unternehmungen an Größe zunächst stehenden Reedereien, die in regelmäßiger überseeischer Fahrt tätige Ostafrikalinie und die vornehmlich in europäischen Routen beschäftigten Gesellschaften, Argo und Neptun, konnten ebenfalls meist gute Dividende auswerfen.

	1. Januar 1896	1. Januar 1901	Dividenden in Prozent				
			1896	1897	1898	1899	1900
Deutsch-Ostafrika- Linie:	Mt.	Mt.					
Aktienkapital	5 000 000	10 000 000	6	3	3	6	8

	1. Januar 1896	1. Januar 1901	Dividenden in Prozent					
			1896	1897	1898	1899	1900	
Argo (gegründet 1896):			Mt.	Mt.				
Aktienkapital	[1. Jan. 1897] 2 500 000	7 000 000						
Anleihe	500 000	210 000		7	7	6	6	8
Neptun:								
Aktienkapital	1 500 000	3 500 000		11	10	12	9	12
Anleihe	1 670 000	2 075 000						

Die ungünstigeren Ergebnisse der Deutsch-Ostafrikalinie in den Jahren 1897 und 1898 resultierten aus der nachteiligen Beeinflussung des Lissaboner Geschäfts durch das Fallen des Millreis und die geschäftliche Depression in Südafrika; dazu kamen im Jahre 1897 die kommerziellen Folgen der in Bombay herrschenden Pest und der Streik der Hamburger Hafenarbeiter, während das Jahr 1898 durch den in Wales ausgebrochenen Kohlenarbeiterstreik zu Ankäufen minderwertiger Kohle zu erhöhtem Preise im Ausland zwang. Obendrein hatte der Fahrplan im Laufe des günstigen Jahres 1896 eine Mehrung erfahren, indem man vom vierwöchentlichen zum dreiwöchentlichen Verkehr auf der Route durch den Suezkanal übergegangen war. Diese gemehrten Fahrten hatten erhöhte Betriebskosten zur Folge, denen eine entsprechende Warenzunahme zunächst nicht folgte.

Wir sehen an dieser Gesellschaft, wie Unternehmungen (wie wir dies oben auch bei der Hamburg-Südamerikanischen- und Levantelinie beobachten konnten), die nur auf einer Route basieren, weit mehr Schwankungen in ihren Erträgnissen ausgesetzt sind, als solche, die in mehreren Routen die Ausgleichung lokaler ungünstiger Konjunkturstörungen herbeiführen können. Auch bei der Ostafrikalinie waren im Jahre 1897 neue größere Dampfer in Fahrt gesetzt worden, die an die eine Route gebunden, anderweitige günstige Verwertung nicht zuließen.

Bei der Gesellschaft Neptun ist der Erträgnisrückgang im Jahre 1899 auffällig. Er findet seine Erklärung darin, daß die Gesellschaft auf einigen Routen ihre Frachtsäze stark warf, um konkurrierende Routen von ihren Tourenfahrten wegzubringen. Für ihre bis Köln gehenden Linien war auch der niedrige Wasserstand des Rheins von Nachteil.

Neben diesen ganz oder doch zum größten Teil in regelmäßigen Fahrten beschäftigten Unternehmungen bestehen noch eine Anzahl von Gesellschaften, die in wilder Fahrt schiffen, meist das Verchartern ihrer Schiffe betätigen und ihre Schiffe stets dahin bringen, wo ein guter Frachtenstand besteht.

Für diese Unternehmungen kam eine glänzende Periode mit dem Jahre

1898, besonders die Verhältnisse in Südafrika und China ließen das Chartergeschäft günstig gedeihen. Die bedeutendsten Gesellschaften dieser Kategorie sind nachfolgende.

	Aktienkapital am 1. Januar 1901	Dividenden in Prozent				
		1896	1897	1898	1899	1900
	Mt.					
Flensburg-Dampfer-Gesellschaft von 1869	3 000 000	6	4	10	10	12
Flensburg-Dampfer-Kompagnie Dampfschiffs-Reederei von 1889, Hamburg	2 000 000	7	7	8	10	10
Hanseat. Dampfer-Kompagnie (gegründet 1899)	2 000 000	4½	5	6½	9	10
Dampfer-Gesellschaft "Triton", Bremen (gegründet 1898) .	1 200 000	—	—	—	—	10

Aus den Ergebnissen dieser Aktiengesellschaften lässt sich ein Rückschluss auf die Privatreedereien machen; Unternehmungen wie Woermann, Sloman u. s. w., die in regelmäßigen Routen tätig sind, hatten gute Resultate, mussten natürlich auch unter einzelnen lokalen Konjunkturänderungen leiden; die kleinen Reederei, die in wilder Fahrt erwarben oder vercharterten, hatten durchweg bei dem großen Verlangen nach Schiffsräumen, dem steten Steigen der Charterraten großen Verdienst.

Wie sehr die starken Transporte von Rohprodukten einerseits, die hohen Kohlenpreise anderseits der Segelschiffahrt hold waren, zeigen uns deren gute Erträge; auf diese trifft auch zu, was eben über Unternehmungen in wilder Fahrt ausgeführt wurde.

	Aktienkapital am 1. Januar 1901	Dividenden in Prozent				
		1897	1898	1899	1900	
	Mt.					
"Ulster" Hamburg (gegründet 1898) .	2 500 000	—	0	8½	10	
Aktiengesellschaft Reederei Bisburgis (gegründet 1896) .	1 950 000 ¹	0	8	8	9	
Reederei-Aktiengesellschaft von 1896, Hamburg	1 500 000 ²	6½	7½	8	8	

Börse und Reederei:

Die günstige Konjunktur, die sich im Jahre 1896 für die Schiffahrt anbahnte, belebte wieder das Vertrauen zu der Rentabilität dieses Erwerbs-

¹ Daneben bestand noch eine 4% Anleihe im Betrage von 500 000 Mt.

² Daneben bestand noch eine Anleihe von 240 000 Mt.

zweiges, die Spekulation wandte sich mit dem Steigen der Erträge mehr und mehr diesen Werten zu, wenn sie auch in Rückerinnerung an die schlimmen Zeiten, die früher durch Konkurrenzkämpfe und ungesunde Betriebsexpansion über diese Unternehmungen hereinbrachen, nicht zu derartigen Kurssteigerungen führte, wozu bei vielen Industriepapieren gleich starke Dividendenfortschritte veranlaßten. Auch lebte von Beginn der siebziger und Mitte der achtziger Jahre noch im Gedächtnis, wie der Rückgang des Handels vielfach Bankerotte, allerseits aber zumeist Dividendenlosigkeit direkt von der Höhe glänzender Ergebnisse weg herbeiführte.

Für die Gesellschaften erstand unter diesen Verhältnissen eine weit bessere Kreditsfähigkeit, sie konnten ihre Aktien höher begeben. Während z. B. bei der Hamburg-Amerikalinie bei der Kapitalmehrung um 15 000 000 Mf. im Jahre 1897 den Aktionären die neuen Aktien um 112,50 angeboten wurden, geschah bei der Kapitalmehrung im Jahre 1900 das Angebot zu 115. Der Norddeutsche Lloyd bot bei seiner Aktienmehrung im Jahre 1898 den Aktionären Aktien zu 106, bei der Aktienmehrung im Jahre 1899 zu 110 an. Die günstige Edition über Paris trug auch zur Konsolidierung der Unternehmungen, besonders der jungen bei, indem die Reservefonds, diese gerade bei den Schiffahrtunternehmungen so überaus wichtigen Bilanzposten, dadurch gefördert wurden. Nach § 185 b des Handelsgesetzbuches vom 5. Juni 1869 bzw. § 255 Ziffer 2 in der Fassung vom 10. Mai 1897 fließt ja der Gewinn, welcher bei Errichtung einer Gesellschaft oder einer Erhöhung des Gesamtkapitals durch Ausgabe der Aktien für einen höheren als den Nominalbetrag erzielt wird, den Reservefonds zu.

Kursstand	Ende 1895	Ende 1896	Ende 1897	Ende 1898	Ende 1899	Ende 1900
Hamburg-Amerika-Paketfahrt	107,20	135	113,40	124,75	129	131,40
Norddeutscher Lloyd	99,75	112,10	112	115,40	123,60	119,75
Hansa	111,25	97,60	123	176,80	178,75	156,60
Kosmos	128	143	138	144,60	149	159
Hamburg-Südamerikanische						
I. Emission	170	169	180,50	232	170	169
II.	—	—	181	129,60	157,50	157
Deutsch-Australische Dampf- schiffahrt-Gesellschaft	88	102	125,35	147,75	143,85	140,50
Flensburger Dampfer-Kom- pagnie	—	—	—	112	115,25	113

Die Reedereien aller Art nahmen an dieser Aufwärtsbewegung teil.

So hat auch das Reedereigewerbe seinen vorteilhaften Anteil an der allgemeinen Zuwendung des Kapitals zu Dividendenpapieren erhalten und sich bei seinem enormen Kapitalbedarf, der bei den fünf großen Gesellschaften allein 139 000 000 Mk. betrug, einer günstigen Aufnahme seiner Aktien und Anleihen erfreut.

Aus diesen Tatsachen ist der Rückschluß zu ziehen, daß es soliden Privatreedereien ebenfalls gelang, zu günstigen Bedingungen Kapitalien zu erhalten. Auch hier ist wieder der kleine Unternehmer, der weniger Garantien zu bieten vermag, im Nachteil, für ihn ist der Kredit weniger flüssig. Die Großunternehmung mit ihren gut marktgängigem Papiere stand sich am besten.

Zweiter Teil.

Niedergang.

1. Einleitung.

Bei Betrachtung der Rentabilitätstabelle der Reedereien für einen längeren Zeitraum sehen wir ein ungeheueres Schwanken; während auf der einen Seite in günstigen Jahren Dividenden erzielt werden, wie kaum in einem anderen Erwerbszweige, ist Dividendenlosigkeit, ja Defizit die wiederkehrende Erscheinung der wirtschaftlich ungünstigen Jahre.

Jahr	Hamburg-Amerika-Linie Dividende in %	Norddeutscher Lloyd Dividende in %	Jahr	Hamburg-Amerika-Linie Dividende in %	Norddeutscher Lloyd Dividende in %
1860	6	0 [Defizit]	1874	0 [Defizit]	0 [Defizit]
1861	8	2	1875	0 [Defizit]	0
1862	10	2	1876	0 [Defizit]	0
1863	8	2	1877	0	0
1864	8	5	1878	7	6
1865	20	15	1879	6 ^{1/2}	0
1866	20	20	1880	10	5
1867	16	20	1881	12	12
1868	8	10	1882	9	5
1869	16	16	1883	4	10
1870	7	5	1884	0	6 ^{1/2}
1871	12	10	1885	0	5
1872	16	6 ^{1/3}	1886	4	7
1873	12	4 ^{1/4}	1887	6	5

Year	Hamburg-Amerikalinie Dividende in %	Norddeutscher loyd Dividende in %	Year	Hamburg-Amerikalinie Dividende in %	Norddeutscher loyd Dividende in %
1888	8 1/2	12	1896	8	4
1889	11	11 1/4	1897	6	5
1890	8	7	1898	8	7
1891	5	0	1899	8	7 1/2
1892	0	1 1/2	1900	10	8 1/2
1893	0	3	1901	6	6
1894	0	0 [Deficit] ¹	1902	4 1/2	0
1895	5	0			

Der Hauptgrund hierfür ist in der zu großen Ausdehnung des nationalen Intensitätsmaximums, wie des individuellen Gesellschaftsintensitätsmaximums zu suchen.

In günstigen Jahren entsteht ein allseitiges Erweitern der Räumten, so daß die nationale Schiffahrt eine Ausdehnung annimmt, die allen Ansprüchen gerecht zu werden sucht.

Diese Überschreitung des auch in normalen Zeiten genügend rentierenden Intensitätsmaximums ist hauptsächlich auf die Ausdehnung des Intensitätsmaximums seitens der Großreedereien, welche den weit überwiegenden Teil der nationalen Schiffahrt an Tonnage besitzen, zurückzuführen. Sie erweitern stets in Zeiten günstiger Konjunktur ihre Tonnage so, daß ein Rückgang einen Teil des Schiffsmaterials unproduktiv werden läßt; auf die Jahre vorteilhafter Konjunkturausnutzung durch der Konjunktur entsprechende Schiffsräumten folgen ertraglose Jahre infolge des geschaffenen Überschusses an Material.

Dieses starke Schwanken der Rentabilität hat die Schiffspapiere von jeher in den Augen des Börsenverkehrs als gefährlich und minder wünschenswert erscheinen lassen und wohl kein Industriepapier weist in Zeiten günstiger Konjunktur so relativ geringe Kurssteigerungen auf, als wir dies bei den Schiffsaaktien finden. Die Kontinuität der Dividende besteht bei den meisten Industriekäten, Gruben-, Hütten-, Eisenpapieren u. s. w. in weit höherem Grade als bei Schiffsaaktien, diese aber erweckt bei Verkehr und Kredit Vertrauen und ihr Mangel gibt den Schiffahrtsunternehmungen eine ungünstige Position im Geldverkehr.

Es erhebt sich nun die Frage: Kann und soll die deutsche Schiffahrt mehr darauf achten, sich vor einer dergestalteten Mehrung der Leistungseinheiten zu hüten, sich mit einem auch in ungünstiger Zeit noch rentierenden Intensitätsmaximum begnügen, sich also vor Expansion in der Hochkonjunktur

¹ Inssoferne, als der Betriebsgewinn zu den Abschreibungen nicht ausreichte.

zurückschalten, um bei dem Rückgang im Warenverkehr nicht die unvermeidlichen Einbußen zu erleiden.

Dieser Frage muß die Betrachtung vorangehen, was der Fall sein würde, wenn in der Hochkonjunktur von seiten der großen Unternehmungen keine verkehrs befriedigende Tonnage zur Verfügung gestellt wird, wenn keine Ausnutzung der Konjunktur in allen Meeren vorgenommen wird.

In den Ozeanen kämpfen die Reedereien der verschiedenen Seehandelsmächte mit einander, jede sucht die andere zu verdrängen; wo eine Macht eine Lücke läßt, postiert sich die andere, sie lebt sich ein und gewinnt ein Terrain, das sie auch in schlechten Jahren behauptet, in der Hoffnung auf die Zukunft und die Ausdehnung des Welthandels. Die günstigen Jahre bringen immer ein Entstehen neuer Handelsbeziehungen, eine bleibende Erweiterung des Ozeanverkehrs. An diesem Expandieren muß nun jede nationale Seehandelsmacht ihren Anteil nehmen, will sie nicht Gefahr laufen, ihre Stellung im Welthandel zu verschlechtern.

Konnte man in früheren Jahrzehnten darauf rechnen, in den neuen Routen bei Verschlechterung der Wirtschaftslage bankerote kleine Gesellschaften zu finden, deren Aufkauf dann ein gutes Geschäft wäre, so ist jetzt das Welthandelsnetz wesentlich so unter mächtige Gesellschaften verteilt, die teilweise Subventionen besitzen, deren Existenz anderseits von ihren Staaten unter allen Umständen aufrecht erhalten werden muß, daß auf den unrentabel gewordenen Positionen Unternehmungen unerschütterlich ausharren. Könnte je Deutschland seine großen Gesellschaften im Stiche lassen?

Eine vorübergehende Ausdehnung des Schiffahrtsintensitätsmaximums seitens einer Nation wie seitens der einzelnen Unternehmungen ist nur durch Charterungen möglich. Einerseits ist aber in Zeiten günstiger Konjunktur die Charterung ein sehr teures Geschäft, anderseits erweist sich die Einstellung hiedurch beschaffter Dampfer als unzweckmäßig, da man diese nicht so ökonomisch auszunützen vermag, wie eigene. Die großen Gesellschaften halten deshalb viel darauf, ohne diesen Notbehelf, der meist mehr Schaden als Nutzen bringt, auszukommen, und trachten nach Herstellung eines dem Bedürfnis genügenden eigenen Schiffsparks.

Sehr verhängnisvoll ist der Umstand, daß Schiffsbauten Jahre in Anspruch nehmen und in günstiger Zeit von seiten der Schiffswerften außerordentlich lange Lieferfristen bedungen werden; er ist die Ursache, daß in der Hochkonjunktur bestellte Schiffe nach Eintritt des Niedergangs noch von Stapel laufen, die überflüssige Tonnage mehren, und damit die ersten Niedergangsjahre eine besondere Verschärfung erfahren.

Eine Vorausberechnung des Frachtenmarktes auf die Dauer von zwei

oder drei Jahren ist geradezu unmöglich; man denke nur an die seit langem ständig wiederkehrende Behauptung von dem unvermeidlichen Ende der nordamerikanischen Hochkonjunktur; daß dort drüben die Welle wieder einmal niedergehen wird, darüber besteht kein Zweifel, derzeit ist aber trotz aller Prophezeiungen noch immer die Situation sehr gut geblieben, ja, sie hat sich von Jahr zu Jahr gebessert.

Das Entstehen eines für Krisenzeiten übermäßigen Intensitätsmaximums ist sonach das unvermeidliche Schicksal der für ihre Machtstellung in den Meeren kämpfenden Handelsmarine; wenn sie in der Hochkonjunktur nicht dem Verkehr genügen kann und die Gelegenheit ergreift, sich neue Gebiete zu gewinnen, so kommt sie auf dem Welthandelsmarkt in das Hintertreffen.

Die bisherigen Krisen waren alle dadurch entstanden, daß auf eine Zeit regen Warenaustausches mit ihrer Expansion der Reedereien eine Epoche geminderten Verkehrs folgte, die in der ungünstigen wirtschaftlichen Lage der Export- und Importländer ihre Ursache hatte. Wesentlich andere Veranlassungsgründe sind an der Wiege der gegenwärtigen Krisis gestanden und haben dieser ein eigenartiges Gepräge, aber auch eine besondere Schärfe verliehen. Die derzeit auf dem Frachtenmarkt liegende Depression ist durch außergewöhnliche Umstände veranlaßt worden. Die ökonomischen Störungen in Europa haben bei diesem Niedergang nur zur Verschlimmerung der Situation beigetragen, er wäre zweifellos auch ohne sie eingetreten.

In den Jahren 1899 und 1900 wurden der Handelsmarine Millionen von Tonnen für die Transporte nach Südafrika entzogen, 1900 kamen dann noch die Chinawirren, alle großen Schiffe mußten Truppen und Materialschiffe entsenden. Bei den großen Entfernungen dieser Länder blieben numerisch bedeutende Tonnagen viele Monate dem Handelsverkehr entzogen.

Der Welthandel aber stand in höchster Blüte, jeder Kontinent hatte einen steigenden Export und Import und der wollte bedient werden.

Nun traten die außerordentlichen Ereignisse in den Hintergrund. „Am Schluß des Jahres“ schreibt der Bericht des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft zu Danzig für das Jahr 1900, „war schon vollständige Ebbe an den Frachtmärkten der ganzen Welt eingetreten. Am Ende des ersten Vierteljahres des Jahres 1901, zur Zeit, da wir diesen Bericht niederschreiben, sind die Frachten schon auf einen so niedrigen Stand gekommen, daß man fürchten muß, die Depression werde von längerer Dauer sein.“ Der Hamburger Handelskammerbericht aus derselben Zeit lautet noch optimistisch: „Gegen Ende des Jahres hat die Spannung der Frachten nachgelassen, doch

dürfte anzunehmen sein, daß auch nach Beendigung der schwelenden kriegerischen Verwicklungen, die dadurch für den Weltmarkt freiwerdenden Schiffsräume ohne allzu große Frachtschwankungen vom Handel wieder aufgenommen werden.“

Diese Auffassung war unrichtig.

Der Welthandel hielt in seinem ungestümen Aufschwung inne; die Handelsflotten aller Länder aber erhielten noch die in den günstigen Jahren gemachten Bestellungen geliefert.

Nach Südafrika brachte das Jahr 1901 eine bedeutend geringere Anzahl Transporte als die Vorjahre, Südafrika wurde deshalb mehr und mehr mit seinem Ausfalle im Handel und Verkehr fühlbar. Nach Ostasien waren die Truppen verschifft und die bedeutendsten Materialtransporte erledigt. Mit dem Einzug der verbündeten Truppen in Peking am 16. August 1900 war die Lage Chinas in ein Stadium getreten, das weitere Verschiffungen erübrigte. Die nach Auflösung des deutschen Expeditionskorps vom 17. Mai 1901 erfolgten Rücktransporte gaben den deutschen Reedereien nicht mehr solche auf kurze Zeit zusammengedrängte Massentransporte, daß dadurch eine für den Welthandel bedeutsame Tonnageentziehung veranlaßt worden wäre, ebenso wenig die Zurückziehung der Truppenkontingente seitens der anderen Mächte.

Neben die Räumtemehrung seitens der Handelsflotte, den Wegfall des außerordentlichen Tonnagebedarfs trat nun als dritter Faktor des Niedergangs der Ausfall der amerikanischen Maistransporte. Der deutsche Reedereibetrieb erhielt aber durch die heimatliche Depression einen weiteren Schlag.

Das Jahr 1902 verschärfte die internationale Situation noch stärker. Die Truppenrücktransporte von Südafrika und China waren zwei nur unbedeutend in das Gewicht fallende Momente; dazu kam nun noch die Minderung des Warenaustausches im Weltverkehr. Die Handelsflotte war aber wiederum gewachsen:

Dampfer der Handelsflotte.

Erde ¹			Deutsches Reich		
Jahr	in 1000 Br.-R.-T.	Zunahme gegen das Vorjahr in %	Jahr [1. Januar]	in 1000 Br.-R.-T.	Zunahme gegen das Vorjahr in %
1900/1	21 787 ²	—	1900	1864	—
1901/2	23 379 ³	7	1901	2185	17
1902/3	25 860	11	1902	2446	12

¹ Unter Weglassung der Schiffe unter 100 Tonnen.

² Nach Bureau Veritas.

³ Nach Lloyd's Register.

Diese negativen und positiven Punkte führten zu der ungeheueren Depression in der Reederei.

Die verschiedenen Momente, die den Welthandel verringerten, werden uns bei dem Frachtverkehr der einzelnen Länder noch eingehend beschäftigen.

Um stärksten litt unter diesen Verhältnissen die Unternehmungen in wilder Fahrt; wo sollten sie sich hinwenden, da auf allen Märkten Frachten niedrig waren; wo aber momentane Zunahme an Warenmengen sich fand, da gesellten sich gleich die Flaggen aller Nationalitäten, die in wilder Fahrt sich bewegten, hinzu, um fogleich die momentane Güte der Konjunktur wieder zu vernichten. Die Reedereien in regelmäßiger Fahrt hatten in der Zeit der günstigen Konjunktur ihr Netz ausgedehnt, ihr regelmäßiger Verkehr war den berührten Häfen zum Bedürfnis geworden, sie waren es auch, denen die Früchte lokaler Besserungen in den Schoß fielen. Um ungünstigsten gestalteten sich aber unter der Einwirkung der französischen Dampfschiffsubventionen die Verhältnisse für die Segelschiffahrt, so weit sie nicht zum ökonomisch-technisch vervollkommenen Betrieb übergegangen war; dieser allein vermochte bei niederen Frachtsätzen, aber guter Warenmenge, noch bescheidensten Gewinn zu ziehen.

Es gab nur zwei Mittel, um die Ungunst der Verhältnisse einigermaßen zu mildern: Einerseits Erweiterung der Handelsbeziehungen und Einbeziehung neuer Frachtengebiete in den deutschen Handel, anderseits Verbilligung des Schiffahrtsbetriebes durch weitere Fortbildung zu Größbetrieben. Die zwei Tendenzen, deren Wirken Sombart in seiner deutschen Volkswirtschaft im neunzehnten Jahrhundert in der Reederei konstatiert¹, die Expansionstendenz des Kapitalismus und die Konzentrationstendenz sehen wir in Tätigkeit, den Einfluß der Depression zu mildern.

Noch läßt sich über die Dauer der Depression kein Urteil fällen. Wohl aber wird die rückläufige Bewegung dank der in allen Meeresgebieten erfolgten Kartellierungen und Organisationen ihren höchsten Stärkegrad bereits überschritten haben. Wie auf einigen Industriegebieten Wendungen zum Besseren eintraten und zu erhöhter Verschiffung bedeutender Handelsartikel führten, so sind auch bereits in einigen Gebieten des Welthandels Verschiebungen des Frachtenmarktes zum Günstigeren erfolgt.

Immerhin lastet auf dem Gesamtmarkte, auf der Geschäftslage der Welthandelsflotte wie der deutschen Reederei noch ein bedeutender Druck, dessen Behebung sich noch nicht absehen läßt.

¹ Die deutsche Volkswirtschaft im neunzehnten Jahrhundert. Von Dr. Werner Sombart, Professor an der Universität Breslau. Berlin 1903. Seite 308.

„Was die Aussichten für das laufende Jahr (1903) betrifft“ meldet die Hamburg-Amerikalinie, „so freut es uns berichten zu können, daß augenscheinlich die tiefste Depression des Frachtenmarktes überwunden ist, so daß eine vielleicht langsam sich vollziehende, dafür aber hoffentlich um so nachhaltigere Besserung erwartet werden darf“.

Auch der Norddeutsche Lloyd eröffnet in seinem Geschäftsbericht eine günstige Perspektive auf die Zukunft: „Die ersten Monate des neubegonnenen Jahres zeigen auf fast sämtlichen Linien eine, wenn auch zunächst noch langsame Besserung der Frachten, bei gleichzeitig anhaltendem lebhaften Personenverkehr, so daß wir glauben, der weiteren Entwicklung des Jahres zunächst mit gutem Vertrauen entgegensehen zu können.“

Diesen affistiert für ihr Geschäftsgebiet die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft; auch die Levantelinie konstatiert die seit einigen Wochen bemerkbaren Spuren sowohl einer Gesundung der Verhältnisse in Deutschland, wie einer Besserung des internationalen Verkehrs.

Von den Unternehmungen in wilder Fahrt glaubt die Flensburger Dampferkompagnie, „nachdem der Frachtenmarkt vom La Plata und von Ostasien eine erhebliche Besserung erfuhr und da im allgemeinen der tiefste Stand erreicht sein wird“, mit mehr Vertrauen in die Zukunft blicken zu können, während ihre ältere Flensburger Kollegin sich sehr ungünstig äußert: „Die Aussichten für 1903 sind leider nicht erfreulich. Sowohl in China, wie in Europa genügt der Bedarf für Tonnage bei weitem nicht dem starken Angebot derselben, und ein Aufschwung des Geschäfts wird umso mehr unterdrückt, als Reeder sich trotz der schlechten Resultate weder zum Auflegen ihrer Schiffe entschließen, noch sich enthalten können, Vorausbefrachtungen zu unrentablen Raten zu machen“.

Sehr trübe erscheint den Segelschiffreedereien die nächste Zukunft: Bisurgis vermisst die Anzeichen einer baldigen Besserung, ebenso wie die Gesellschaft Alster, die sich inhaltlich identisch mit der Hamburger Reederei-aktiengesellschaft von 1896 äußert: „Die Aussichten für das laufende Geschäftsjahr sind leider wenig befriedigende, wenngleich es im allgemeinen den Anschein hat, als ob wir den tiefsten Stand des Frachtenmarktes überwunden hätten. Wir geben uns deshalb der Hoffnung hin, daß dem abgeschlossenen schlechten Geschäftsjahre bald wieder bessere folgen werden, umso mehr als die Erfahrung lehrt, daß so schlechte Zeiten nicht von langer Dauer zu sein pflegen“.

Eine durchgreifende Besserung erhofft man von dem Abschluß langfristiger Handelsverträge. Die Unsicherheit der künftigen Gestaltung unserer Handelsverträge mit dem Auslande macht sich je länger, je mehr in den

geschäftlichen Beziehungen fühlbar¹. Der freihändlerische Danziger Bericht für 1901 schreibt: „Grundvoraussetzung für die Besserung ist, daß die schwelbenden Zoll- und handelspolitischen Fragen einer befriedigenden Lösung zugeführt werden. Denn wer soll wohl unter dem Drucke der lärmenden Ungewißheit darüber, welchen Ausgang diese Fragen nehmen werden, den Mut zu neuen wirtschaftlichen Unternehmungen finden?“

Die Hamburg-Amerikalinie äußert: „Auf die Gestaltung der Verhältnisse in der ferneren Zukunft wird natürlich die Frage von schwerwiegendem Einfluß sein, wie weit es gelingt, auf Grund des nunmehr fertig gestellten Zolltarifs günstige Handelsverträge abzuschließen.“ In Zusammenhang damit wendet sich der Bericht auch gegen das Fleischbeschaugebot: Die deutschen Reedereien müßten nicht nur infolge der bestehenden Einfuhrverbote auf jede Einnahme² aus der Beförderung von Vieh und frischem Fleisch nach deutschen Häfen verzichten, sondern hätten daneben noch unter dem durch verschiedene gesetzgeberische Maßnahmen Deutschlands herbeigeführten ständigen Rückgang der Einfuhr anderer wichtiger Artikel zu leiden.

Gegen diese Fragen sind Klagen, wie sie von Seiten der Deutsch-Australischen Dampfschiffgesellschaft über Konsulatsgebühren³ und Belastung durch die Seeverufsgenossenschaft erhoben werden, von untergeordneter Bedeutung.

Von großem Wert für die Zukunft der deutschen Reederei ist auch die bessere Schiffarmachung deutscher Flüsse und die Anlegung eines Kanalnetzes, das den Häfen Waren zu- und entführen kann. Besonders Stettin hofft von der Herstellung eines Großschiffahrtsweges Berlin—Stettin die Rettung aus seiner mißlichen Lage.

¹ Vergl. hierzu noch Hamburger Handelskammerbericht für das Jahr 1902. Seite 6.

² „Um wie große Interessen des Reedereibetriebes es sich hierbei (Ausführung des Fleischbeschaugebotes betr.) handelt, läßt sich ermessen, wenn man erwägt, daß die Einfuhr von den Vereinigten Staaten nach England im Jahre 1901 in runden Zahlen an Großvieh auf 404 000 Stück, an Kleinvieh auf 289 000 Stück, an frischem Rindfleisch auf 159 000 t und an frischem Schweinefleisch auf 17 500 t sich belauft hat. Aus der Beförderung dieser Vieh- und Fleischmengen ist den englischen Schiffahrtsgesellschaften in dem genannten Jahre eine auf mindestens 23 Millionen Mark zu veranschlagende Frachteinnahme zugeslossen.“ (Bericht für 1902.)

³ „Von einem von uns gezahlten Betrage von 54 128,50 Mk. für Konsulatsgebühren entfallen,“ schreibt ihr Bericht für 1902, „nur 1216,70 Mk. auf Gebühren für besondere Amtshandlungen, wie An- und Abmusterung und dergleichen; der Rest ist als reine Abgabe zu betrachten. Englische Schiffe haben derartige Kosten nicht in fremden Häfen. Auf den diesjährigen Gewinn von 600 000 Mk. berechnet, machen die Konsulatsgebühren etwa 9% aus. Es ist dringend zu hoffen, daß die Konsulatsgebühren, wenn nicht ganz abgeschafft, so doch wesentlich herabgesetzt werden.“

In der Ausgestaltung der Binnenschiffahrt liegt neben der Schaffung langfristiger industriefreundlicher Handelsverträge ein Hauptmoment für die Wiederverkehr guter Verhältnisse und eine eisprichtliche Zukunft der deutschen Reederei.

2. Deutschlands Einfuhr an überseeischen Haupthandelsartikeln in den Jahren 1901 und 1902 mit Rücksicht auf die Lage der deutschen Industrien und die Kaufkraft des Volkes¹.

Für die Seeschiffahrt ist der Handel und Verkehr Deutschlands mit überseeischen Ländern das Ausschlaggebende. Was der Küste entlang verfrachtet wird von deutschen Häfen in deutschen Häfen, ist relativ unerheblich, dient aber anderseits wieder dem Handel mit überseeischen Ländern, indem die deutsche Küstenfahrt es unternimmt, den großen Seehäfen Waren zu führen oder solche fortzunehmen.

Wenn wir die Gesamt Mengen betrachten, die an Waren im deutschen Spezialhandel ein- und ausgeführt wurden,

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr
	in 1000 Tonnen	
1900	45 911,8	32 681,7
1901	44 304,6	32 362,6
1902	43 335,7	35 029,6

so tritt uns ein Zurückgehen der Einfuhr und ein Steigen der Ausfuhr entgegen. Ersteres ist großenteils auf das Sinken der Zufuhr in industriellen Rohstoffen und Halbfabrikaten zurückzuführen, letzteres auf die Abschiebung der deutschen Überproduktion in das Ausland.

Es ist eine verhältnismäßig kleine Anzahl von Waren, die über die günstige oder ungünstige Gestaltung des Seefrachtenmarktes entscheidet.

Eine Reihe von Routen hängt in ihrem finanziellen Ertragnis sogar wesentlich von nur einem Artikel ab, die südafrikanische und australische Fahrt von der Wolle, die ostindische Fahrt vom Reis, die brasiliianische vom Kaffee, die argentinische vom Getreide, die chilenische vom Salpeter, die Levantefahrt vom Getreide u. s. w.

¹ Hierbei wurden besonders berücksichtigt: die Aussäze der Münchener Allgemeinen Zeitung: das Wirtschaftsjahr 1900, 1901 und 1902 betreffend, die Publikationen der Hamburger, Bremer und Danziger Handelskammer bzw. Kaufmannschaft.

Ist nun der Ertrag schlecht oder der Bedarf an diesen Produkten im Einfuhrland klein, so ist damit über das Erträgnis der Route entschieden. Das Primäre ist stets das Bedürfnis des Einfuhrlandes; besteht solches, so hat die Welthandelsflotte hievon einen Vorteil, denn wo das eine Überseeland nicht liefern kann, tritt das andere ein, die Räumten der Handelsflotte werden gefüllt, wenn auch die einzelne Route einen Ausfall hat. Besonders die Schiffe in wilder Fahrt folgen der Konjunktur in den Exportländern, ihr Schicksal ist von dem Bedarf der Importländer abhängig.

Ein großer Teil der Beschäftigung der deutschen Handelsflotte ist nun von dem Umfang des deutschen Imports abhängig und darum muß eine allgemeine Untersuchung des Bedarfs Deutschlands an den wichtigsten Welt-handelsartikeln erfolgen.

Die Getreideernte Deutschlands im Jahre 1901 war sehr klein und man war auf bedeutende Importe angewiesen; im Jahre 1902 war die Inlandsernte quantitativ zwar gut aber qualitativ ungenügend.

Der Hamburger Sachverständigenbericht (1902) motiviert den Import zutreffend also: „Seit langen Jahren hat das inländische Getreide, besonders Roggen, Gerste, Hafer und Erbsen, nicht den Markt so schwach versorgt, wie seit der letzten Ernte, da die Qualitäten derartig gering sind, daß sie im Lande zu Konsum- und Futterzwecken verbraucht werden. Sie versorgen dadurch besonders den Platzbedarf für Futterzwecke und beschränken die Bezüge von Mais und Futtergerste wesentlich.“

Durch diese Verhältnisse war also für den Import von Getreide in beiden Jahren reichliche Gelegenheit gegeben; der im Preis gestiegene Mais fand Ersatz durch minderwertiges Getreide und andere Surrogate.

Deutschlands Einfuhr¹:

	1900	1901	1902
Weizen	1 293 864	2 134 200	2 074 530
Roggen	893 333	863 706	976 042
Gerste	781 458	899 749	1 127 556
Mais.	1 384 157	1 193 319	900 580

Eine weitere Haupthandelsware, der Kaffee, ist in Deutschland infolge des starken Sinkens seines Preises in seinem Konsum erheblich gewachsen, wenn auch der deutsche Zoll die Konsumzunahme, wie sie Amerika hatte, verhindert².

¹ Eine Ausscheidung der Einfuhr nach See- und Landweg ist nicht durchführbar, da bei einer Reihe von Bezugsländern beide nebeneinander hergingen, anderseits von fremden Häfen her mit der Bahn eingeführt wird.

² Der deutsche Kaffeezoll beträgt 20 Mark pro 50 kg = 25 Pf. für 1 Pf. gebraunten Kaffee; die Vereinigten Staaten lassen Kaffee zollfrei eingehen, haben

Kaffee einfuhr in den deutschen Spezialhandel.

	1900	1901	1902
Einfuhr in Tonnen	160 826	171 974	171 434
Preis einer billigen Kaffeesorte in Mark: 1 Dztr.			
Santos regular 1/2% GG. unverzollt Hamburg.	80,4	66,3	64,08
Jahresverbrauch im deutschen Zollgebiete auf den Kopf in Kilogramm	2,80	3,01	2,95

Der Rückgang im Kaffeepreis trat mit dem Rückgang in der Kaufkraft der konsumierenden Bevölkerung ein und so war der Kaffeeverbrauch, der sich mehr und mehr eingewöhnt hat, ja geradezu ein an Stelle von Nahrung gebrauchtes Genussmittel in schlechten Zeiten in weiten Kreisen der Unbemittelten bildet, sogar erheblich gewachsen.

Der Rückgang im Inlandskonsum an Reis steht in engem Zusammenhang mit der geminderten Kaufkraft der Minderbemittelten. Seine starke Preisminderung im Jahre 1902 gab ihm wieder eine größere Konsumaufnahme¹. Immerhin hängt der Import an Reis nicht nur von der Verzehrung im Inlande ab, sondern zu einem großen Teil auch von der Ausfuhr des in deutschen Reismühlen geschälten Reises. Da in einer Reihe von Ländern, denen diese ihr Produkt abführen, geminderte Aufnahmefähigkeit bestand, so hatten die Jahre 1901 und 1902 einen sehr zurückgegangenen deutschen Export an geschältem Reise zu verzeichnen. Die Besserung der Exportaussichten haben neben dem gemehrten Konsum bewirkt, daß die Reismühlen im Jahre 1902 sich bedeutende Quantitäten beilegten².

	1900	1901	1902
Einfuhr in Tonnen: ungezählter Reis	239 822	203 346	295 880
gezählter Reis	50 731	55 185	70 033
	290 553	258 531	365 913
Ausfuhr geschälten Reises in Tonnen .	129 814	96 552	103 257
Preis einer billigen Reissorte in Mark:			
Rangoon geschält, niedr. Notierung, 1 % Df., unverzollt Hamburg 1 Dztr.	17,6	17,1	16

aber im Abschnitt III des Dingley Tarifgesetzes eine Bestimmung vorgesehen, wonach zum Zwecke der Sicherung des gegenseitigen Handels ein Zoll von 3 Cents pro Pfund auf Kaffee aus solchen Ländern auferlegt werden kann, die ihrerseits die Produkte der Vereinigten Staaten hohen Zöllen unterwerfen.

¹ Jahresverbrauch auf den Kopf der Bevölkerung: 1901: 2,13; 1902: 2,23 kg.

² Den Bremenser Reismühlen wurden im Jahre 1902 195 370 Tonnen zugeführt gegen 133 250 im Vorjahr.

Wenn der Tabakimport keine Veränderungen zeigt, sondern sich in den Jahren 1900—1902 in seiner Größe fast gleich blieb (58 073, 58 603 und 58 581 Tonnen), so hängt dies damit zusammen, daß wesentlich nur die einheimischen Tabake dem Minderbemittelten zum Genusse dienen.

Wolle, Baumwolle und Jute sind nun Artikel, die auf dem Welthandelsmarkt viel bedeuten. Ihr Verbrauch ist zum kleineren Teil mit dem Inlandsbedarf zusammenhängend, sie gehen als Halb- und Ganz-Fabrikate wieder in das Ausland.

	Einfuhr in Tonnen		
	1900	1901	1902
Rohe Schafwolle	138 114	150 171	161 804
Rohe Baumwolle	313 155	332 879	348 304
Jute	97 106	117 542	140 851

Für die Textilindustrie¹ war 1900 ein schlimmes Jahr. Die ganz exorbitante Höhe der Baumwoll- und Wollpreise lastete schwer auf ihr. Dem Export stellten sich eine Reihe von Schwierigkeiten entgegen: die Käufer in Amerika hielten des unsicheren Ausgangs der Präsidentenwahl wegen mit ihren Aufträgen sehr zurück, in Russland war eine schwere industrielle Krisis; der indische Markt war wegen schlechter Ernte und der damit zusammenhängenden Hungersnot in seiner Konsumfähigkeit sehr geschwächt, endlich legten die chinesischen Wirren den Absatz nach China lahm. Im Jahre 1901 war diese ungünstige Lage wenig verschoben; die Spinner saßen auf Garnlängern, die nur mit Verlust abzustossen waren, und den Fabrikanten mit ihrer fertigen Ware ging es nicht besser, da der Absatz hievon infolge Darniederliegens fast sämtlicher Industriezweige der Welt stockte.

Doch schon im Laufe des Jahres 1901 begann ein Umschwung, die Preise der Rohprodukte sanken, der Export hatte günstigere Bedingungen erhalten. Wenn nun auch das Inland in seiner Konsumtionsfähigkeit zurückging, so waren reiche Aufträge aus dem Ausland die Folge der Verbilligung der Waren und dadurch wurde die Einfuhr der Rohprodukte zu einer Steigerung gebracht.

Günstiger als bei der Baumwollindustrie war im Jahre 1902 noch die Lage der Wollindustrie. Die Kammgarnspinnereien waren das ganze Jahr

¹ Vergl. im übrigen den Band CV der Schr. d. B. f. Sozialpolitik.

zu auskömmlichen Preisen flott beschäftigt. Dabei gelang es dank der günstigen Konjunktur für feine Wolle, deren Produktion wegen der andauernden Dürre beträchtlich zurückging, lohnende Preise für die Erzeugnisse zu erzielen. Ihre Lage erfuhr eine weitere Besserung dadurch, daß sich die Nachfrage auf die seit langem stark vernachlässigte grobe Wolle übertrug und in dem Preise für diese eine wesentliche Besserung zum Durchbruch kam.

Die gesteigerten Mengen von Jute, die im Jahre 1902 in das Inland kamen, fielen zusammen mit einer Überproduktion in der Juteindustrie. Eine Erhöhung der Fabrikatpreise konnte nicht im Verhältnisse zur Steigerung der Preise für Rohjute erzielt werden. War auch das Geschäft in Spezialartikeln der Jutebranche nach wie vor sehr lebhaft, so machte die Lage des Weltmarktes ein Geschäft nach den Vereinigten Staaten und Argentinien in den großen Bulkartikeln unmöglich. Einen nachteiligen Einfluß übte auf die Juteindustrie auch das Darniederlegen der Linoleumbranche aus. Der Zustand dieser hing mit den großen Schwierigkeiten in der Beschaffung des nötigen Rohmaterials zusammen, da besonders auch die beiden letzten deutschen Ernten unbefriedigend waren. Erst die jüngsten Saatsernten in Indien und Argentinien versprechen ihr verbesserte Verhältnisse.

	Einfuhr in Tonnen		
	1900	1901	1902
Leinsaat	267 571	236 930	245 960

Zu den bedeutendsten Industrien, die ebenso vom Inlandbedarfe leben als für den Export arbeiten, zählt die Lederindustrie¹. Diese leidet seit einer Reihe von Jahren unter der Verteuerung der Rohware. Im Ledermarkt hatte nun trotzdem eine Überproduktion Platz gegriffen, die sich doppelt fühlbar machte, als der starke Verbrauch an Kriegsmaterial wegfiel, anderseits die Konsumfähigkeit der Bevölkerung zurücktritt. Besonders verhängnisvoll war, daß die deutsche Schuhwarenindustrie, welche sich weit über den Bedarf ausgedehnt hatte, in das Stocken geraten ist. Die Lederbranche hat zwei weitere höchst ungünstige Jahre zu verzeichnen. Die Zufuhr an Häuten blieb im allgemeinen im Jahre 1902 auf dem ungünstigen Stande des Vorjahres verharren, die Preise zeigen eine Aufwärtsbewegung.

¹ Vergl. die Abhandlung Heitelbergs in Band CVII der Schriften des Vereins für Sozialpolitik.

	Einfuhr in Tonnen		
	1900	1901	1902
Kalbsfelle, gefaltete und trockene	10 125	10 120	10 835
Rindshäute, grüne und gefaltene	49 025	51 402	55 428
gefaltete und trockene	34 086	24 577	20 887
Schaf- und Ziegenfelle, rohe, behaarte	12 445	15 096	15 822
Roßhäute, rohe	15 410	14 109	14 454

Durchschnittspreise nach der Verschiedenheit von Qualität und Gewicht.

Buenos Aires und La Plata	1900	1901	1902
Trockene Rindshäute pro Pf. in Pf. . . .	65—90	70—85	72—88
Gefaltene Mataderoshäute pro Pf. in Pf. . . .	42—61	42—55	45—58
Gefaltene Roßhäute pro Stück in Mt. . . .	11—16	10—14 $\frac{1}{2}$	11—15
Trockene Roßhäute = = = = .	8—10	6 $\frac{1}{2}$ —9	7—9 $\frac{1}{4}$
Trockene Rindshäute = = = = .	70—88	62—80	65—88

Eine Gruppe von ganz anderem Charakter bildet der Import von unedlem Metalle und der Kohle.

Seitens der Eisenindustrie¹ war die Folge einer vollständigen Verkenntung des tatsächlichen Bedarfs eine ungeheure Überproduktion gewesen. Überall wurden Vergrößerungen vorgenommen; dadurch waren die Produzenten in bedeutendem Grade auch Konsumenten geworden: mit der Vollendung ihrer Neuanlagen fielen sie als Konsumenten aus und die bedeutend erweiterte Produktion führte dem Markte sich mehrende Mengen zu. In der Hochkonjunktur warfen sich die Händler spekulationswütig auf alle freiwerdenden Mengen Eisen und das Bild des wirklichen Bedarfs wurde völlig verwischt. Als sie nun außer Stande waren, die gekauften Mengen abzunehmen, trat eine vollständige Stockung des Absatzes ein. Die schärfste Krise kam. Zunächst gingen die vorher ohne alles Maß erhöhten Preise für die Fertigfabrikate in einer Weise zurück, daß diejenigen Werke, die nicht über eigene Rohstoffe verfügten, nur noch mit Verlust den Betrieb aufrecht erhalten konnten, da ihre Verkäufe zu hohen Preisen einfach nicht zur Abwicklung kamen, was natürlich zu den grüßtmöglichen Einschränkungen und bei manchen zum endlichen Stilllegen führte. Dementsprechend verringerte sich

¹ Vergl. die Abhandlungen in Band CVI dieser Schriften.

auch der Verbrauch an Rohstoffen, so daß auch die Hochofenwerke sich neben bedeutenden Preisnachlässen zu Betriebseinschränkungen aller Art verstehen mußten. Diesen mißlichen Verhältnissen suchte man durch eine gesteigerte Ausfuhr zu begegnen. Roheisen, Halb- und Ganzfabrikate wurden in gesteigerten Massen ausgeführt. Während der Inlandverbrauch stark zurückging, so daß auf den Kopf der Bevölkerung im Jahre 1902 noch nicht die Hälfte des Eisenverbrauchs des Jahres 1900 entfällt, erfuhr die Ausfuhr durch eingetretene außerordentliche Ereignisse eine große Steigerung. Die lagernden Produkte der Überproduktion konnten in das Ausland abgeführt werden, freilich infolge mangelnden Zusammenarbeitens der Eisenindustriellen nur unter den ungünstigsten Bedingungen. In Amerika war durch die Bergarbeiterstreiks Kohlen- und Koks mangel eingetreten und dadurch wurden die amerikanischen Eisenwerke gezwungen, den Betrieb einzuschränken oder ganz still zu legen. Die aufgestapelten deutschen Vorräte waren somit hoch erwünscht und nahmen ihren Weg über das Meer; das Kohlen syndikat erleichterte der Eisenindustrie durch Gewährung von Bonifikationen die Ausfuhr. Leider hat die planlose gegenseitige Unterbietung der Werke keinen Gewinn resultieren lassen — einen Gewinn hatten lediglich die Schiffahrtsgesellschaften, indem sie große Exporte auszuführen hatten, die ein Äquivalent bildeten für die Ausfälle der Fracht von eingehendem Eisen.

	1900	1901	1902
Einfuhr in Tonnen:			
Eisenerze	4 107 840	4 370 021	3 957 403
Roheisen	726 712	267 503	143 040
Ausfuhr in Tonnen:			
Eisenbahnschienen	155 656	180 978	366 815
Schmiedbares Eisen in Stäben, Rad- franz- und Pflugshärenteisen	172 533	329 513	361 216
Roheisen	129 409	150 448	347 256
Platten und Bleche aus schmiedbarem Eisen	167 363	255 627	273 021
Eisendraht	169 839	247 758	238 513
große Eisenwaren	165 656	188 394	215 244

In der Kohlenindustrie¹ hat die Syndikatsbildung Verluste, wie sie in der Eisenindustrie entstanden, verhindert; aber gerade durch die Aufrechterhaltung der Inlandpreise, indem sie die niederen Preise im Ausland im

¹ Siehe die vorige Anmerkung.

Inland sich ersetzen ließ, wurde die englische Kohle an den deutschen Handelsplätzen in ihrer Konkurrenzfähigkeit gestärkt und durch bedeutsame Abschlüsse deutscher Schiffahrtsgesellschaften für die Zukunft der Bedarf an deutscher Kohle gemindert¹. Die hohen Anforderungen, die von Seiten der Industrie der Vereinigten Staaten an die englischen Gruben herantraten, da die nordamerikanischen Zeichen streikten, brachten jenen vollauf Beschäftigung und verhinderten zunächst ein konkurrierendes Auftreten englischer Kohle auf deutschem Markte und eine intensivere Tätigkeit, durch die Krisis verlorene Abnehmer zu ersetzen.

	Einfuhr in Tonnen		
	1900	1901	1902
Steinkohle	7 384 049	6 297 389	6 425 658
(aus Großbritannien : :)	6 033 316	5 205 664	5 192 147)

Der Artikel Kupfer ist durch die Rückwirkung der notleidenden elektrischen Industrie und durch die überaus ungünstige Lage der Messingindustrie im Jahre 1901 in weit geringeren Mengen zur Einfuhr gelangt. Das Jahr 1902 brachte günstigere Verhältnisse, nachdem im Dezember 1901 der große Preissturz in Kupfer eingetreten war, es fanden zwar große Preisschwankungen statt, aber immerhin keine bedeutenden Abweichungen von dem Preisniveau des Jahresanfangs.

Ausländische Kupfer, Prima			Durchschnittspreise von Standard Kupfer an der Londoner Börse in £		
Monat	1901	1902	Monat	1901	1902
Januar	154,75	110	Januar	71,85	48,55
Februar	154,75	122	Februar	71,26	55,30
März	150	—	März	69,65	53,55
April	150	112	April	69,73	52,90
Mai	149	114	Mai	69,78	54,60
Juni	148	115	Juni	68,90	54,00
Juli	147	114	Juli	67,64	52,00
August	146	112,50	August	66,88	52,10
September	145	112	September	65,99	52,80
Oktober	144	111	Oktober	64,20	52,35
November	144	108	November	65,46	51,20
Dezember	Preissturz	102	Dezember	Preissturz ²	51,05
Durchschnitt . . .	146,75	112,95			

¹ Vergl. noch die weiteren Ausführungen unter „die Geschäftsergebnisse der Reedereien“.

² Preis fiel von 60 auf 48,50 £.

Wesentlich im Zusammenhang mit der Preisgestaltung konnte die Kupferindustrie die günstiger gewordenen Erwerbsverhältnisse ausnützen, beziehungsweise selbst zur Besserung ihrer Lage beitragen. Die Einfuhr von rohem Kupfer belebte sich unter diesen Verhältnissen im Jahre 1902.

	Einfuhr in Tonnen		
	1900	1901	1902
Rohes Kupfer	83 503	58 629	76 050

Die Blei verarbeitenden Industrien blieben in der ungünstigen Situation verharren, in die sie durch den Rückgang der deutschen Wirtschaftslage gerieten, so daß der Import von rohem Blei in beiden Jahren erheblich zurückging.

	Einfuhr in Tonnen		
	1900	1901	1902
Blei, Bruchblei und Bleiabfälle	70 252	52 886	39 006

Auch das nach Deutschland zwecks Verhüttung eingeführte Bleierz ging auf 71 078 Tonnen im Jahre 1902 von 100 196 Tonnen im Vorjahr zurück.

Für Chilesalpeter lagen die Verhältnisse im Jahre 1902 ungünstig, da die Witterungs- und sonstigen Landwirtschaftsverhältnisse derart waren, daß der Verbrauch von Dünger ein geringer war; anderseits hatte der durch eine wilde Hauße spekulativ geschrobene Preis den Verbrauch beeinträchtigt.

	Einfuhr in Tonnen		
	1900	1901	1902
Chilesalpeter	484 544	529 568	467 024

Bei dem engen Einandergreifen, das zwischen dem Verbrauch von Holz und Eisen besteht, mußte die schwierige Lage der gesamten Eisenindustrie ihre Rückwirkung auch auf den Holzexport ausüben. Die Bau-tätigkeit in ganz Deutschland stockte. Die Krise, in die das Baugewerbe geraten war, übte ihre Wirkung auf die Schneidemühlen aus. Zu den

Artikeln, die in übergroßer Menge zugeführt waren und nun bei dem geringen Absatz liegen blieben, gehörten insbesondere eichene Schwellen,kieferne Rundhölzer und tannene beschlagene Hölzer. Erst gegen Mitte des Jahres 1902 nahm dann die Bautätigkeit in Nord- und Westdeutschland zu und veranlaßte wieder eine gesteigerte Einfuhr an baureifem Material.

Bon abträglicher Bedeutung war, daß das Steigen der Preise der Nutzhölzer, auch nachdem die Lager sich allmählich räumten, abhielt, neue Bestellungen zu machen, anderseits Nordamerika sein kontinentales Holz selbst sehr benötigte und die Zufuhren von dort aus Mangel an Holz in verschiedenen Qualitäten völlig ausblieben.

An rohem Holz waren auch noch vom Jahre 1900 große Lager vorhanden, die der Abnahme harrten, so daß in dieser Qualität der Rückgang des Imports sich bedeutend verschärfte.

	Einfuhr in Tonnen		
	1900	1901	1902
Bau- und Nutzholtz roh oder nur in der Querrichtung mit Axt oder Säge bearbeitet	2 627 327	2 451 143	1 947 593
Bau- und Nutzholtz gesägt, Ranthölzer, Säge- und Schnittwaren	1 642 551	1 366 699	1 447 648

An den eben angestellten Betrachtungen einiger der wichtigsten Frachtartikel für die Handelsflotte sehen wir, in welchem Umfange der Seehandel durch die wirtschaftlichen Verhältnisse der heimischen Industrie und der Kaufkraft der Bevölkerung in Mitleidenschaft gezogen wird.

Wie sehr die einzelne Route hiervom getroffen wurde, muß die Untersuchung des Frachtenverkehrs der einzelnen Kontinente ergeben.

3. Handelstätigkeit deutscher Schiffe in den verschiedenen Kontinenten.

A. Amerika.

Die Vereinigten Staaten von Amerika waren es, welche die unmittelbarste Veranlassung zur Depression im Reedereibetriebe gaben. Die schwachen Maisernten der beiden Jahre 1901 und 1902 ließen nicht nur den Maisexport bedeutend zurückgehen, sondern verhinderten auch die Verschiffung anderer Getreidearten und Futtermittel, die man an Stelle des teuer gewordenen Maises im Inland selbst benötigte und verwendete.

Einfuhr aus den Vereinigten Staaten in den deutschen Spezialhandel.

	In Tonnen		
	1900	1901	1902
Mais	1 124 602	804 234	60 145
Gerste	57 235	10 272	3 650
Kleie	38 796	24 538	12 788

Einigen Ersatz für den Transport nach Deutschland bot der Weizenimport, der die heimischen schwachen Ernten ergänzen mußte, indem in den Jahren 1901 und 1902 1 237 147 und 1 019 415 Tonnen gegen 455 934 Tonnen im Jahre 1900 zur Verfrachtung kamen.

Auch im Export amerikanischer Industrieprodukte zeigte sich ein bedeutender Ausfall, da infolge des rapiden Aufschwungs auf allen Gebieten des wirtschaftlichen Lebens der Bedarf im Inland ein so lebhafter und so zahlungsbereiter war, daß dem Export der Industrieprodukte keine Aufmerksamkeit geschenkt wurde, ja für ihn eben bedeutend weniger zur Verfügung stand, anderseits aber auch das Ausland vielfach nicht aufnahmefähig war. Unter diesen Artikeln sind für den deutschen Frachtverkehr wegen ihres Rückgangs im Jahr 1901 besonders nennenswert Nutz- und Bauholz und Roheisen.

	Einfuhr in Tonnen		
	1900	1901	1902
Bau- und Nutzholz, roh oder nur in der Querrichtung mit Axt oder Säge bearbeitet . .	19 382	12 343	26 552
Bau- und Nutzholz, gesägt; Kanthölzer, Säge- und Schnittwaren	256 878	223 936	241 188
Roheisen	30 901	11 402	398

Hingegen wies die Einfuhr an Kupfer und Baumwolle mit den 1902 verbesserten Verhältnissen in Deutschland eine Zunahme auf.

	Einfuhr in Tonnen		
	1900	1901	1902
Roher Kupfer	66 264	42 423	60 275
Baumwolle	256 235	256 323	267 001

Der deutsche Konsumrückgang an Leuchtpetroleum, die Einfuhr rumänischen und russischen Petroleums ließen die Einfuhr amerikanischen Petroleums zurückgehen, indem gegen 790 132 und 781 399 Tonnen in den Vorjahren nur 752 155 Tonnen raffiniertes Petroleum 1902 von den Vereinigten Staaten kamen.

Die glänzende industrielle Lage Amerikas hatte einen bedeutenden Einfluß auf den westwärts gehenden Verkehr. Besonders die ungeheueren Mengen von Eisenprodukten, die von Deutschland nach Amerika abgeschoben wurden, spielen hiebei eine bedeutende Rolle.

	Ausfuhr in Tonnen		
	1900	1901	1902
Luppeneisen, Rohschielen, Ingots . . .	—	1 644	99 740
Eisenbahnschielen	49	1 236	87 133
Rohreisen	—	5 939	49 506
Eck- und Winkelreisen	940	487	23 777
Schmiedbares Eisen in Stäben, Radfranz- und Pflugschareneisen	37,2	1 623	10 114

Auch die deutsche Kohlenindustrie erweiterte ihren Absatz in den Vereinigten Staaten: Ausfuhr von Kohle 1900: 4996 Tonnen; 1902: 15 733 Tonnen.

Der bedeutendste Ausfuhrartikel Zucker fand in den Vereinigten Staaten eine bedeutend verringerte Abnahme, die in den komplizierten Verhältnissen des Zuckermarktes ihre Begründung hat;

	Einfuhr in Tonnen		
	1900	1901	1902
Zucker	353 990	122 999	86 797

Schwankende Exportziffern zeigen Zement und Abraumsalze:

	1900	1901	1902
	t	t	t
Abraumsalze	261 410	322 328	250 856
Zement	197 174	108 596	246 726

In einer Reihe von Artikeln, unter denen die Baumwollwaren eine bedeutende Rolle einnehmen, zeigt sich die Zurückdrängung der Einfuhr deutscher Artikel infolge der Ausdehnung der amerikanischen Industrie; ein Beispiel hiefür sind die Strumpfwaren.

	Ausfuhr in Tonnen		
	1900	1901	1902
Strumpfwaren	3862	2641	3116

Unterseits hatte die schwere Belästigung des deutschen Handels durch das System der Fakturenlegalisierung, welche die Preisgabe intimster Geschäftsgeheimnisse fordert und durch nahezu unerfüllbare Formvorschriften und Eidesablegung vor amerikanischen Beamten in Deutschland die Abwicklung des Handels erschwert und belästigt, auf den deutschen Export abträglichen Einfluß.

Während der Wert der deutschen Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten von Amerika im Jahr 1902 gegen das Vorjahr bedeutend wuchs, weist die Einfuhr weit geringere Summen auf.

	In Millionen Mark		
	1900	1901	1902
Wert der deutschen Ausfuhr	439,6	385,8	449,2
= = = = Einfuhr	1020,8	1042,1	911,1
	1460,4	1427,9	1360,3

Schiffahrtverkehr und seine Raten.

Unter diesen Verhältnissen war natürlich für eine Erweiterung des Schiffahrtverkehrs keine Gelegenheit geboten, denn die Zunahme der Ausfuhr füllte ja nur stets überschüssige Räumten.

Die deutsche Reederei ergriff indessen die Gelegenheit, an dem Warenverkehr der Vereinigten Staaten mit anderen Ländern wachsenden Anteil zu nehmen.

Eine neue Route legte sich die Hamburg-Amerikalinie bei, indem sie, da der Verkehr zwischen Westindien und Europa zum Teile auf dem Weg über New York sich vollzieht, als Ergänzung ihrer von Hamburg ausgehenden westindischen Linie die Errichtung einer regelmäßigen Dampfschiffverbindung zwischen New York und Westindien betätigte. Um einen abträglichen Konkurrenzkampf mit den bereits bestehenden Linien zu meiden, kaufte sie die schon seit Jahren zwischen New York und Westindien verkehrende Atlaßlinie an. Die sieben in den Besitz der deutschen Gesellschaft übergegangenen Dampfer waren kombinierte Fracht- und Passagedampfer und vornehmlich für die Südfrüchtebeförderung eingerichtet. Durch Einstellung von zwei Dampfern wurde dieser Verkehr weiter ausgestaltet. Im Jahre 1902 sicherte sie sich durch einen mit der United Fruit Company geschlossenen Vertrag der Jamaika-New Yorklinie auf Jahre hinaus umfangreiche Südfrüchteverschiffungen.

Ein Konkurrenzkampf der Hamburg-Amerikalinie mit der Cameronlinie, welche die Strecke New York—Haiti befuhrt, fand durch einen Vergleich seine Erledigung, demzufolge die Cameronlinie sich von dem Haiti Geschäft zurückzog, die New Yorker Firma Munson und Co., die bisherige Inhaberin der Linie, dagegen als Agentin der Hamburg-Amerikalinie für den Dienst von New York nach Haiti beschäftigt wird.

Um an dem stetig wachsenden Verkehr zwischen den Vereinigten Staaten und Indien teil zu nehmen, der vielfach in Wechselwirkung mit dem Europa-Indien Handel steht, vermittelte die Hansalinie seit 1901 eine Verbindung zwischen Indien und New York; weiterhin hat die Linie auch einen Dienst von Nordamerika nach dem Kap eingerichtet. Da die letztere Fahrt noch unter den Verhältnissen litt, hat die Gesellschaft eine regelmäßige Verbindung von Savannah nach Bremen eingerichtet, um denjenigen Teil ihrer Dampfer, der nach dem Kap keine Verwendung findet, nach Bremen zurückzufahren; diese Linie dient hauptsächlich dem Baumwollimport.

In dem Verkehr zwischen New York, Westindien und Ostasien hat das Morgan Syndikat der Hamburg-Amerikalinie die alleinige Betätigung eingeraumt.

Gemeinsam von der Hamburg-Amerikalinie und der Levantelinie wurde eine vierwöchentliche Verbindung New Yorks mit der Levante aufgenommen. Dadurch ist dem bedeutenden Frachtverkehr, welcher bislang zwischen der Levante und Nordamerika mit Umladung in Hamburg ging, ein direkter Weg geschaffen. Da gleichzeitig die englische Reederei sich mit diesem Projekte befaßte, so hat die deutsche Schiffahrt durch raschen Entschluß sich ihr altes Geschäft nicht nur erhalten, sondern sich auch das neue Geschäftsbereich gesichert. Es ist klar, daß die Einbürgerung solchen neuen Verkehrs eine gewisse Zeit braucht, aber die Einstellung zweckentsprechender Dampfer, wie solche im Jahre 1903 erfolgt, wird dazu ihr Teil beitragen.

Der Verkehr mit den Häfen der Union am Stillen Meer erhielt eine wachsende Bedeutung. Die Kosmos- und Hamburg-Amerikalinie gestalteten ihren Verkehr mit San Francisco aus einem vierwöchentlichen zu einem vierzehntägigen und dehnten die Hälfte bis in die Häfen der Juan de Fuca Straße und das Puget Sound Seattle und Tacoma in den Vereinigten Staaten, Victoria und Vancouver in Britisch Columbia aus. Der Erfolg zeigt sich deutlich in der Hamburger Statistik, in der die Vereinigten Staaten am Stillen Meere im Jahre 1901 mit 150 352 Tonnen (20 246 600 Mk. Wert) gegen 24 324 Tons (1 840 000 Mk. Wert) im Vorjahr figuren. Im Import spielte Weizen die bedeutendste Rolle, im Export Zement und Branntwein.

Hamburg 1901:

Einfuhr: Weizen	143 030	Tonnen (18 133 130 Mt.)
Ausfuhr: Zement	33 448	= (1 258 670 =)
Branntwein	4 079 hl	(360 140 =)

Außerdem gab im Jahre 1901 die Mäuernte in Chile Gelegenheit zu umfangreichen Getreidefrachten vom Norden Amerikas nach dem Süden.

Die Frachtraten der von den Vereinigten Staaten ausgehenden Waren litten unter der Menge der vorrätigen Tonnage. Die Hamburg-Amerikalinie schränkte deshalb ihre Expeditionen ein und stellte eine Anzahl ihrer größten Frachtdampfer außer Dienst.

Für den Norddeutschen Lloyd geben die statistischen Mitteilungen betreffend Bremens Handel und Schiffahrt im Jahre 1901 und 1902 die Auskunft, daß die Zahl der Reisen nach den Vereinigten Staaten eine Einschränkung erfuhr.

	Zahl der Reisen		
	1900	1901	1902
Bremen—New York	95	75	70
New York—Bremen	95	75	70
Bremen—Baltimore	39	37	41
Baltimore—Bremen	39	38	41
Bremen—Galveston	10	18	18
Galveston—Bremen	10	18	18

Die seit 1897 mit kleineren Dampfern betriebene Route nach Galveston und die Fahrt nach Baltimore, womit der Nachbarhafen keine gleichgute Verbindung unterhält, weisen eine Mehrung der Reisen gegenüber dem Jahr 1900 auf.

Die Raten sanken infolge des Frachtenmangels auf einen beispiellos niederen Stand; im Jahre 1900 für 480 Pfund Weizen oder Mais zwischen 2 sh 7 1/2 d bis 4 sh 7 1/2 d schwankend, gingen sie im Jahre 1901 bis auf 1 sh 4 1/2 d herunter und vermochten sich am Ende des Jahres 1901 nur auf 2 sh 3 d zu heben.

Im Jahre 1902 wurde die Situation noch verschärft, da die nach der Union gesandten englischen Kohlenschiffe, welche mit ihrer Ladung den durch den nordamerikanischen Arbeiterstreik entstandenen Fehlbedarf deckten, das Räumteangebot unerfreulich mehrten. Die Frachtrate fiel wieder auf 1 sh 6 d.

Die ausgehenden Frachten, welche selbst in guten Zeiten nur einen kärglichen Verdienst ließen, da stets ein drückendes Räumteangebot herrschte, konnten sich unter diesen Verhältnissen nicht bessern.

Zuckerfrachten schwankten 1901 wie in vorangegangenen Jahren zwischen 7 sh 6 d und 8 sh 6 d, 1902 zwischen 7 sh 6 d und 8 sh per Tonne in der Fahrt Danzig oder Stettin-New York; die Zementfracht sank von 6 sh auf 5 sh 6 d.

Mit Rücksicht auf diesen Ratenstand sagt der Geschäftsbericht der Hamburg-Amerikalinie für das Jahr 1901:

„Namentlich darf die finanzielle Wirkung der vermehrten Güterbeförderung nach Nordamerika nicht überschätzt werden, da die Frachtraten sich nur wenig über das in dieser Verkehrsrichtung seit Jahren übliche, zum Teil durch Verträge festgelegte niedrige Niveau erheben konnten.“

Die Morgan-Combine hat mit den deutschen Linien, nach Calwer¹, bereits im Jahre 1902, also vor der definitiven Geschäftseröffnung der International Mercantile Marine Company es unternommen, die Warenfrachten zu regeln. Es soll darnach für den Transport von Getreide von den Vereinigten Staaten nach Liverpool und London ein Mindestsatz von $1\frac{1}{2}$ d per Büschel von 60 Pfund normiert worden sein. Die im Interesse der Kontinent-Amerika und vice versa Rate erforderliche Organisation des Räumteangebotes ist von dem Truste wohl im Hinblick auf die derzeitige Aussichtslosigkeit nicht unternommen worden.

Die Raten der amerikanischen Westküste konnten sich infolge der steigerten Exporte im Jahre 1901 noch auf ihrer früheren Höhe erhalten; im Jahre 1902 aber stürzten sie, der allgemeinen Frachtenlage folgend, dann wesentlich im Zusammenhange mit dem Salpeterfrach ganz ungeheuer, von 30 sh auf 17 sh 6 d, Seglerfrachten von 30 sh, nach vorübergehender Steigung auf 32 sh 6 d, bis auf 15 sh.

Britisch-Nordamerika.

Seit dem 31. Juli 1898 haben deutsche Waren bei der Einfuhr nach Canada einen höheren Zoll zu zahlen als englische. Trotzdem ist die deutsche Einfuhr an Wert gestiegen, indem die deutsche Ausfuhr nach Canada im Jahre 1901 26,5, 1902 38,7 gegen 20 Mill. Mf. im Jahre 1900 betrug.

Der wichtigste Einfuhrartikel, der regelmäßig mehr als $1/8$ der zollpflichtigen Waren ausmacht, ist Zucker. Dieser gehörte bislang noch zu denjenigen Waren, die bei der Einfuhr, gleichviel ob sie britischer oder nichtbritischer Herkunft sind, einem einheitlichen Zollsatz unterlagen. Eine Bevorzugung für englische Raffinade oder für Zucker aus den englischen Kolonien hätte die alten ausländischen Rübenrohzucker verarbeitenden

¹ Das Wirtschaftsjahr 1902. I. Teil: Handel und Wandel in Deutschland. Seite 222.

Raffinerien Canadas außerordentlich geschädigt, so daß man von der Einführung eines Differentialzolls für nichtbritischen Zucker abstand. Für die Versendung deutschen Rübenzuckers war dies von grundlegender Bedeutung, denn allein dadurch war die Einfuhr deutschen Zuckers in so gewaltig steigender Menge möglich.

1900:	21 704	Tonnen
1901:	37 928	=
1902:	73 016	=

Dieser Export ist mit dem Jahre 1903 bedeutend gefährdet; Canada hat die Weigerung Deutschlands, ihm nach Gewährung der Vorzugsbehandlung englischer Waren auch fernerhin alle England zugestandenen Zollbegünstigungen einzuräumen, mit der Anordnung eines Zollzuschlages von $33\frac{1}{3}\%$ auf deutsche Einfuhr ab 17. April 1903 beantwortet; weit schlimmer für die deutsche Einfuhr ist aber das Entstehen einer einheimischen Rübenzuckerindustrie, der allmählich durch die Einwanderung die erforderlichen Arbeitskräfte zur Verfügung stehen; seit kurzem sind in Ontario vier Zuckerfabriken mit einer Verarbeitung von ungefähr 2000 Tonnen Rüben täglich im Betrieb, eine fünfte entsteht bei Lethbridge in Süd-Alberta. Derzeit sind die Montrealer Raffinerien, die europäischen Zucker verarbeiten, durch die niedrigen Importpreise noch sehr begünstigt; wenn aber im Herbst 1903 die Brüsseler Zuckerkonferenz in Kraft tritt, werden die Preise des europäischen Rübenzuckers sich steigern und dies wird mehr als der Kampfzoll, dessen Existenz diplomatische Verhandlungen und kanadische Einfahrt in das Verkehrte ihres Beginnens aufheben können, die deutsche Zuckerausfuhr gefährden.

Nach dieser Richtung ist somit der deutschen Schifffahrt eine ungünstige Zeit bevorstehend; besonders die Ostseehäfen Danzig und Stettin werden dies verspüren.

Unter der differenziellen Zollbehandlung deutscherseits litt anderseits bereits die Ausfuhr der kanadischen Landesprodukte sehr bedeutend. Canadisches Getreide ist in Deutschland nicht mehr wettbewerbsfähig; Erbsen und Bohnen gehen im Import stark zurück. Nur für Erbsen finden wir in der Reichsstatistik Angaben

	Einfuhr in Tonnen		
	1900	1901	1902
Erbsen	6904	6335	5339

Die Frachtraten stellten sich gleich ungünstig wie die nach den Vereinigten Staaten; sie sind meist dieselben, da beim Seeverkehr derart benachbarte Gebiete gleiche Säze zu erhalten pflegen.

Mexiko, Centralamerika, Venezuela, Colombia und Westindien.

Mexiko ist in seiner wirtschaftlichen Lage dank der tüchtigen Regierung unter dem Präsidenten Porfirio Diaz stetig vorwärts geschritten. Wenn auch die Ungewissheit über die Zukunft des Silbers nach wie vor den Verkehr mit dem Ausland belastet, so hat doch die Kaufkraft des Landes zugenommen und eine steigende bedeutende Einfuhr von Eisenbahnschienen, Kohlen, Röss, Eisen für Bauzwecke und anderer Baumaterialien stattgefunden. Letzteres hängt mit der sehr regen Privatbautätigkeit zusammen. Durch das Vorwärtschreiten der Industrie ist indessen anderseits der Rückgang der Einfuhr von Baumwollgeweben veranlaßt worden¹.

Die Ausfuhr von Deutschland hat eine lebhafte Konkurrenz Frankreichs und der Vereinigten Staaten zu bestehen; der gesteigerten Verbindung Deutschlands mit Mexiko, anderseits der Handelstätigkeit der deutschen Schiffe zwischen den Vereinigten Staaten und Mexiko ist es gelungen, an dem gemehrten Export und Import Mexikos in wachsendem Grade teilzunehmen.

Ohne Zweifel hat auch die mexikanische Niederlassung der deutschen überseefischen Bank, die im April 1902 ins Leben trat, die deutsche Handels-tätigkeit gefördert.

	1900 Tonnen	1901 Tonnen	1902 Tonnen
Einfuhr:			
Blauholz	19 404	13 612	13 793
Blei (Hamburg)	—	514	368
Mahagoniholz und Ähnliches	3 728	3 854	4 591
Kaffee	1 499	2 077	2 610
Ausfuhr:			
Röss	31 814	60 712	113 192
Zement	7 960	13 514	7 861

Um die günstige Wirtschaftsposition Mexikos auszunützen, dehnte der Norddeutsche Lloyd seine Kubalinie mit Beginn des Jahres 1902 nach Tampico und Veracruz in Mexiko aus, wodurch der Hamburg-Amerikalinie in ihrem Verkehr zwischen Hamburg und den mexikanischen Häfen eine empfindliche Konkurrenz entstand. Dieselbe wurde jedoch bald beseitigt, indem es zu einer Vereinbarung kam, derzufolge der Norddeutsche Lloyd seine

¹ Deutschland führte 1900 bis 1902 nach Mexiko aus: an dichten Geweben, gefärbt, gedruckt, ombriert, jaspriert 291 bzw. 169 bzw. 239 Tonnen.

Befahrung Mexicos wieder aufgab, während für Cuba eine Betriebsgemeinschaft vereinbart wurde. Nunmehr (seit 8. April 1903) besteht auch eine direkte Linie Hamburg—Mexiko, die von der Hamburg-Amerikalinie mit Dampfern der Prinzen-Klasse befahren wird.

Der Handel mit den mittelamerikanischen Staaten, mit Venezuela und Columbien litt dauernd unter der Unsicherheit der dortigen wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse, Bürgerkrieg folgte auf Bürgerkrieg, die ungerechte Behandlung deutscher Interessen in Venezuela führte zur Blockade.

Außerdem aber brachte der niedere Stand der Kaffeepreise eine wirtschaftliche Kalamität; Erdbeben und vulkanische Ausbrüche haben im Jahre 1902 in Guatemala Kaffeefeldungen, darunter eine Anzahl im Besitz Hamburger Handelshäuser befindliche, verheert. Alles dies hemmt die Besserung des Wohlstandes und die Kaufkraft des Volkes und damit die Hebung des Exportes.

Am günstigsten gestaltete sich noch die Einfuhr von Guatemala, da fast sämtliche Produkte, die von dort kommen, eine Preissteigerung erfuhr, so Mahagoniholz, Cedernholz, trockene Kindshäute; auch feine Gattungen von Kaffee, wie sie Guatemala liefert, vermögen trotz der gebrückten Preislage am Kaffeemarkte höhere Preise zu erzielen.

	Einfuhr in Tonnen		
	1900	1901	1902
Guatemala-Kaffee . . .	16 335	23 564	19 406

Der Wert der Ausfuhr nach Guatemala, die sich auf viele Artikel verteilt, konnte sich von 1,6 Mill. Mk. auf 2,5 im Jahre 1901 zu heben, während die Katastrophe des Jahres 1902 wieder einen Rückgang auf 2 Mill. brachte.

Der Zollkrieg mit Haiti hat den Handel in dem Hauptausfuhrartikel des Landes, Kaffee, von Hamburg nach Havre vertrieben; diese Veränderung blieb nicht ohne Schaden auf den deutschen Export, besonders Reis¹, Zement, Steinzeug und feine Tonwaren und zeigt, wie leicht zollpolitische Maßnahmen zum Schaden des wirtschaftlich stärkeren Landes ausschlagen können. Auch der Handel in Farbholz hat sich nach Frankreich gezogen,

¹ Deutsche Reiseinfuhr nach Haiti in den Jahren 1900—1902: 1131, 1249, 726 Tonnen.

was der deutschen Fabrikation von Farbholzerträften sehr nachteilig ist, indem Frankreich das haitische Holz verarbeitet und nach Deutschland einführt.

	Einfuhr in Tonnen		
	1900	1901	1902
Kaffee	1706	1199	241
Blauholz	7250	5116	539

Cuba ist endlich zu geordneten Verhältnissen gelangt. Mit dem Übergang zur eigenen republikanischen Regierung fiel ein Niedergang der wirtschaftlichen Verhältnisse zusammen, in erster Linie hervorgerufen durch die ruinösen Preise für Zucker. Auch die Tabaksernte war so gering, daß Verschiffungen nach Deutschland nur in sehr geringem Umfange stattfanden. Dadurch daß in dem neuen Handelsvertrage mit den Vereinigten Staaten bedeutende Zollermäßigungen angesetzt sind, ist der Export nach Cuba, der sich eben erst entwickeln konnte, bereits wieder gefährdet.

Im Hinblick auf das Inkrafttreten des neuen cubanischen Zolltarifs vom 26. Juni hat in der ersten Hälfte des Jahres 1903 eine sehr starke Einfuhr stattgefunden.

Der Export Cubas richtet sich zum größeren Teile nach andern Ländern und Märkten, insbesonders nach der Union

Der Handel mit Portoriko litt vor allem unter dem Abschluß dieser Insel an das Zollgebiet der Vereinigten Staaten und unter den auf ihn ausgedehnten Vorschriften der Fakturalegalisierung, die besonders lästig sind, weil es sich hier um eine größere Zahl von aus verschiedenen Orten kommenden Artikeln in kleinen Mengen handelt.

	1900 Tonnen	1901 Tonnen	1902 Tonnen
Einfuhr:			
Tabak von Cuba und Portoriko . . .	658	904	956
Kaffee, roh	714	446	734
Rußholz von Cedern, Mahagoniholz, roh	4 384	6 798	9 652
Ausfuhr:			
Reis nach Cuba und Portoriko . . .	21 661	20 966	25 119

Die vom Kontinent ausgehenden westindischen Linien des Norddeutschen Lloyd, der im November 1900 eine Verbindung zwischen Bremen und Cuba über Antwerpen, Koruna und Villagarcia mit Anlaufen von Habana, Cienfuegos, Manzanillo und Santiago di Cuba eingerichtet hatte, wie die

Hamburg-Amerikalinie litten unter diesen Verhältnissen, besonders was den Import und Export nach beziehungsweise von den Hanshäfen aus betraf. Um sich an der Verschiebung des Handels nach dem nordamerikanischen Festlande zu beteiligen, haben sie dann die schon oben erwähnten Verbindungen Westindiens mit der Union und Mexiko unternommen.

Südamerika.

Die politischen Verhältnisse Argentiniens und Brasiliens zeigten auch in den Jahren 1901 und 1902 noch ein trübes Bild und lassen beide Länder von ihren wirtschaftlichen Krisen nur sehr langsam gesunden. Diese Länder hatten von dem glücklichen Gedeihen ihrer Landesprodukte nicht den Vorteil, der unter geregelten Verhältnissen möglich gewesen wäre.

Immerhin besserte sich die Kaufkraft Brasiliens zunehmend infolge der großen Kaffee- und Tabakernte.

Die beträchtliche Einfuhr von Kaffee und Tabak nach dem Hauptstapelpalaste Deutschlands, nach Hamburg, zeigt, welche Mengen von Brasilien über die Meere kamen:

	1900	1901	1902
Kaffeeimport in Hamburg in Tonnen	189 900	204 700	223 500
hievon Santos	94 350	112 200	134 950
Rio	13 950	25 150	20 600
Bahia	1 650	5 300	2 500
Ausfuhr und Verbrauch in Tonnen	177 700	204 700	180 400
Einfuhr in den deutschen Spezialhandel in Tonnen	91 824	102 329	112 285
Tabakimport in Hamburg			
Brasil in Packen	130 000	161 000	268 000 ¹
Rio Grande in Packen	1 100	3 200	20 000
Einfuhr unbearbeiteter Tabakblätter in den deutschen Spezialhandel in Tonnen	11 349	10 783	11 740

Auch der dritte Hauptausfuhrartikel Brasiliens erfuhr eine bedeutende Steigerung in seiner Verschiffung:

¹ Hievon 22 000 Packen Transito.

Im Hamburger Markt gingen an brasilianischen Rindshäuten ein

Aus Rio Grande	1900	1901	1902
Gefalzene Rindshäute (in Stück) . . .	159 000	180 000	240 000
Trockene Rindshäute (in Stück) . . .	140 000	265 000	270 000

Der deutsche Spezialhandel nahm hievon auf

	1900 Tonnen	1901 Tonnen	1902 Tonnen
Rindshäute, grüne und gefalzte . . .	6054	8478	7275
- gekalte und trockene . . .	3413	4022	3255

Wie sehr hinter diesem steigenden Import von Brasilien der deutsche Export 1901 blieb, zeigt die Statistik des Handels Hamburgs, des Haupthandelsplatzes mit Brasilien:

Hamburg	1900		1901	
	Tonnen	Wert in Millionen M.	Tonnen	Wert in Millionen M.
Ausfuhr.	113 722	63	98 810	55
Einfuhr.	144 561	131	172 607	133

Deutschlands Ausfuhrwert betrug 1900: 45,6, 1901: 35,5, 1902: 49,8, der Einfuhrwert 115,5 bzw. 113,9, bzw. 118,6 Millionen M.

Die bedeutendsten Ausfuhrprodukte sind:

	In Tonnen		
	1900	1901	1902
Reis	11 619	10 480	6 835
Zement	19 809	14 975	18 209

Außerordentlich beschwerend wirkte auf den Handel das Erfordernis einer sehr rigorosen Fakturalegalisierung, die ebenso rigoros gehandhabt wurde, so daß die Reedereien auf Grund eines Beschlusses des anglo-kontinentalen Syndikats eine Gebühr von 4 M. 50 Pfg. von jedem Konossement für die ihnen aus der Legalisierung erwachsenden Arbeiten und

für die durch die Formalitäten eventuell bedingte Verzögerung der Expedition der Schiffe fordern. Eine andere den Handel schädigende Maßnahme war die Unterstagnung des Durchgangsverkehrs von und nach Bolivien, der sich über die Zuflüsse des oberen Amazonenstromes, besonders nach dem Gebiete des Beniflusses, entwickelt hatte.

Argentinien zeigt seinen Nachbarstaaten in vielen Richtungen ähnliche Verhältnisse. Auch hier ist die Kaufkraft des Landes eine so geschwächte, daß der Export der Länder, die von ihm Produkte beziehen, in sehr bescheidenen Grenzen bleibt.

	1900		1901		1902
	Tonnen	Wert in Mill. M.	Tonnen	Wert in Mill. M.	Wert in Mill. M.
Hamburg Einfuhr . .	391 545	110,2	379 040	108,9	—
Ausfuhr . .	106 297	73,2	86 937	49,7	—
Deutschland Einfuhr . .	—	284,5	—	200,8	201,8
Ausfuhr . .	—	64	—	54,2	47,2

In Argentinien erstreckte sich die außerordentlich heftige Krise der Vorjahre noch auch auf das Jahr 1902.

Der Import litt unter den großen, zum Teil betrügerischen Zusammenbrüchen dortiger Firmen — im ersten Semester 1902 erfolgten noch Zahlungseinstellungen von 32 000 000 Dollars —, außerdem wirkten die zur Befreiung der außerordentlichen Ausgaben für Kriegsrüstungen vorgenommenen Zoll erhöhungen importmindernd; für Deutschland, besonders für das Reisgeschäft, das von Bremen ausging, war die durch billigere Frachtgelegenheit erfolgreiche Konkurrenz Hollands von großem Abtrag¹.

Die allgemeine wirtschaftliche Lage besserte sich im Jahre 1902, indem eine normale Ernte eintrat und die Wollprodukte, deren Preisrückgang enormen Verlust und einschneidende finanzielle Erschütterung mit langer Nachwirkung mit sich gebracht hatte, sich fortgesetzt steigender Preise erfreuten. Der Ausfuhr kam zu statthen, daß die Mode sich den in Argentinien erzeugten mittleren und größeren Kreuzzuchten zugewendet hatte und diese in großen Mengen den deutschen Kämmereien zugingen. Für die Schiffahrt brachte auch das argentinische Exportgeschäft in gefrorenem Fleische bedeutende Geschäfte, freilich nicht in der Fahrt nach Deutschland wegen der Höhe der deutschen Fleischölle und der Schwierigkeiten der Fleischeneinfuhr.

Auch der Häutehandel gab den Schiffen gemehrte Fracht. Im Jahre 1903

¹ Nach der Ziffer der monatlichen Nachweise der Reichsstatistik.

schreitet die Gesundung der argentinischen Verhältnisse vor allem infolge des befriedigenden Ausfalls der Ernte stetig fort.

	In Tonnen		
	1900	1901	1902
Deutschlands Ausfuhr:			
Reis	5 819	6 415	5 016
Eisenwaren, grobe.	5 116	5 126	4 682
Gewebe, dichte, gefärbt, bedruckt, ombriert, jaspirt.	1 264	918	971
Deutschlands Einfuhr:			
Schafwolle, roh mit dem Schweiß oder nur auf dem Körper gewaschen . .	61 468	67 604	66 678
Häute, grüne und gefärbte	19 982	21 521	24 494
= gekälfte und trockene	2 506	2 068	1 606
Weizen	278 196	496 079	158 025
Mais	112 022	161 935	187 344
Leinsaat	41 031	74 587	84 338

Von den anderen ost-südamerikanischen Staaten hat Uruguay die größte Bedeutung; gesteigerter Häuteexport, besonders aber die zunehmende Ausfuhr von Fleischexport trug zur Besserung der Wirtschaftslage bei.

Deutschlands Spezialhandel.

	1900		1901		1902	
	Tonnen	Wert in Mill. M.	Tonnen	Wert in Mill. M.	Tonnen	Wert in Mill. M.
Deutschlands Einfuhr	—	15,4	—	14,5	—	12,9
Kindshäute, grüne und gefärbte .	4020	4,4	3781	4	3933	4,5
Fleischexport	580	8,1	529	7,4	595	5,6
Deutschlands Ausfuhr	—	12	—	9,6	—	11,8

An dem Aufschwunge des südamerikanischen Exportes nahm sich die deutsche Reederei ihr bedeutendes Teil.

In der nord- und mittelbrasiliianischen Fahrt brachte die englische Booth Steam ship Co. schwere Zeiten, bis es im September 1902 zu einer bedeutsamen Verständigung kam. Darnach trat die Booth-Linie den Verkehr zwischen Hamburg und Nordbrasiliien, welchen sie seit 36 Jahren vermittelte, an die beiden Hamburger Gesellschaften, die Hamburg-Amerikalinie und die Hamburg-südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft ab und zog sich außerdem von Antwerpen zurück; weiterhin wurde den Hamburger Ge-

gesellschaften das gesamte rückkehrende Geschäft von Amazonas nach dem europäischen Kontinent überlassen, wo hingegen diese zu Gunsten der englischen Linie auf den Verkehr von Nordbrasilien nach England, sowie nach den Vereinigten Staaten und vice versa verzichtet haben. Für die heimkehrende Fracht ist bestimmt, daß die Raten für England stets die gleichen sein sollen wie für den Kontinent. Dadurch ist den deutschen und festländisch europäischen Interessenten Gelegenheit gegeben, den Gummi bedeutend billiger zu importieren, als bisher über Liverpool, woran sich die Hoffnung knüpft, daß der von den beiden Reedereien und der deutschen Flagge errungene Erfolg auch die Unabhängigkeit vom englischen Gummimarkte zeitigen wird.

In der Südbrafahrt, die von den genannten Gesellschaften gemeinsam betrieben wird, litt der Ertrag noch unter den im Jahre 1900 in der Konkurrenzzeit abgeschlossenen ungünstigen Kontrakten.

Der Verkehr mit Argentinien erhielt 1901 eine neue mit deutschem Kapital geschaffene, aber auf Grund der argentinischen Gesetzgebung unter argentinischer Flagge segelnde Zufuhrader: die Patagonia-Linie, die von Buenos Aires ausgehend dem Passagier- und Frachtdienste bis zur Südspitze Patagoniens dient.

In der La Plata-Fahrt kam es im September 1902 in Ostende zu einer Verständigung zwischen den deutschen Dampfergesellschaften, welche am La Plata-Verkehr beteiligt sind: die oben genannten Gesellschaften, der Norddeutsche Lloyd und die Bremer Hansalinie, fanden sich für ihre La Plata-Fahrt in einem Poole zusammen, dem auch die englischen Compagnien sich anschlossen. Der Kontrakt wurde auf drei Jahre abgeschlossen; und vor allem die Festsetzung von Mindestfrachtsätzen vorgenommen.

Der deutschen Genua-La Plata-Linie gelang ebenfalls im Jahre 1903 eine Vereinbarung mit den italienischen Gesellschaften.

Diese Verständigungen erwiesen sich gerade im südamerikanischen Verkehr als unerlässlich; denn es ist kaum ein Markt so von den allgemeinen Frachtverhältnissen abhängig, wie gerade der La Plata, dessen geographische Lage und kommerziellen Bedingungen ihn ganz besonders geeignet machen, von unbeschäftigten Schiffen aufgesucht zu werden. Im Jahre 1902 waren dann auch die Frachten auf einen Tiefstand gesunken, die eine nüchternlassende Befrachtung absolut ausschlossen. Ausgehend fehlte es den Dampfern vielfach an Ladung, so daß trotz der niedrigen Rate Kohlen als Beiladung genommen werden mußten.

Besonders ungünstig für das Frachtangebot ist auch, daß es in Südbrasilien an Rückladung fehlt, so daß auch von diesen Schiffen der La Plata aufgesucht wird.

Frachtfäße.

		1900	1901	1902
		in sh		
Argentinien	Für Kohlen nach dem La Plata ab Hamburg.	21	14/6	13/6 vorübergehend 7/9 und 8 sh
	Cardiff River Plate River Plate nicht höher als San Lorenzo—Kontinent	12/3	12/6	7/6
Brasilien	Cardiff Rio	24/9	18/6	17/6
	Seglerfrachten.	13/9	13	9/6
	Buenos Aires—Kanal für Order Pensacola—Buenos Aires	20 \$ 14	17 \$ 12 1/2	14/6 \$ 14

Der Handelsverkehr Chiles wurde von den verbündeten deutschen Linien Kosmos und Hamburg-Amerika in gleicher Weise, wie in dem Jahre 1900 bedient, die oben erwähnte Ausdehnung der San Francisco-Linie, die vierzehntägig gestaltet wurde, nach dem Norden der amerikanischen Westküste, hatte größere Ladungen im Gefolge, besonders als die chilenische Mäuerne Getreideversatz erheischte.

Durch das Steigen der Preise des Haupthandelsartikels, des Salpeters, dessen Export durch eine Kombination dem Konsum angepaßt wurde, ist die Kaufkraft des Landes sehr gestiegen. Die Beseitigung der jahrelangen Streitpunkte mit Argentinien haben auch den politischen Himmel entwölkt.

	1900	1901	1902
	in Tonnen		
Einfuhr: Chile-Salpeter	483 886	529 091	466 754
Ausfuhr: grobe Eisenwaren.	2 843	3 363	6 687

Der Export zerfällt sich auch hier in hunderterlei Warenarten; die steigende Menge, die der Hamburger Reederei zur Ladung zur Verfügung stand, zeigt uns die dortige Statistik:

Jahr	Ausfuhr	Einfuhr
	in Tonnen	
1900	62 404	501 127
1901	63 386	508 321

Die Ungunst des Frachtenmarktes mußte auch auf die in der Westküste tätige Reederei drücken, was sich zeigt, wenn wir den Rückgang der Dampferfracht Westküste—Kontinent von 33 sh im Jahre 1900 auf 26 und 22 sh 6 d, anderseits die geminderte Kohlenrate für Segelschiffe von Cardiff dorthin mit 17 sh 6 d, 13 sh 6 d, 12 sh 6 d in den Jahren 1900, 1901 und 1902 betrachten.

Die Salpeterfrachten, die im Herbst 1901 noch 27 sh 3 d und 26 sh 6 d betragen und nur vereinzelt sich auf 24 sh 6 d und 24 sh stellten, fielen mit dem Krache im Salpeter bis auf 13 sh Kanal for orders im November 1902 und erholteten sich bis Jahresende nur bis zur Höhe von 16 sh 3 d. Segelschiffssalpeterfrachten fielen von 23—25 sh zeitweise auf 11 sh 3 d.

* * *

Amerika ist der Kontinent, mit dem Deutschland den weitaus bedeutendsten Verkehr unterhält; für amerikanische Ausfuhrartikel ist Deutschland vielfach Stapelplatz geworden, während für die Waren anderer Kontinente noch immer England weit im Vordergrunde steht.

Von dem gesamten ein- und ausgehenden außereuropäischen Schiffverkehr entfallen $\frac{3}{4}$ auf Amerika.

Verkehr in den deutschen Häfen mit außereuropäischen Ländern.

Jahr	Mit Ladung angekommene Seeschiffe		Mit Ladung abgegangene Seeschiffe	
	Schiffe	Reg.-Tons	Schiffe	Reg.-Tons
1900	2184	4 739 280	1521	3 802 887
Verkehr mit Amerika.				
1900	1677	3 728 411	1086	2 878 780

Der Seeverkehr deutscher Häfen mit außerdeutschen Häfen betrug im Jahre 1901¹ mit Ladung:

einkommende Schiffe: 10 183 mit 6 821 201 Reg.-Tons

ausgehende = : 8 449 = 5 624 458 =

Auf Amerika entfielen hiervon 936 mit 2 530 025 Reg.-Tons bzw. 810 Schiffe mit 2 507 399; auch in diesen Zahlen zeigt sich die enorme Bedeutung des amerikanischen Handels für die deutschen Reedereien.

Dies mußte zu der erfolgten eingehenden Betrachtung veranlassen; denn dort schlug die Ungunst der Verhältnisse der Schiffahrt die stärksten Wunden.

¹ „Seeschiffahrt im Jahre 1901“, Publikation des kaiserl. statistischen Amtes. Berlin 1903. Bd. II, Abteil. III, Seite 102.

Den Abbruch, der durch die heimische wirtschaftliche Lage dem Importe nach Deutschland geschah, haben die deutschen Reedereien auf der anderen Seite wieder zu heben gewußt: Ausdehnung des Tätigkeitsfeldes, Beseitigung schädlicher Konkurrenz, innige Vereinigung zu Pools und Geschäftsgemeinschaften sind die Lösung geworden, die teilweise schon Hebung der ungünstigen Lage brachten oder doch zu solcher führen müssen.

In der Europa-Nordamerikafahrt stehen die beiden größten Reedereien mit Sloman und nunmehr der Gesellschaft Union und der Levantelinie, im Zentrum und im Süden mit der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft, Hansalinie, im Westen die Hamburg-Amerikalinie mit Kosmos in intimem Kontakt: Ziel dieser Annäherung ist ausgedehntere Bedienung des Verkehrs und damit die notwendige Steigerung des Anteils hieran, Erreichung von Ersparnissen durch gemeinschaftliche Agenturen, Hafen-, Dockanlagen u. s. w. und last not least Regulierung des Ladeangebots und Normierung der Mindestfrachtfäße.

Die Konkurrenz sinkt in das Grab und neues Leben blüht aus der die Schiffahrt beherrschenden modernen Auffassung der friedlichen Konsolidierung.

B. Afrika.

Südafrika hatte mit Beendigung des Krieges einen großen Bedarf nach Lebensmitteln; die verwüsteten Felder zu bestellen, mußten Ackerbaugeräte, Düngemittel und Sämereien, die zerstörten Wohnstätten aufzubauen, Baumaterialien und Mobilien eingeführt werden. Die Wiederentwicklung der vollen wirtschaftlichen Kräfte findet sich nur langsam zurück, da der Minenbetrieb noch nicht im vollen Umfang aufgenommen werden konnte, der Handel aber durch die Zerreißung der bisherigen Verbindungen auf lange hinaus beeinträchtigt ist; im Jahre 1902 begannen sich auch bereits die Güter mangels hinreichender Verbindungen ins Innland in den Hafenplätzen aufzustapeln, deren zunehmende Massen die trostlosen Hafenzustände immer mehr verschärften.

Britisch-Südafrika ¹	In Tonnen		
	1900	1901	1902
Einfuhr aus Deutschland.			
Große Eisenwaren	1 533	2 473	5 662
Dichte Gewebe, gefärbt, gebrückt, ombriert, jaipiert	269	472	962
Zement	17 116	31 734	36 720

¹ Dem Budget zur Folge, daß der Premierminister am 13. Juli 1903 dem Parlament in Kapstadt vorlegte, stieg die Ausfuhr in ihrem Werte von 10,1 (1901) auf 15,8 Mill. (1902), die Einfuhr von 24 (1901) auf 34,2 Mill. £ (1902).

Britisch-Südafrika	In Tonnen		
	1900	1901	1902
Ausfuhr nach Deutschland.			
Schafwolle, roh mit dem Schweiß oder auf dem Körper gewaschen	7 726	10 776	13 141

In Westafrika förderte reichlicher Regen das Wachstum der Palmhäuser, so daß große Quantitäten von Palmöl und Palmkernen, die gute Preise erzielten, in den Handel kamen; von der Goldküste wurden wachsende Mengen Kakao exportiert. In den französischen und portugiesischen Kolonien ist der Handel erheblich zurückgegangen, da in ihnen zu Gunsten der Mutterländer hohe Differenzzölle bestehen, wodurch der Wettbewerb des deutschen und fremden Handels ebenso wie in Algier und Tunis verdrängt wird.

Ausfuhr	In Tonnen		
	1900	1901	1902
Kakaobohnen, rohe, aus Portugiesisch-Westafrika .	2 502	3 116	4 069
Palmfibre, Kopra (und Ähnliches) aus			
Britisch-Westafrika	90 032	103 397	131 841
Deutsch-Westafrika	4 174	6 048	7 086
Palm- und Kokosöl aus Britisch-Westafrika	8 512	9 304	10 080

Mit der Deutschostafrikanischen Dampfschiffahrtgesellschaft wurde vom Deutschen Kaiser im Juli 1900 ein neuer Vertrag abgeschlossen, der sich vom 1. April 1901 auf 15 Jahre in seiner Gültigkeit erstreckt. Es ist nunmehr auch das Kapland in den Tätigkeitsbereich gezogen und in dem Abkommen eine westliche und östliche Rundfahrt festgelegt.

Westliche Rundfahrt: Hamburg, Bremerhaven, ein niederländischer oder belgischer Hafen, Lissabon, Las Palmas, Kapstadt, Port Elizabeth, East London, Durban, Delagoa Bai, Beira, Mozambique, Zanzibar, Dar-es-Salaam, Tanga, Aden, Suez, Port Said, Neapel, Lissabon, ein niederländischer oder belgischer Hafen, Bremerhaven, Hamburg.

Östliche Rundfahrt: Hamburg, Bremerhaven, niederländischer oder belgischer Hafen, Lissabon, Neapel, Port Said, Suez, Aden, Tanga, Dar-es-Salaam, Zanzibar, Mozambique, Beira, Delagoa Bai, Durban, East London, Port Elizabeth, Kapstadt, Las Palmas, Lissabon, ein niederländischer oder belgischer Hafen, Bremerhaven, Hamburg.

Neben diesen Hauptlinien entstand eine Zwischenlinie, die in vierwöchentlichen Fahrten von Hamburg über einen niederländischen oder belgischen Hafen, Neapel, Port Said, Suez, Aden, Tanga, Dar-es-Salaam, Zanzibar, Kilwa, Lindi, Mikindani, Ibo, Mozambique nach Beira und zurück über dieselben Häfen fährt. An außervertragsmäßigen Routen gründete die Gesellschaft noch die Strecke Beira und Chinde. Durch den Vertrag sind die Ansprüche an die Leistungsfähigkeit der Gesellschaft höher geschraubt worden. Neben einer gesteigerten Geschwindigkeit mußte der Schiffspark durch neue und große Dampfer vermehrt werden. Vertragsgemäß wurden in die Hauptlinie am 1. April 1901 ein neuer Dampfer, am 1. April 1902 zwei neue Dampfer eingestellt, in die Zwischenlinie am ersten Datum deren zwei; jene mußten mindestens 5000 Registertons, diese 2400 Tons enthalten. Im Interesse des Verkehrs hat die Gesellschaft ihren Fracht- und Schlepperdienst vervollkommenet.

Der Übergang Südafrikas in britischen Besitz hat die vordem bis in die Republiken gehenden Durchfrachten in ihrer Ausdehnung bis auf die Hafenplätze beschnitten.

Der bei der Dampfschiffssubsidien-Kommision so sehr beklagte Mangel einer direkten Verbindung Englands mit Ostafrika ist nun zum Schaden des deutschen Unternehmens gehoben, indem die British India Steamship Company seit dem letzten Jahre (1902) direkte Fahrten von London nach Ostafrika unterhält.

In der Westfahrt hat die englische Konkurrenz die Frachtsätze zum Weichen gebracht und damit dem durch den Subventionsvertrag in das Leben gerufenen, jungen Unternehmen teilweise wieder genommen, was die vermehrte Fracht ihm an Gewinn brachte.

Die Woermannlinie dient dem Westafrikaverkehr in dem angenommenen Umfang weiter, erhebliche Verschiffung von Lebensmitteln aus den westafrikanischen Kolonien nach dem Kapland haben auch hier volle Schiffsräume gegeben.

C. Asien.

Von dem Hauptgebiete Asiens war Britisch-Indien in der günstigsten Lage.

Der Bericht der Handelskammer in Bremen für 1903 leitet seine Notiz über Indien mit den zutreffenden Worten ein:

„Die letzten anderthalb Jahre zeigen in interessanter Weise, wie verhältnismäßig schnell die Produktionsfähigkeit Indiens wiederkehrt, sobald in der Haupfsache die periodischen Witterungsverhältnisse günstig sind und sonst Handel und Verkehr von gewaltfamen Einwirkungen verschont bleibt.“

Die Gesamtausfuhr indischer Produkte im Jahre 1901/02 überstieg die des bisher günstigsten Jahres 1895/96 um 10 % und die des Vorjahres 1900/01 um 16 %. Den glücklichen Naturverhältnissen assistierte zum Wohle der indischen Wirtschaft die Sorgsamkeit der Regierung. Es wurden Vorkehrungen für die Eröffnung und Kultur des Landes getroffen; der Geldmarkt konnte sich leicht halten, die Kurse der jetzigen Goldwährung blieben stabil. Ein Zurückbleiben der Ausfuhr fand bloß in Weizen statt, der zum Ersatz der geräumten Lager im Lande gebraucht wurde, in Häuten infolge der Reduzierung des Viehstandes durch die letzten Dürren und in Thee, hier im Hinblick auf die voraufgegangene Überproduktion. Die Einfuhr konnte sich infolge der gesteigerten Kaufkraft um 7 % steigern.

Die deutschen Schiffe brachten vor allem Zucker, Wolle in geringerem Quantum als in den Vorjahren; in Baumwollwaren, die über $\frac{1}{3}$ der Gesamteinfuhr ausmachen, vermag Deutschland noch immer nicht zu konkurrieren.

Im dem Handel mit China, der in seinem Umfang gleich nach dem Englands kommt und vor dem Deutschlands steht, sind die neugeschaffenen indo-chinesischen Linien lebhaft beteiligt.

Der Verkehr des Kontinents mit China weist gegenüber Indien wenig Lichtpunkte auf. Vor allem macht die Wiederentwicklung des chinesischen Handels nur sehr langsame Fortschritte, im Jahre 1902 kam dazu der enorme Rückgang des Silberpreises (der mexikanische Dollar ging im Laufe des Jahres von 1,90 Mk. auf 1,60 Mk. zurück); nachdem anfänglich die niedrigen Kurse den Geschäftsgang belebten, wurden schließlich die Kaufleute jeder sicheren Grundlage der Berechnung beraubt und damit das Geschäft gelähmt. Darunter litt Export wie Import.

Nur die Hauptstapelartikel, namentlich Tee, Borsten und Strohgeslechte, konnten in größerer Menge zur Ausfuhr, anderseits Metallwaren gemehrt zur Einfuhr gelangen.

Japan hatte im Jahre 1901 eine schwere Finanzkrise zu bestehen infolge der durch Lahmlegung der Ausfuhr japanischer Industriezeugnisse nach China bewirkten Zahlungsstörungen. Nur in Zucker veranlaßte die am 1. Oktober 1901 zur Einführung gelangte japanische Konsumsteuer noch bedeutende Verschiffungen. Gegen Ende des Jahres 1901 brachten reiche Seiden- und Reisernten neue Bestellungen im Ausland. Im Jahre 1902 litt die japanische Geschäftslage unter dem beträchtlichen Rückgang des Silber im Nachbarreiche, doch wieder weckt gute Seide und Reisernte Vertrauen in die Zukunft. Zucker wurde infolge der stärkeren Verschiffungen im Vorjahr weniger begehrt, außerdem haben die subventionierten österreichisch-ungarischen

Ostasienslinien wegen der ihnen durch die Schiffahrtsubventionen ermöglichten billigen Frachten der deutschen Einfuhr von Zucker Abtrag getan. Die japanische Kohlenausfuhr drängt zunehmend die englische Kohle aus Ostasien, indem 2,9 Mill. Tons hiervon exportiert wurden.

Korea und Siam hatten infolge guter Ernten eine günstige Geschäfts-lage und einen erhöhten Bedarf an europäischen Produkten. Niederländisch-Indien wies ziemlich gleichbleibende Tabak- und Kaffeeausfuhr auf, litt aber unter deren Preisrückgang, was den deutschen Export dorthin schmälerte.

Haupt handelsartikel.

	In 1000 Tonnen		
	1900	1901	1902
Ausfuhr nach Deutschland.			
Indien:			
Zute	95,1	114,5	138,5
Rindshäute, gefaltete und trockene	20,5	11,0	9,7
Raps	62,4	119,3	102,5
Reis	210,3	123,2	212
Siam	26,1	31	37,3
China:			
Tee	1,83	1,85	1,99
Borsten	0,46	0,46	0,76
Rindshäute, gefaltete und trockene	0,67	2,03	1,38
Strohbänder	0,51	0,64	0,69
Japan:			
Reis	2,3	6,1	9,1
Rohes Kupfer	2,37	3,16	2,49
Siam:			
Reis	18,0	49,3	42
Niederländisch-Indien:			
Kaffee	11,8	12,3	13
Röhe Tabakblätter	17,8	21	20,7
Einfuhr von Deutschland.			
Britisch-Indien:			
Schmiedbares Eisen, in Stäben, Radkranz- und Pflugsharenreifen	8,93	52,1	36,6
Platten und Bleche aus schmiedbarem Eisen	8,7	24	18,5
Japan:			
Zucker	15,9	56	32,5
Schmiedbares Eisen, in Stäben, Radkranz- und Pflugsharenreisen	9,87	24,5	22,8

Unter diesen Verhältnissen war die Gesamtlage der dort tätigen deutschen Reederei keine sonderlich günstige.

Für die Postdampferlinien brachten die Rücktransporte deutscher Truppen noch lohnende Reisen, aber die Frachtdampferlinie der Hamburg-Amerikalinie und des Norddeutschen Lloyd litt unter der allgemeinen Geschäftslage.

In dem indo-chinesischen Küstendienste, besonders im Yangtseidienste, den nach Ankauf von zwei Dampfern der Firma Rickmers Reismühlen nunmehr die Hamburg-Amerikalinie mit dem Norddeutschen Lloyd unterhält, drückte die wachsende Konkurrenz auf die Raten. Der Umstand, daß die japanischen Flußdampfer durch Regierungssubvention reichlich unterstützt werden, bewirkte ein erhebliches Sinken der Frachten.

Die in den Vorjahren geschaffenen Küstenlinien wurden durch Anlage von Lagerhäusern, so in Manila, wie durch Beschaffung von Leichtern und Schleppern zur Beschleunigung der Ladung, so in Manila, Singapore, Bangkok vervollkommen.

Die einzigen Neuschaffungen des Norddeutschen Lloyds waren die Einlegung einer sechswöchentlichen Verbindung von Singapore mit Sydney über Neu Guinea ab 1. Januar 1902, eine Linie von Singapore nach Macassar—Menado—Gorontalo und von Bangkok nach Kohsichang, von Seiten der Hamburg-Amerikalinie die Route Hongkong—Wladivostok und die mit der Firma Kunst und Albers betätigte Einrichtung einer Küstenlinie von Hongkong, Shanghai über Chemulpo nach Port Arthur und zurück über Niutschwang nach Canton.

Außerdem ging die Postlinie nach Kiautschou von der Reederei Diedrichsen und Zießen in den Besitz der Hamburg-Amerikalinie, welche diesen Verkehr so gestaltete, daß sie zwischen Shanghai und Tsingtau regelmäßige wöchentliche Abfahrten veranstaltet und außerdem getrennt davon einen fünf- bis sechstägigen Verkehr mit drei Dampfern zwischen Shanghai und Tongku mit den Zwischenhäfen Tsingtau und Chefoo unterhält.

Die Mehrung der Lloyd-Küstendampfer von 39 auf 46 im Jahre 1901 mit 64 717 Bruttotonnen hing wesentlich mit der außerordentlichen Steigerung des siamesischen Handels zusammen. In der Schifffahrtsstatistik von Siam steht Deutschland mit 80 % weit an erster Stelle, 30 reguläre deutsche Küstendampfer verbinden Bangkok mit den Hafenplätzen des Ostens. Die Hansalinie, welche vor allem nach Indien und Burmah verfrachtet, hat im Jahre 1902 mit den beiden großen hanseatischen Linien ein Abkommen getroffen, nach welchem diese Gesellschaften mit einer Anzahl von Expeditionen an diesem Verkehr teilnehmen. Es werden nun monatliche Fahrten von Calcutta nach Hamburg ausgeführt.

Die oben bereits erwähnte Frachtiline New York—Indien wird zur Zeit noch von der Hansgesellschaft allein besorgt.

Außerdem schlossen die beiden großen hanseatischen Reedereien mit den interessierten britischen Reedern, ferner mit den holländischen Gesellschaften und der deutschen Australieline für den Sumatra Dienst, mit der englischen Bibby Linie für den Passagedienst nach Birma und mit der deutschen Hansalinie für den rückkehrenden ostindischen Dienst Kartellverträge¹.

Die Singapore Konferenz, welche noch in voller Wirksamkeit ist, vermochte natürlich nicht, das Weichen der Frachtsäke zu verhindern, zumal die regulären an der Konferenz beteiligten Linien sich mehrten, die Warenmengen teilweise zurückgingen, anderseits aber wohl die Tramps von ihr aus dem Mitbewerb großenteils ausgeschaltet wurden, gleiches aber hinsichtlich der Segelschiffe nicht unternommen wurde.

Immerhin sind die Tarifherabsetzungen in dieser Route gegenüber anderen Gebieten von geringerem Umfange.

	1900 sh	1901 sh	1902 sh
Saigon—Kontinent	26/3	21/3	21/3
Rangoon—Kontinent	28/9	22/6	22/6
Calcutta-picked ports	22/6	19/6	20
Calcutta—Vereinigte Staaten von Nordamerika	\$ 5 1/2	\$ 4 3/4	\$ 4 1/2
Kohlenfrachten.			
Cardiff—Colombo	18/3	14	9
Cardiff—Bombay	18	12	9

Seglerfrachten	1900 cts.	1901 cts.	1902 cts.
New York—Hongkong	26	22	16
New York—Shanghai	28	23 1/2	18
New York—Japan	26	22	16

Levante handel.

In der Levante bestanden in den letzten beiden Jahren gute Getreide-, Korinthen- und Baumwolle-Ernten.

¹ Vergl. Reinhold Melchers „Der amerikanische Schiffahrtsfonds“ in Schmollers Jahrbuch. 27. Jahrgang, II. Heft, Leipzig 1903.

Ägypten	1900 t	1901 t	1902 t
Ausfuhr von Baumwolle.	25 212	24 106	30 361

Dr. J. Krauß' Levantebuch verzeichnet eine Einfuhrsteigerung nach Hamburg von 1900 auf 1901 von 680 000 auf 848 000 Tonnen, der eine Ausfuhrsteigerung von 54 000 auf 75 000 zur Seite steht.

Die Entwicklung dieses Handels ist vor allem der Levantelinie zu danken, die nicht nur durch Einstellung neuer Schiffe und Mehrung der Reisen (1900: 81, 1901: 95, 1902 [bis 1. Sept.] 100) der vervollkommenung des Handelsverkehrs diente, sondern die auch im Jahre 1900 Syrien, das vordem so gut wie gar nicht an dem Handel beteiligt war, in den Kreis ihrer Fahrten einbezog.

Jahr	Hamburg			
	Einfuhr von Syrien		Ausfuhr nach Syrien	
	Tonnen	Wert in 1000 Mt.	Tonnen	Wert in 1000 Mt.
1899	1716	3348	470	235
1900	3046	1569	1721	1086
1901	5993	948	2539	1676

Die Levantelinie erfuhr eine ganz bedeutsame Förderung dadurch, daß die deutschen Eisenbahnverwaltungen ihr Tarifverhältnis (Durchfrachten) mit ihr im Jahre 1901 verlängerten und dabei im Hinblick auf das Steigen der Betriebskosten eine Erhöhung der Frachtanteile konzedierten.

Ein anderer Fortschritt der deutschen Reedereitüchtigkeit in der Levante ist deren Verbindung mit Nordamerika.

Die Pest mit ihren Quarantänemaßregeln, die in so rigoroser Weise durchgeführt werden, belasten den Handel schwer; so erlitt die Levantelinie im Jahre 1902 durch die Quarantäne eine Gesamteinbuße von 243 Tagen, was der Dauer von 3 Rundreisen gleichkommt. Deshalb tagten die Vertreter der bedeutendsten Levantelinien im Dezember 1902 gemeinsam in Wien und beschlossen, bei den Regierungen, die sich der Konvention von Venedig vom Jahre 1897 nicht anschlossen, wie Türkei, Bulgarien, Ägypten, vorstellig zu werden.

Wie in Amerika nach dem La Plata, so wendete sich in der Levante besonders nach den Häfen des Schwarzen Meeres das überflüssige Angebot von Tonnage und drückte stark auf die Getreidefrachten.

Über auch die Frachten für die übrigen Güter wurden durch diese Baisse in Mitleidenschaft gezogen und besonders in der Fruchtfahrt von Griechenland machte sich die Konkurrenz empfindlich fühlbar.

Frachtenbeispiele im Levantehandel.

	1900 sh	1901 sh	1902 sh
Sulina—London (Hull, Antwerpen, Rotterdam) .	11/6	10/9	8/6
Odessa—London	10/6 ¹	9/6 ²	8/3
Nicolajeff—London	10/3	10	8
Kohlenfrachten.			
Cardiff—Malta	8	4/1½	4/3

D. Australien.

Die starke Dürre, welche seit Jahren die landwirtschaftliche Entwicklung der Hauptstaaten des Bundes — Common wealth — beeinflußte, ließ im Jahre 1901 nach, so daß ein sehr guter Wollertrag eintrat, was eine Verdoppelung des Hamburger Schiffverkehrs mit Australien veranlaßte; bereits das Jahr 1902 brachte auf das neue eine Verschlimmerung. Wieder trat eine Dürre von noch nie vorgekommener Dauer ein: Fleisch, Brot und Futtergetreide, was in normalen Jahren in der Ausfuhr oben stand, mußte im Jahre 1902 aus Neuseeland, Nord- und Südamerika eingeführt werden. Der Schafbestand nahm allein in Queensland und Neu Süd Wales unter den ungünstigen klimatischen Verhältnissen im Jahre 1902 um 12 Millionen Stück ab; die Gefrierwerke waren aus Mangel an Fleisch während des vierten Teiles des Jahres geschlossen und die großen Büchsenfleischfabriken auf dem australischen Kontinent stehen ganz still. Unter diesen Verhältnissen litt natürlich auch die Kaufkraft des Landes; dies wird durch den Rückgang des Ausfuhrwertes bestätigt. Deutschland sandte im Jahre 1901 für 52,2, im Jahre 1902 nur für 45,5 Millionen Mk. Waren nach Britisch Australien. Der einzige Lichtblick war die starke Steigerung des Preises der 1902 zwar quantitativ geringen Wollernte.

¹ Höchster Stand Ende September 18 sh per Tonne, niedriger 8 sh; Dezember 10 sh per Tonne.

² Höchster Stand 12 sh, niedriger 7 sh per Tonne.

Britisch-Australien	1900	1901	1902
Einfuhr von Deutschland:			
Zement	37 765	43 663	33 874
Eisendraht	11 494	26 798	17 572
Klaviere	2 583	2 601	2 004
Ausfuhr nach Deutschland:			
Schafwolle, roh, mit dem Schweiß oder nur auf dem Körper gewaschen . . .	40 515	39 714	49 425
Weizen	3 160	42 749	16 430

Die deutsch-australische Dampfschiffs-Gesellschaft dehnte das seit Jahren bestehende freundschaftliche Verhältnis mit der Hamburger Seglergruppe auch auf Brisbane anlässlich der 1901 auf mehrere Jahre erfolgten Erneuerung ihrer Verträge mit derselben aus.

Die Reichspostdampferlinie nach Australien wurde im Herbst 1901 von einer vierwöchentlichen in eine dreiwöchentliche umgewandelt, im Jahre 1902 aber in der verkehrsarmen Zeit vom Februar bis September wiederum auf einen vierwöchentlichen Dienst beschränkt. Die Singapore Konferenz konnte auch hier den durch die Verhältnisse gegebenen Ratenrückgang nicht verhindern. Bezeichnend für deren Tätigkeit ist indeffen, daß weder hier, noch in Asien über das Auftreten von Tramps-ladeangebot in dem Geschäftsbereiche der beteiligten Unternehmungen sich Klage findet, es gelang der Konferenz, auch in dieser kritischen Zeit den Verkehr an ihre regulären Routen zu fesseln.

	1900 sh	1901 sh	1902 sh
Kohlenfrachten:			
Cardiff—Bombay	18	12	9
Seglerfrachten:			
Hamburg—Sidney—Melbourne .	23/9	20	13
Australien—Westküste Amerikas .	—	20—25	10

E. Europäische Fahrt.

Während Import und Export mit den überseeischen Ländern zu einem weit überwiegenden Teile deutsche Schiffsräumten füllt, ist in dem Verkehr mit den kontinentalen Reichen, so weit sie ihre Güter auf dem Meere uns zuführen, der Anteil der fremden Flagge ein weit überwiegender. Geben die Tonnenzahlen der überseeischen Haupthandelsartikel Rückschlüsse auf die

Geschäftsgröße und Rentabilität der deutschen Unternehmungen, so berechtigen die Zahlen im europäischen Verkehr nicht zu derselben Folgerung.

Die Statistik über die Nationalität der Flagge geben uns für den Anteil der einzelnen Flaggen Anhaltspunkte; die britische, dänische, schwedische und norwegische Einfuhr bedient sich vorwiegend eigener Schiffe; nur die britische und norwegische Flagge kommt in der überseischen Zufuhr in Betracht.

1900 in deutschen Häfen angekommene Schiffe.

Nationalität	Zahl	R.-T.	Aus	Zahl	R.-T.
russische	601	235 656	Rußland	1 684	805 294
schwedische	4 496	984 335	Schweden	6 500	1 305 863
norwegische	1 321	667 432	Norwegen	842	216 654
dänische	5 059	927 942	Dänemark	5 553	756 950
britische	4 842	3 847 546	Großbritannien	8 503	473 402
niederländische	1 834	267 761	Niederlande	1 312	278 416

Von den deutschen Großaktienunternehmungen ist es allein die Bremenser Gesellschaft Argo, die dem englischen Verkehr in größerem Umfange dient. Wer in Hafenplätzen weilt, kennt die häßlichen englischen Kohlendampfer, die fast ausschließlich den Import englischer Kohle besorgen. Von den Nordseereedereien besaßen sich nur die Gesellschaften Neptun und Argo in bedeutendem Grade mit dem russischen Handel.

Der Verkehr mit England wurde in der Einfuhr nach Deutschland durch die wirtschaftlichen Verhältnisse Deutschlands sehr wesentlich berührt.

Die Hauptartikel, wie Roheisen, Baumwollgarne, Wollgarne, gingen in ihrer Ausfuhr nach Deutschland gegen das Jahr 1900 erheblich zurück; auch Kohle wurde in bedeutend geringerer Menge exportiert.

Ausfuhr Großbritanniens nach Deutschland.

	1900 t	1901 t	1902 t
Steinkohlen	6 033 316	5 205 664	5 192 147
Roheisen	670 191	243 316	116 245
Bruchteilen und Eisenabfälle	9 064	2 489	524
Baumwollgarne, auch Vigognegarne	16 696	13 780	15 036
Wollgarne	20 758	17 323	19 431

Der Gesamtwert der englischen Einfuhr betrug im Jahre 1902 611 Millionen Mk. gegen 658 Millionen Mk. im Vorjahr. Demgegenüber

ist eine Wertsteigerung der deutschen Ausfuhr von 916 auf 966 Millionen eingetreten.

In großem Umfange wurden auch nach dem britischen Reiche die überschüssigen Produkte der Eisenindustrie abgeschoben.

	1900 Tonnen	1901 Tonnen	1902 Tonnen
Luppeneisen, Röhreisen und Ingots .	263	112 279	362 917
Ed- und Winkelisen	47 016	114 343	121 659
Eisendraht	43 109	56 166	64 245
Schmiedbares Eisen in Stäben, Rad- franz- und Pfugscharenisen	6 007	42 845	55 100
Eisenbahnschienen	23 994	28 475	54 826
Platten und Bleche aus schmiedbarem Eisen, rohe	2 334	22 786	41 751
Roheisen.	3 273	28 931	39 954

Der Export von Zucker wuchs trotz der Einführung des englischen Zuckerzolls.

	1900 Tonnen	1901 Tonnen	1902 Tonnen
Zucker.	513 609	690 759	712 742

Zu einer großen Bedeutung schwang sich die Ausfuhr deutschen Hafer s empor; besonders das Ostseegebiet ent sandte große Mengen ihrer trefflichen Haferernte nach Großbritannien.

Ausfuhr von Hafer:

1900: 26 489 t 1901: 71 725 t 1902: 72 101 t

Den größten Schiffverkehr mit deutschen Häfen unterhielt nach England Schweden; die Einfuhr von dort litt im Jahre 1901 besonders schwer unter der zurückgehenden Bautätigkeit in Deutschland; Nutz- und Bauholz ist ja ein Haupthandelsartikel jenes Landes. Die Zufuhr von Eisenerzen mußte unter den Verhältnissen der deutschen Eisenindustrie erhebliche Einbuße erleiden.

	1900 Tonnen	1901 Tonnen	1902 Tonnen
Eisenerze	1 437 555	1 477 124	1 144 006
Nutz- und Bauholz gefügt, Ranthölzer und andere Säge- und Schnittwaren	477 326	380 703	439 678

Auch in Schweden war eine starke wirtschaftliche Depression eingetreten, die eingeschränkte industrielle Tätigkeit und die geringe Lebenshaltung der Minderbemittelten beeinflußten verschiedene deutsche Exportartikel; die deutsche Ausfuhr nach Schweden betrug an Wert im Jahre 1900 138,3 Mill. Mk., im Jahre 1901 111,4 und 1902 119,2 Millionen Mk., eine Minderung, die nur in unbedeutendem Prozentsatz auf der Verringerung des Wertes der Exportartikel beruht.

	1900 Tonnen	1901 Tonnen	1902 Tonnen
Kalifalspeter	3145	2927	248

Ebenso ging Deutschlands Ausfuhr nach dem anderen skandinavischen Reihe Norwegen von 70,6 auf 65 und 61,4 Millionen zurück. Die Holzeinfuhr von dort erlitt nur im Jahre 1901 einen Rückgang, um bereits im nächsten Jahre wieder über das Jahr 1900 zu wachsen:

	1900 Tonnen	1901 Tonnen	1902 Tonnen
Bau- und Nutzhölz gesägt, Kanthölzer und andere Säge- und Schnittwaren	42 751	39 246	43 447

Dänemark versorgt Deutschland nach wie vor mit großen Mengen frischen Fleisches und Fische und ergänzt den deutschen Viehbestand durch große Mengen Jungvieh; die Pferdezufuhr des Jahres 1902 übertrifft die der beiden Vorjahre.

	1900 Tonnen	1901 Tonnen	1902 Tonnen
Frisches Fleisch	7 883	6 587	6 168
Frische Fische	8 691	10 260	13 604
Mindvieh	Stück	Stück	Stück
Jungvieh bis 2½ Jahren	3 849	3 089	1 874
Kühe	19 514	20 499	23 161
Pferde	16 759	14 924	17 404
	20 963	17 396	21 703

Der Schiffstrachtenverkehr mit Russland litt unter den dort bestehenden finanziellen Schwierigkeiten. Der Umsatz in vielen Artikeln, namentlich in Maschinen, Maschinenteilen und Eisenwaren ging stark zurück. Einen beschränkten Ausgleich boten einzelnen Häfen lediglich die großen Ausfuhren von Stofffurter Salzen, welche vornehmlich von Lübeck nach Riga verladen

wurden. Der Import von Russland hatte, abgesehen von den sibirischen Massenartikeln, ebenfalls wenig günstige Konjunkturen; die Holzeinfuhr war beschränkt und Getreidezufuhren blieben teilweise ganz aus. Es lag das, abgesehen von dem Umstande, daß die für Russland gültigen Reexpeditionstarife dem nach den deutschen Ostseehäfen gehenden Getreide seitens der kgl. preußischen Eisenbahnverwaltung vorenthalten werden, vorzugsweise daran, daß der Niedergang in den Seefrachten sich auf der langen Reise von Odessa nach den westeuropäischen Einfuhrhäfen natürlich in größeren Ziffern ausdrückte, nach denen die Eisenbahnfrachten von den russischen Produktionsgebieten um so viel höher als nach Odessa sind, daß die Erspartnis an Seefracht, die bei dem Versand über die deutschen Ostseehäfen eintritt, die höhere Eisenbahnfracht nicht auszugleichen vermag¹.

Von den anderen Kontinentländern verdienen noch zwei spezielle Importaktionen Erwähnung: es sind das die spanischen Erztransporte, die auf besonderen von der Hamburg-Amerika-Linie geschaffenen Schiffen nach Hamburg gingen und die Früchteseefrachten, welche von Seiten der Dampfschiffgesellschaft Argo zur Herbeischaffung von Obst aus den Mittelmeerlandern bewerkstelligt werden; durch die Gründung der Bremenser Frucht-handelsgesellschaft wurden der neuen Linie mit Obst gefüllte Räumten geschaffen und ein neuer, sehr ersprießlicher Transport der deutschen Reederei gewonnen.

	1900 Tonnen	1901 Tonnen	1902 Tonnen
Spanien.			
Schwefelkies	333 256	336 884	349 000
Eisen	1 848 528	2 136 557	1 918 003
Äpfel, Äpfelinen, Citronen	15 549	20 866	38 455
Ananas, Melonen, unreife Nüsse . . .	377	488	564
Portugal.			
Ananas, Melonen, unreife Nüsse . . .	996	1 036	931

Die Raten in der Ostsee litten unter dem großen Ausfall der schwedischen Erz- und Importe; zu der anhaltenden Verschlechterung des Frachtenmarktes trat dann im Jahre 1902 noch eine sehr kurze Dauer der Schiffahrtsperiode wegen des frühzeitig eingetretenen Frostes.

Die selbstverständliche Folge dieser mißlichen Verhältnisse war, daß in dem Küstenverkehr der Ostsee sowohl wie der Nordsee der grimmige Feind

¹ Vergleiche Danziger Jahresbericht für das Jahr 1901.

der Segelschiffahrt, die sehr ökonomisch arbeitende Dampfschleppschiffahrt, weitere bedeutende Fortschritte machen mußte.

Trotz der ungünstigen Situation von Frachtenmenge und Frachtenraten vermochte Lübeck günstige Resultate zu erzielen. Der Elb-Travekanal hatte der alten fast verödeten Hansestadt neues Leben eingehaucht.

Ton, Gipsstein, Salz und Kainit wurden aus dem Binnenlande herbeigeschafft und, da diese Verladungen auf den Segelverkehr angewiesen sind, der Bedarf an entsprechenden kleinen Seglern aber nicht gedeckt werden konnte, so wurden im Jahre 1901 hohe Seglerfrachten erzielt.

Der Lübecker Handelskammerbericht für 1901 führt aus: „Der Geschäftsgang sowohl der regelmäßigen Dampferlinien wie der Segelschiffahrt war nicht eigentlich unbefriedigend, weil für die verminderten Holzzufuhren ein gesteigerter Getreideimport, für den Mangel an Maschinen, groben Eisenwaren und ähnlichen Artikeln von elbwärts bezogene Salze, Gips und andere Massenwaren wenigstens einigermaßen Erfolg boten.“

Im Jahre 1901 wurden große Fortschritte im Ausbau der Hafenanlagen betätigt. Kastenschüttwagen zur Neuordnung und Vermiegung von seewärts einkommenden und elbwärts weiter zu verladenden Getreiden wurden beschafft und dadurch erhebliche Ersparnisse an Zeit und Arbeitslohn bewirkt. Die günstige Folge hiervon zeigte ein beträchtlich gesteigerter Getreideumschlagsverkehr. Lübeck hatte seinen Handel auch durch Anschaffung eines Eisbrecherdampfers gefördert. Während der Winterverkehr von Hamburg nach Südfinnland unregelmäßig und selten war, von Stettin aus ganz eingestellt wurde, gestaltete sich derselbe von Lübeck außerordentlich lebhaft.

In der gehäuften Menge von flagenden Berichten der Ostseehäfen leuchtet wiederum günstig der Lübecker für das Jahr 1902 vor: „Neben der noch andauernden allgemeinen Ungunst der Zeiten hat vornehmlich der Mangel an Getreidezufuhren von Russland und Ostpreußen die Ergebnisse des Seeschiffahrtsverkehrs beeinträchtigt. Immerhin ist nicht zu erkennen, daß der Betrieb der regelmäßigen Dampferlinien, wie der Segelschiffahrt, nach manchen Richtungen hin befriedigendes Resultat gezeitigt hat. Der Speditionsverkehr mit Dänemark, Schweden und Finnland hat sich lebhafter als im Vorjahr gestaltet, während allerdings der Stückgutsverkehr nach Russland infolge der Krisis, die die russische Industrie in besonders hohem Maße betroffen hat, sich in bescheidenen Grenzen bewegt. Einen beachtenswerten Gewinn der Seeschiffahrt bildeten die abermals vermehrten Zufuhren von mittel- und oberelbischen Massengütern als Salze, Kainit, Gips und dergleichen.“

Die Tonnage der Lübecker Seereederei wurde in jedem der beiden letzten Jahre unter der Gunst der Verhältnisse nahezu verdoppelt.

1900	8 850	Br.-R.-T.
1901	17 176	=
1902	34 005	=

Besonders Stettin fühlt das Vorwärtschreiten Lübecks empfindlich. Der Handelskammerbericht für das Jahr 1901 klagt über das Misverhältnis, in das Stettin zu Hamburg und Lübeck kam. Die Schuld dafür wird der preußischen Eisenbahntarifpolitik gegeben, die den bedeutenden Küstenverkehr Stettins nach den anderen Ostsee- und Nordseehäfen leitet, und der unerträglichen Höhe der Schiffahrtabgaben. Ein Beispiel findet sich in dem Stettiner Bericht für 1901 angegeben, wonach ein Dampfer von 2081 kbm Vermessung nach der neuen Hafengebührenordnung vom 1. April 1901 7590 Mt. zu zahlen hat, gegenüber 4680 Mt. vor jenem Datum und gegenüber einer Hafengebühr von 1498 Mt. in Hamburg, sonach also in Stettin um 6092 Mt. mehr als in dem Hansahafen. Es ergibt sich hieraus, daß eine Konkurrenz mit Hamburg in gleicher Fahrt ausgeschlossen und Stettins Reederei in äußerst ungünstiger Situation sich befindet.

Lübeck zeigt, wie verkehrspolitische Maßnahmen, wie Eröffnung des Binnenlandes durch Kanäle, vervollkommenung der Hafeneinrichtungen die Schärfe ungünstiger Konjunkturverhältnisse zu mildern vermögen. Es steht auch ohne Zweifel, daß ein ausgedehntes Netz von Kanälen dem deutschen Schifffahrtsverkehr wesentliche Fortschritte bringt, indem der billigere Export deutscher Produkte diese im Auslande konkurrenzfähiger macht.

Im europäischen Verkehr hat die Baisse in den Raten sofort um sich gegriffen; bereits im Jahre 1901 schreibt der Handelskammerbericht von Bremen, nachdem er die Ratenstabilität nach Südamerika, Australien und Asien betont: „Die regelmäßigen Linien in europäischer Fahrt haben fast durchweg unter dem allgemeinen Rückgang sehr gelitten, besonders im Verkehr nach und von der Ostsee waren die Frachten außerordentlich gedrückt.“ Schon im Jahre 1901 wurde ein Stand erreicht, der fast keiner weiteren Senkung mehr fähig schien. Die Frachtraten nach England sanken stark: Nach Hamburg gingen Kohlenfrachten auf die Hälfte zurück auf 3 bis $3\frac{1}{2}$ Mt. pro Tonne in den Jahren 1901 und 1902. Bei diesen Raten konnten nur die neuen modernen englischen Kohlendampfer noch mit Gewinn fahren. Kohlenfrachten von Newcastle nach Kiel zeigten einen Rückgang von 15 sh 6 d bis 8 sh 6 d im Jahre 1900, auf 4 sh 3 d — 4 sh 9 d im Jahre 1901.

Der Bericht der Vorsteher der Kaufmannschaft über Stettins Handel im Jahre 1901 konstatiert folgende Frachtenrückgänge:

		1900	1901
Kohlen: Tyne—Stettin		8—6	5—4
Kohleisen: Middlesbro—Stettin	per 1000 kg in sh	7/6—5	5—4
Getreide: Petersburg—Stettin		8—6	5—4
Getreide: Riga—Stettin		6—5	5—3
Schwellen: Riga—Stettin per Stück in Pf.		60	40
Dielen: Memel—Rotterdam per Std. in fl.		16—14	13—12
Getreide: New York—Stettin per Quarter in sh		4/6	2—1/6
Bretter: Kotka—Antwerpen per Std. in Fr.		50—40	40—30

Danzig zeigt gegenüber 1900 folgende Ratenminderungen.

	Jahr	In sh/d			
		I. Quartal	II. Quart.	III. Quart.	IV. Quartal
Dampferfracht.					
Für die Tonne Zucker nach London als Teilladung und in ganzen Ladungen	1900	5/9—7	7—8	8—11	11—7
	1901	7—6/3	6/9—6	6	6—5/9
	1902	6—5	5—5/3	5/3—5/6	5/6—5/4 ^{1/2}
Für Steinkohlen von Kohlhäfen der Ostküste Englands und Schottlands nach Neufahrwasser für die englische Tonne	1900	6/9—5/6	6—8	6/6—9	7/9—3/6
	1901	3/6—4/6	4/6—4	4/3—4/9	4/9—4/1 ^{1/2}
	1902	4—4/3	4	4/3—4/9	4/6—4
Für das Load Eisenbahnschwellen nach Ostende und Gent . . .	1900	8/6	9/6—11	12—13	13/6—10
	1901	9—8/6	9	9—8/6	8/6—8/3
	1902	7/9—8	7/9—8	7/9—8	8—8/6
Segelfracht.					
Für das Load (50 Kubikfuß engl.) fäntiges Fichtenholz nach Kohlhäfen der Ostküste Englands	1900	9/6—8/9	7/9—11	11/6	10
	1901	8/6—7/6	7/6	6/3	6/3
	1902	7/6—7	6/6	7	—

Bon Petersburg nach London wurde für den Quarter Weizen 1900: 2 sh 6 d, 1901: 1 sh 4 d — 1 sh, 1902: 1 sh 4 d — 7^{1/2} d bezahlt.

Der Danziger Bericht nennt diese Raten Rekordziffern in der Tiefe der Raten, im Gegensatz zu den Frachten im Jahre 1900, den Rekordziffern in der Höhe der bedungenen Frachtraten¹.

¹ Über den Rückgang der Seefrachthäfe in den letzten Jahrzehnten siehe W. Sombart, Die deutsche Volkswirtschaft im neunzehnten Jahrhundert, Berlin 1903, Anlage 27.

4. Der Personenverkehr.

Was dem Frachtenverkehr abträglich war, begünstigte die Passage: nämlich die ungünstigen Verhältnisse der meisten Staaten auf dem europäischen Kontinente.

Drüben in Amerika steht die Sonne der günstigen Konjunktur noch immer am wirtschaftlichen Horizonte und zieht viel Auswanderer heran, die in Deutschland, Russland, Österreich-Ungarn besonders durch den Rückgang von Bergbau und Industrie brotlos geworden waren.

In Deutschland war dem Jahr 1900 mit 40 Auswanderern auf 100 000 Einwohner das noch bessere Jahr 1901 mit 39 Auswanderern gefolgt, 1902 aber waren es deren bereits 56. 22 073 Deutsche verließen 1901, 32 098 1902 die deutsche Heimat.

Die Berufsarten, denen sie angehören, zeigen, wo Arbeitslosigkeit und Brotlosigkeit am stärksten aufgetreten waren.

Die Land- und Forstwirtschaft stellte wieder das größte Kontingent, die preußischen Provinzen im Osten die größte Auswanderungsziffer. Auf Posen kamen 1901 126, 1902 207 Auswanderer auf 100 000 Einwohner.

Die Gründe für die starke Zunahme des landwirtschaftlichen Elementes liegen vor allem in dem Zurückkehren vieler in der günstigen Konjunktur in der Stadt Tätigen und dem damit zusammenhängenden vielfach über den Bedarf gehenden Arbeitsangebot am Lande, anderseits in der Minderung an Arbeitsgelegenheit für deutsche Landarbeiter und dem Lohndruck, die durch das Einwandern der nachbarstaatlichen Landarbeiter in die östlichen Gegenden Deutschlands bewirkt wurden.

Der Zuwachs in der Industrie und im Bauwesen, im Berg- und Hüttenwesen, im Handels- und Versicherungsgewerbe steht in direktem Zusammenhang mit den Entlassungen, die in diesen Berufen durch den Rückgang der Konjunktur erfolgen mußten.

	1901	1902	Zunahme gegen das Vorjahr in Prozent
1. Industrie (Gewerbeleben), auch Bauwesen	5 980	93 55	56
2. Bergbau, auch Hütten- und Salinenwesen	375	1 367	265
Gruppe 1 und 2 zusammen	6 355	10 722	69
3. Handelsgewerbe, auch Versicherungsgewerbe	2 367	1 878	21
Gruppe 1, 2 und 3 zusammen	8 722	12 600	44
4. Land- und Forstwirtschaft	7 538	11 849	57

Die Zunahme der in Lohnarbeit wechselnder Art Tätigen von 422 auf 472 zeigt eine geringere Beschäftigung der ungelernten Arbeiter, die der häuslichen Dienstboten von 2216 auf 2417 die Einwirkung der wirtschaftlichen Lage auf das Halten von solchen, die Zunahme in der Rubrik freier Berufe von 422 auf 472 die Entlassung akademisch Gebildeter aus den Fabriken und die Unmöglichkeit der von den Hochschulen Abgehenden, im Inland unterzukommen.

Die über deutsche Häfen gehenden Ausländer stiegen im Jahre 1901 auf 166 626, d. i. nur um 6500 gegen das Vorjahr, im Jahre 1902 um 54 806 Köpfe auf 221 432.

Unter den fremden Nationalitäten ragten wieder die Russen, Österreicher und Ungarn hervor. Die Höchstziffer nach diesen und für ihr kleines Land ganz bedeutende Zahlen wiesen die Rumänen auf.

Jahr	Russen	Über deutsche Häfen beförderte Österreicher	Ungarn	Rumänen
1901	57 164	51 911	55 153	1 530
1902	73 124	74 775	69 335	1 982

In Österreich war die notleidendste Industrie die Maschinen- Lokomotiv- und Waggonindustrie; Ungewissheit in der Lösung der Verstaatlichungsfrage der Bahnen gab hiezu vielen Anlaß, indem mit Aufträgen zurückgehalten wurde und keine neuen Investitionen vorgenommen wurden. Die Arbeitsentlassungen werden auf über 20 000 in diesen Industrien allein taxirt. Eine Konsequenz der ungünstigen Geschäftslage dieser Fabriken war der verringerte Absatz an Kohle und böhmischer Braunkohle, in Bergwerken und Verkehrswesen also auch bedeutende Arbeiterentlassungen. Gleich ungünstig war die industrielle Situation Ungarns. Auch Russland befindet sich noch in scharfer industrieller Rückschlagsperiode, außerdem hat die Russifizierung Finnlands, und hier, wie in Rumänien die Behandlung der Juden, die Steigerung der Auswanderung herbeigeführt.

Der einzige Lichtpunkt in der österreichischen und ungarischen Wirtschaftslage war der selten günstige Ernteertrag, der wenigstens den Landarbeitern Verdienst gab.

Das Hauptziel dieser Landesflucht waren von den überseelischen Ländern wieder die Vereinigten Staaten von Amerika; der Jahrgang 1902 überbot noch seine fünf konjunkturell trefflichen Vorläufer.

In Britisch-Nordamerika bestand infolge der bedeutsamen industriellen Gründungen eine rege Nachfrage nach Arbeitskräften, die gut entlohnt wurden.

Argentinien übte infolge seiner ungünstigen Verhältnisse einen geringen Anreiz auf die Auswanderung aus.

Eine größere Bedeutung als Auswandererziel erhielt die brasiliische Provinz Santa Catharina, wohin die hanseatische Kolonisationsgesellschaft in Hamburg zum Zwecke der Ansiedelung ihrer Besitzungen führte.

Über deutsche und fremde Häfen beförderte	Jahr	Vereinigte Staaten von Nordamerika	Britisch-Nordamerika	Argentinien	Santa Catharina
Deutsche . . .	1901	19 912	11	231	280
	1902	29 211	183	316	681
Russen . . .	1901	44 714	200	1 252	105
	1902	55 368	878	800	188
Österreicher . .	1901	47 167	2 559	700	29
	1902	67 622	4 675	643	75
Ungarn . . .	1901	54 678	275	9	7
	1902	68 421	655	26	4

Für Santa Catharina ist es der Kolonisationsgesellschaft gelungen, die Ansässigmachung aus gewissen Gegenden Deutschlands zu bewirken, besonders wertvoll ist die Heranziehung des durch seine Kolonisationstüchtigkeit bekannten Sachsenstammes. Auch Rheinländer gelang es noch in größerer Anzahl zur Auswanderung dorthin zu veranlassen.

Auswanderer aus	nach Santa Catharina			
	1899	1900	1901	1902
Provinz Sachsen	33	65	22	26
Königreich Sachsen	27	32	59	94
Rheinland	22	27	33	118

Durch dieses Nachziehen heimatlicher Freunde erscheint die Hoffnung auf Konsolidierung des Deutschtums in jener dem deutschen Element günstigen südbrasilianischen Gegend in vorteilhaftem Lichte.

Von der Auswanderung über deutsche Häfen mit europäischem Ziel kommt nur Großbritannien in Betracht, dieses freilich mit sehr bedeutsamen Zahlen. Bekanntlich hat die starke Zunahme des russischen und rumänischen Elementes und in diesen der Israeliten eine starke Strömung jenseits des Kanals gezeitigt, die dieser lohndrückenden Zuwanderung die Türe schließen will.

Nationalität	nach Großbritannien	
	1901	1902
Deutsche	1 168	1 181
Russen	10 276	14 650
Österreicher	1 350	1 703
Ungarn	172	206
Rumänen.	431	445

Hamburg und Bremen kommen einzig und allein für die Passage in Betracht, die Reichsstatistik weist für keinen anderen Hafen mehr Zahlen aus.

Von dem deutschen Elemente wurden freilich in gesteigertem Prozentsatze ausländische Ausschiffungshäfen aufgesucht.

Deutsche Auswanderung:

Insgesamt	über deutsche Häfen	über fremde Häfen	
		1901	1902
22 073	16 467	5 606 = 25 % an der Gesamt-	
32 098	23 530	8 568 = 27 % auswanderung	

Insgesamt gingen 8568 Deutsche im Jahre 1902 gegen 5606 im Jahre 1901 über fremde Häfen; über Rotterdam und Amsterdam 2278 im Jahre 1901, 1903 im Jahre 1902, über Antwerpen 3307 bzw. 5792, über französische Häfen 286 bzw. 498. Liverpool bildete im Jahre 1901 für 110 Deutsche den Ausschiffungshafen. Das hängt wesentlich damit zusammen, daß Westdeutschland sich an der Mehrung der Auswanderung stark beteiligte.

Auswanderungs- gebiet	Auf 100 000 Ein- wohner entfallen Auswanderer		Auswanderer		Auswanderer	
	1901	1902	1901	über Ant- werpen	1902	über Ant- werpen
Provinz Rheinland	16	26	947	548	1 535	885
Provinz Westfalen	19	55	625	236	1 820	889
Bayern links d. Rh.	48	64	407	299	547	384
„ rechts d. Rh.	30	44	1 629	421	2 396	746
Württemberg . . .	49	71	1 061	357	1 558	465
Baden	32	43	611	274	824	369
Elsaß-Lothringen .	28	44	487	192	763	272
Deutsches Reich . .	39	56	22 073	3307	32 098	5792
				[über Havre 257]		[über Havre 419]

Auf die beiden Hansastädte verteilten sich die Auswanderer in folgender Weise.

Nationalität	Bremen		Hamburg	
	1901	1902	1901	1902
Deutsche	9 143	13 960	7 324	9 570
Ausländer	101 463	129 369	65 163	92 063
hievon Russen . . .	20 769	29 130	36 395	43 994
" Österreicher . . .	37 783	51 321	14 128	23 454
" Ungarn	42 347	47 850	12 806	21 485
" Rumänen . . .	253	261	1 277	1 721
Insgeamt	110 606	143 329	72 487	101 633

Bremen ist nach wie vor der bedeutendste Ausschiffungshafen geblieben, der Norddeutsche Lloyd die größte Passagereederei. Insgesamt beförderte er im Jahre 1901 auf seinen überseeischen Reisen 305 530, 1902 334 972 Personen, die Hamburg-Amerikalinie 211 617 und 261 238. In der Englandfahrt hatte die Dampferlinie Argo einen Personenverkehr von 12 531 Köpfen gegen 10 344 im Vorjahr 1901.

Im Zwischendeckverkehr wurden günstige Fahrpreise erzielt, der wachsende Strom der Auswanderer füllte die Räume der Dampfer, ja diese erwiesen sich für den Andrang zu klein und die Passagereedereien mußten zu Charterungen fremder Schiffe schreiten. Mit solcher Überschreitung des normalen Intensitätsmaximums pflegt zumeist eine Steigerung der Raten Hand in Hand zu gehen, da auf dem gecharterten Schiffe kostspieliger transportiert wird, als auf eigenen.

Die deutschen Gesellschaften verband mit der holländisch und belgischen Amerikalinie nach wie vor der Pool, Beginn 1903 gelang es auch die französische New Yorklinie in ihn einzubeziehen. Diese war weniger dem deutschen Passagegeschäft, als dem der fremden Poolmitglieder ein Mitbewerber und nunmehr ist durch ihren Anschluß die ganze kontinentale Passage organisiert, abgesehen von der infolge ihrer geringen Personenbeförderung nicht in das Gewicht fallenden Scandinavian American Line, die von Kopenhagen aus fährt.

Bei den englischen Linien blieb in diesen Jahren die Rate auf einer Höhe, die keine ablenkende Wirkung auszuüben vermochte: 1901 gingen über Bremen in indirekter Route nur 2297 (1902: 3341), über Hamburg 520 Personen.

Raten im Herbst 1902. Europa—New York.

	Ausgangshafen	Billigste Fahrt Mf.	Teuerste Fahrt Mf.
Hamburg-Amerika-Linie	Hamburg	140,—	170,—
Norddeutscher Lloyd	Bremen	140,—	170,—
Holland-Amerika-Linie	Rotterdam	140,—	—
Red Star Line	Antwerpen	140,—	—
Compagnie Générale Transatlantique	Havre	142,—	—
American Line	Southampton	112,20	122,40
Cunard Line	Liverpool	117,30	122,40
White Star Line		117,30	122,40
Allan Line	Glasgow	112,20	—
Anchor Line	=	112,20	117,30

Wenn wir von der American Line absehen, die ja mit der Red Star Line ein Unternehmen bildet, so bestehen jenseits des Kanals nur mehr vier Linien, die sich gegenseitig und dem Kontinent Konkurrenz machen könnten. Da die Allan und Anchor Line infolge ihres Ausgangshafens nicht ernstlich in Betracht kommen können, anderseits die White Star Line als Glied des Morgantrustes keinen Grund sucht, auf die kontinentalen Häfen preisdrückend einzutwirken, so sind die Verhältnisse für einen Konkurrenzkampf nicht förderlich gelagert. Die allein bedeutende Cunard Line ist auch auf Grund der großen Subvention nicht geneigt, einen im letzten Ende doch unrentablen Konkurrenzkampf zu provozieren, neue Linien aber gliederten sich nicht ein, da für sie doch im Hinblick auf die staatliche Subvention hier, die Pool- und Trustverbrüderung dort eine Aussicht auf Existenzfähigkeit kaum bestand. Auf diesen Gründen beruht es wohl wesentlich, daß die sonst bei Niedergang der Konjunktur vom Frachtenmarkt auf die Passage übergreifende preisdrückende Konkurrenz nicht auftrat, daß im Gegenteil von den Gesellschaften Raten erzielt werden konnten, wie seit Jahrzehnten nicht mehr.

Die im Jahre 1902 in der Zeit der Passagiehochflut für die Hansastadt—New Yorkroute existierende Rate von 170 Mf. in den Schnelldampfern und 160 Mf. in den Personendampfern zeigte eine Höhe, wie sie in dem Betrage von 170 Mf. seit 1867 im Zwischendeck nicht mehr bezahlt worden war, in dem Betrage von 160 Mf. als niedrigst mögliche Überfahrtstrate seit 1874 sich nicht mehr gefunden hat.

In der Offfahrt waren die Raten ziemlich gleichmäßig, auch hier war die vordem so schlimme Konkurrenz einem gemeinsamen Trachten nach

möglichst hoher Rate gewichen; seit vielen Jahren war kein so konstanter guter Ratenstand mehr aufrecht erhalten worden, wie in diesen Jahren. Die Hinaufsetzung des Zwischendeckes mit 1. Januar 1903 hängt mit der Wirksamkeit des Pool, wie Trust zusammen.

Zwischendeckrate der Hamburg-Amerika-Linie.

Datum der Tarif-änderung	Westfahrt		Datum der Tarif-änderung	Östfahrt		
	Schnell-dampfer	Reguläre Dampfer		Schnell-dampfer	Reguläre Dampfer	
	Mt.	Mt.		Mt.	Mt.	
1901	1. Januar	160	140	1. Januar	138	128
	23. August	150	130	26. August	139	126
	19. Oktober	140	120	18. Oktober	139	118
	24. Dezember	150	140	24. Dezember	139	126
1902	15. März	160	150	15. März	139	139
	19. April	170	160	19. April	126	126
	4. September	160	140	4. September	139	126
	18. November	160	130	18. November	147	130
	22. Dezember	160	140			
1903	20. Januar	150	140	1. Januar	164 ¹	147
	28. März	160	150	21. April	151	135
	21. April	160	150			

Die überseeische Sachsgängerei zeigte sich in stets wachsendem Grade; die seit 1899 in steigenden Mengen jenseits des Ozeans gehenden Slaven sind es vor allem, die nach mehrjährigem guten Verdienste — und solcher bot sich ihnen besonders in den Vereinigten Staaten — wieder heimzufahren pflegen. Im Jahre 1901 kamen in Bremen 32 522 Zwischendecker herein, während 110 606 ausfuhren; rund ein Drittel der ausgehenden Zwischendeckspassage beträgt die eingehende.

Nicht gleich günstig, wie das nordeuropäische Geschäft, gestaltet sich der Passagierbetrieb in Italien. Wohl war auch dort ein starkes Steigen der Auswanderung eingetreten. Die wirtschaftliche Lage des italienischen Südens, der das Hauptkontingent zur Landesflucht stellte, ist trauriger denn je und entsendet wachsende Mengen über die Meere. 1901 verließen 533 245 Personen das Vaterland, gegen 352 245 im Jahre 1900, im ersten Halbjahr 1902 ergab sich bereits eine weitere Zunahme um 22 000 Köpfe. Die ungünstigen Verhältnisse Argentiniens und Brasiliens, insbesonders der land-

¹ Mit der „Deutschland“ 168 Mt.

wirtschaftlichen Betriebe, veranlaßte ein Zurückgehen der definitiven, wie sachsgängerischen Wanderung dorthin und die Ergebnisse der Italia, der Tochtergesellschaft der Hamburg-Amerikalinie, aus dem Zwischendecksverkehr wurden dadurch ungünstig beeinflußt. In der New Yorkroute der hanseatischen Gesellschaften hatte sich trotz der erschwerenden Bestimmungen des italienischen Auswanderungsgesetzes die Tonnage der in dem Verkehr zwischen Italien und den Vereinigten Staaten beschäftigten Schiffe ununterbrochen gemehrt und, da mit den konkurrierenden Linien das angestrebte „verständige“ Zusammenarbeiten trotz der mehrjährigen Bemühungen des Lloyd nicht erreicht werden konnte, war die Zwischendecksrate dauernd auf ungünstigem Stande geblieben. Im Februar 1903 ist eine neue Schiffahrtsgesellschaft in Neapel gegründet worden, die mit 11 Schiffen der Beförderung italienischer Auswanderer sich dienstbar macht: den deutschen Gesellschaften ist diese neue Passagereerei ein weiterer unangenehmer Konkurrent.

Die prädominierende Stelle, welche die hanseatischen Reedereien in der Auswanderung einnehmen, ergibt sich aus der Statistik für das Jahr 1901 und 1902.

In New York gelandete Zwischendecker	1901	1902
Norddeutscher Lloyd von Hamburg aus	76 804	81 074
“ vom Mittelmeer aus	24 850	29 623
Hamburg-Amerika-Linie von Hamburg aus	63 223	84 295
“ vom Mittelmeer aus	15 337	14 693
Companie Général Transatlantique	35 961	49 498
Red Star Line	32 793	47 119
White Star Line	30 483	40 225
Holländ-Amerika-Linie	25 966	32 526
Navigazione Generale (Mittelmeer)	24 960	31 439
Cunard Line	19 943	23 650
Anchor Line (Mittelmeer)	16 132	26 143
Fabre Line (Mittelmeer)	14 165	21 664
La Veloce (Mittelmeer)	13 505	20 226
American Line	12 511	20 658
Prince Line	12 445	14 784
Anchor Line	6 756	9 569
Scandinavian American Line	4 408	10 524
Sinha die Vapore Portuguezes (Porto)	2 607	3 818
Empreza Insulane de Navegacao (Lissabon)	1 814	2 367
Companie Transatlantica (Mittelmeer)	1 751	1 474
Allan State Line.	1 114	1 999

Während die Basis für das Zwischendecksgeschäft im allgemeinen dieselbe blieb, wie sie seit der Existenz des Pools vom Jahr 1892 war, haben sich auf dem Gebiete des Rajutsverkehrs ganz bedeutende Wandlungen vollzogen, die das in früheren Jahren schon, zuletzt im Jahre 1896, unter-

nommene Bestreben, diesen kostspieligeren Teil des Personenverkehrs rentabel zu gestalten, zu einem gewissen Ziele brachten.

Auch in der Kajütsverfahrt ist die New Yorkroute von der größten Bedeutung geblieben. Der Verkehr auf den Reichspostdampferlinien hat seinen gleichmäßigen Fortschritt genommen, Dienst- und Handelsverfahrt mehrten sich mit der zunehmenden Bedeutung der Kolonien und der wirtschaftlichen Position in den fremden Weltteilen.

Die Kajütsverfahrt nach New York hat zur großen Überraschung im Jahre 1901 nicht ein starkes Abfallen gegenüber dem vorangegangenen Pariser Ausstellungsjahr gezeigt, wie befürchtet wurde, sondern nur eine ganz mäßige Minderung mit sich gebracht, die die Bremer Linie bereits im Jahre 1902 wieder einholte.

Kajütsverkehr: Europa—New York.

	1900	1901	1902
Hamburg-Amerika-Linie	23 655	20 977	20 698
Norddeutscher Lloyd	26 577	22 960	27 767

Wenn wir von den spärlichen Notizen, die wir über die Kajütsverfahrt des Jahres 1901 besitzen, noch anführen, daß an transozeanischen Passagieren in Bremen 12 215 in Kajüte einpaßierten, dann daß an Angehörigen der Vereinigten Staaten von Nordamerika in der Hamburger sogenannten Auswandererstatistik 10 146 Personen aufgeführt sind, so wird dadurch bestätigt, daß wieder der Hauptanteil der Kajütsverfahrt auf die Amerikaner entfällt. Dort hat auch die wirtschaftliche Konjunktur reichlich Mittel gespendet und den Luxus einer Europareise weiten Kreisen ermöglicht.

Die deutschen Windhunde des Ozeans waren die bevorzugte Überfahrtgelegenheit; wie sehr bedeutsam deren Ergebnisse sind, geht allein daraus hervor, daß durch die Aufzertierung des Schnelldampfers Deutschland im Jahre 1902 in der Reisesaison während längerer Zeit infolge der Schäden einer Havarie, die das Schiff erlitt, dem Geschäftsbericht der Hamburg-Amerika-Linie zufolge ein merklicher Ausfall in den Einnahmen entstand.

Für die Ratengestaltung hat der Morgantrust Bedeutendes in der kurzen Zeit seines Bestehens geleistet.

In dem transatlantischen Schiffahrtsabkommen, das die beiden deutschen Linien im Jahre 1902 mit dem amerikanisch-englischen Schiffahrtstrust abgeschlossen haben, war eine Regulierung der Kajütsverfahrt vorgesehen. Ziffer 9 Satz 1 des Vertrages lautet:

„Das nordatlantische Rajütspassagegeschäft der beiden Parteien wird durch einen Sondervertrag der beiden Parteien, der die Herbeiführung eines Pools für diesen Geschäftszweig zum Gegenstand hat, geregelt. Das Ziel der größeren Ausgleichung der Rajütstarife soll sein Ende in der Herstellung eines gleichmäßigen Normalpreises für das ganze Jahr finden.“

Die diesbezüglich getroffene Verabredung trat am 1. April 1902 in Kraft und ihre Durchführung leuchtet uns aus den erhöhten Ratenfächern und der Einführung neuer Saisons entgegen.

Trotz der gegenüber dem Ausstellungsjahr zurückgegangenen Rajütspassage finden wir die nach Klasse und Schiff niedersten Raten emporgesetzt. Nur für I. Klasse Schnelldampfer ließen sich die erhöhten Sommerpreise des Jahres 1900 nicht aufrecht erhalten, wohl aber sehen wir die I. Klasse im Winterdienste der Deutschland (teuerste Überfahrtsglegenheit) den gesamten I. Klasseverkehr der Pennsylvania, den gesamten II. Klasseverkehr der Deutschland und den II. Klassewinterdienst der Pennsylvania in ihrer Rate erhöht.

Niederste Fahrpreise auf der Deutschland (Schnelldampfertyp) und der Pennsylvania (P.-Klasse: gemischter Fracht- und Passagierdampfer).

Hamburg — New York.

Jahr	„Deutschland“		„Pennsylvania“	
	I. Klasse	II. Klasse	I. Klasse	II. Klasse
1900 { Sommer	550	220	300	200
Winter. . . .	320	200	220	180
1901 { Sommer	440	240	330	200
Winter. . . .	320	230	230	200
1902 { Sommer	440	240	323	200
Winter. . . .	380	230	263	200

Im ostwärtsgehenden Verkehr ist die II. Klasse Winterrate beider Typs erhöht.

Ostreiße.

Jahr	Schnelldampfer („Deutschland“) niederste Rate	Regulärer Dampfer (Pennsylvania-Klasse) niederste Rate
1900 { Sommer	240	200
Winter. . . .	200	160
1901 { Sommer	240	200
Winter. . . .	192	168
1902 { Sommer	240	200
Winter. . . .	200	178

Gleichen Vorgang können wir bei den Dampfern des Norddeutschen Lloyd beobachten.

Außerdem hat die Ratengestaltung eine Besserung hinsichtlich der Saison erfahren. Die hohen Sommerpreise konnten während der kurzen Dauer ihrer Gültigkeit trotz des großen Andrangs in den Sommermonaten kein Äquivalent für die mehr als $\frac{3}{4}$ des Jahres dauernden niedrigen Winterpreise bilden.

Während im Jahre 1901 die Hamburg-Amerikalinie für ihren westwärts gehenden gesamten Kajütsverkehr eine Sommersaison vom 5. August bis 18. Oktober, für die Ostreise im Schnelldampferdienst solche vom 15. April bis 15. Juli, für die regulären Postdampfer vom 1. April bis 15. Juli hatte, bestand in dem Jahre 1902 auf Grund des Abkommens folgende Einteilung:

In der Westreise: Winterpreise in der I. Kajüte aller Dampfer vom 1. November bis 30. April, in der II. Kajütspassage vom 16. Oktober bis 31. Juli, Übergangspreise, die sich etwas über die Winterpreise erheben, in der I. Klasse der Schnelldampfer und der I. Klasse der Postdampfer vom 1. Mai bis 7. August. Sommerpreise für die Schnelldampfer in der I. Kajüte vom 8. August bis 31. Oktober, für II. Kajüte der Schnelldampfer und der regulären Postdampfer vom 1. August bis 15. Oktober. Der Norddeutsche Lloyd, der 1901 in der Westfahrt für alle Schiffe und Klassen Hochsaison vom 5. August bis 7. November festgesetzt hatte, zeigt vom 1. Mai bis 31. Oktober erhöhte Preise und Hochsaisonstarife vom 1. August bis 17. Oktober für I. Kajüte, vom 27. Juli bis 31. Oktober für II. Kajüte. Besondere Übergangstarife sind nicht normiert, dafür sind ab 1. Mai je nach dem Zeitpunkt der Abfahrt bei einzelnen Schiffen von den Winterpreisen differierende, erhöhte, aber unter sich verschiedene unter den Hochsaisonpreisen stehende I. und II. Kajütsraten publiziert. Für die nach Europa gehende Kajütspassage aller Art hat der Lloyd Saisonpreise vom 15. Mai bis 15. Juli eingeführt.

Im Jahre 1903 ist neben diese durch den Trust bewirkten Erhöhungen der Mindestpreise auch eine gewisse gemeinschaftliche Ausübung des Kajütsgeschäfts getreten. Nachdem bislang nur die hanseatischen Gesellschaften und die American Line wechselseitig die Gültigkeit ihrer Kajütsrückfahrkarten von den verschiedenen kontinentalen Abgangshäfen eingeführt hatten, haben nunmehr solche, die von Hamburg-Amerikalinie, Norddeutscher Lloyd, Holland-Amerikalinie, American Line, Dominion Line, Red Star Line, Atlantique Transport-, Leyland- und White Star Line ausgestellt werden, wechselseitig zur Benutzung aller neun Linien Gültigkeit.

Eine Preismäßigung von 10 % ist vorerst nur bei den Winterfahrten verabredet. Diese Vereinbarung geht also über die Europa—New Yorkroute hinaus, indem sie sich auf den gesamten nordamerikanischen Verkehr bezieht. So hat der deutsch-amerikanische Schiffahrtbund eine bedeutende Förderung der Verdienste aus dem Kajütsverfahre bewirkt; inwieweit eine poolartige Verwaltung dieses Passagezweiges bereits besteht oder projektiert ist, entzieht sich der allgemeinen Kenntnis.

Die Tatsache steht fest, daß durch Ausschaltung der Konkurrenz in diesem Verkehr bei den mächtigsten Linien ein großer Fortschritt hinsichtlich der Rentabilität der Passage geschehen ist; die Stellung und der Anteil in solchem Poole aber wird wohl immer durch die Leistungsfähigkeit der einzelnen Gesellschaft bestimmt und darnach dürfte der deutsche Teil an dem gemeinsamen Dienste und den gemeinsamen Einnahmen wohl ein bedeutender sein.

Wie viel auch durch nur geringe Erhöhungen erreicht werden kann, ergibt sich aus der großen Kajütpassage der beteiligten Gesellschaften.

Kajütsverkehr der Trustlinien in der New Yorkroute.

	1901	1902
White Star Line.	18 167	18 402
American Line	12 110	14 456
Red Star Line	6 241	6 878
Atlantic-Transport Line	4 194	3 843
Holland-Amerika-Linie ¹	5 595	7 099

das sind mit den 48 937 bzw. 48 465 Kajütpassagieren der hanseatischen Gesellschaften deren 90 244 bzw. 99 143 oder $\frac{3}{4}$ des gesamten Europa—New Yorkverkehrs. Die amerikanisch-deutsche Reederei-Allianzierung hat die ausschlaggebende Stellung in der Kajütpassage; die Gesamtziffer derselben, die in New York im Jahre 1901 einging, war 128 143, im Jahre 1902 139 848. Die bedeutendste vom Trust unabhängige Gesellschaft, die Cunard Line² mit 17 783 Kajütpassagieren im Jahre 1901 und deren 16 308 im Jahre 1902, weist auf dieser Route derzeit nicht einmal $\frac{1}{6}$

¹ Diese Linie ist, wenn auch kein Trustglied, diesem doch sehr eng angegliedert. 51 % ihrer Aktien befinden sich zur Hälfte in Händen des Trusts, zu je einem Viertel im Besitz der zwei deutschen Gesellschaften.

² Dieses Unternehmen stand bis 1. Juli 1903 mit dem Trust in einem Vertragsverhältnis, ist aber (entgegen Wiedenfeld I. c. S. 262) nie in einer unmittelbaren Abhängigkeit vom Syndikat gewesen.

der von den durch das transatlantische Schiffahrtsabkommen verbündeten Passagierreedereien in der Kajüte Beförderten auf.

Bei der geringfügigen Rolle, die der Überfahrtspreis in den Gesamtkosten bei überseeischen Reisen spielt, ist eine Erhöhung der Raten in ziemlichem Umfang möglich, ehe dadurch ein abträglicher Einfluß auf die Passage geübt wird. Bis zu diesem Punkte wird von den Gesellschaften eine Steigerung der Kajütspreise durchgeführt werden, denn einen Konkurrenzkampf mit einem solch übermächtigen Gegner kann vorerst die Cunard Line, schon aus Mangel an modernen Schiffen¹, nicht wagen, alle anderen New Yorklinien aber kommen ernstlich nicht in Betracht. Auch die beiden durch den Staat der Cunard Line de facto geschenkten Schnelldampfer werden hieran wenig ändern.

5. Die Geschäftsergebnisse der Reedereien.

a) Im allgemeinen.

Die Tendenz zur Vergrößerung der Reedereien erfuhr in den letzten zwei Jahren eine weitere Verschärfung. Eine Reihe kleiner Linien gingen in den großen auf oder gliederten sich so eng an sie an, daß man kaum mehr Beweise ihrer Selbständigkeit hat. Fusionierung und Betriebsgemeinschaften aller Art treten allerseits in die Erscheinung. Mit dieser Entwicklung steht in engem Zusammenhange die Bildung von internationalen Verbänden. Den in Asien, Australien und Afrika bestehenden Konferenzen ist in der International mercantile marine Company in dem hochbedeutenden Europa-Nordamerikaverkehr eine Vereinigung zur Seite getreten, die Fracht und Passage zu beherrschten unternimmt. Das gemeinsame Streben dieser Unternehmungen ist die Regulierung und Verbilligung der Leistungseinheit und damit die Schaffung günstiger Produktionseinheit. Die Leistungseinheit ist die Basis der Schiffahrtsökonomie. Das Produkt aus der Anzahl der Seemeilen und der Anzahl der Nettotonnen, die ein Schiff an Räumten besitzt, ist die Summe ihrer Tonnenseemeilen. Die Kosten der Fahrt auf die geleisteten Tonnenmeilen aufgeteilt, geben die Selbstkosten

¹ Die Cunard Line hat derzeit unter ihren neun Ozeandampfern nur zwei veraltete Schnelldampfer, Campania und Lucania, beide aus dem Jahre 1893, an neuen Schiffen besitzt sie nur Ivernia und Saxonie aus dem Jahre 1900, unter den anderen sind drei Veteranen von mehr als 18 Jahren.

New York Dienst: Lucania (1893), Campania (1893), Aurania (1883), Etruria (1885), Umbria (1884).

Boston Dienst: Saxonie (1900), Ivernia (1900), Ultonia (1898), Sylvania (1895).

des Betriebes pro Leistungseinheit, pro geleistete Tonnenmeile. Ebenso verhält es sich mit den Personenmeilen, dem Produkte aus der Anzahl der Seemeilen und der Anzahl der Personen, die ein Schiff beherbergen kann. Zu Produktionseinheiten werden die Leistungseinheiten erst dadurch, daß diese Tonnenmeilen und Personenmeilen auch benutzt werden. Die Aufteilung der Kosten der Gesamtleistung auf die Tonnenmeilen, die tatsächlich in Anspruch genommen werden, und die Personen, welche die Schiffsräumten bewohnen, geben also die Größe der auf die Produktionseinheit entfallenden Kosten.

Im Interesse eines ökonomischen Betriebes ist nun darnach zu trachten, daß die Leistungseinheit möglichst billig zu stehen kommt, anderseits die Produktionseinheit der Leistungseinheit möglichst nahe kommt. Das bekannte Schlagwort in der Schiffahrt „die Regelung der Tonnage“ drückt das Bestreben aus, Frachtmenge und Schiffsräummenge in günstiges Verhältnis zu bringen, das heißt Leistungseinheiten möglichst in Produktionseinheiten umzugestalten.

In Zeiten guter Konjunktur werden die Produktionseinheiten so gut bezahlt, daß es möglich ist, damit die Selbstkosten einer größeren Anzahl von Leistungseinheiten zu decken, anderseits sind aber in Zeiten guter Konjunktur meist auch die Warenmengen sehr groß, so daß sie auf vielen Fahrten alle Räumten füllen, also die gut bezahlten Produktionseinheiten obendrein den Leistungseinheiten gleichkommen. Das führte zu der Einstellung größter Schiffe, welche billigste Leistungseinheit haben neben bedeutender Aufnahmefähigkeit.

In Zeiten geringerer Frachtmengen sind die Riesendampfer auf vielen Routen unökonomisch, da sich ihre Räumten nicht zu füllen vermögen, also die Verwandlung der zwar billigen Leistungseinheit in Produktionseinheiten nicht möglich ist.

In dem Bau größter Dampfer mußte mit dem Fallen des Welthandels und dem Tonnageüberschuß deshalb ein kleiner Stillstand eintreten¹ und der Bau kleiner Dampfer wieder mehr betätigt werden.

Der Bericht der Hamburger Dampfschiffreederei von 1889 für das Geschäftsjahr 1900/1901 führt ganz zutreffend aus:

„Es sind meistens Schiffe großer und größter Dimensionen, welche auf Stapel gelegt werden. Die Aussichten für große Dampfer sind daher momentan recht wenig erfreulich, sofern nicht eine Wiederbelebung des Warenhandels ehestens eintreten und einen Tendenzzwung hervor-

¹ Die Hamburg-Amerika-Linie fästigte 1902 den Bau eines bei Herrland & Wolff in Auftrag gegebenen Riesendampfers bis auf weiteres.

bringen sollte; für Schiffe kleinerer und mittlerer Größe dürfte sich indessen immer eine gewisse Nachfrage halten, zumal die Neuanschaffung solcher in den letzten Jahren nicht überspannt worden ist.“

Jaehr	Größe in Register-Tonnen	England	Deutschland	Frankreich	Umerita	Japan	Russland	Schweden	Österreich	Spanien	Summa
1900 ¹	6 000—8 000	115	21 ²	13	6	8	3	—	1	1	168
	8 000—10 000	24	3 ²	1	—	—	—	1	—	—	29
	10 000 u. mehr	20	21	2	6	—	—	2	—	—	51
1901/02 ³	5 000—7 000	243	80	16	30	18	11	2	5	7	423 ⁴
	7 000—10 000	78	20	5	—	—	2	1	—	—	106
	10 000 u. mehr	26	24	2	6	—	—	3	—	—	61
1902/03 ³	5 000—7 000	274	84	22	34	20	12	5	5	8	480 ⁴
	7 000—10 000	95	19	5	3	—	2	1	1	—	127 ⁵
	10 000 u. mehr	35	25	2	8	—	—	4	—	—	74

Aus dieser Tabelle geht hervor, daß die deutsche Marine mit Neubestellungen größter Schiffe mit Eintritt der Depression innehält; im Jahre 1901/1902 bekam sie noch eine Reihe früher bestellter geliefert.

In Zeiten ungünstiger Ratenverhältnisse ist die Notwendigkeit, die Leistungseinheit billiger zu gestalten, anderseits nicht überflüssige Leistungseinheiten in die Welt zu setzen, das dringlichste. Die Minderung der Leistungseinheiten im transozeanischen Verkehr vermögen nur ganz große Reedereien, jedoch auch diese nur in unvollkommenen Maße; die Großbetriebe sind durch die Verteilung der Generalkosten auf eine Menge von Dampfern am besten in der Lage, die Selbstkosten pro Leistungseinheit zu verringern. Dadurch, daß sie bei verschiedenen Routen die Schiffe dahin bringen, wo ihre Räumten sich am besten füllen, vermögen sie auch die günstigste Ausnützung der Leistungseinheiten durchzusetzen. Große Schwierigkeit macht indessen auch noch den Großreedereien der Kampf gegen das Überangebot. Hier vermögen sie nur in geringem Umfang Abhilfe zu schaffen. Hierzu ist allein die Gesamtheit von Reedereien, die ein Meeresgebiet befahren, im

¹ Vergl. Nauticus Jahrg. 1901, S. 383.

² Laut Reichsstatistik, Jahrb. 1902, S. 65 am 1. Januar 1901: 5000 bis 7000 Reg.-T.: 64; 7000 bis 10000 Reg.-T.: 16.

³ Nach Lloyds Register: Steamship subsidies Report 1902, S. 253 f.

⁴ Inklusive 1901/2 (1902/3) Belgien 4 (3), Dänemark 1 (3), Italien 5 (6), Schweden 1 (2), Chile — (2); also Summe 423 (480).

⁵ Auch Dänemark besaß einen Dampfer dieser Gruppe.

stande. Nur, wenn alle eine gewisse Route bedienenden Gesellschaften gemeinsam vorgehen, ist es möglich, die Leistungseinheiten so zu mindern, daß sie den Produktionseinheiten sich wieder in normaler Weise nähern. In der Singapore Konferenz haben wir ein Beispiel, wie die Leistungseinheiten der Trampdampfer überhaupt ausgeschaltet wurden. Eine Organisation und Regulierung der Tonnage wird in nennenswertem Umfange nur durch Kombinen, Verbände sich erreichen lassen; da hierin auch die Grundlage der Raten liegt, indem eben das Überangebot die Depression der Raten bewirkt, so deckt sich dieses Ziel im großen Ganzen mit der Monopolisierung der Frachten. Daß wir uns diesem Ziele nähern, steht außer Frage, die Singapore Konferenz kann in dem amerikanisch deutschen Reedereiverbande einen ebenbürtigen Genossen bekommen. In der Depression, in der wir uns befinden, ist die Regulierung der Tonnage im bedeutenden nordamerikanischen Verkehr noch nicht gelungen, immerhin wurde von den einzelnen Gesellschaften, wohl infolge Übereinkommens, in beschränktem Umfange eine Entlastung des Frachtenmarktes unternommen.

Als nämlich im Jahre 1901 sich das Mißverhältnis der Räumten und der Frachten überaus fühlbar machte, indem die Schiffe der regelmäßigen Dampfer eine Unmenge von Leistungseinheiten, für die kein Bedarf war, lieferten, entschloß sich die Hamburg-Amerikalinie, die Zahl ihrer Abfahrten von und nach den amerikanischen Häfen beträchtlich zu vermindern und eine größere Zahl bis dahin in dieser Fahrt beschäftigten Frachtdampfer, darunter gerade die größten — im Jahre 1902 die acht großen P-Postdampfer — außer Dienst zu stellen. Gleichzeitig reduzierte der Norddeutsche Lloyd seine Fahrten. Eine derartige große Reederei vermag einen immerhin ganz erheblichen Einfluß auf die Frachtverhältnisse auszuüben; sie konstatiert auch in ihren Geschäftsberichten, daß die von ihr betätigte Minderung des Angebots von günstigem Einfluß war. Im Jahre 1901 wurde auch der Versuch gemacht, eine internationale Vereinbarung in der nordamerikanischen Fahrt dahin zu stande zu bringen, daß 5 % des im Betriebe befindlichen Tonnengehaltes zurückgezogen werde, doch scheiterte dieser Vorschlag an der Uneinigkeit der Beteiligten.

Das transatlantische Schiffahrtsabkommen hat die Erhaltung konstanter Frachtraten in sein Programm aufgenommen und wird sich deshalb jedenfalls auch vornehmlich mit der Regulierung der Tonnage zu befassen haben. Von den bekannt gewordenen Bestimmungen befassen sich einige mit der Fracht; sie verteilen das Handelsgebiet unter die Kontrahenten nach gewissen Normen.

Ziffer 6. Das Syndikat verpflichtet sich, ohne Zustimmung der beiden deutschen Gesellschaften keins seiner Schiffe nach einem deutschen Hafen zu senden. Dagegen verpflichten sich die deutschen Gesellschaften zur Einhaltung gewisser Grenzen hinsichtlich ihres Verkehrs von den Häfen Großbritanniens. Diese Verpflichtungen hindern jedoch nicht a) die völlige Fortführung gegenwärtig schon bestehender Verbindungen; b) die zukünftige Einbeziehung britischer Häfen für irgend welche Verbindungen, wohin das Syndikat nicht selbst Linien von England aus unterhält; c) die zukünftige Aufnahme britischer Häfen für die Linien der deutschen Gesellschaften nach Südamerika, Mexiko oder Westindien, selbst wenn das Syndikat dorthin von England aus Linien unterhält.

Ziffer 7. Gegen die für seine sämtlichen zwischen Großbritannien und Nordamerika verkehrenden Linien übernommene Verpflichtung des Syndikats, mit nicht mehr als zwei Schiffen wöchentlich in jeder Richtung einen französischen Hafen anzulaufen, verpflichten die deutschen Linien sich, wie bisher, so auch fernerhin mit ihren in der Fahrt nach und von Nordamerika beschäftigten Schiffen belgische Häfen nicht zu berühren und versprechen, daß jede von ihnen nicht mehr als 75 mal im Jahre ausgebend und ebenso oft einkommend (insgesamt also nicht mehr als 300 mal) ihre an der Fahrt nach und von Nordamerika beschäftigten Schiffe englische Häfen anlaufen lassen wird. Vermehren die deutschen Linien ihre Abfahrten aus französischen Häfen, was ihnen jederzeit freisteht, so ist auch das Syndikat berechtigt, eine im Verhältnis gleiche Vermehrung vorzunehmen.

Ziffer 8. Die Errichtung neuer Dampfschiffslinien oder die Ausdehnung einer bestehenden Verbindung, wenn sie so umfangreich ist, daß sie eine Verdoppelung der Zahl der Expeditionen darstellt, soll, ehe sie durchgeführt wird, Gegenstand einer Beratung des unter Ziffer 3 erwähnten Komitees¹ bilden. Das Komitee ist nicht berechtigt, die Errichtung solcher neuer Verbindungen oder die Durchführung solcher Betriebsausdehnungen zu verhindern. Dagegen ist aber vereinbart worden, daß, wenn das Syndikat eine solche Ausdehnung oder die Errichtung einer neuen Linie vornehmen will, es gehalten ist, den deutschen Gesellschaften eine Beteiligung von einem Drittel davon zur Verfügung zu stellen. Die gleiche Verpflichtung übernehmen auch die deutschen Gesellschaften gegenüber dem Syndikat. Diese Beteiligung soll in der Form durchgeführt werden, daß die Partei, welche sie in Anspruch nimmt, den dritten Teil des für die Erweiterung erforderlichen Kapitals mit 5% der unternehmenden Partei verzinst und dafür an dem Gewinn oder Verlust der bezüglichen Erweiterung zu einem Drittel beteiligt ist. Diese Bestimmungen beziehen sich jedoch nicht auf Küstenlinien und auf ähnliche kleinere Unternehmungen.

Durch diese Bestimmungen ist für die Zukunft vorgesorgt, daß in ungünstigen Zeiten nicht Gesellschaften, die dem Verbande angehören, mit ihrer überschüssigen Tonnage an neuen Hafenplätzen auftauchen; anderseits wird dadurch auch für günstige Konjunktur Überangebot, das auf die Frachtraten drücken muß, verhindert.

Wenn auch die International Mercantile Marine Company erst am

¹ Das Komitee besteht aus zwei Mitgliedern des Syndikats und zwei Vertretern der deutschen Gesellschaften.

1. Januar 1903 die Geschäfte aufgenommen hat, so hat doch schon das Jahr 1902 unter ihrem Beischen gestanden. Daß in der nordamerikanischen Fahrt kein bei der Ungunst der Zeit ja naheliegender Konkurrenzkampf ausbrach, wie Mitte der siebenziger und achtziger Jahre, ist jedenfalls der verdenden Organisation dieses Trusts zu danken, besonders aber auch, daß in Hamburg wie Bremen keine englischen und amerikanischen Dampfer sich in großer Anzahl einstellten oder gar zu regelmäßiger Fahrt nach Nordamerika sich einfanden, was auf die Lage der deutschen Reedereien ungünstig und auf den Grad der Depression verschärfend hätte einwirken müssen.

Wie der Verband in der Passage bereits im Jahre 1902 wichtige Umgestaltungen ins Leben rief, ist an anderer Stelle ausführlich erörtert.

So sehen wir in diesen beiden Jahren bereits bedeutungsvolle Anfänge einer Organisation der Tonnage im nordamerikanischen Verkehr. Auf der einen Seite wurde das Frachtangebot direkt gemindert, auf der anderen Seite verhindert, daß das Frachtangebot gemehrt wird. Ohne das zweite wäre das erste wirkungslos geblieben. Der Gesamteffekt war, daß eine Reihe von Faktoren, die bei früheren Depressionen das Verhältnis der Produktionseinheiten zu den Leistungseinheiten beherrschten, ausgeschaltet wurde, ja daß sogar positiv das Verhältnis der Zahl der Produktionseinheiten zur Zahl der Leistungseinheiten trotz der Depression eine Besserung erfuhr.

Aber auch die Fusionierungen bezielten vor allem neben der Beseitigung preisdrückender Konkurrenz die Hebung der Produktionseinheiten. Es ist ja klar, daß eine Linie eine bessere Ausnützung der Räumten nach sich zieht, als zwei oder drei; wenn die Raten niedrig sind, so ist der Verlust, der durch unproduktiv geleistete Tonnenmeilen entsteht, erhöht fühlbar und so haben diese ungünstigen Konjunkturen eine Anzahl von Fusionierungen zur Folge gehabt.

Fusionierungen, wie die Herstellung von Betriebsgemeinschaften, hängen aber auch anderseits mit der Tendenz zur kostenniedrigsten Leistungseinheit zusammen. Je größer die Betriebe, um so günstiger vermögen die Generalkosten verteilt zu werden; auf die einzelne Leistungseinheit entfällt, je größer das Unternehmen, eine desto geringere Quote. Es sei nur darauf hingewiesen, wie sehr durch die Betriebsgemeinschaft der Hamburg-Amerikalinie und Hamburg-südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft an Agenturenspesen gespart wurde. Aber auch in anderer Richtung sind bei Großbetrieben Minderungen der Selbstkosten möglich.

Auch der Morgantrust hat die Erzielung von Ersparnissen zum Gegenstand langer Beratungen gemacht; ein bedeutender Schritt in dieser Richtung ist die Versicherung der mit seinen Schiffen beförderten Waren für seine eigene Gefahr.

Großunternehmungen haben, nachdem sie schon seit Jahrzehnten zur Selbstversicherung übergegangen sind, durch gegenseitige Versicherung ihrer Schiffssparks oder Ausdehnung der Selbstversicherung auf den gemeinsamen Schiffsspark, wie dies bei Betriebsgemeinschaften vertragsmäßig sich findet, eine Verringerung der diesbezüglichen Risikos herbeizuführen vermocht.

Anlage gemeinsamer Docks, gemeinsamer Kohlenlager sind andere Beispiele in dieser Richtung. Alles dies ergibt, daß die vorteilhafteste Kostenniedrigkeit der Leistungseinheit bei Großbetrieben sich erzielen läßt. In Zeiten ungünstiger Konjunktur, wo die Raten die Tendenz haben, sich den Selbstkosten zu nähern, vermögen deshalb die großen Gesellschaften noch bescheidene Gewinne zu erzielen, wo die kleineren Reedereien, da ihre Selbstkosten durch die Raten nicht mehr gedeckt werden, mit Schaden arbeiten.

b) Die Produktionskosten im einzelnen.

a) Schiffsherstellungskosten und Abschreibungen.

Mit dem Ende der Hochkonjunktur fahnen sich die Werften veranlaßt, mit ihren Preisen zurückzugehen, um so mehr, da sie infolge des Fällens des Eisenpreises bedeutend billiger produzieren konnten.

Die in der niedergehenden Zeit gebauten Schiffe waren nun weit billiger und das mußte notwendiger Weise bei den in der Hochkonjunktur gebauten Schiffen zu bedeutenden Abschreibungen am Buchwert führen, da eben der Schiffswert ein niederer geworden war. Diese einmalige finanzielle Operation entspricht am besten einem soliden Finanzieren.

Die kaufmännische und technische Amortisation bewegt sich noch in den selben Bahnen wie bislang. In der Verjüngung der Flotte ist nach Einstellung der technisch derzeit noch leistungsfähigsten Doppelschraubendampfer mit vierfacher Expansionsmaschine und einer Anzahl von kombinierten Riesendampfern, die mit ihren Tausenden von Tonnen auf das Alter der Gesamtflotte bedeutend einwirken, ein Stillstand eingetreten. So hat die Hamburg-Amerikalinie in den letzten zwei Jahren nur mehr einen Dampfer mit mehr als 10 000 Tons erhalten. Der Norddeutsche Lloyd hat durch die Einverleibung des „Kaiser Wilhelm II.“ nahezu einen wöchentlichen Dienst nach New York mit modernsten Schnelldampfern sich geschaffen und hat in dieser Richtung zunächst keinen Verjüngungsbedarf. Ob die durch die Subvention der Cunard Line auferlegten Neubauten eine Umwälzung in den Ansprüchen an Leistungsfähigkeit der Passagedampfer bringen werden, wird die Zukunft entscheiden. Ist sonach der Posten der kaufmännischen und technischen Amortisation im letzten Jahrzehnt mit den bedeutenden technischen

Neuerungen ständig gewachsen, so wird er nunmehr für die nächste Zeit, bis wieder Technik und Verkehrsverlangen neue Schiffe fordern, einen mehr stabilen Charakter annehmen.

Dass die deutschen Großreedereien sich den Schiffbau und die Schiffausrüstung billiger zu gestalten suchten, ist gleichfalls eine Erscheinung neuester Zeit.

Abgesehen von der kleinen Bremenser Aktiengesellschaft Rickmers Reismühlen¹ findet sich in der deutschen Schiffahrt die Verbindung von Reederei und Schiffbau nicht. Während die Messageries Maritimes, die Compagnie Générale Transatlantique und der Österreichische Lloyd Schiffe selbst bauen, die englische Wilson Line im Jahre 1901 zu solcher Kombination übergegangen ist, hat sich zum Beispiel der Norddeutsche Lloyd ähnlich der White Star Line, die bei Harland und Wolff zum nachweislichen Herstellungspreis plus einem prozentualen Unternehmergewinn bauen lässt, in finanzielle Liierung mit der Stettiner Vulkanwerfte begeben, nachdem sie in solchen Beziehungen vordem zu John Elder und Co. stand.

Außerdem hat er, nachdem er im Jahre 1901 die Bremer Reparaturwerkstätte erweiterte, im Jahre 1902 sich an der Norddeutschen Maschinen- und Amturenfabrik beteiligt, so dass er nunmehr in vielen Richtungen selbst herstellt, wo er früher als Käufer Unternehmergewinn zu zahlen hatte.

Auch die Hamburg-Amerikalinie schuf sich eigene Werkstätten, in denen große Teile der Inneneinrichtung der Schiffe von ihr selbst ausgeführt werden können und ebenso die meisten Reparaturen vorgenommen werden.

Im übrigen ist sie mehr auf dem Wege geblieben, sich auf Grund ihrer Massenabnahme günstigste Bedingungen vom Produzenten zu verschaffen.

β) Die Betriebskosten.

Söhne.

Diese sind auf Schiff wie im Hafen ungefähr gleich geblieben.

In Hamburg und in Bremen hat die ein- und ausgehende Tonnage eine für die Verhältnisse günstige Weiterentwicklung gehabt. Hier wo die regelmäßigen Linien mehr als $\frac{2}{3}$ der eingehenden Tonnage ausmachen, ist weniger von der Ungunst der Verhältnisse zu spüren gewesen, wohl aber in den Häfen, wo die Schiffe in wilder Fahrt ihre Heimat hatten. Da die regelmäßigen Linien alle aufrecht erhalten blieben, im Ausland aber Neugründungen vorgenommen wurden, so ist der Bedarf an Schiffsmannschaft nicht gefallen und damit trat auch keine Reduktion der Heuer ein.

¹ Auch die Werften Firma Schichau und die Howaldtswerke betreiben das Reedereigeschäft nebenbei.

In Bremen war die mittlere Matrosenheuer: 1900: 59,33 Mk., 1901: 60,81 Mk., 1902: 60,95 Mk.

Auch die Stauerleute behielten ihre Löhne, die sie teilweise wie z. B. in Hamburg bei Lohnkonflikten in früheren Jahren sich auf längere Zeit gesichert hatten.

Für Mai 1903 erfahren wir aus dem Reichsarbeitsblatt¹: Starke Nachfrage zeigen die Verkehrsgewerbe. In der Reederei war die Beschäftigung im Kaibetrieb lebhafter als im Vormonat, namentlich in Bezug auf ausgehende Ladung. Es bestand ein empfindlicher Mangel an seemännischem Personal, insbesondere an Stewards, so daß abgehende Schiffe teilweise nur mit Mühe besetzt werden konnten. In den Werkstätten entsprach das Angebot normalen Verhältnissen. Arbeitslohn und Arbeitszeit sind unverändert geblieben.

Kohle.

Die hohen Kohlenpreise der Jahre 1899 und 1900 hatten der Reederei solche Einbußen an ihrem Gewinn verursacht, daß sie danach trachtete, sich unabhängiger zu machen.

Da an verschiedenen Kohlenplätzen der bedeutenden Mittelmeer-, Afrika-, Asien- und Australienroute die Kohle im Jahre 1900 auf unerhörte Preise gesteigert wurde, so unternahmen eine Reihe von deutschen Gesellschaften die Errichtung von Kohlendepots in Algier und Port Said. Die Hamburg-Amerikalinie, der Norddeutsche Lloyd, die Gesellschaft Hansa, die Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft, Robert M. Sloman u. Co., A. C. de Freitas u. Co. und die deutsche Levantelinie bildeten zu diesem Behufe eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung.

Daneben lastete aber auch die Kohlenpreisgestaltung, die das rheinisch-westfälische Kohlensyndikat beliebte, schwer auf den Reedereien.

Der Norddeutsche Lloyd hat nunmehr zur Sicherung des selbständigen Beuges von Kohlen im Jahre 1902 in Gemeinschaft mit der Firma Friedrich Krupp in Essen die Kohlenfelder „Emscher Lippe“ erworben.

Die Hamburg-Amerikalinie weigerte sich im Jahre 1902, die Preisforderungen des rheinisch-westfälischen Syndikats zu bewilligen und bezog oberschlesische und englische Kohle, nunmehr aber, im März 1903, ist eine Einigung zustande gekommen, nachdem sich das Syndikat zu erheblicher Preisermäßigung verstanden hat. Derartige Massenabnehmer können eben auch Syndikaten in gewissem Umfange Bedingungen dictieren.

¹ Reichsarbeitsblatt. Juni 1903, Nr. 3 „Der Arbeitsmarkt im Monat Mai 1903 nach Berichten der Industrie.“

Andere Unternehmungen haben sich indessen englischem Kohlenbezug zugewandt. So hat die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffgesellschaft nur englische Kohle kontrahiert und im März 1903 110 000 Tonnen in Newcastle abgeschlossen. Die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft sendet ihre Dampfer in Ballast nach England um daselbst zu bunkern.

Die Preise der Kohle erhielten sich bekanntlich auf einer Höhe, die der Schifffahrt bei dem starken Rückgang der Frachten äußerst fühlbar sein mußte.

Die westfälischen Kohlen haben durch die billigen Transportkosten der englischen Kohle eine bedeutende Konkurrenz erhalten. Mit den neuen modernen Kohlendampfern ist es im Jahre 1901 wie 1902 möglich gewesen, den Transport englischer Kohle von der Ostküste Englands nach Hamburg zu einer Rate von 3 Mk. bis 3,50 Mk. pro Tonne abzuschließen, während die Bahnfracht der westfälischen Kohle nach Hamburg 5,50 Mk. pro Tonne beträgt. Auch amerikanische Kohle passierte in Hamburg ein; da deren Qualität für die Ansprüche des deutschen Konsums in mehrfacher Hinsicht nicht genügte, sind die Transporte im Jahre 1902 wieder zurückgegangen und versiegten ganz, als die Schwierigkeiten auf dem amerikanischen Markte infolge des Streiks entstanden.

Die deutsche Kohle hat durch die Organisationen, zu denen die Zeichen vereinigt sind, von ihrem Preise wenig abgegeben; im letzten Quartal des Jahres 1900 fingen die Preise an sich in absteigender Richtung zu bewegen, bereits im Frühjahr 1901 fanden sie eine stabile Basis, welche über den Rest des Jahres behauptet werden konnte.

Eine Steigerung der Kohlenpreise wurde nun im Jahre 1902 vor allem dadurch herbeigeführt, daß Streiks auf den Gruben in Frankreich, Belgien und in Nordamerika ausbrachen. Große Quantitäten westfälischer Kohle wanderten nach Belgien und Frankreich, Amerika trat als Käufer aller Sorten englischer Kohle auf.

Das Jahr 1902 war nun das bedeutsame für die deutsche Reederei, indem in ihm viele Kontrakte in westfälischer Kohle in der Zeit von April bis Ende Jnni abliefern.

Zwei Umstände haben nun die Chancen des deutschen Syndikats verbessert. Auf der einen Seite die Einführung des englischen Kohlenausfuhrzolls, auf der anderen Seite der große Export an englischer Kohle nach Amerika, welcher die englischen Preise festigte und die Preisansprüche der englischen Collieries steigerte.

Unter diesen Umständen traf nicht ein, was der Sachverständigenbericht in der Jahressausgabe von „Hamburgs Handel im Jahre 1901“ aussprach:

„Es steht daher zu hoffen, daß das Syndikat sich bequemen wird, den

überall gedrückten Verhältnissen der Industrie und Reederei Rechnung zu tragen und für die neuen Kontrakte eine Preisbasis vorzuschlagen, welche es den Konsumenten nahelegt, den Bedarf durch Abschlüsse zu decken, denn nur durch feste und dauernde Kontrakte ist ein angenehmer und vorteilhafter Verkehr zwischen Produzenten und Konsumenten aufrecht zu erhalten“.

Da es für die großen Reedereien unmöglich ist, auf die Dauer von der Hand in den Mund zu leben, so haben die einen Reedereien trotz der schwierigen und gedrückten Verhältnisse sich dem Syndikat unterworfen, andere, nur die größten, erzielten besondere Preiszugeständnisse, die dritten aber haben sich dauernd dem englischen Markte zugewandt. Auch hier haben die Größten sich wieder die günstigsten Bedingungen zu sichern vermocht. Kleine Reederei, die vom Händler abhängig sind, stehen sich natürlich am ungünstigsten. Wie gering die industrielle Depression den Kohlenmarkt berührt, indem hochwertige Maschinenkohle nur unbedeutend nachgab, zeigt nachfolgende Statistik der Preise der deutschen und englischen Kohle.

Kohle	In Mark per 1000 Kilogramm		
	1900	1901	1902
Dortmund ab Werk:			
gestürzte Stück-Ausfuhr	13,6	14,0	13,25
Buddelkohle, gute fette Förderkohle	9,9	10,0	9,25
Düsseldorf ab Werk:			
Flammkohle (Förderkohle)	10,8	10,9	10,5
Fettkohle	10,2	10,3	9,61
westfälische, Hamburg ab Bord:			
Fett-, Stückkohle, doppelt gesiebt, grobe	23,2	18,5	17,83
Rußkohle, gewaschen, Korn I und II	24,2	20,4	19,33
englische, Hamburg ab Bord:			
West Hartley Steam, grobe	22,4	17,4	16,73
Yorkshire Russ, doppelt gesiebte, I .	22,2	18,1	17,03
schottische = = = I .	21,4	15,2	14,43
englische, Danzig ab Bord:			
schottische Maschinen-Stückkohle . .	23,0	16,5	15,06
Steam small	19,3	11,2	10,95

Die Versuche der Einführung der Ölheizung, die neben den hohen Kohlenpreisen und Löhnen auch die Ermöglichung besserer Raumausnützung zu Beweggründen hatten, wurden fortgesetzt. Die Hamburg-Amerikalinie hatte sich im Jahre 1899 durch einen Vertrag die Versorgung mit flüssiger Feuerung auf den Stationen am Suezkanal und in Ostasien für eine Reihe von Jahren gesichert und einen Teil ihrer neuen Dampfer mit den erforderlichen Einrichtungen für die Verwendung dieser Art von Feuerung ver-

sehen. Der Norddeutsche Lloyd probierte es mit Borneo-Öl, ebenso wie die englische Shell Line. Die Versuche sind zwar in technischer Beziehung befriedigend ausgefallen, aber nicht in finanzieller. Die Ölpreise sind zu hoch. Von sachverständiger Seite wird behauptet, daß eine Preisreduktion nur zu erwarten sei und die Einführung der Ölfeuerung in weiterem Umfange nur dann möglich sei, wenn es gelingt, die Terasöle, welche wegen ihres niedrigen Entflammungspunktes für den Bordgebrauch noch zu gefährlich sind, durch eine besondere Aufbereitung zu verbessern¹.

c) Kapitalerhöhungen der deutschen Aktienreedereien und ihre Dividenden.

Da die großen Reedereien in den Jahren 1901 und 1902 ihre Fahrten nach Südamerika, Westindien, Ostasien, Afrika, Australien und der Levante noch ausdehnten, die Ostafrikalinie auf Grund des Subventionsvertrages vom Jahre 1900, so finden wir bis 1. Januar 1903 bei sieben Reedereien über 50 000 Tons neben einer Mehrung der Zahl der Schiffe ein Wachsen der Tonnage und eine Erhöhung der Kapitalien.

Die Zahl der Reedereien mit mehr als 100 000 Bruttotonen hat sich um eine, die mit mehr als 50 000 Bruttotonen um zwei vermehrt.

(Siehe Tabelle auf Seite 167.)

Von den neun Aktiengesellschaft mit mehr als 50 000 Bruttotonen an Seeschiffspark haben an der Steigerung des Aktienkapitals außer den beiden hanseatischen Riesenunternehmungen nur noch zwei bescheidenen Anteil genommen, die Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft mit 3, die Levantelinie mit 2 Millionen. An der Mehrung des Prioritätenkapitals sind sieben Unternehmungen beteiligt. Höchst auffällig erscheint die nahezu verdoppelte Summe der Anleihen. Die Gesellschaften haben zur Aufnahme dieser in der Zeit absteigender Konjunktur aus verschiedenen Gründen gegriffen. Vor allem sind in solchen Zeiten Prioritäten vielfach billigeres Geld, als durch Aktien erhalten werden kann. Dann würde durch Neuausgabe von Aktien die sinkende Bewegung der Dividende erhöht worden sein, da eben dann ein größeres Kapital solche beansprucht hätte. Wenn man von der Börse 5—6 % bei Schiffspapieren beansprucht, die Priorität aber 4 % oder 4 1/2 % verlangt, so geht daraus hervor, daß der bei Prioritäten erforderliche Zins bei Aktien einen bedeutenden Kurstürgang veranlassen würde, daß deshalb die geringern Zins beanspruchenden Prioritäten den Gesellschaften erwünscht

¹ Nauticus 1902, Seite 240.

	Schiffe	Br.-R.-T.	Kapital in 1000 M.		Plus gegenüber 1. Januar 1901 in 1000 M.		Dividende		
			Aktien	Unleihe	Aktien- kapital	Unleihe- kapital	1900	1901	1902
Hamburg = Amerika-Linie:									
1901	98	486 528	80 000	12 375					
1. Januar	1902	117	552 361	80 000	39 500				
	1903	120	578 176	100 000	38 620	20 000	26 245	10	6
									$4\frac{1}{2}$
Nordde. Lloyd:									
1901	104	427 056	80 000	30 173					
1. Januar	1902	113	465 003	80 000	49 248	20 000	28 109	$8\frac{1}{2}$	6
	1903	115	497 344	100 000	58 282				0
Deutsch = Amerik. Petrol. = Gesellsch.									
1901	17	54 492	9 000	21 000					
1. Januar	1902	16	52 117	9 000	21 000				
	1903	17	52 250	9 000	21 000	—	—	—	—
Hansa:									
1901	36	117 079	15 000	4 732					
1. Januar	1902	41	138 367	15 000	4 625	—	2 787	14	8
	1903	41 ¹	146 233	15 000	7 519				6
Hamburg = Süd = amerikanische Dampfschiffahrt:									
1901	32	125 820	11 250	3 202					
1. Januar	1902	33 ²	130 000	11 250	5 940	—	2 738	10	4
	1903	32	126 815	11 250	5 940				0
Deutsch = Austral. Dampfschiffahrt = Gesellschaft:									
1901	19	86 000	9 000	1 700					
1. Januar	1902	26	104 000	12 000	1 900	3 000	200	12	8
	1903	26	106 565	12 000	1 900				5
kosmos:									
1901	29	105 489	11 000	—					
1. Januar	1902	27	105 489	11 000	—	—	—	15	12
	1903	28	104 835	11 000	—	—	—		9
Deutsch = Ostafrika-Linie:									
1901	14	39 967	10 000	—					
1. Januar	1902	17	49 997	10 000	3 000	—	5 000	8	2
	1903	20	60 000	10 000	5 000	—			$2\frac{1}{2}$
Levante-Linie:									
1901	21	45 088	4 000	300					
1. Januar	1902	20	43 034	6 000	1 000	2 000	2 700	10	$6\frac{1}{2}$
	1903	26	57 986	6 000	3 000				3
Insgesamt am 1. Jan.			1901		1902		1903		
Aktienkapital			229 250		234 250		264 250		
Unleihen			73 482		126 213		141 261		

¹ Inkl. 6 Schiffe in Bau 47:172733 Br.-R.-T.² Inkl. 2 Schiffe in Bau.

erscheinen müssen. Anderseits haben die industriellen und Bankkatastrophen vor allem eine Abneigung gegen Aktien begründet, für Prioritäten blieb die Stimmung noch immer günstiger, da man in ihnen ein festverzinsliches Papier hat und dessen Sicherheit doch erheblich über der der Aktien steht.

An diese Reedereien mit mehr als 50 000 Tons reihen sich dann noch zwei bedeutende Aktiengesellschaften an mit mehr als 30 000 Tons und einem Kapital von über 6 Millionen Mark: die Aktiengesellschaften Neptun und Argo. Bei diesen beiden Reedereien blieb das Aktienkapital gleich; sie mehrten aber ihre Prioritäten, erstere Gesellschaft um 1 790 000 Mk., letztere um 905 000 Mk.

	Schiffe G	Schiffe St.	Kapital in 1000 Mk.		Plus gegenüber 1. Januar 1901 in 1000 Mk.		Dividende		
			Aktien	Anleihe	Aktien- kapital	Anleihe- kapital	1900	1901	1902
Argo:									
1. Januar	1901	26	33 371	7 000	210	—	—	3	3
	1902	27	38 038	7 000	—	—	1 790	—	Defizit
	1903	27	42 238	7 000	2 000	—	—	—	—
Neptun:									
1. Januar	1901	46	29 730	3 500	1 980	—	—	12	7
	1902	48	30 806	3 500	1 980	—	905	—	5
	1903	49	31 364	3 500	2 885	—	—	—	—

Von den genannten Unternehmungen schritten im Jahre 1903 bereits zwei zu Kapitalmehrungen: die Gesellschaft Hansa erhöhte ihr Aktienkapital um 5 Millionen, Argo machte eine Anleihe von 1,5 Millionen Mark.

Sämtliche in regelmäßiger Fahrt befindlichen Aktien-Reedereien hatten ein seit 1900 in absteigender Linie sich bewegendes Dividendenergebnis; nur die Ostafrikalinie weist im Hinblick auf die südafrikanischen Massentransporte eine Erholung um $1\frac{1}{2}\%$ auf, hat aber mit $2\frac{1}{2}\%$ trotzdem ein sehr ungünstiges Resultat. Die mit dem Sinken der Schiffswerte bedingten Abschreibungen, der auf vielen Routen rückgängige Warenverkehr, die gedrückten Raten mussten zu diesen schlimmen Ergebnissen führen. Bei zwei der obigen Reedereien finden wir den Ausfall der Dividende, bei einer ein Defizit.

Zu den ersten gehört der Norddeutsche Lloyd. Während die Hamburg-Amerikalinie ihre Transportmengen steigerte, gingen sie beim Norddeutschen Lloyd zurück.

	1901	1902
	Transportmenge in cbm	Transportmenge in cbm
Hamburg-Amerika-Linie	4 252 000	4 839 387
Norddeutscher Lloyd	3 419 710	3 172 098

Da es nun Tatsache ist, daß die Großreedereien, wenn die Raten niedrig sind, trotzdem an der Menge noch Gewinn zu machen vermögen, so ist dieser Transportrückgang von Bedeutung. Die Zunahme an Passage war ebenfalls bei der Hamburg-Amerikalinie eine weit stärkere, als bei der Bremer Gesellschaft.

	1901	1902	Zunahme
	Personen	Personen	
Hamburg-Amerika-Linie	211 617	261 238	49 621 = 23 %
Norddeutscher Lloyd	305 530	334 972	29 442 = 10 %

Die in beiden Bilanzen aufgeführten Betriebsüberschüsse, bei der Hamburg-Amerikalinie 19 098 000 Mk., inl. Überschuß der Selbstversicherung von 3 454 000 Mk., beim Norddeutschen Lloyd von 19 410 000 Mk., inl. gleicher Quelle entstammenden 3 612 000 Mk., lassen keinen Vergleich zu, da sie nach verschiedenen Grundzügen aufgebaut sind. Der bei diesen doch in ihrem Betriebe sich so nahe stehenden Gesellschaften seit Dezennien immer wieder auftretende gegenseitige Vorwurf über die Abschreibungen hat auch in diesem Jahr wieder die Spalten der Tagespresse gefüllt. Der Unterschied in den Abschreibungen, welche bei der Bremer 12 610 000 Mk., bei der Hamburger Gesellschaft nur 9 198 000 Mk. betragen, wird damit begründet, daß die Hamburg-Amerikalinie in den Vorjahren höhere Abschreibungen vorgenommen habe.

Das Schicksal der Dividendenlosigkeit mit dem Lloyd teilte die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Die Konkurrenzkämpfe in der Nord- und Mittelbrasilienschen Fracht mit der von Hamburg ausgehenden englischen Boothlinie, in der La Plata-Genuafahrt mit den italienischen Dampfergesellschaften, der Ausfall an italienischer Auswanderung nach Argentinien hat neben der ungünstigen Markt- und Frachtratenlage besonders nach dem La Plata diese schlimmen finanziellen Folgen gezeitigt.

Durch die Einstellung der Fahrten seitens der Boothlinie und die Verständigung mit den italienischen Unternehmungen erscheinen die Opfer des

Jahres 1902 nicht vergeblich gebracht und spricht der Geschäftsbericht die Hoffnung auf eine günstigere Gestaltung der Erträge für das Jahr 1903 aus.

Den schlimmsten Abschluß zeigt die Gesellschaft Argo. Es entstand bei den bisherigen vollen Abschreibungen ein Verlust von 361 749 Mk., zu dessen Deckung der Reparaturen- und Erneuerungsfonds von 134 660 Mk., sowie der Reservefonds von 101 189 Mk. herangezogen wurden, so daß dann noch ein Verlustsaldo von 125 899 Mk. blieb. Durch scharfe Konkurrenz auf der Route nach St. Petersburg und Reval, dann durch die Depression des Frachtenmarktes in der New Orleans- und Ostseefahrt erlitt sie schwere Einbuße, denen die finanziellen Opfer für die Neugründung ihrer Mittelmeerfahrt unter so ungünstigen Verhältnissen steigernd zur Seite standen. Vereinbarungen in der St. Petersburg- und Revalfahrt, die Gründung einer Fruchthandelsgesellschaft in Bremen für Mittelmeerprodukte haben mit Ende 1902 die Lage günstiger gestaltet.

Den Resultaten der in regelmäßiger Reise tätigen Schifffahrtsunternehmungen stehen ebenso ungünstige der in wilder Fahrt erwerbenden Reedereien zur Seite. In dem vorläufigen Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg über das Jahr 1902 ist ausgeführt, daß der enorme Andrang der Liniendampfer die Frachten vollständig ruinierte; der Hamburger Handelskammerbericht assistiert diesem Urteil, indem er schreibt, daß es in freier Frachtfahrt unmöglich war, für die Schiffe eine die Kosten deckende Verwendung zu finden. Die direkten Linien haben eben einen gewissen angepaßten und angestammten Verkehr, so daß in Zeiten geringerer Transporte für die freien Schiffe wenig übrig bleibt. Außerdem kommt hier in Betracht, daß die große englische Flotte, auf die nahezu die Hälfte der gesamten Welthandelsflotte entfällt, sich zu 80 % aus Trampdampfern rekrutiert¹, so daß in schlechten Zeiten, wo Gewinn windt, gleich eine Unzahl unbeschäftigter Schiffe sich einstellt. Da diese Gesellschaften ihre Schiffe zu verchartern pflegen, so mußte der enorme Rückgang der Zeitcharter gleichfalls von abträglicher Wirkung sein.

Zeitcharter per ton dead weight in s.h.

	1900	1901	1902
Große überseeische Fahrt	4	3/6	2 9
Kleine europäische Fahrt	4 9	4/6	4

¹ Report on Steamship Subsidies, London 1902. Frage 699—701.

Die Dividendenerträge gestalteten sich entsprechend ungünstig:

	Kapital in 1000 Mark		Dividende in Prozent		
	Aktien	Anleihe	1900	1901	1902
<i>Hanseatische Dampferkompagnie:</i>					
1. Januar	1901	2000	—		
	1902	2000	—		
	1903	3000	1500	8½	7 0
<i>Flensburger Dampferkompagnie:</i>					
1. Januar	1901	3000	—		
	1902	3000	—		
	1903	3000	1000	12	11 5
<i>Dampfschiffreederei von 1889 von Hamburg:</i>					
1. Januar	1901	2000	—		
	1902	2000	—		
	1903	2000	—	10	6 0 ¹
<i>Flensburger Dampfer-Gesellschaft von 1869:</i>					
1. Januar	1901	2000	—		
	1902	2000	—		
	1903	2000	—	10	9 7
<i>Dampfer- gesellschaft „Triton“:</i>					
1. Januar	1901	1200	—		
	1902	1800	—		
	1903	1800	—	10	7 0
<i>Dampfschiffreederei Horn in Lübeck:²</i>					
1. Januar	1902	2000	—		
	1903	2000	1540	—	— 5

Die Geschäftsberichte bekennen die teilweise Unmöglichkeit, auch nur die Geschäftskosten zu decken, die Gesellschaft Triton legte deshalb am Anfang, so auch am Ende des Jahres 1902 sämtliche Dampfer in Bremen auf und konnte für vier ihrer Dampfer nur neun Monate Beschäftigung finden.

Daß im Jahre 1901 die Resultate noch ziemlich günstig waren, röhrt davon her, daß eine Reihe von Schiffen noch im Jahre 1901 zu guten

¹ Geschäftsjahr 1901/1902.

² Sie wurde am 15. Februar 1901 zwecks Betrieb der Trampfrachtbeförderung begründet. Im Jahre 1903 hat sie die Aufnahme von weiteren 2 Millionen Mark Aktien beschlossen und bereits 900 000 Mark ausgegeben.

Säzen Fracht kontrahiert hatten oder in lohnende Zeitharter gegeben waren. Da das Geschäftsjahr der Dampfschiffreederei von 1889 am 1. Juli endet, so hat die günstigere Dividende für die Beurteilung des Jahres 1902, das ja die ungünstigsten Ergebnisse vielfach in seiner zweiten Hälfte brachte, keine Bedeutung. Der Geschäftsbericht für 1901/1902 spricht auch noch von Zeithartern, die im Jahre 1901 günstig abgeschlossen werden konnten und in das Jahr 1902 fortduerteren. Der weiße Rabe unter diesen Gesellschaften ist die Flensburger Dampferkompagnie von 1869. Sie verdankt dies dem Umstande, daß sie den größten Teil ihres Schiffsparkes in China lohnend beschäftigen konnte.

Eine Trampgroßreederei trat im Jahre 1903 mit der Gesellschaft Union in das Leben. Diese nahm die Hamburger Reederei von 1889 und den größten Teil des Robert M. Sloman'schen Unternehmens in sich auf. Bei einem Aktienkapitale von 6 Millionen Mark und einem $4\frac{1}{2}\%$ Prioritätenkapital von $3\frac{1}{2}$ Millionen Mk. ist sie mit ihren 53 137 Br.-R.-T. (19 Schiffe) das neuntgrößte deutsche Gesellschaftsunternehmen.

Gleich unwortelhaft lagen die Verhältnisse der Segelschiffahrt. Auch hier waren durch im Jahre 1900 abgeschlossene Fracht- und vielmonatige Charteraten die Ergebnisse im Jahre 1901 noch günstige. Die Zeitharter war auch erst im Jahre 1902 ganz abnorm tief; gegenüber 3/3 bis 3/6 d im Jahre 1901 war dieselbe im Jahre 1902 $2/10\frac{1}{2}$ bis 3 sh.

Konnte in den Vorjahren von Segelschiffen hohe Raten vornehmlich im Hinblick auf den dauernden Rückgang in der für verschiedene Frachten nötigen Segelschifftonnage erzielt werden, so war jetzt wieder durch starkes Angebot an Räumten das Gegenteil bewirkt; daneben gestatteten die niedrigen Dampferraten einer Reihe von Waren den Übergang an Dampfschiffbord; das Schlimmste aber war der Frachtratendruck, der von den französischen Segelschiffen ausging und nun in seinem ganzen Umfang auf der Segelschiffahrt lastete. Es ist eine allbekannte Tatsache, die auch in der englischen Dampfschiffsubventionskommision oftmals wiederholt wurde, daß französische Segler nur wegen der Meilensäge fahren. Sie nehmen möglichst kurzen Aufenthalt in den Häfen, geben sich mit den billigsten Raten zufrieden, um nur bald wieder in gewinnbringender Meerfahrt sich zu befinden. Diese unvernünftige französische Subventionspolitik hat auch die Segelschiffahrt, die in den meisten Ländern zurückgeht, dort in einer ungesunden Weise gefördert.

In der englischen Kommision wurde dieses Opfer mit Recht als außer allem Verhältnis stehend zu dem Gewinn an Matrosenmaterial bezeichnet und Schulschiffen als dem billigeren Weg der Vorzug zugesprochen.

Jahr	Segelschiffe über 50 Br.-R.-T. ¹				
	Frankreich	England	Amerika	Norwegen	Deutschland
1900	341 037	2 513 307	1 360 978	898 671	551 025
1901	401 553	2 352 378	1 397 865	838 984	536 744

Prozent der französischen Seglerflotte gegenüber den genannten Ländern:

1900	—	13,57	25,06	37,94	61,90
1901	—	17,6	28,71	45,41	74,72

Frankreichs Flotte hat sich im Verhältnis zu der jeder anderen Segelschiffseemacht seit 1893, dem Jahre des für die Segelschiffe vorteilhaften Subventionsgesetzes, unausgesetzt vermehrt. Das neueste Gesetz vom 7. April 1902 hat zwar die Begünstigung der Segelschiffe etwas eingeschränkt, immerhin aber noch Vorteile eingeräumt, die die Konkurrenz der fremden Länder sehr erschwert.

Die einseitige Bevorzugung der Segelschiffreederei, wie sie durch das Prämiengesetz vom 30. Januar 1893 erfolgt war, was den unnatürlichen Aufschwung in den Unternehmungen dieser Gattung zur Folge hatte², ist nunmehr beseitigt. Die Fahrtprämie für Dampfer wurde der für Segelschiffe gleichgemacht, indem sie von 1,10 Fr. auf 1,70 Fr. per T.Br. und 1000 Seemeilen erhöht wurde. Das Entscheidendste der Neubestimmungen ist aber die Festsetzung eines Maximalbetrages für die Fahrtprämien. Während der zwölfjährigen Wirkungsdauer des neuen Gesetzes sollen nur 15 Millionen für Fahrtprämien an Segelschiffe verausgabt werden³.

Unter diesen unvorteilhaften Bedingungen gelang es von den bedeutenderen Segelschiffreedereien nur der Gesellschaft Bisurgis, eine Dividende auszuwerfen. Der lakonische Geschäftsbericht dieser erklärt diesen Umstand damit, daß ein Teil der Flotte noch unter alten Kontrakten Beschäftigung fand.

¹ Nach Bureau Veritas: vergl. Report. London 1902. App. Nr. 23. Über die französische Segelschiffahrt vergl. Report. London 1902, Seite XIX, XX.

² Bestand der Segler- und Dampfertonnage

1893	257 000 t	460 000 t
1895	255 000 t	461 000 t
1897	270 000 t	499 000 t
1899	310 000 t	516 000 t
1901	401 000 t	535 090 t.

³ Das bei Dr. Wilhelm Greve: Schiffahrts-Subventionen der Gegenwart, Hamburg 1903, S. 30, leicht angegebene Jahr 1897 wies für Segler an Fahrtprämien 2 921 833 Francs auf (2 864 559 Francs für große Fahrt, 57 274 Francs für europäische Fahrt).

	Kapital in 1000 Mark		Dividende in Prozent		
	Aktien	Anleihe	1901	1902	1903
<i>Reederei Bisurgis:</i>					
1. Januar	{ 1901 1902 1903	1950 1950 1950	500 500 475	{ 9	8 4
<i>Reederei A.-G. von 1896 in Hamburg:</i>					
1. Januar	{ 1901 1902 1903	1500 2000 2000	250 — —	{ 8	7 0
<i>„Alster“ Hamburg:</i>					
1. Januar	{ 1901 1902 1903	2500 2500 2500	— — —	{ 10	7 0

d) Börse und Schiffspapiere.

Das Jahr 1900 brachte mit seiner industriellen Krise und den großen Verlusten, die in Industriepapieren erlitten wurden, eine allgemeine Abwendung von Spekulationspapieren, unter der auch die Schiffahrtsunternehmungen zu leiden hatten. Als dann zu dieser Verstimmung die ungünstigen Dividenden traten, verschärfte sich der Kursrückgang und hat die Papiere auf einen Stand gedrückt, der seit neun Jahren sich nicht mehr fand.

Unter diesen Verhältnissen mußten auch die Emissionen leiden: die Hamburg-Amerikalinie und der Norddeutsche Lloyd boten bei ihrer jüngsten 20 000 000 Mk.-Aktienausgabe den Aktionären die Aktien zu 104 bezw. 104,50 an. Den Kursstand der Papiere Ende 1901 und 1902 und am 15. Mai 1903 zeigt die folgende Tabelle:

Aktiengesellschaft	Börsenkurs		
	Ende 1901	Ende 1902	15. Mai 1903
Hamburg-Amerika-Linie . .	108,85	98,75	108,05
Norddeutscher Lloyd	105	95,50	103,50
Hamburg - Südamerikanische Dampfschiffs-Gesellschaft .	135	113	130
Hansa	125	115,50	118,50
Deutsch-Australische Dampf- schiffs-Gesellschaft	125	112	116
Kosmos	155,75	140,50	143,25
Deutsch-Ostafrika-Linie . . .	94,50	89	90
Deutsche Levante-Linie . . .	107	94	96,75
„Argo“ Bremen	90	62,25	70
„Neptun“ Bremen	138	120	129

Aktiengesellschaft	Börsenturz		
	Ende 1901	Ende 1902	15. Mai 1903
Dampfschiffssreederei von 1889	99	96	109
Flensbgr. Dampferkompagnie	98	84,50	79,75
Flensb. Dampfschiffs-Gesell- schaft von 1869	112,25	97,50	89,50
Dampfer-Gesellsch. „Triton“ Bremen	98	90	84
Biurgis	102	84	75
Reedereiaktiengesellsch. v. 1896	103,50	90	85
„Alster“ Hamburg	88	81	71,50

Die Aktienunternehmungen, die in regelmäßiger Fahrt tätig sind, zeigen insgesamt eine kleine Erholung, während bei den Reedereien in wilder Fahrt und den Segelschiffreedereien die Abwärtsbewegung sich fortgesetzt hat.

Bis 1. Juli 1903 haben nur die Aktien der beiden größten Reedereien gegenüber dem Stande vom Mai eine erheblichere Änderung erfahren. (Hamburg-Amerika-Linie: 102,75, Norddeutscher Lloyd 99,50.) Sie ist wesentlich auf die Schwierigkeiten zurückzuführen, die bei der international mercantile marine company sich eingestellt haben.

Weit schwerer lastete die Depression im Reedereigewerbe noch auf dem kleinen Unternehmer; aus den Berichten der Reedereien, die ihre Schiffe vercharterten, geht hervor, daß eine Reihe kleiner Unternehmer die Charterraten nicht aufbringen konnten, weil sie bankerott geworden waren¹. Alle die Nachteile, welche die wilde Fahrt gegenüber der in gebundener Route schon für das Aktienunternehmen bringen, treffen noch schärfer den Privatreeder.

Konnten die größeren Unternehmer wenigstens eine große Summe kleiner Gewinne machen, so reichten die kleinen Verdienste, die dem Privatreeder blieben, zu seiner Existenz nicht mehr hin. Aktienunternehmungen sind kapitalkräftiger und kreditfähiger und wenn wir finden, daß eine Reihe von Unternehmern die niedriggewordenen Schiffss- und Reparaturpreise benützte, um ihr Schiffsmaterial für das zu hoffende Wiederaufsteigen von Handel und Wandel vorzubereiten, so kann der Privatreeder, der kaum die Zinsen für die in teurerer Zeit erworbenen Schiffe aufzubringen vermag oder die unvorteilhaft gewordenen Zeitharter überdauern kann, kaum einen Kredit finden.

Der Bericht der Oldenburger Handelskammer für die Zeit vom 14. Juli 1900 bis September 1901 gibt bereits den Rat, die Parten-

¹ Vergl. Geschäftsbericht der Dampfschiffssreederei von 1889 für das Jahr 1901/02, der Flensburger Dampfschiffahrtsgesellschaft von 1869 für das Jahr 1901.

reedereien in Aktien- und Kommanditgesellschaften umzuwandeln, da letztere bei eintretenden niedrigeren Frachtenraten erheblich widerstandsfähiger seien.

Um schlimmsten stand es wieder für den Ostseereeder: Schiffe veraltet! unvorteilhafte Zwergbetriebe! wie sollte er noch stehen können. In guter Zeit hatte er knappen Verdienst mit seinen Jahrzehnte alten Segelschiffräumten von unökonomischer technischer Konstruktion und seinen unwirtschaftlichen alten Dampfern. Jetzt legt er seine Boote auf, kann mangels Kredits sich keine neuen Schiffe anschaffen und wird bei nächster Hochkonjunktur sich mit seinem alten Material mit noch geringerem Gewinne begnügen müssen: die Ostseereederei ist auf dem absterbenden Ast, ihr Schicksal gilt als unabänderlich. Für diese schlimme Lage sei der schon oben erwähnte Auspruch in dem Danziger Handelskammerbericht vom Jahre 1893 wiederholt, der eine schlimme Zukunft prophezeit:

„Die Engländer haben die billigen Baupreise der letzten Jahre zur Verjüngung ihrer Flotte benutzt, während der deutsche Reeder — wenigstens in der Ostsee — nur dann Teilnehmer für einen Schiffbau zu finden pflegt, wenn er den Interessenten gute Dividenden gezahlt hat. Dann sind aber die Preise von Schiffen hoch.“

Der kreditschwache Kleintreeder erstickt an dem technischen Fortschritt im Schiffbau.

Die deutschen Eisenbahnen in den Jahren 1895—1901.

Es war ursprünglich die Absicht, eine eingehende Erörterung über die Stellung, die die deutschen Eisenbahnen während der Aufschwungperiode und in der Krise eingenommen haben, der Gesamtuntersuchung einzugliedern. Dieser Plan hat sich nicht erfüllen lassen; doch seien wenigstens die wichtigsten Zahlen nach den amtlichen Anschreibungen hier zusammengestellt. Dazu ist zu bemerken, daß sich die Angaben nur auf die in die Reichsstatistik aufgenommenen Haupt- und Nebeneisenbahnen, nicht auch auf die in Preußen und einigen anderen Bundesstaaten davon getrennt gehaltenen Kleinbahnen beziehen; eine Kleinbahnenstatistik in einiger Vollständigkeit besteht erst für die Jahre 1900 und 1901¹.

Nur über die Längenentwicklung der preußischen Kleinbahnen sind einige sehr bezeichnende Angaben bekannt geworden. Aus den Nachweisungen, die dem Landtag alljährlich über die in Preußen konzessionierten Kleinbahnen vorgelegt werden, ist nämlich zu entnehmen, daß derartige Konzessionen insgesamt erteilt worden sind:

in der Zeit vom 1. Oktober 1892 bis 30. September 1896 für	2 257 km
oder durchschnittlich in jedem dieser vier Jahre für	564 =
dagegen in der Zeit vom 1. Oktober 1896 bis	
30. September 1900 für	4 791 =
oder durchschnittlich für	1 198 =
endlich in der Zeit vom 1. April 1901 bis	
31. März 1902 für	774 =

Der stärkste Andrang nach Konzessionen hat unmittelbar nach dem Erlaß des Gesetzes vom 8. April 1895 eingesezt, nachdem hierdurch zum erstenmal staatliche Unterstützungen für den Kleinbahnenbau in Aussicht

¹ Die wichtigsten Ergebnisse dieser Kleinbahnenstatistik sind in der Zeitschrift für Kleinbahnen, Februar 1903, dargelegt. — Vgl. auch Conrads Jahrbücher, Mai 1903, und den Bericht des Herrn Stadtrat Erler unten S. 201—210.

gestellt waren: das Jahr 1896/97 bringt die Genehmigung für 967 km, das Jahr 1897/98 für 1414, die beiden folgenden Jahre für 1211 und 1199 km; im Jahre 1901/02 erfolgt der Rückgang auf 774 km. Man wird nicht zweifeln dürfen, daß diese Entwicklung mit ihren starken Aufträgen insbesondere für die deutsche Eisenindustrie eine der Ursachen des Aufschwungs ist; insbesondere wird man für das Tempo dieses Aufschwungs die nicht einwandfreie Kleinbahnenpolitik Preußens mitverantwortlich machen müssen.

Das Anlagekapital der gesamten Kleinbahnen Deutschlands, die Ende 1901 im Betriebe standen, wird auf 850 Millionen Mark geschätzt, 600 Mill. für die Straßenbahnen und 250 Mill. für die nebenbahnenähnlichen Kleinbahnen; nicht eingerechnet sind darin die Betriebskapitalien und die Gelder, die schon von den noch nicht eröffneten Bahnen aufgenommen worden sind. Der bei weitem größte Teil dieses Betrages ist wohl in den Jahren 1896/1900 für den Kleinbahnbau flüssig gemacht worden: allein in dem Jahre 1899/1900 sind in Preußen für 180 Mill. Mark Baukonzessionen erteilt.

Wir lassen die Übersichten über die Vollbahnen folgen:

Eigentumsstätte.

Jahr	Preußen-Öffentl.		Sachsen ¹		Bayern ¹		Württemberg ¹		Alle deutschen Bahnen ²	
	Länge am Ende des Jahres km	Zunahme gegen das Vorjahr km	Länge am Ende des Jahres km	Zunahme gegen das Vorjahr km	Länge am Ende des Jahres km	Zunahme gegen das Vorjahr km	Länge am Ende des Jahres km	Zunahme gegen das Vorjahr km	Länge am Ende des Jahres km	Zunahme gegen das Vorjahr km
1890	25 820	1 466	2 294	32	4 798	94	1 638	11	41 879	676
1895	28 148	2 453	2 453	52	5 267	99	1 689	12	45 261	45 261
1896	28 695	547	2 507	34	5 366	31	1 701	2	46 171	910
1897	29 208	513	2 541	14	5 397	208	1 703	6	47 119	948
1898	29 810	602	2 555	12	5 605	81	1 709	39	48 280	1 161
1899	30 198	388	2 567	26	5 686	144	1 748	—	49 041	761
1900	30 683	485	2 593	24	5 830	16	1 803	55	49 930	889
1901	31 306	623	2 617	—	5 846	—	—	—	51 092	1 162

Ausgaben kapital.

Jahr	Preußen-Öffentl.		Sachsen		Bayern		Württemberg		Alle deutschen Bahnen	
	Betrag am Ende des Jahres M.	Zunahme gegen das Vorjahr M.	Betrag am Ende des Jahres M.	Zunahme gegen das Vorjahr M.	Betrag am Ende des Jahres M.	Zunahme gegen das Vorjahr M.	Betrag am Ende des Jahres M.	Zunahme gegen das Vorjahr M.	Betrag am Ende des Jahres M.	Zunahme gegen das Vorjahr M.
1890	6 680 930 000	1 119 567	644 671 000	1 012 000	1 108 012 000	484 561 000	484 561 000	10 456 156 000	10 456 156 000	10 456 156 000
1895	7 278 746 000	1 159 000	727 087 000	1 164 83 000	1 245 770 000	27 552 000	523 980 000	7 884 000	11 406 512 000	9 503 356 000
1896	7 375 925 000	97 159 000	758 145 000	31 058 000	1 275 502 000	29 832 000	540 534 000	16 554 000	11 603 732 000	19 722 000
1897	7 526 923 000	150 698 000	782 154 000	24 009 000	1 298 504 000	22 902 000	546 402 000	5 863 000	11 853 828 000	25 039 6 000
1898	7 686 783 000	160 160 000	807 934 000	25 780 000	1 324 326 000	25 822 000	553 299 000	6 897 000	12 134 004 000	280 176 000
1899	7 828 081 000	141 298 000	835 580 000	27 646 000	1 357 121 000	32 795 000	567 166 000	13 867 000	12 403 039 000	269 035 000
1900	8 002 552 000	174 771 000	875 032 000	39 452 000	1 405 182 000	48 061 000	577 690 000	10 524 000	12 749 407 000	346 368 000
1901	8 185 639 000	182 787 000	906 980 000	31 948 000	1 449 300 000	44 118 000	595 073 000	17 388 000	13 130 531 000	381 124 000

¹ Königliche Staatsbahnen. In den Angaben für 1895 und 1896 sind die öffentlichen Eisenbahnen, ebenso wie damals die Eisenbahnen gemeinschaftlich mit Preußen noch nicht bestand, mitenthalten.
² Königliche Staats- und Privatbahnen.

Geometriesmittes.

Jahr	Preußen-Hessen		Sachsen		Bayern		Württemberg		Alle deutschen Staaten	
	Stettin	Stettin	Stettin	Stettin	Stettin	Stettin	Stettin	Stettin	Stettin	Stettin
1890	9 901	11 288	277	865	1 116	1 136	368	14 188	384	1 005
1895	12 056	12 861	256	999	1 220	1 345	449	16 107	505	1 213
1898	13 190	13 901	403	1 116	1 302	1 532	528	17 623	723	1 671
1900						1 700	594	19 069	655	1 474
1901						1 786	627	19 724		
S o f o m o t i b e n .										
1890	16 053	19 412	672	2 307	52	2 904	117	908	26 399	1 005
1895	21 869	819	2 565	2 918	118	3 488	41	1 164	31 423	1 213
1898	23 449	790	3 287	3 432	185	3 610	381	1 172	35 062	1 671
1900	24 293	844			145	4 371	221	1 265	38 404	
1901						4 592		1 297	39 878	
P e r s o n e n w a g e n .										
1890	22 645	24 346	340	18 369	337	5 917	170		287 704	
1895	6 742	12 861	1 086	20 054	813	6 768		330 411		8 541
1898	27 036	8 902	851	22 492	1 602	7 676		383 576		17 772
1900	29 840	29 306		25 695		8 903		412 560		14 342
1901	29 657	3 715	351	26 756	1 061	9 287		419 990		7 730
G e p ä c t u n d G ü t e r w a g e n .										
1890	200 741	273 036	6 742	22 645	340	18 369	337	5 917		
1895	24 454	29 840	12 861	24 346	1 086	20 054	813	6 768		
1898	273 036	8 902	27 036	27 036		22 492	1 602	7 676		
1900						25 695		8 903		
1901	294 555	3 715		29 657	351	26 756	1 061	9 287		

Betriebsergebnisse.

Jahr	Preußens-Deffen		Sachsen		Bayern		Württemberg		zu betrieblichen Bahnen	
	Gesamtsumme am Ende des Jahres	Zunahme gegen das Vorjahr	Gesamtsumme am Ende des Jahres	Zunahme gegen das Vorjahr	Gesamtsumme am Ende des Jahres	Zunahme gegen das Vorjahr	Gesamtsumme am Ende des Jahres	Zunahme gegen das Vorjahr	Gesamtsumme am Ende des Jahres	Zunahme gegen das Vorjahr
Millionen										
1890	7 764,4	388,6	794,3	28,9	862,8	37,7	348,7	24,0	11 224,4	538,6
1895	9 707,5	907,7	938,9	1 051,3	468,7	13 917,3	15 111,2	1 193,9	1 193,9	1 193,9
1896	10 615,2	1 039,5	100,7	1 154,7	103,4	485,4	16,7	16,7	1 080,7	1 080,7
1897	11 388,9	773,7	1 118,9	79,4	1 192,9	38,2	530,6	45,2	16 191,9	16 191,9
1898	12 349,3	960,5	1 240,9	122,0	298,6	105,7	569,7	39,2	17 604,7	17 604,7
1899	13 044,4	695,0	1 326,5	85,6	1 369,8	71,2	613,8	44,1	1 412,8	1 412,8
1900	14 025,0	980,7	1 406,0	79,6	1 475,6	105,8	658,5	44,6	1 049,1	1 049,1
1901	14 409,1	384,0	1 383,9	— 22,0 ¹	1 496,5	20,9	688,6	30,1	1 407,9	1 407,9
Personenkilometer.										
1890	1 199,5	1 199,5	1 782,0	57,0	1 206,7	2 067,2	429,4	24,1	22 411,1	825,3
1895	19 358,2	595,2	1 338,1	102,0	2 147,8	80,6	550,1	45,7	26 537,5	1 549,6
1896	20 386,6	1 028,4	1 440,2	108,1	2 335,0	187,2	595,8	19,6	28 087,0	2 139,2
1897	21 981,5	1 594,9	1 548,3	82,1	2 467,3	132,3	615,4	672,5	30 226,3	2 366,4
1898	23 780,6	1 799,1	1 630,3	66,9	2 707,9	240,6	703,4	703,4	32 592,7	2 403,8
1899	25 652,2	1 871,6	1 697,3	108,5	2 903,4	195,4	710,9	710,9	34 996,5	1 930,3
1900	27 036,9	1 384,7	1 805,8	— 153,8 ¹	2 796,8	— 106,6 ¹	741,6	741,6	36 926,8	1 586,1
1901	25 917,4	— 1 119,5 ¹	1 652,0	— 1 119,5 ¹	— 1 119,5 ¹	— 1 119,5 ¹	741,6	741,6	35 340,7	— 1 586,1 ¹
Gütertonnenkilometer.										
1890	16 382,2	1 199,5	1 199,5	1 199,5	1 199,5	1 199,5	429,4	24,1	22 411,1	825,3
1895	19 358,2	595,2	1 338,1	1 338,1	1 338,1	1 338,1	550,1	45,7	26 537,5	1 549,6
1896	20 386,6	1 028,4	1 440,2	102,0	2 147,8	80,6	595,8	19,6	28 087,0	2 139,2
1897	21 981,5	1 594,9	1 548,3	108,1	2 335,0	187,2	615,4	672,5	30 226,3	2 366,4
1898	23 780,6	1 799,1	1 630,3	66,9	2 467,3	132,3	703,4	703,4	32 592,7	2 403,8
1899	25 652,2	1 871,6	1 697,3	108,5	2 707,9	240,6	710,9	710,9	34 996,5	1 930,3
1900	27 036,9	1 384,7	1 805,8	— 153,8 ¹	2 903,4	195,4	741,6	741,6	36 926,8	1 586,1
1901	25 917,4	— 1 119,5 ¹	1 652,0	— 1 119,5 ¹	— 1 119,5 ¹	— 1 119,5 ¹	741,6	741,6	35 340,7	— 1 586,1 ¹

¹ Abnahme.

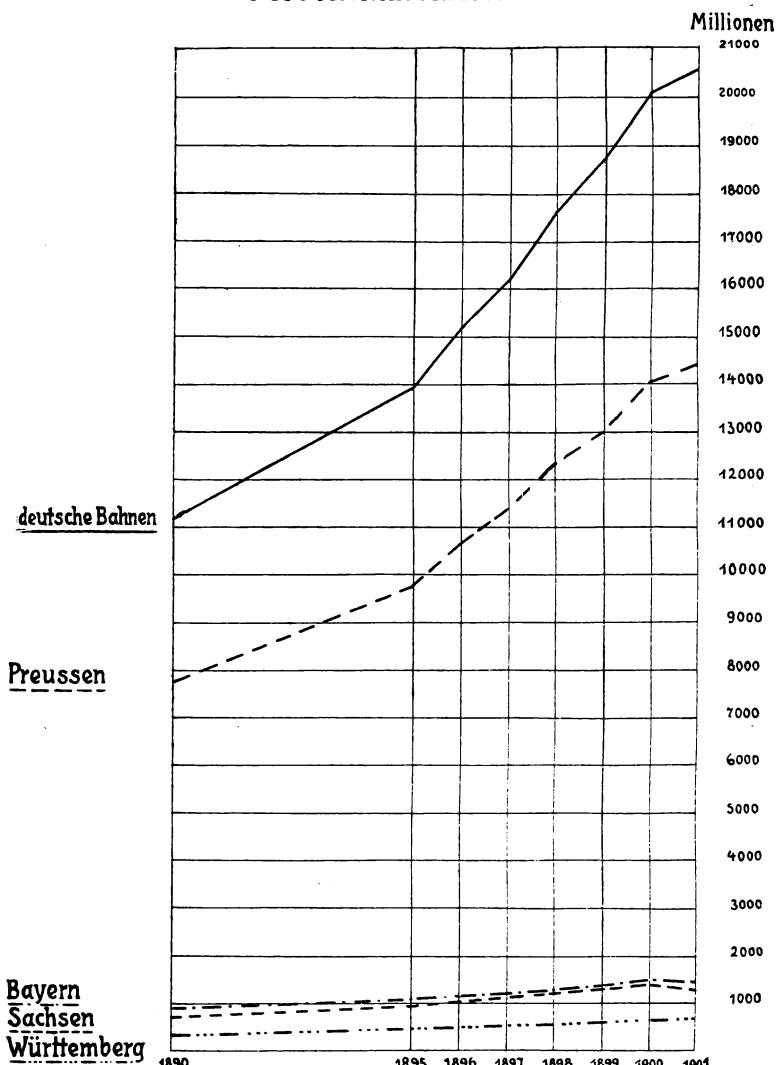
Betriebsergebnisse (Fortsetzung):

Jahr	Braußen-Effeten		Gefahren		Bauern		Mürttemberg		Alle deutschen Bahnen	
	Gesamtsumme am Ende des Jahres	Zunahme gegen das Vorjahr	Gesamtsumme am Ende des Jahres	Zunahme gegen das Vorjahr	Gesamtsumme am Ende des Jahres	Zunahme gegen das Vorjahr	Gesamtsumme am Ende des Jahres	Zunahme gegen das Vorjahr	Gesamtsumme am Ende des Jahres	Zunahme gegen das Vorjahr
Millionen										
1890	902,5	26,8	86,1	2,2	109,1	2,5	35,0	1,5	1303,0	38,9
1895	1 036,3	1 094,5	97,0	9,4	121,8	42,6	1 497,7	2,7	1 588,0	90,3
1896	1 094,5	1 157,5	106,4	4,4	131,6	9,8	1 677,2	2,4	1 677,2	89,2
1897	1 157,5	1 263,4	63,0	110,8	138,0	6,4	1 842,7	5,0	1 842,7	165,5
1898	1 263,4	1 339,8	105,9	126,2	153,0	15,0	1 948,8	2,2	1 948,8	106,1
1899	1 339,8	1 392,3	76,3	131,1	154	8,4	2 034,1	1,3	2 034,1	85,3
1900	1 392,3	1 353,7	52,6	137,0	5,9	171,4	10,0	56,2	0,7	56,9
1901	1 353,7	— 38,6 ¹	— 4,9 ¹	132,1	— 4,9 ¹	166,7	— 4,7 ¹	— 4,7 ¹	— 1976,2	— 57,9 ¹
Gesamteinnahme (in Mark).										
1890	236,7	29,7	25,9	0,8	31,9	12,2	357,0	0,4	421,1	12,8
1895	282,2	9,1	32,5	2,8	36,4	14,3	444,6	0,8	444,6	23,5
1896	299,2	17,0	34,3	1,7	39,2	2,8	472,8	0,7	472,8	28,2
1897	319,2	19,9	22,7	40,7	43,7	1,4	507,5	1,1	507,5	34,7
1898	341,9	16,1	37,4	3,1	1,9	3,0	583,7	1,0	583,7	26,2
1899	358,0	26,0	40,5	1,2	50,9	4,3	573,0	1,6	573,0	39,3
1900	384,0	— 0,6 ¹	— 0,6 ¹	— 0,6 ¹	50,2	— 0,7 ¹	571,4	0,4	571,4	— 1,6 ¹
1901	383,4	— 0,6 ¹	39,9	— 0,6 ¹	— 0,6 ¹	— 0,7 ¹	— 1,6 ¹	— 1,6 ¹	— 1,6 ¹	— 1,6 ¹
Ginnahme aus dem Personenverkehr.										
1890	12,2	0,9	12,2	0,9	14,3	0,4	357,0	0,4	421,1	12,8
1895	14,3	2,8	15,1	0,8	15,8	0,7	444,6	0,8	444,6	23,5
1896	15,1	0,7	16,9	0,7	17,9	1,1	507,5	1,1	507,5	34,7
1897	15,8	1,4	16,9	1,4	17,9	1,1	583,7	1,0	583,7	26,2
1898	16,9	3,0	17,9	3,0	17,9	1,0	573,0	1,6	573,0	39,3
1899	17,9	3,0	17,9	3,0	17,9	1,0	573,0	1,6	573,0	39,3
1900	17,9	4,3	19,6	4,3	19,9	0,4	571,4	0,4	571,4	— 1,6 ¹
1901	19,9	— 0,7 ¹	— 1,6 ¹	— 1,6 ¹						

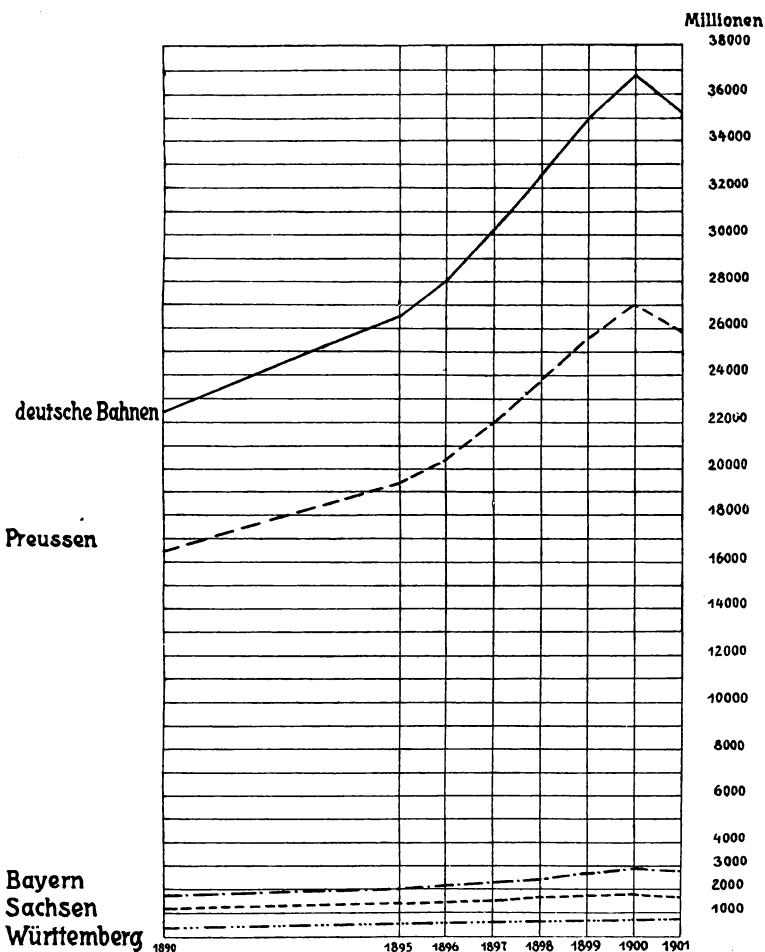
¹ Abnahmen.

Orbigny

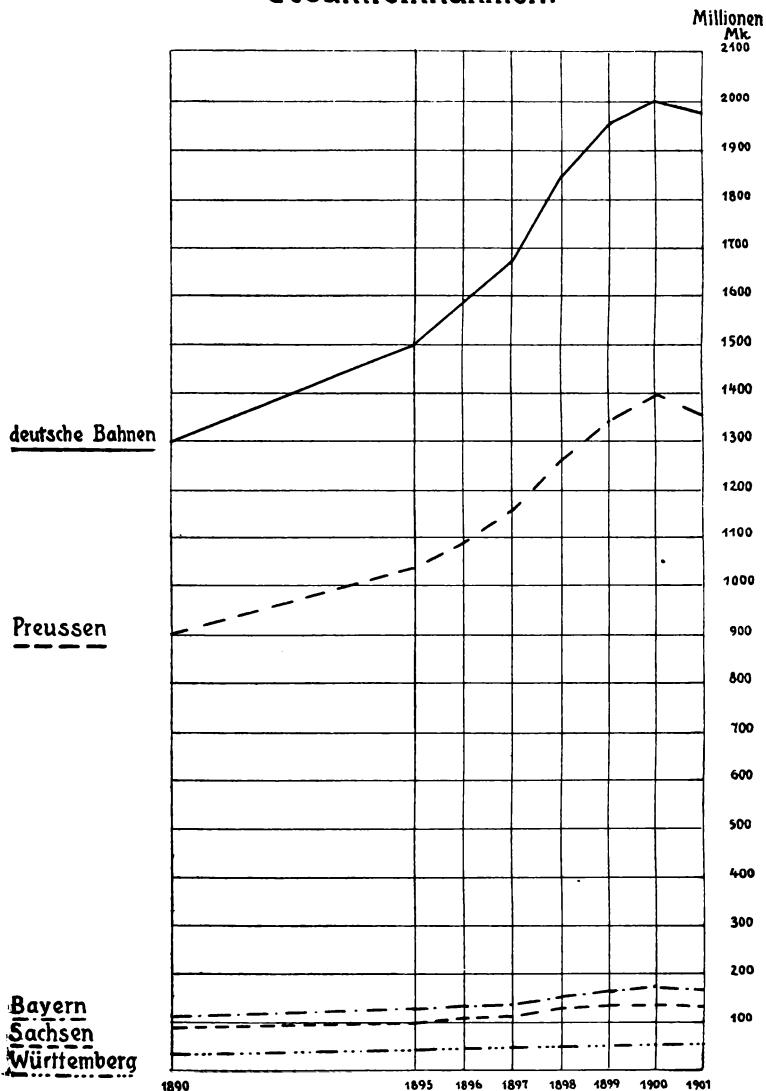
Personenkilometer.



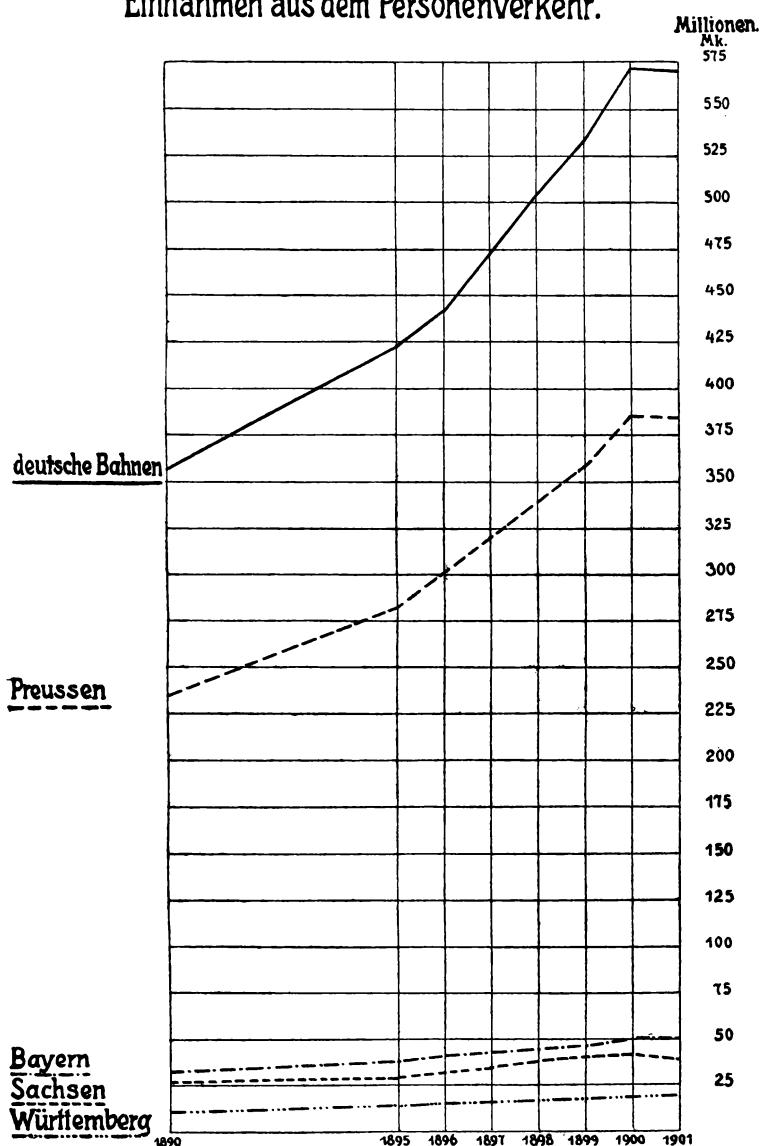
Gütertonnenkilometer.



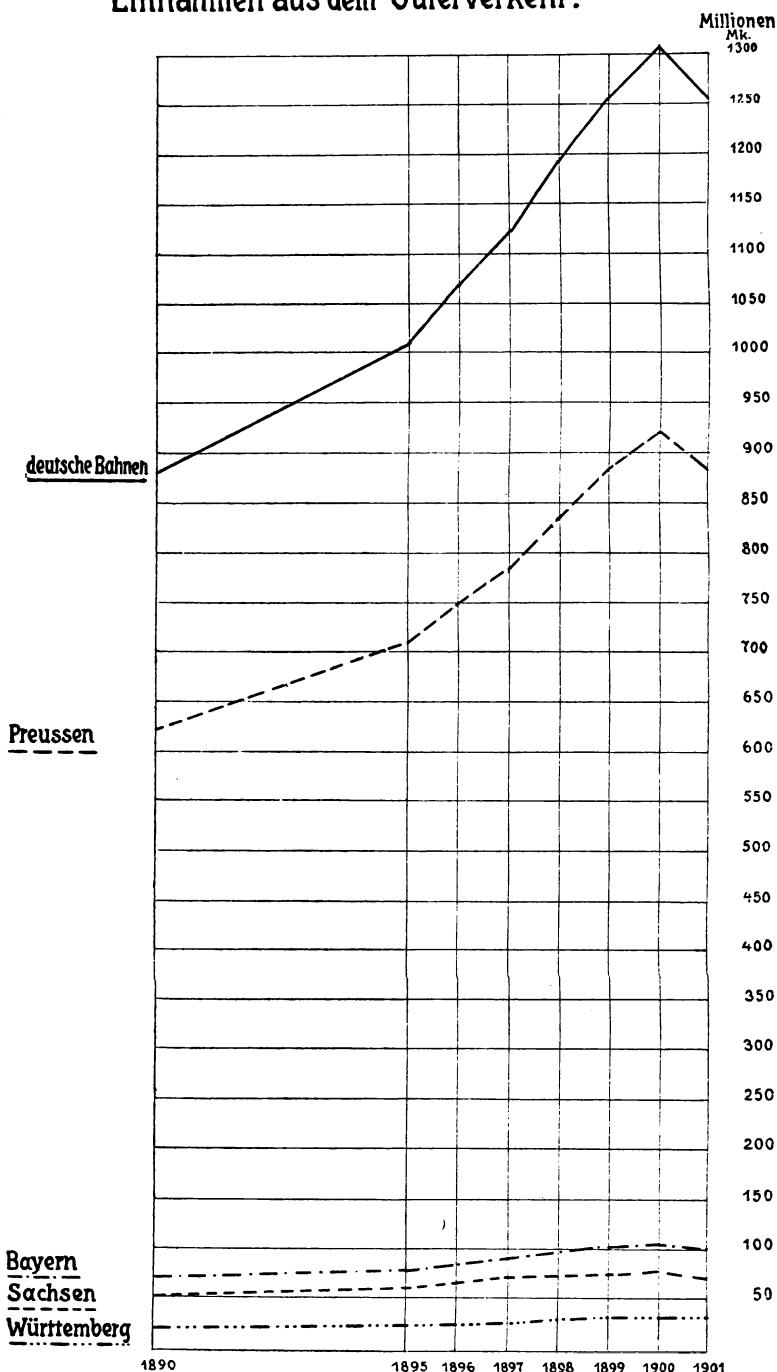
Gesamteinnahmen.



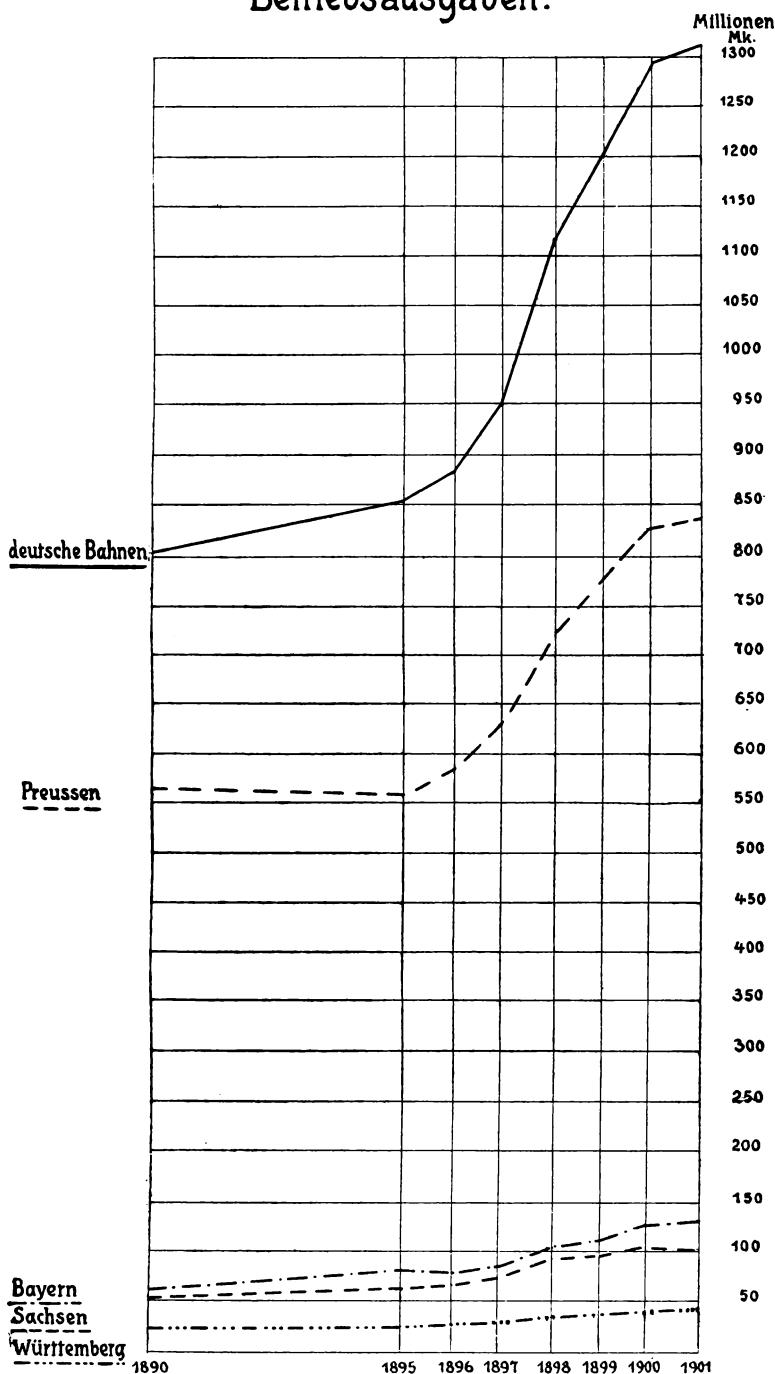
Einnahmen aus dem Personenverkehr.

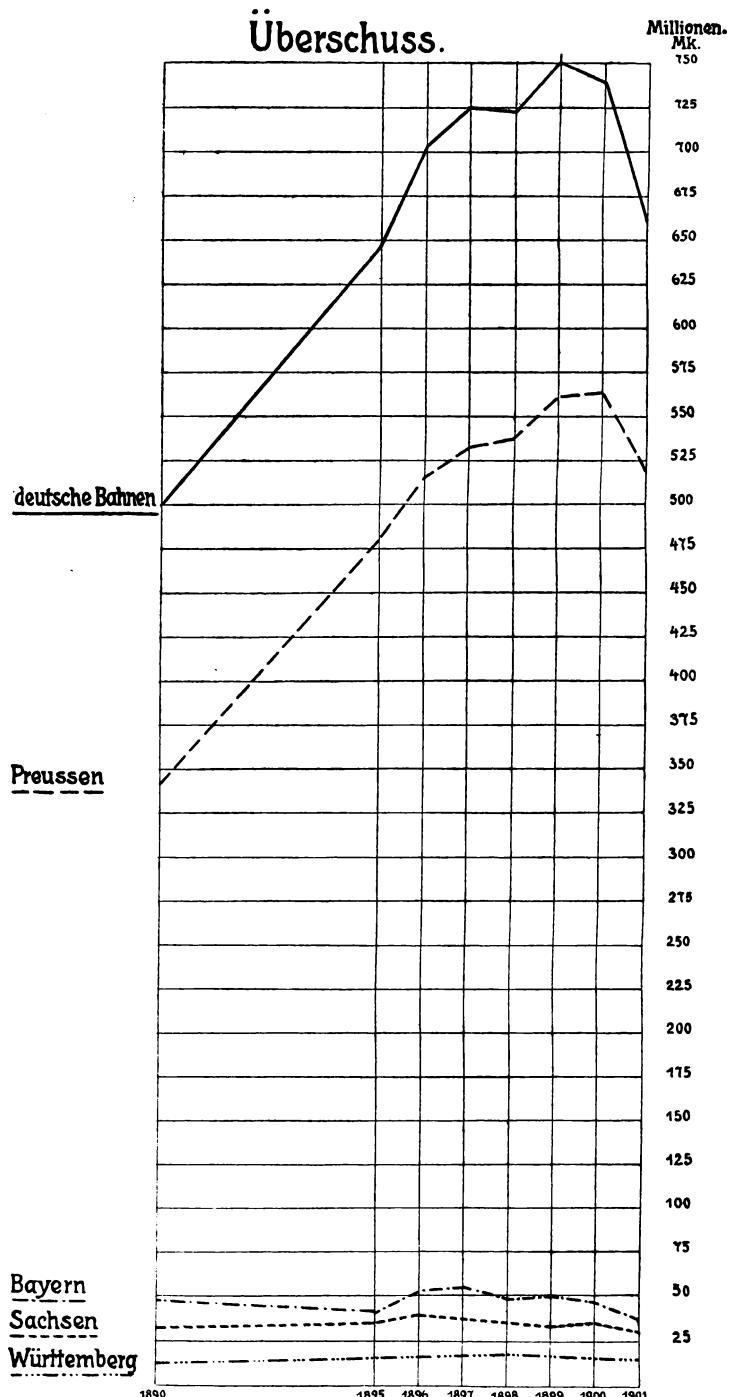


Einnahmen aus dem Güterverkehr.



Betriebsausgaben.





Überschuß in % des Anlagekapitals.

Jahr	Preußen-Sachsen	Bayern	Württemberg	Alle deutschen Bahnen
1890	5,27 (Preußen) 6,76	5,05	4,36	2,71
1895	4,83 (Preußen) 7,16	3,19	3,12	5,74
1896	5,22 (Preußen)	4,17	3,30	6,15
1897	4,85 7,15	4,25	3,31	6,21
1898	7,09 4,33	3,72	3,46	6,06
1899	7,30 3,92	3,70	3,11	6,12
1900	7,17 3,87	3,38	2,91	5,91
1901	6,43 3,18	2,57	2,60	5,14

Geschriften CVIII. — Verkehrsgewerbe.

Verbrauch der Preußisch-Sächsischen Staatsseisenbahnen an Steinkohlen und Steinkohlenkohle.

	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901
Steinkohlen:							
Menge in Tonnen	3 482 476	3 676 361	4 326 279	4 780 732	5 142 379	5 554 618	5 262 146
Gesamtwert in Mf.	28 902 476	31 122 446	37 457 937	42 916 316	46 654 720	56 997 430	58 454 613
Preis für 1 Zonne in Mf.	8,30	8,47	8,66	8,98	9,07	10,26	11,11
Steinkohlenkohle:							
Menge in Tonnen	342 547	443 660	530 019	512 280	677 223	711 438	717 934
Gesamtwert in Mf.	3 093 879	4 026 680	5 107 226	5 118 647	7 127 591	8 765 386	9 329 517
Preis für 1 Zonne in Mf.	9,03	9,08	9,64	9,99	10,52	12,32	12,99

13

Z a h l d e r

Jahr	Preußen-Hessen					Sachsen					Bayern	
	Beamte		Arbeiter	Zusammen	Zunahme gegen das Vorjahr ¹	Beamte		Arbeiter	Zusammen	Zunahme gegen das Vorjahr ¹	Beamte	Arbeiter
	staatliche	staatliche				staatliche	staatliche				staatliche	
1890	79 644	15 140	187 003	281 787	Durf. f. 1000	9 487	2830	17 557	29 874	Durf. f. 1000	12 555	1716
1895	99 060	11 328	183 509	293 897	2 422	11 573	2833	20 463	34 869	999	17 974	683
1896	99 478	11 492	190 670	301 640	7 743	11 916	2939	20 297	35 152	283	18 640	439
1897	102 326	12 800	204 982	320 108	18 468	12 186	2659	22 113	36 958	1806	19 278	212
1898	113 814	15 590	216 499	345 903	25 795	13 160	2258	25 531	40 949	3991	20 410	3340
1899	118 577	15 152	212 910	346 639	736	14 294	2367	27 336	43 997	3048	22 256	4223
1900	123 552	14 411	214 088	352 051	5 412	14 807	2217	27 921	44 945	948	23 815	4778
1901	126 862	13 804	213 273	353 939	1 888	15 348	2018	27 543	44 909	-36	25 518	3699

¹ Zunahme gegen das Vorjahr.

P e r s ö n l i c h e

Jahr	Preußen-Hessen			Sachsen			Bayern		
	insgesamt	Davon für Arbeiter		insgesamt	Davon für Arbeiter		insgesamt		
		im ganzen	pro Kopf		im ganzen	pro Kopf			
1890	323 685 910	150 833 232	807	33 693 138	14 231 979	811	39 224 090		
1895	353 394 114	152 367 609	830	41 922 899	17 114 460	836	53 477 832		
1896	369 015 964	163 636 909	858	45 651 348	19 118 633	942	51 202 819		
1897	400 676 321	180 664 398	881	48 529 891	21 606 735	977	53 504 530		
1898	415 428 488	186 195 356	860	52 420 880	23 934 007	937	56 691 061		
1899	433 558 422	189 585 201	889	56 804 194	26 436 633	967	62 521 747		
1900	449 820 347	196 438 881	918	58 823 367	27 487 840	985	67 902 312		
1901	456 800 118	198 130 630	929	59 321 295	27 120 620	985	71 660 818		

Angestellten.

Bayern			Württemberg			Alle deutschen Bahnen						
Arbeiter	Zusammen	Zunahme gegen das Vorjahr	Beamte	diätarisch	Arbeiter	Zusammen	Zunahme gegen das Vorjahr	Beamte	diätarisch	Arbeiter	Zusammen	Zunahme gegen das Vorjahr
14 555	28 826	1 Durd- förmitt	3994	443	6313	10 750	1 Durd- förmitt	124 460	23 020	252 202	399 682	1 Durd- förmitt
17 357	36 014	1556	4741	485	6873	12 099	270	152 960	19 518	259 337	431 815	6 427
16 610	35 689	-325 ¹	4875	459	7185	12 519	420	155 043	19 736	267 637	442 416	10 601
17 955	37 445	1756	5052	618	8001	13 671	1152	159 516	20 969	287 275	467 760	25 344
19 782	43 532	6087	5285	721	8338	14 344	673	174 813	26 783	309 416	511 012	43 252
19 368	45 847	2315	5642	813	8293	14 748	404	184 069	28 178	309 512	521 759	10 747
20 915	49 508	3661	6044	842	8739	15 625	877	193 083	28 274	315 765	537 122	15 363
22 850	52 067	2559	6389	830	9222	16 441	816	199 894	26 564	319 752	546 210	9 088

Ausgaben.

Bayern			Württemberg			Alle deutschen Bahnen		
Davon für Arbeiter		insgesamt	Davon für Arbeiter		insgesamt	Davon für Arbeiter		insgesamt
im ganzen	pro Kopf		im ganzen	pro Kopf		im ganzen	pro Kopf	
12 864 615	884	12 171 957	4 941 422	783	467 836 416	204 471 894	811	
15 794 460	909	15 167 524	5 740 972	835	535 798 949	218 616 290	843	
15 594 241	939	15 901 752	6 087 383	847	556 525 917	233 853 606	874	
16 744 120	932	17 074 069	6 601 894	825	599 248 448	256 480 312	893	
15 385 660	778 ¹	17 570 194	7 041 020	844	625 806 931	267 314 879	864	
16 928 133	874	19 110 647	7 417 300	894	663 154 072	278 912 350	901	
18 923 186	905	20 217 537	8 001 531	965	693 479 234	292 724 730	927	
20 618 454	902	22 342 279	8 722 715	946	712 024 639	298 034 466	932	

¹ Die Verminderung gegenüber dem Vorjahr hängt offenbar damit zusammen, daß mehr als 3000 diätarisch beschäftigte Beamte im Jahre 1898 mehr angestellt waren als 1897; denn die neu angestellten Beamten sind größtenteils den Kreisen der höher entlohten „Arbeiter“ entnommen.

Der Eisenbahnverkehr für einige der wichtigsten Rohstoffe und Massenfabrikate ist in den folgenden Tabellen S. 197 u. 198 zusammengestellt. Darin bezeichnet „Lokalverkehr“ die Mengen, die innerhalb eines statistischen Bezirks verfrachtet worden sind; darin stecken u. a. die ganzen Transporte, die von den Elb- und Rheinhäfen — mit Ausnahme der besonders behandelten Plätze Duisburg—Ruhrort—Höchfeld und Mannheim — in ihre Nachbarschaft gerichtet sind, und ebenso die Transporte umgekehrter Richtung. Mit „Auslandsverkehr“ sind nur die über die trockene Grenze gehenden Mengen bezeichnet, während die See-Ein- und -Ausfuhr als „Seehafenverkehr“ dem Inlandsverkehr zugerechnet ist; dieser Inlandsverkehr begreift den Lokalverkehr nicht in sich.

Endlich sei noch eine Übersicht über die wichtigeren Maßnahmen der preußischen Güterpolitik angefügt.

In Preußen seit 1895 gewährte (erweiterte), wichtigere Ausnahmetarife des Güterverkehrs.

1895 (Rechnungsjahr). Deutscher Ostafrikaverkehr über Hamburg (ermäßigte Sätze für den Verkehr von deutschen Binnenstationen direkt nach Transvaal).

1896 (desgl.). Ausnahmetarif für Kartoffelstärkefabrikate nach den deutschen Seehäfen zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern.

1897 (desgl.). a. Aufnahme von Erzen und Brennstoffen (Braunkohlen und Steinkohlen im Versand von den deutschen Gewinnungsorten, Torf und Holz des Spezialtarifs III) in den Rohstofftarif.

b. Weitere Ermäßigung der Frachten für schlesische Steinkohlen nach den ost- und westpreußischen, sowie hinterpommerschen Stationen.

c. Verlängerung der Geltungsdauer des Ausnahmetarifs für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation bis zum 30. April 1902.

d. Ausdehnung der Ermäßigung für Eisen des Spezialtarifs II zur Ausfuhr über die deutschen Seehäfen nach außerdeutschen europäischen Ländern auf die Ausfuhr nach außerdeutschen europäischen Ländern.

e. Weitere Ermäßigung der Frachten für Schiffsbauisen nach Küstenländernischen Werften und Reedereien (Eisen und Stahl der Spezialtarife I bis III zum Bau, zur Ausbesserung oder Ausrüstung von See- und Flusschiffen).

1898 (desgl.). Ausnahmetarif für Schiffsbauisen nach binnennärländischen Werften und Reedereien (Eisen und Stahl der Spezialtarife I—III zum Bau, zur Ausbesserung oder Ausrüstung von See- und Flusschiffen).

(Siehe Seite 196 oben.)

	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901
Bau und Wollse.							
Zollabfahr.	115 046	88 956	111 353	122 567	112 534	91 145	108 999
Empfang der Binnenbeziefe im <u>Staatsbahnhof</u> . = = = <u>Württemberg</u> .	234 223 65 703	221 933 61 644	251 273 61 793	299 832 66 822	276 292 66 666	296 721 68 750	306 633 73 438
zusammen	299 926	283 577	313 066	366 654	342 958	365 471	380 071
Rohreisen aller Art, Zuladen von Eisenweiss- eisen und Eisenblech, Eisen- und Stahlbahn.							
Zollabfahr.	1 547 276	1 896 042	1 892 775	1 954 647	2 321 343	2 173 392	1 763 388
Empfang der Binnenbeziefe im <u>Staatsbahnhof</u> . = = = <u>Württemberg</u> .	3 004 538	3 745 507	3 597 759	3 914 688	4 530 517	4 592 063	3 540 400
zusammen	615 993	782 173	765 774	877 183	999 402	977 034	783 348
Verkauf der Binnenbeziefe im <u>Staatsbahnhof</u> . = = = <u>Württemberg</u> .							
Zollabfahr.	3 620 531	4 527 680	4 363 533	4 791 851	5 529 919	5 569 097	4 323 748
Empfang der Binnenbeziefe im <u>Staatsbahnhof</u> . = = = <u>Württemberg</u> .	17 638 235 651	17 939 227 471	18 953 225 474	20 795 274 466	22 677 222 786	23 380 239 565	43 448 345 693
zusammen	253 289	245 410	244 427	295 201	245 463	262 945	389 141
Eisen erd.							
Zollabfahr.	1 144 164	1 385 814	1 521 128	1 486 261	1 862 262	2 208 418	1 637 085
Empfang der Binnenbeziefe im <u>Staatsbahnhof</u> . = = = <u>Württemberg</u> .	3 394 323 1 167 609	4 100 983 1 258 664	4 423 483 1 725 643	4 693 292 1 561 117	5 184 353 1 902 247	5 387 005 1 929 038	5 183 920 1 315 443
zusammen	4 561 932	5 359 647	6 149 126	6 254 469	7 086 600	7 316 043	6 499 363
Verkauf der Binnenbeziefe im <u>Staatsbahnhof</u> . = = = <u>Württemberg</u> .							
Zollabfahr.	1 575	1 131	1 200	754	886	412	1 714
Empfang der Binnenbeziefe im <u>Staatsbahnhof</u> . = = = <u>Württemberg</u> .	142 140	179 081	211 962	219 472	319 225	319 914	257 652
zusammen	143 715	180 212	213 162	220 226	320 111	320 326	259 366

	1895	1897	1897	1898	1899	1900	1901
Eisen und Stahl (Stahl- u. Eisenrohren, Eisenfähe, Platten, Blech, Brüden u. andere Konstruktionsseile, große Eisenfüße, Eisenfüße).							
Sozialverkehr	578 180	722 463	727 768	872 467	1 049 457	1 014 964	851 614
Empfang der Binnenzüge im Sintlandbahnhof.	1 639 944	1 996 819	2 064 291	2 399 574	2 865 569	2 559 299	2 135 659
= = = = =	11 966	14 679	17 507	31 849	47 285	57 192	41 316
Verband der Binnenzüge im Seehafenbahnhof.	1 671 950	2 011 498	2 081 798	2 431 423	2 912 854	2 656 491	2 176 975
= = = = =	536 854	547 810	518 442	568 685	535 057	501 875	756 968
Eisen und Stahlwaren aller Art.	715 140	784 041	756 778	905 284	913 303	851 935	1 174 547
Sozialverkehr	839 634	1 010 189	1 136 437	1 343 206	1 581 301	1 549 617	1 486 842
Verband der Binnenzüge im Sintlandbahnhof im Seehafenverkehr.	1 972 639	2 402 913	2 764 848	3 100 305	3 398 319	3 488 778	3 253 534
= = = = =	264 092	300 655	309 107	345 183	371 244	406 578	409 784
Verband der Binnenzüge im Sintlandbahnhof.	446 779	469 066	468 528	483 943	525 142	563 258	598 642
Eisen und Stahlwaren aller Art.	2 419 418	2 871 979	3 233 376	3 584 248	3 923 461	4 082 036	3 852 176
Steinföhren, Steinföhlenbriefete, Steinföhlenbriefete.	16 231 241	17 428 355	18 920 814	19 782 918	21 504 773	22 860 622	21 465 820
Sozialverkehr	38 143 885	42 258 953	44 486 165	46 598 420	50 184 080	55 167 058	54 155 890
Verband der Binnenzüge im Sintlandbahnhof im Seehafenverkehr.	2 079 578	2 302 610	2 487 739	2 817 692	2 937 451	2 870 074	2 930 065
= = = = =	11 015 985	11 926 524	12 197 281	13 199 053	13 681 750	14 887 258	14 688 165
Empfang der Binnenzüge im Seehafenbahnhof.	49 159 870	54 165 477	56 683 446	59 797 473	63 865 830	69 854 316	68 844 055
= = = = =	423 086	524 036	588 279	489 595	529 439	712 382	567 386
Sozialverkehr	975 803	997 277	1 067 775	1 005 033	1 106 188	1 147 848	1 008 278
Verband der Binnenzüge im Sintlandbahnhof.	1 398 889	1 521 313	1 656 054	1 494 628	1 635 627	1 809 230	1 575 614

1899 (desgl.). Ausnahmetarife für die Ausfuhr von Eisenbahnmaterial aus Eisen und Stahl und von Eisenbahnbetriebsmitteln, sowie von Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II, Kupferblech, Lokomotiven, Tender-, Dampfwagen, allerhand Eisenbahnfahrzeugen und deren Ersatz- und Reserveteilen nach Ostasien.

1900 (desgl.). a. Ausnahmetarif für Stein- und Braunkohlen, Roks und Briketts, auch Torf und Torfbriketts von den deutschen Seehäfen und den Umschlagsplätzen an binnennärdischen Wasserstraßen (Notstandstarif von vorübergehender Geltung bis 1. Oktober 1902).

b. Erweiterung des Ausnahmetarifs für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern auf Eisen-, Stahl- und Kupferdraht für Seekabelwerke.

c. Ausdehnung des Geltungsbereichs des Ausnahmetarifs für Eisen- und Stahl u. s. w. nach Ostasien auf Sendungen dieser Art nach asiatischen Häfen östlich von Aden, nach Australien und den Inseln des Stillen Ozeans.

d. Ausnahmetarife für wichtigere Massenartikel, wie Düngemittel, Kartoffeln, Rüben, Brennstoffe, Holz, Erden, Wegebaustoffe für den Übergangsvverkehr mit Kleinbahnen.

1901 (desgl.). a. Ausnahmetarif für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über die Seehäfen, die Umschlagsplätze an binnennärdischen Wasserstraßen oder über die Landgrenze.

b. Ausnahmetarif für Rohzucker an Raffinerien auf dem direkten Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnennärdischen Wasserstraßen.

c. Weitere Ermäßigung des Ausnahmetarifs für Eisenerze u. s. w. zum zollinärdischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

d. Weitere Ermäßigung des Ausnahmetarifs für Roks zum Hochofenbetrieb und für Rokskohle zur Herstellung von Roks zum Hochofenbetrieb vom Ruhr-, Aachener- und Saarbezirk nach Lothringen, Luxemburg und dem Saargebiet.

e. Weitere Ermäßigung der Frachten für Gießerei-Roheisen.

f. Erweiterung des Geltungsbereichs des Ausnahmetarifs für Eisen- und Stahl u. s. w. nach asiatischen Häfen östlich von Aden u. s. w. auf alle außereuropäischen Länder.

Die Vorgänge im Gebiete des Kleinbahnwesens.

Brief des Stadtrats a. D. Erler an den Herausgeber.

Die Aufforderung, einen Bericht über die krisenartigen Vorgänge im Gebiete des Kleinbahnwesens für die Enquête des Vereins für Socialpolitik zu liefern, beantwortete Herr Stadtrat a. D. Erler, Direktor der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft mit folgendem Briefe, den ich mit Erlaubnis des Absenders an Stelle des uns fehlenden Berichtes zum Abdruck bringe.

Sombart.

Berlin, den 14. Februar 1903.

Sehr geehrter Herr Professor!

Sie teilen mir das Arbeitsprogramm mit, nach welchem der Verein für Socialpolitik eine Untersuchung über die Störungen im deutschen Wirtschaftsleben während der Jahre 1900 ff. veranstaltet und richten an mich die Anfrage, ob ich bereit wäre, die Bearbeitung desjenigen Abschnittes dieser Untersuchung, welcher das Kleinbahnwesen betrifft, zu übernehmen.

Aus dem Fragebogen für die Vorgänge auf dem Gebiete der Produktion ist zu entnehmen, daß für das Kleinbahnwesen in gleicher Weise wie für andere Industriezweige festzustellen wäre, inwieweit einer Periode des Aufschwungs eine Periode des Niedergangs gefolgt ist, worin die Ursachen des Aufschwungs und des Niedergangs zu suchen sind, und inwieweit die Vorgänge im Kleinbahnwesen auf die Gestaltung der allgemeinen Krisis von Einfluß gewesen sind.

Die Einbeziehung des Kleinbahnwesens in den Bereich dieser Enquête ist augenscheinlich in der Annahme beabsichtigt, daß auch auf diesem Gebiete des Wirtschaftslebens Störungen eingetreten sind, welche den Charakter einer Krisis an sich tragen. Scheinbar spricht für das Vorhandensein einer Krisis der Umstand, daß verschiedene Gesellschaften, welche sich mit der Finanzierung, dem Bau und dem Betrieb von Kleinbahnen in größerem Umfange beschäftigten, Jahre lang gute Dividenden gaben, bis die allgemeine Wirtschaftskrisis eintrat und finanzielle Schwierigkeiten brachte, denen einzelne dieser Gesellschaften nicht gewachsen waren. Bei näherer Betrachtung er-

gibt sich indes, daß diese besonderen Fälle nicht als entscheidend für das Kleinbahnwesen im allgemeinen angesehen werden dürfen. Sind auch die Zusammenhänge zwischen dem Kleinbahnwesen und dem übrigen Wirtschaftsleben begreiflicherweise überall erkennbar, so läßt sich doch nicht behaupten, daß die allgemeine Krisis von ausschlaggebender Bedeutung für die Kleinbahnen, oder umgekehrt die bisherige mangelhafte Entwicklung der Rentabilität der Kleinbahnen von entscheidendem Einfluß auf die Krisis der letzten beiden Jahre gewesen wäre.

Wenn man unter Kleinbahnen nicht die Straßenbahnen, sondern nur die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen versteht, so datiert die Entwicklung des Kleinbahnwesens von dem Erlass des preußischen Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892. Dieses Gesetz betraf zwar ebensowohl die städtischen Straßenbahnen als die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen; die wirtschaftspolitische Bedeutung des Gesetzes lag aber auf dem Gebiet der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen. Die letzteren wurden durch das Gesetz grundsätzlich dem Privatkapital frei gegeben; für sie beginnt erst mit diesem Zeitpunkt die Möglichkeit einer geregelten Entwicklung. Die städtischen Straßenbahnen waren dem Privatkapital niemals streitig gemacht, ihre Anfänge liegen vor jenem Gesetz.

Die Freigabe der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen an das Privatkapital erfolgte, weil die Preußische Staatsregierung erkannt hatte, daß sie der ihr durch die Eisenbahnverstaatlichung zugefallenen Aufgabe des Ausbaues der Nebenbahnen nur dann gerecht werden könne, wenn die Kleinbahnen von den Nebenbahnen ausgesondert würden. Der Industrie konnte ein allmäßlicher Ausbau der Nebenbahnen, wie er sich bis dahin vollzogen hatte, nicht genügen; der Anschluß an das Eisenbahnnetz wurde aller Orten als die unerlässliche Vorbedingung für die Verbilligung der Produktionskosten und für die Erweiterung des Absatzgebietes empfunden. Und wenn die Industrie nach neuen Schienenwegen verlangte, so wollte die Landwirtschaft nicht hinter der Industrie zurückbleiben. Es ist begreiflich, daß sich die Eisenbahnverwaltung einem solchen Ansturm auf die Dauer nicht gewachsen fühlte. Bei den Verhandlungen über das Gesetz vom 28. Juli 1892 im Herrenhause wurde von dem Minister der öffentlichen Arbeiten zur Begründung des Regierungsstandpunktes angeführt, daß zu jener Zeit Anträge auf Nebenbahnen im Umfange von über 17 000 km vorlägen, welche einen Kostenaufwand von $2\frac{1}{2}$ Milliarden verursachen würden, und deren Ausführung, wenn etwa jedes Jahr für 30 Millionen gebaut werden sollte, einen Zeitraum von 80 Jahren erforderte. Danach eröffnete sich durch das Gesetz vom 28. Juli 1892 ein weites Feld der Betätigung

für das Privatkapital. Die Provinzen und Kreise ließen sich zu Gunsten der Kleinbahnen zu erheblichen finanziellen Leistungen bereit finden, und an Staatsmitteln wurden zur Förderung des Kleinbahnwesens bewilligt im Jahre 1895 fünf Millionen, in den drei Jahren 1896, 1897, 1898 je acht Millionen, in den Jahren 1900 und 1902 je 20 Millionen, zusammen 69 Millionen. Erwägt man, daß mit dem Gesetz von 1892 eine Bewegung eingeleitet wurde, welche bis dahin durch ein starres Festhalten am Staatsbahnprinzip künstlich zurückgehalten war, und zieht man ferner die günstigen Verhältnisse des Geldmarktes in den neunziger Jahren in Betracht, so wird es begreiflich, daß der Ausbau des Kleinbahnnetzes in den abgelaufenen zehn Jahren in einem Tempo erfolgte, welches infofern nicht einwandfrei erscheint, als die Kleinbahnen naturgemäß einer längeren Entwicklungsperiode bedürfen, bis sich das Anlagekapital angemessen verzinst, und in kritischen Zeiten die Festlegung großer Kapitalien in Unternehmungen, welche nur eine ungenügende Rente abwerfen, geeignet ist, die Schwierigkeiten der allgemeinen Lage zu verschärfen.

Nach der im Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Zeitschrift für Kleinbahnen (Januar und Februar 1902) hatte in Preußen das Kleinbahnnetz (einschließlich der städtischen Straßenbahnen), welches am 1. Oktober 1892 aus 90 Bahnen mit 1084,8 km Länge bestand, am 31. März 1901 eine Gesamtlänge von 8454,9 km erreicht mit einem Anlagekapital von 715 777 436 Mf. Das sind stattliche Zahlen, selbst wenn man sie mit den entsprechenden Ziffern der Vollbahnen der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft vergleicht, deren Länge zur Zeit rund 32 000 km beträgt bei einem Anlagekapital von rund 8 300 Millionen. Werden die städtischen Straßenbahnen von der Betrachtung ausgeschlossen, so ergab sich am 31. März 1901 für die vorhandenen oder wenigstens genehmigten nebenbahnähnlichen Kleinbahnen eine Gesamtlänge von 6 238 km mit einem Anlagekapital von 317 233 462 Mf. Von den außerpreußischen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen kann hier abgesehen werden; ihre Gesamtlänge wird in der Statistik des Vereins Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen für das Jahr 1900 auf 212,55 km beziffert.

Die Rentabilität der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen läßt sich aus der im Ministerium der öffentlichen Arbeiten für den Zeitpunkt des 31. März 1901 aufgestellten Statistik nur zum Teil entnehmen; bei denjenigen Bahnen, die zu dieser Zeit noch nicht voll oder erst kurze Zeit im Betriebe waren, ferner bei denjenigen, die in der Hauptsache nur dem Privatinteresse des Eigentümers dienen, oder deren Reingewinn aus sonstigen Gründen nicht zuverlässig festgestellt werden konnte, ist die Rubrik, welche die Verzinsung

des Anlagekapitals ergibt, nicht ausgefüllt. Diejenigen 128 nebenbahnähnlichen Kleinbahnen, bei welchen die Verzinsung des Anlagekapitals ersichtlich gemacht ist, ergeben ein Gesamtkapital von rund 163 Millionen. 35 Bahnen mit einem Anlagekapital von nahezu 47 Millionen hatten im letzten Jahr überhaupt keine Rente abgeworfen; die durchschnittliche Verzinsung der 163 Millionen stellt sich auf 1,8 %¹. Bei diesen Ziffern ist aber zu berücksichtigen, daß in der Statistik der ministeriellen Zeitschrift für Kleinbahnen unter dem Neingewinn verstanden ist der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben einschließlich der Rücklagen in etwaige Erneuerungs- und Spezialreservefonds sowie der gewöhnlichen Abschreibungen. Von dem Neingewinn sind daher noch in Abzug zu bringen die allgemeinen Verwaltungskosten der Aktiengesellschaften sowie die Rücklagen in den gesetzlichen Reservefonds und in den Amortisationsfonds. Ferner haben von denjenigen Unternehmungen, bei welchen die Verzinsung des Anlagekapitals mit Null angegeben ist, einzelne mit Verlusten gearbeitet, die auch noch von dem Gesamtreingewinn in Abzug zu bringen wären. Demnach bleibt die Verzinsung jener 163 Millionen noch unter dem Betrag von 1,8 %.

Noch ungünstiger stellt sich das Ergebnis nach der soeben erschienenen Statistik per 31. März 1902 (Zeitschrift für Kleinbahnen, Januar 1903). Die vorhandenen oder wenigstens genehmigten nebenbahnähnlichen Kleinbahnen hatten eine Gesamtlänge von 6847 km erreicht mit einem Anlagekapital von 354 063 137 Mf. Die Verzinsung des Anlagekapitals ist bei 147 Bahnen angegeben, welche ein Gesamtkapital von rund 214 Millionen ergeben. Darunter befanden sich 51 Bahnen mit einem Anlagekapital von rund 94 Millionen, welche im letzten Jahre eine Rente überhaupt nicht abgeworfen hatten; die Durchschnittsrente der 214 Millionen stellt sich auf 1,42 % gegen 1,8 % im Vorjahr.

Zum Teil ist dieses ungünstige Ergebnis darauf zurückzuführen, daß die Betriebseinnahmen der Bahnen durch die allgemeine wirtschaftliche Depression im Jahre 1901 mehr als im Jahre 1900 nachteilig beeinflußt wurden. Das Gesamtbild der bisher bei den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen erreichten Rentabilität ist jedenfalls vor der Hand ein ungünstiges. Wenn auch in den ersten Betriebsjahren der Kleinbahnen eine ausreichende

¹ Die Ziffern des Anlagekapitals sind aus Spalte 16 (Ausführungskosten) der ministeriellen Statistik entnommen, in einzelnen Fällen, wo Spalte 16 unausgefüllt war, mußte auf Spalte 15 (anfallende Kosten) zurückgegriffen werden. Wenn man die Berechnung auf diejenigen Bahnen beschränkt, bei welchen die Ausführungskosten angegeben sind, so kommt man auf eine durchschnittliche Verzinsung von 1,83 %.

Rente nicht erwartet werden kann, so gewinnt man aus den Landtagsverhandlungen über das Gesetz vom 28. Juli 1892 doch den Eindruck, daß man damals mit günstigeren Ergebnissen rechnete, als sie jetzt vorliegen. Unter anderem wurde angenommen, daß sich unter den Kleinbahnen viele befinden, welche mit einem Kostenaufwand von 20—30 000 Mk. pro Kilometer hergestellt werden könnten und dann auch in weniger dicht bevölkerten Gegenden eine befriedigende Rente liefern würden; nach den inzwischen gemachten Erfahrungen stellen sich aber die durchschnittlichen Herstellungskosten der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in Vollspur auf 74 149 Mk., in Schmalspur auf 43 853 Mk. pro Kilometer.

Wenn ungeachtet der bisherigen ungenügenden Rentabilität der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen ein Institut, wie die im Januar 1893 gegründete Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft, Jahre hindurch eine gute Dividende verteilen konnte, so findet dies seine Erklärung hauptsächlich in dem Umstände, daß die Gesellschaft neben der Pflege des Kleinbahnhwesens ihre Tätigkeit in ausgedehntem Maße auf andere Gebiete erstreckte. Sie wandte sich neben den Kleinbahnen insbesondere auch den im allgemeinen aussichtsvolleren Nebenbahnen zu, erwarb Effekten von Nebenbahnen und beteiligte sich durch Beteiligungsgeschäfte an der Finanzierung von Nebenbahnen. Unter ihren Kleinbahnen befanden sich auch Straßenbahnen. Die Gesellschaft hat durch nutzbringende Verkäufe von Straßen- und Nebenbahnwerten und durch Gewinne aus Beteiligungen Jahre lang gute Geschäfte gemacht; die aus diesen Geschäften neben den laufenden Einnahmen erzielten besonderen Gewinne deckten größtenteils den Betrag der von 1893 bis 1900 gezahlten Dividenden. Auch der im Jahre 1901 eingetretene Rückschlag ist nur zum Teil auf die ungenügende Entwicklung einzelner Kleinbahnen zurückzuführen. Abgesehen davon, daß durch den Wegfall mehrerer Betriebspachtverträge der jährliche Reineraug der Vermögensobjekte der Gesellschaft erheblich geschränkt wurde, hatte die Einführung des elektrischen Betriebes auf verschiedenen Linien unerwartete Schwierigkeiten und ein unverhältnismäßiges Anwachsen der Betriebskosten im Gefolge, wodurch zunächst wenigstens eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals ausgeschlossen erschien.

Auf dem Gebiete des elektrischen Betriebes hatten auch andere Gesellschaften Enttäuschungen zu verzeichnen; Mißerfolge nach dieser Richtung haben insbesondere auch die Hannoversche Straßenbahn in eine schwierige Lage gebracht. Im übrigen kommen die Vorgänge bei der Hannoverschen Straßenbahn-Gesellschaft für die Entwicklung der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen kaum in Betracht. Das gleiche gilt von den Elektrizitäts-Gesellschaften D. L. Kummer & Co. und Helios, welche sich im Kleinbahnhwesen

ebenfalls in der Hauptsache nur auf dem Gebiete der Straßenbahnen betätigt haben.

Am 31. März 1902 betrug die Länge der im Betriebe befindlichen in Preußen belegenen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen 5304,6 km. An diesen Betrieben waren nach der Statistik des Vereins Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen für das Jahr 1901 (Zeitschrift für Kleinbahnen Februar 1903, S. 104) die bekanntesten Betriebsunternehmungen in folgender Weise beteiligt:

Lenz & Co. G. m. b. H. zu Berlin	1312,54 km
Westdeutsche Eisenbahngesellschaft in Köln	316,12 "
Östdeutsche Eisenbahngesellschaft in Königsberg und Bromberg	486,57 "
Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft zu Berlin	311,87 "
Vereinigte Westdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft in Köln	70,91 "
Eisenbahnbau- u. Betriebsgesellsch. Bering & Wächter in Berlin	48,50 "
Deutsche Eisenbahn-Betriebsgesellschaft, Berlin	36,10 "
Vereinigte Westdeutsche Kleinbahn Akt. Gesellsch. in Köln	70,91 "
Aktiengesellschaft für Bahnen und Tiefbauten, Berlin	39,42 "
Eisenbahn-Baugesellschaft Becker & Co. in Berlin	135,77 "
Kontinentale Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft, Berlin	20,68 "
Havestadt & Contag, Wilmersdorf bei Berlin	50,50 "
Hermann Bachstein in Berlin	21,42 "
Union, Elektrizitätsgesellschaft in Berlin	18,44 "
Kontinentale Gesellsch. für elektrische Unternehmungen, Nürnberg	7,55 "
Renner in Potsdam	39,55 "

Im Besitz vom Kommunalverwaltungen (Kreisen und Gemeinden) befanden sich 1952,09 km, wovon 956,72 km von den kommunalen Verwaltungen selbst betrieben wurden.

Das Anlagekapital der am 31. März 1901 vorhandenen oder wenigstens genehmigten nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Gesamtbetrag von rund 317 Mill. verteilte sich mit 37,4 Mill. auf den Staat, mit 36 Mill. auf die Provinzen und mit 65,1 Mill. auf die Kreise. Von den zunächst beteiligten Bahninteressenten wurden 25,7 Mill. aufgebracht. Die übrigen 152,8 Mill. entfallen auf das lediglich an der Verzinsung der angelegten Gelder interessierte Privatkapital. Nach der Statistik per 31. März 1902 verteilte sich das Anlagekapital von rund 354 Mill. mit rund 45,5 Mill. auf den Staat, mit 38,7 Mill. auf die Provinzen, mit 79,3 Mill. auf die Kreise, mit 28,8 Mill. auf die Bahninteressenten, mit 161,6 Mill. auf sonstiges Privatkapital.

Für die Unwohner einer Kleinbahn bietet diese unter Umständen so beträchtliche, in Geld zu veranschlagende Vorteile, daß die von den Interessenten für die Kleinbahn aufgebrachten Geldmittel auch dann eine

nußbringende Kapitalanlage bedeuten, wenn die Kleinbahn selbst einen Reinertrag überhaupt nicht abwirft. Die Jahresbelastung, welche sich für die Provinzen und Kreise aus ihrer Beteiligung an Kleinbahnen (einschließlich Straßenbahnen), Zinsbürgschaften u. s. w. abzüglich der ihnen aus den Unternehmungen zugeschossenen Einnahmen ergab, stellte sich am 31. März 1901 auf rund 2 300 000 Mk. für das vorhergegangene Jahr, am 31. März 1902 auf rund 2 700 000 Mk., wovon wohl nur ein geringer Betrag auf Zuschüsse zu städtischen Straßenbahnen entfällt. Das sind bedeutende Leistungen. Aber auch diesen kommunalen Verwaltungen erwachsen aus den Kleinbahnen, insbesondere durch Verminderung der Wegebau- und Wegeunterhaltungskosten und durch Erhöhung der Steuerkraft der Kreiseingesessenen ganz erhebliche Vorteile, welche ihnen die Möglichkeit gewähren, sich an einem Kleinbahnunternehmen finanziell zu beteiligen, auch wenn dieses nur einen sehr bescheidenen Reinertrag verspricht. Was ferner die staatlichen Zuschüsse anlangt, so darf nicht vergessen werden, daß dann, wenn die Kleinbahnen nicht dem Privatkapital freigegeben wären, dem Staat die Verpflichtung zufallen würde, seinerseits für die Herstellung der im wirtschaftlichen Interesse erforderlichen Kleinbahnen, auch wenn diese nicht rentabel sind, zu sorgen; außerdem sind die Kleinbahnen nicht zu unterschätzende Zubringer des Verkehrs für die Staatsbahnen, deren Rentabilität durch den Ausbau des Kleinbahnnetzes gesteigert wird. Der Staat ist daher vom wirtschaftlichen Standpunkt sowohl verpflichtet als auch in der Lage, zur Förderung des Kleinbahniwesens sehr erhebliche Opfer zu bringen.

Es drängt sich aber die Frage auf, welchen Anreiz für das an den Kleinbahnen nicht direkt interessierte Privatkapital die Investierung in Unternehmungen bieten kann, die bis jetzt eine so ungenügende Durchschnittsrente abwerfen. Allerdings kann sich das Privatkapital auch an Unternehmungen mit ungenügender Rente beteiligen, wenn ihm Vorrechte eingeräumt werden vor den Mitbeteiligten, welche bei den Kleinbahnen, auch wenn sie nicht rentieren, ihre Rechnung finden. Das Privatkapital kann durch langfristige Zinsgarantien der Kommunalverwaltungen gesichert werden; man kann ihm in der Gestalt einer Bahnpfandschuld oder durch Gewährung von Vorzugsaktien eine vorzugsweise Verzinsung aus dem Reinertrag der Bahn einräumen. Oder es kann das Privatkapital bei Übernahme des Baues durch Erzielung von Baugewinnen den Vorteil genießen, daß ihm seine Beteiligung an dem Unternehmen erheblich unter dem Nennwert zu Buche steht. Soweit aber nicht auf diese oder ähnliche Weise dem Privatkapital eine bevorzugte Stellung eingeräumt wird, kann es sich freilich nur an solchen Kleinbahnen beteiligen, bei denen von vornherein eine landesübliche Verzinsung des

Anlagekapitals erwartet werden kann. Diese Kleinbahnen bilden die Ausnahme. Unter den 128 nebenbahnähnlichen Kleinbahnen, deren Rente die ministerielle Statistik per 31. März 1901 angibt, befanden sich 16 mit einem Reingewinn bis zu 4 %, 7 mit einem Reingewinn bis zu 5 %, 9 mit mehr als 5 % bis zu 10 %, 1 mit mehr als 10 % des Anlagekapitals. Unter den 147 nebenbahnähnlichen Kleinbahnen, deren Rente die Statistik per 31. März 1902 angibt, waren 11 mit einem Reingewinn bis zu 4 %, 10 mit einem Reingewinn bis zu 5 %, 7 mit mehr als 5 % bis zu 10 %, 3 mit mehr als 10 %.

Immerhin wird man von einer Krisis im Kleinbahnwesen nicht sprechen können, da sich dasselbe noch in der ersten Entwicklung befindet und in dieser Entwicklung durch die wirtschaftliche Depression der letzten beiden Jahre aufgehalten ist. Die Erwartungen, welche man an die Kleinbahnen geknüpft hatte, beruhten auf der Voraussetzung, daß der wirtschaftliche Aufschwung, welchem die Kleinbahnen ihre rasche Ausdehnung zu verdanken hatten, andauern würde; in dem Maße, als diese Voraussetzung hinfällig wurde, mußten sich auch die Berechnungen, welche man für die Rentabilität der Kleinbahnen aufgestellt hatte, als trügerisch erweisen. Von der fortschreitenden Besserung der allgemeinen Wirtschaftslage dürfen günstigere Erträge der Kleinbahnen erwartet werden. Es werden sich in Zukunft auch mancherlei Mißgriffe auf bautechnischem und auf betriebstechnischem Gebiet, welche in den Anfängen des Kleinbahnwesens unausbleiblich waren, vermeiden lassen, und seitens der beteiligten Behörden kann noch sehr viel zur Förderung der Rentabilität der Kleinbahnen geschehen. Es ist hier nicht der Ort, auf diejenigen Punkte näher einzugehen, in welchen die Kleinbahnunternehmungen, namentlich soweit es sich um das Verhältnis zu den Staatsbahnen handelt, bis jetzt noch dasjenige Entgegenkommen der Behörden vermissen, welches sie nach ihrer Ansicht beanspruchen dürfen. Diese Fragen sind im Flus; manches ist bereits erreicht, und es steht zu hoffen, daß die Vertreter der Kleinbahnen ihren berechtigten Wünschen immer mehr Geltung verschaffen. Denn nur unter dieser wesentlichen Voraussetzung werden die Kleinbahnen zu befriedigenden finanziellen Ergebnissen gelangen können; andernfalls dürfte doch damit zu rechnen sein, daß sich das Privatkapital mehr und mehr von den Kleinbahnen abwendet.

Mit Rücksicht auf die vorstehend geschilderte Sachlage meine ich, daß das Kleinbahnwesen aus der Krisenenuete des Vereins für Sozialpolitik ausscheiden wäre.

Mit vorzüglicher Hochachtung empfehle ich mich Ihnen.

Ihr ganz ergebener
Erler.

Die Rheinschiffahrt.

von

Dr. Peter Stubmann-Ruhrort.

Einleitung.

Begriffliches. Frühere Krisen der Rheinschiffahrt.

Für Krisen im Verkehrsgewerbe hat man im Grunde noch keinen rechten Begriff gebildet. Das gilt insbesondere für die Binnenschiffahrt. Auch sie hat, vor allem, soweit die am weitesten vorentwickelte Rheinschiffahrt in Frage steht, große Konjunkturschwankungen durchgemacht, aber die Verhältnisse liegen gerade in der Binnenschiffahrt außerordentlich verwirkt, sowohl in den inneren Ursachen, als vor allem in dem Verhältnis zu anderen Gewerben. Man kann hier die Krise nicht reduzieren auf die Begriffe „Absatzkrise“, „Kapitalkrise“ oder ähnliche Termini; man hat es nicht mit einer Gruppe von Großunternehmungen zu tun, wie z. B. in der Eisenindustrie, der elektrischen, der Portlandzementindustrie, wo sich überall die gleichen Produktionsgrundlagen gegeben vorfinden. Im Gegenteil stehen neben den Großreedereien der Rheinschiffahrt die Mittel- und vor allem die Kleinbetriebe, die wieder völlig andere Grundlagen haben als jene, und selbst innerhalb der Großreederei sind wieder grundlegende Verschiedenheiten vorhanden. So kann man beispielsweise die sogenannten Zechenreedereien (Kohlengroßhandlungen mit eigener Reederei) nicht mit reinen Reedereien vergleichen. Vor allem muß man festhalten, daß der größere Teil des Rheinschiffahrtsgewerbes nicht kapitalistisch ist. Die große Schar der Partikulierschiffer sind Handwerker. Anderseits sind die eben genannten Zechenreedereien nicht reine Schiffahrtsunternehmungen. Ihre Kapitalien bestehen zum Teil aus dem Besitz von Zechen, Briketfabriken u. a. und der Schiffahrtsbetrieb ist lediglich Hilfsgewerbe, etwa so, wie die Petroleumkönige ihre Tankschiffe gehen lassen. Im übrigen ist die Verkapitalisierung der Rheinschiffahrt wie der Binnenschiffahrt kaum in größerem Maßstabe eingetreten. Die Binnenschiffahrt ist denn auch verhältnismäßig wenig mit Anforderungen an den Geldmarkt herangetreten¹. Wie gering der Teil

¹ Wittenberg, Konjunktur und Binnenschiffahrt. Neunte Mitteilung an

ist, der in der Rheinschiffahrt als großkapitalistisch bezeichnet werden muß, wird auch die folgende Untersuchung noch beleuchten.

Die Symptome des Geschäftsganges kommen in der Hauptfahrt in den Frachten zum Ausdruck. Die Momente der Frachtenbildung haben wir in einem späteren Kapitel genauer zu behandeln. Hier muß die Feststellung genügen, daß der letzte Ausdruck aller frachtbildenden Faktoren *Angesbot und Nachfrage an Schiffsräum* ist. Man wird also als Hauptmerkmal einer Tiefkonjunktur im Schiffahrtsgewerbe meist eine ungenügende Ausnutzung des vorhandenen Schiffsräumes bezeichnen können. In der Hauptfahrt wird man hierfür folgende beiden Ursachen auffinden können.

1. *Natürliche Hindernisse: Anhaltendes Niedrigwasser, kurze Schiffahrtsperioden.*

2. *Überproduktion an Schiffsräum oder wenigstens dauernd ungünstige Verteilung des Schiffsräumes (ein Gesichtspunkt, der gerade bei der langen Rheinwasserstraße und dem weit verzweigten, mit ihr zusammenhängenden holländischen Kanalnetz nicht außer acht gelassen werden darf).*

Es ist ohne weiteres ersichtlich, daß Tiefkonjunkturen infolge von Ursachen erstgenannter Art insofern nicht so gefährlich sind, als sie sich meist nur über kurze Zeiträume erstrecken. Oft ist ein flauer Winter mit geringen Schneefällen der Grund zu anhaltend schlechtem Wasserstand. Dagegen ist die Überproduktion an Schiffsräum ein wirtschaftlich bedeutend mehr ins Gewicht fallender Faktor: es werden oft Jahre dazu gehören, bis der Verkehr in das zu reichlich gewordene Kleid hineingewachsen ist. Wittenberg (a. a. O. S. 1) sucht die Grundlage für eine Untersuchung der vorliegenden Art vorzugsweise in der Verkehrsstatistik, eine Behauptung, die nur für Krisen, die Wasserstandsverhältnisse zur Ursache haben, einigermaßen gelten kann, während eine Überproduktion an Schiffsräum nicht notwendigerweise auch mit einem Rückgang des Verkehrs verbunden zu sein braucht. Dennoch bleibt natürlich der Schiffahrtsverkehr selbst wichtig genug, um ihm im folgenden für die letzten Jahre eine eingehende Be trachtung zu teil werden zu lassen. Festzuhalten ist nur, daß eine günstige Weiterentwicklung des Verkehrs nicht das Vorhandensein einer wirtschaftlichen Depression ausschließt.

Nach Jahresberichten von Gesellschaften, sowie den Mitteilungen der

die I. Abteilung des IX. internationalen Schiffahrtskongresses zu Düsseldorf 1902, S. 3. Das kleine Heft stellt im allgemeinen ohne eigentliche Untersuchung den Einfluß der Konjunktur auf die Binnenschiffahrt richtig dar.

Zentralkommission für die Rheinschiffahrt kann seit 1870 mit einiger Sicherheit über frühere Depressionen folgendes gesagt werden:

In den Jahren 1873/74 erlebte die Rheinschiffahrt bis dahin unehört niedrige Frachten. Besonders das zweite Jahr brachte mit außerordentlich ungünstigen Wasserständen sehr schlechte Verhältnisse. Dieser Umstand wirkte sehr sichtbar auf den Verkehr überhaupt ein. Es gingen nämlich über die holländische Grenze¹:

Jahr	In Tonnen	
	zu Berg	zu Tal
1872	848 797	1 608 820
1873	844 191	1 583 081
1874	712 906	1 395 079
1875	674 072	1 525 373

Die damalige Rheinschiffahrtskrise ist aus verschiedenen Gründen besonders wichtig. Einmal fällt sie zusammen mit der damaligen Eisenkrise und ist damit für die Wirtschaftskrise von 1901/02 besonders interessant. Die niedrigen Wasserstände gestatteten eine Ausnutzung des vorhandenen Schiffraumes nicht. Die Depression der Eisenindustrie entzog dazu der Rheinschiffahrt wichtige Transportmengen. So betrug die Ausfuhr von bearbeitetem Eisen auf dem Rhein über die holländische Grenze (in Tonnen):

1871	173 328
1872	18 538
1873	7 226
1874	42 076
1875	51 782

Die in diesen Zahlen steckenden Verluste sind um so höher anzuschlagen, als damals die Talfahrt in der Rheinschiffahrt bedeutend überwog, ein Verhältnis, welches seit 1888 in sein Gegenteil umgeschlagen ist. Interessant ist, daß in den gleichen Jahren die Erzeinfuhr auf dem Rhein, von den niedrigen Rheinfrachten von der Eisenbahn ab auf die Wasserstraße gelenkt, beträchtlich gewachsen ist. Man kann also von dieser Rheinschiffahrtskrise behaupten, daß ihre Ursachen, außer in ungünstigen Wasserverhältnissen, sehr wesentlich mit in der Lage der Eisenindustrie zu suchen sind. Darauf weist ihre längere Dauer hin. Daß damals bereits eine absolute Überproduktion an Kahnraum vorhanden sei, wird noch nicht behauptet.

¹ Ich entnehme diese Zahlen meinem Buch: „Holland und deutsches Hinterland u. s. w.“, Jena, Gustav Fischer, 1901.

In der folgenden Zeit fällt das Jahr 1877 als wenig günstig auf. Die Kohlentransporte nach dem Oberrhein sind nur gering gewesen. Gründe hierfür werden nicht angegeben.

Auch in den Jahren 1885/86 wird über äußerst geringe Frachtsätze geklagt. Im ersten Jahre war es schlechter Wasserstand, im zweiten Jahre bis in den Herbst der Mangel an Transporten aus den Seehäfen, der die Flaue veranlaßte, so daß erst Ende 1886 hohe Frachten zustande kamen. Jedentfalls kann aber von einer eigentlichen Schifffahrtskrise nicht gesprochen werden.

Die Jahre 1892/93 müssen ebenfalls ungünstig genannt werden. Das erste Jahr hatte sehr niedrige Frachtsätze, die den Selbstkosten auch nicht einigermaßen nahegekommen sein sollen, das zweite Jahr zwar höhere Frachten, dafür aber solche schlechte Wasserstände, daß durch Leichterkosten (am Mittelrhein) und nicht ausreichende Ausnutzung des Kahnraumes ein günstiges Geschäftsergebnis nicht erzielt werden konnte. 1892 zeichnete sich aus durch einen sehr geringen Getreideverkehr bei anhaltend günstigem Wasserstand, auch wirkte die drohende Choleragefahr hemmend auf den ganzen Verkehr ein. Das folgende Jahr hatte dagegen schlechte Wasserverhältnisse und in der zweiten Hälfte einen belebten Verkehr in Getreide und Kohlen. Das Signum dieses Jahres ist die Tatsache, daß die Reedereien wenig Verdienst gehabt haben, während die Schiffer ein gutes Geschäft machen konnten. Auf die Gründe dieser Geschäftslage werden wir noch des öfteren zurückzukommen haben.

Als schlechtes Jahr kann endlich das Jahr 1895 gelten. Es ist der Tiefpunkt im Beginn der Kurve, deren wirtschaftliche Gründe uns im folgenden beschäftigen sollen.

I. Der Verkehr 1895—1902.

Wir haben in der Einleitung schon gesagt, daß die Verkehrsstatistik an sich nicht geeignet ist, als Grundlage einer Krisenuntersuchung zu dienen. Eine Schifffahrtskrise unterliegt einer ganzen Reihe von Faktoren, die ihrerseits auf den Verkehr nicht einwirken. Und gerade in der Rheinschiffahrt ist eine Einwirkung auf den Verkehr deswegen erklärlicherweise nicht mehr vorhanden, weil in der jahrzehntelangen Anpassung von Transportbedarf und Rheinschiffahrt aneinander auch die Gewähr liegt, daß die Benutzung der Wasserstraße in Zeiten der Depression nicht nur nicht zurückgeht, sondern infolge der billigen Frachten noch zunimmt. Es kommt hierzu noch der für die großen Reedereien geltende Umstand, daß man lieber noch zu billigen

Frachten das Inventar nach Möglichkeit benutzt als einen Teil des Schiffsparkes ganz stilllegt, — derselbe Grund, der die Eisenindustrie bestimmte, für den Export lieber bei kleinen Preisen weiter zu arbeiten als die Produktion zu vermindern. Bei den großen Reedereien ist die Transportübernahme auch bei kleinen Frachten schon deswegen geboten, weil sie meist eigene Schleppkraft besitzen, deren Nichtausnutzung von noch ungünstigeren Folgen begleitet war als das Stilllegen von Kahnraum. Endlich kommt noch in Frage, daß die Kohlentransporte nach dem Oberrhein, die von den obengenannten Zechenreedereien in eigenem Raum transportiert werden und also vom Frachtenmarkte verhältnismäßig unabhängig sind, selbst in schlechten Zeiten deswegen nicht wesentlich abnehmen, weil diese Reedereien, die zugleich Kohlenhändler sind, ihre Vertragsmengen vom Syndikat abnehmen müssen und nach Füllung ihrer Lager in den Ruhrhäfen genötigt sind, die überschüssigen Mengen in ihre mittel- und oberrheinischen Lager einzulegen, soweit dies der Wasserstand irgendwie gestattet.

Dennoch müssen wir aber den Verkehr als die wichtigste äußere Erscheinung des Schiffahrtsgewerbes auf seine Schwankungen hin während der letzten Jahre einen Augenblick ins Auge fassen.

Es betrug in sämtlichen deutschen Rheinhäfen nach den Feststellungen der Jahresberichte der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt:

Jahr	In Tonnen (à 1000 kg)	
	Gesamtzufuhr	Gesamtabfuhr
1895	8 782 730	7 033 843
1896	12 007 014	8 843 899
1897	12 637 835	8 652 630
1898	14 000 976	9 404 277
1899	15 387 120	9 706 511
1900	17 221 513	11 022 629
1901	17 348 949	11 508 704

Auffällig an dieser Entwicklungsweise ist zunächst das Verhältnis der Zahlen des Jahres 1895. Während sonst der Unterschied von Gesamtabfuhr und -Zufuhr ziemlich erheblich ist, haben sich die Zahlen hier einander genähert. Das Jahr ist außerordentlich ungünstig gewesen: hohe Frachten infolge andauernd schlechtem Wasserstande. Infolgedessen gingen selbst Transporte, wie die von Erz, zum großen Teil auf die Eisenbahn über, so daß sich gegen das Vorjahr ein Verkehrsverlust ergibt. Es ist zu betonen, daß auch diese Einwirkung auf den Verkehr durch Wasserverhältnisse hervorgerufen ist. Der Zuwachs des nächsten Jahres erscheint dann nicht

weiter erstaunlich. Bemerkenswert ist, wie sodann im Laufe der Jahre die Fortschritte stetig weitergehen, bis zuletzt von 1900 ab die Schritte sehr klein werden.

Wir sehen uns zur Ergänzung den Verkehr in den beiden großen Ruhrhäfen und dem Haupthafen des Oberrheins, Mannheim, an. Es betrug:

Jahr	In Tonnen (à 1000 kg)			
	Zufuhr in		Abfuhr in	
	Ruhrort	Duisburg	Ruhrort	Duisburg
1895	805 636	1 031 610	3 701 411	1 250 627
1896	1 089 890	1 509 407	4 502 331	1 775 748
1897	1 290 807	1 504 288	4 303 416	1 679 405
1898	1 220 410	1 740 888	4 471 294	2 065 644
1899	1 582 225	1 817 900	4 414 233	2 312 499
1900	1 592 198	2 000 887	5 109 188	2 744 977
1901	1 559 714	1 655 886	5 199 568	3 069 005
1902	1 289 851	1 564 768	5 027 604	3 302 119

An diesen Zahlen fällt zunächst der starke Rückgang in der Zufuhr des Duisburger Hafens von 1900 auf 1901 auf, der zum Teil allerdings nur scheinbar ist. Eisenerz für die Hütte Vulkan wurde 1900 noch im Hafen, 1901 aber am offenen Rheinufer verladen. Daraus erklärt sich ein Weniger von 184 000 t. Der Rest ist dagegen auf die im Jahre 1901 um 6 % verringerte Roheisenanfuhr von England her zurückzuführen, eine Folge der rückläufigen Konjunktur im Eisengewerbe. Abgesehen hiervon aber kann man durch einen Vergleich der Gesamtverkehrszzahlen aller Rheinhäfen mit den Ruhrhafenverkehrszziffern ohne weiteres feststellen, daß die wenn auch geringe Zunahme jener sich mit dem Verkehrszzuwachs dieser Häfen im allgemeinen deckt, d. h., daß man gerade für die anderen Rheinhäfen während der letzten Jahre eher einen Stillstand oder Rückgang des Verkehrs annehmen kann als für die beiden eigentlichen Industrievierthäfen des Rheins. Das bestätigen auch die Zahlen des Mannheimer Hafens:

Jahr	In Tonnen (à 1000 kg)	
	Zufuhr	Abfuhr
1895	2 711 943	567 791
1896	3 478 169	704 313
1897	3 493 069	709 191
1898	3 800 457	707 814
1899	4 026 985	686 789
1900	4 543 575	784 680
1901	4 318 557	790 697

Der Rückschlag des Jahres 1901 gewinnt an Bedeutung, wenn man hinzunimmt, daß die Zufuhr an Getreide um 212 649 t gegen 1900 noch zugenommen hatte. Freilich ist anderseits eine Abnahme der Kohlenankünfte im gleichen Jahr nur auf günstigen Wasserstand im Oberrhein und somit auf direkte Transporte nach Karlsruhe-Mannheim zurückzuführen. Die Ursache der Abnahme im allgemeinen liegt in der verminderten Anfuhr von Eisen und dergl. Zweifellos hängt das mit der Depression der Industrie zusammen. Die geringe Einwirkung auf den Verkehr der Ruhrhäfen erklärt sich daraus, daß an Stelle der Eisentransporte für das Inland die Auslandstransporte traten, die ja ebenso gut in der Abfuhrziffer erscheinen. Das trifft ebenso wie für Eisen-, auch für die Kohlentransporte zu. jedenfalls ist die Minderung des Verkehrs infolge der Krise mehr in den kleineren Inlandshäfen zu suchen.

Es lohnt sich, neben diesen allgemeinen Zahlen noch die Verkehrsziffern einzelner Transportgüter ins Auge zu fassen.

An erster Stelle kommen hier die Kohlentransporte der Ruhrhäfen in Betracht. Ich habe in untenstehenden Ziffern die Steinkohlenabfuhr zu Berg und zu Tal in den Häfen Ruhrort, Duisburg, Hochfeld und Alsum (Gewerkschaft Deutscher Kaiser) zusammengezählt. Außer acht gelassen sind die Strecken des freien Rheinufers, von dem Kohlenabfuhr nur in geringem Maße stattgefunden haben¹. Danach wurden rheinisch-westfälische Kohlen aus den Ruhrhäfen abgefahren:

Jahr	In Tonnen (à 1000 kg)	
	zu Berg	zu Tal
1895	3 348 750	1 791 875
1896	4 662 316	1 883 563
1897	4 293 377	1 935 030
1898	4 609 556	2 200 909
1899	4 925 989	2 121 681
1900	6 102 574	2 098 410
1901	6 155 513	2 426 888
	(ohne Alsum)	
1902	5 408 558	2 800 911

Beachtenswert erscheint die starke Vermehrung der Transporte zu Tal gerade in den letzten Jahren. Wir vergegenwärtigen uns gleichzeitig, daß die Förderung des Ruhrbeckens betrug:

¹ Ebenso die Zieche Rheinpreußen, die in Homberg gegenüber Ruhrort auf dem linken Rheinufer liegt und ganz besondere Verhältnisse hat, die zu obigem Gesamtbild nicht passen.

1895	41 734 027	Tonnen	1899	55 072 422	Tonnen
1896	45 008 660	"	1900	60 119 378	"
1897	48 519 899	"	1901	59 004 609	"
1898	51 306 294	"	1902	58 626 580	"

d. h. also trotz verminderter Förderung des ganzen Ruhrbeckens nahmen die Transporte der Rheinschiffahrt an Kohlen wesentlich zu, und zwar besonders zu Tal, während die Verfrachtungen zu Berg 1902 stark nachlassen.

Sehr bezeichnend verläuft die Einfuhr von Erz über die holländische Grenze. Das Jahr 1895, mit dem wir oben immer begonnen haben, hatte so schlechte Wasserstände und damit für die Erztransporte so hohe Frachten gebracht, daß ein Teil auf die (größtenteils holländischen) Eisenbahnen überging. Es passierten die deutsch-holländische Grenze bei Lobith bergwärts folgende Mengen Erz:

1895	1 091 045	Tonnen	1899	2 740 609	Tonnen
1896	1 641 509	"	1900	2 860 623	"
1897	2 026 234	"	1901	3 112 195	"
1898	2 311 405	"	1902	2 854 092	"

Wir finden auch hier für die letzten Jahre ständige Zunahme der Transporte.

Die Zahlen für die Getreideeinfuhren auf dem Rhein hier anzuführen, würde dem Sinn dieser Zusammenstellung nicht entsprechen, da diese Transporte meist von den Ankünften der Seehäfen und schließlich dem Ausfall der Welternte abhängen.

Wesentlich sind noch die Zahlen des Verkehrs in verarbeitetem Eisen aus den Ruhrhäfen rheinauf- und rheinabwärts. Es wurden von Duisburg und Ruhrort zusammen folgende Mengen verarbeitetes Eisen verschifft:

Jahr	In Tonnen		
	zu Berg	zu Tal	über die holländ. Grenze überhaupt zu Tal (Ausfuhr)
1895	34 147	150 169	212 152
1896	36 770	143 867	204 779
1897	26 076	143 165	176 067
1898	33 252	151 154	189 287
1899	27 976	149 248	178 048
1900	43 183	159 950	200 642
1901	37 195	292 466	420 954
1902	38 276	535 102	863 114

Diese Zahlen sind höchst bezeichnend: sie lassen erkennen, daß Jahre mit niedrigen Frachten Höhepunkte im Schiffsverkehr mit Massenprodukten

find. Die vervierfachte Eisenausfuhr auf dem Rhein im Jahre 1902 im Vergleich zu den Jahren vor 1900 schließt die Tatsache in sich, daß die Eisenindustrie mit Hilfe der trotz vermehrten Güterangebots niedrigen Binnenschiffsfrachten ihre Ausfuhr unterstützen konnte. Man halte diese Tatsache gegen die im Eingange dieser Untersuchung gegebenen Zahlen der Jahre 1872/75, bei denen ein direktes Nachlassen der Eisentransporte konstatiert werden mußte.

Wir haben also im vorstehenden das Ergebnis gefunden, daß die letzten Jahre eigentliche Einbußen des Verkehrs nicht aufweisen. Eine Ausnahme bildet scheinbar das letzte Jahr 1902, dessen Zahlen meist einen Rückschlag aufweisen. Indes hat man hier zu berücksichtigen, daß dieses Jahr einen außerordentlich zeitig hereinbrechenden Winter hatte, auf den die geringen Abnahmen des Verkehrs zweifellos z. T. zurückzuführen sind. Man kann also schon jetzt sagen, daß ein eigentlicher Mangel an Transportgütern kaum vorgelegen hat.

Das ergibt sich auch aus folgender Tabelle. Ruhrort ist derjenige Rheinhafen, der für Rückladungsgelegenheit den Schiffern die besten Voraussetzungen bietet. Da er ganz bedeutende Mengen umschlägt, so kann folgende Aufstellung mehr oder weniger als typisch für den Gang des Schiffsahrtsgeschäftes, insonderheit für das Güterangebot angesehen werden.

Jahr	Es betrug die Tragfähigkeit der i. Ruhrort angef. Schiffe in Tonnen	Abgegangen sind in Ruhrort					
		Tonnen	pro d. an gekommenen zurückgefragt.	davon			
				zu Berg in Tonnen	pro d. angest.	zu Tal in Tonnen	pro d. angest.
1895	4 718 046	3 526 163	74,4	1 907 515	40,3	1 618 648	34,1
1896	5 389 534	4 261 287	79,1	2 602 305	48,3	1 658 982	30,8
1897	5 530 861	4 072 972	73,6	2 356 706	42,6	1 716 266	31,0
1898	6 070 469	4 236 404	69,4	2 393 305	39,3	1 843 099	30,1
1899	6 359 320	4 170 284	65,7	2 395 414	37,7	1 774 820	28,0
1900	6 897 920	4 897 081	71,0	3 077 984	44,6	1 819 047	26,4
1901	6 949 530	4 992 532	71,8	2 963 937	42,7	2 028 595	29,2
1902	—	5 027 604	—	2 540 347	—	2 487 257	—

Die Tabelle zeigt, daß die Tiefpunkte in den Jahren wirtschaftlicher Hochkonjunktur liegen.

Die Verkehrsstatistik der Rheinschiffahrt kennzeichnet sich somit für die Zeit der letzten Wirtschaftskrise in der Hauptsache dadurch, daß sich bei Berücksichtigung der an sich zufällig einwirkenden Faktoren (Dauer des Schiffsahrtsbetriebes) eine stetige, wenn auch in den letzten Jahren langsamere Verkehrsrück-

steigerung ergibt, die bei einigen Massenartikeln sogar bestimmend hervortritt. Auch der Hafenverkehr der eigentlichen rheinischen Industriehäfen hat an sich Verluste nicht erlitten. Der Ausfall Ruhrorts im Jahre 1902 ist mehr auf interne Verhältnisse des Ruhrorter Hafens zurückzuführen. Dadurch unterscheidet sich die Wirtschaftskrise von 1901/02 von der der 70er Jahre, daß sie der Schiffahrt eher ein vermehrtes Güterangebot zur Verfrachtung erstellte, als (wie damals) beträchtlich weniger. Die Schiffahrt hat somit durch billige Frachten der Industrie den Export ihrer Erzeugnisse erleichtert, ein wirtschaftlich unschätzbarer Dienst, den die Eisenbahnen nicht leisten können. Der damit für die Schiffahrt verringerte Gewinn führte im Verein mit inneren Gründen zu einer Krise innerhalb der Rheinschiffahrt.

II. Frachten und Schlepplöhne.

1. Die Bewegung der Frachten 1895—1903.

Alle Frachten, auch die der Rheinschiffahrt, haben natürlich infolge der wirtschaftlich fortschreitenden Organisation des Verkehrswesens die Tendenz, geringer, billiger zu werden. Die gesteigerte Konkurrenz der Eisenbahnen, besonders durch die immer mehr zur Geltung gelangten Ausnahmetarife, tut gleichfalls das ihre zu einer Senkung des allgemeinen Frachtniveaus. Außer der fortschreitenden Organisation und Technik der Schiffahrt sind noch zwei innere Faktoren, die zu einer Beeinflussung der allgemeinen Fracht nach unten führen können: die Zunahme des in Betrieb befindlichen Laderaums und der Gang des Geschäfts der Schleppschiffahrt. Niedrige Schlepplöhne drücken naturgemäß auf die Zahlungswilligkeit des Verfrachters überhaupt. Immerhin ist der Zusammenhang des Standes der Schlepplöhne mit dem Frachtenstand nicht zwingend.

Die Faktoren der Frachtbildung.

Bevor wir die Bewegung der Rheinschiffahrtsfrachten und ihre Bedeutung für Gang und Lage des ganzen Schiffahrtsgeschäfts selbst uns vor Augen führen, müssen wir uns erst klar machen, welche Umstände überhaupt von Einfluß auf die Bildung der Frachten einwirken. Der Grad der Einwirkung kann — das sei gleich hier bemerkt — damit nie im ganzen festgestellt werden; das müßte den Untersuchungen von Fall zu Fall vorbehalten bleiben. Somit ist es völlig ausgeschlossen, daß in den folgenden Ausführungen bereits die Stärke des Einflusses der einzelnen Faktoren irgendwie ermittelt werden könnte.

Das Schiffahrtsgeschäft und damit die Fracht hängt einmal ab vom Wasserstand. Von der Fahrtiefe eines Stromes ist in erster Linie abhängig die Ausnutzung des Schiffsräumes. Tiefgehende Schiffe können bei Niedrigwasser naturgemäß nicht voll abladen. Es erfolgt dann die Beladung nur zu einem Teil der vorhandenen Ladetiefe. Nehmen wir an, ein Schiff ist zufolge des fallenden Wassers genötigt, nur halbe Ladung einzunehmen, so müsste sich, wenn der Wasserstand allein für die Frachtbildung maßgebend wäre, die Fracht für die Wareneinheit verdoppeln. Jedenfalls ist hieraus leicht ersichtlich, daß Niedrigwasser überhaupt die Fracht steigert. Es kommt aber noch eine zweite Wirkung vor, die in der gleichen Richtung tätig ist. Sinkender Wasserstand hebt den Vorzug großer Schiffsgesäße — nämlich, daß bei diesen im Falle voller Raumausnützung das tote Gewicht auf ein Minimum herabgedrückt ist — wieder auf, womit noch der Schaden geringerer Rentabilität hinzukommt. Da außer dem Wasserstand noch eine Reihe anderer Momente einwirken, so wird sich der Frachtpreis nur selten ganz reziprok den Pegelnotierungen bewegen.

Ein zweites wichtiges Moment ist das Güterangebot der Verfrachtungshäfen. In der Rheinschiffahrt spielt, wie bekannt, die Vergaft der Menge nach die größte Rolle. Für den Verkehr sind somit einmal von großer Wichtigkeit die Größe der Mengen, die in den Seehäfen (Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam) zur Weiterführung in Binnenschiffen erwartet werden oder sich angesammelt haben. Auf die Frachten wirkt dieser Umstand insofern, als durch die jeweilige Konstellation in den Seehäfen die Binnenschiffe angelockt oder abgezogen werden. Eine entscheidende Rolle spielen hier die Getreide- und Erzanhäfen. Weitaus wichtiger wegen ihrer zentralen Lage sind aber für die Rheinschiffahrt die Ruhrhäfen. Hier wirkt der Gang des Kohlengeschäfts und die Beschäftigung der Zechen auf die den Frachtenmarkt völlig beherrschenden Kohlenverfrachtungen ein, woraus sich ergibt, daß sich bei lebhaftem Kohlengeschäft die Frachten im allgemeinen steigern müssen, wenn dem nicht bedeutsame widrige Umstände im Wege stehen.

Ein weiteres Moment in der Frachtenbildung bildet die Jahreszeit. Die alljährliche Haufse-Periode fällt in den Herbst, nicht nur weil diese Periode mit noch anderen Saisongeschäften zusammenfällt (Zuckerrübenfahrt in Holland, lebhafte Kohlenverfrachtungen vor Eintritt des Winters), sondern besonders auch deswegen, weil mit zunehmender Einwinterung das Gros der Partikulierschiffer (Privat- und Einzelschiffer im Gegensatz zu den Reedereien und Gesellschaftsunternehmungen) mit einer gewissen Fähigkeit sich vor längeren Reisen und solchen zurückhält, die ihn zuweit von seiner Heimat,

die meist zum Überwintern benutzt wird, abführen. Schließlich ist auch, wo solche persönliche Momente nicht wirken, schon die Befürchtung von Eisgang Grund genug, den kleineren Schiffahrtstreibenden die Unternehmungslust zu nehmen, woraus für die letzten Monate des Kalenderjahres weitere Frachtsteigerungen erklärlich werden. Anderseits hat der Winter eine große Bedeutung dafür, wie das Frühjahrsgeschäft einsetzt. Eine zeitige Schneeschmelze wird stets die Frühjahrsfrachten weniger zum Steigen veranlassen, da die Ansammlung von Transportgütern in den Verfrachtungshäfen während eines kurzen Winters nur ungenügend sein wird.

Von wesentlichem Einfluß sind endlich die Saisontransporte, die wir eben schon erwähnten. Hierher gehört, neben den vorwinterlichen Kohlenverfrachtungen, die viel Transportraum an sich ziehende holländische Zuckerrübenkampagne, die August bis November anhält, die zu Beginn der Bauzeit (Frühjahr) lebhaft eintretenden Kies- und Steintransporte nach Holland, dessen alluvialer Boden diese Ergänzung beim Bauen braucht. Auch damit ergibt sich aus der Absorption an Kahnraum ein Anziehen der Frachten.

Endlich muß man, zumal in den letzten Jahren, besonders in den Seehäfen, Arbeitsstockungen und Ausstände als frachtsteigerndes Moment ins Auge fassen. Wenn auch hierdurch Waren, deren Verladung per Rheinschiff nicht möglich ist, häufig abgelenkt werden, entweder auf den Eisenbahntransport oder überhaupt nach anderen Häfen, so bleiben dennoch gerade meist die billigsten Massenwaren, die wegen ihres geringen Wertes nur kleine Spesen vertragen, in den Seehäfen liegen und veranlassen mit ihrer Ansammlung nach Beendigung des Streiks eine bedeutende Versteifung des Frachtenmarktes.

Schließlich spielt noch eine andere Tatsache meist eine einflußreiche Rolle: die jeweilige Lage der oberrheinischen Schiffahrt, das ist die Schiffahrt auf der Strecke Mannheim—Straßburg. Die unregulierte Strecke Mannheim—Straßburg erlaubt selten eine Abladung der Rähne über 1,50 m, so daß hier meist auf kleinen Schiffen gefahren wird. Zudem kann die Fahrt infolge des ungünstigen Fahrwassers nur sehr langsam vor sich gehen, so daß die von der Oberheinschiffahrt absorbierten Kahnräume meist sehr lange festgehalten werden. Damit wird der übrigen Stromstrecke natürlich verhältnismäßig viel Raum entzogen, die Frachten werden somit überhaupt gesteigert.

Noch ein Wort über die Art der Wirkung dieser eben kurz dargestellten Frachtbildungsmomente. Das einzige meist gleichmäßig am ganzen Rhein wirkende Moment ist der Wasserstand. Seiner Einwirkung werden, sofern diese nicht überhaupt durch entgegengesetzt tätige andere

Faktoren aufgehoben wird, meist auf allen Frachtenmärkten zum Ausdruck gelangen. Wesentlich anders seien dagegen die Folgen der anderen Frachtenbildungsfaktoren aus. Sie werden in der Hauptfache lokal wirken und verursachen sodann Änderungen in der jeweiligen Verteilung des Schiffstraums entlang der Stromstrecke. Eine Flut in den Ruhrhäfen und gleichzeitig starke Zufuhren in Rotterdam werden meistens dahin führen, daß sich ein Teil der Schiffer von der Ruhr leer nach Rotterdam abschleppen läßt. Die Zuckerrübensaison in Holland wird eine Ansammlung von meist kleinen Schiffen in den niederländischen Kanälen verursachen, wodurch bedeutende Verschiebungen in der Verteilung des Schiffstraums überhaupt eintreten. Diese ungleichmäßige Verteilung des Schiffstraums spielt, seitdem die Rheinschiffahrt über eine gewisse Überproduktion an Schiffstraum zu klagen hat, bei der Frachtenbildung die bedeutendste Rolle, ist aber wie gesagt erst eine Folge obengenannter primärer Faktoren.

Wir erwähnen noch kurz die Plätze, von denen die Frachtenbildung ausgeht. Als Zentrale der Rheinschiffahrtsfrachtenbildung ist zweifellos der Doppelhafen an der Ruhrmündung Ruhrort-Duisburg anzusehen. Grund hierfür ist die Bedeutung, die beiden Häfen als Versandort der rheinisch-westfälischen Steinkohlen und Kohlenprodukte zukommt. Die Fracht für Steinkohle ist denn auch die Grundlage für die übrigen Frachten, soweit die gleichen Verkehrsbeziehungen in Frage kommen. Diese Verkehrsbeziehungen sind: Ruhrhäfen—Mannheim, bezw. Ruhrhäfen—Oberrhein, Ruhrhäfen—Holland, bezw. Belgien. Der zweite Platz für Frachtenbildung ist naturgemäß Rotterdam und zwar einmal für Getreide für die Strecke Rotterdam—Ruhrhäfen, bezw. Mannheim, und für Erz für die Strecke Rotterdam—Ruhrhäfen. Hiernach ergeben sich von selbst die Gesichtspunkte, nach denen wir im folgenden die Bewegungen der Frachten zu untersuchen haben.

a) Die Talfahrt.

Die Grundlage des Frachtengeschäfts in den Ruhrhäfen und damit gewissermaßen des ganzen rheinischen Schifffahrtsbetriebs bilden die Kohlenfrachten. Die Kohlenabfuhr zu Tal ist nach den oben mitgeteilten Verkehrsziiffen auch im letzten Jahr noch bedeutend gestiegen, und zwar weniger nach Holland als vielmehr nach Belgien hin. Die Folge hiervon ist, daß im allgemeinen das Geschäft nach belgischen Plätzen etwas besser lag als nach holländischen Plätzen. In Holland ist die Konkurrenz englischer Kohlen noch außerordentlich gefährlich, ein Grund mehr, um die Lage des Kohlen-

verfrachtungsgeschäftes bedeutend zu verschlechtern. Wir verzeichnen im folgenden (siehe Tabelle I) die Kohlenfrachten¹ in Monatsdurchschnitten für große Schiffe von der Ruhr nach Rotterdam in den Jahren 1896 bis 1902. Die Frachten dieser Relation sind immer die niedrigsten der üblichen Relationen und die eigentliche Grundlage des Frachtniveaus überhaupt.

Tabelle I. Kohlenfrachten für große Schiffe von den Ruhrhäfen nach Rotterdam:

Monat	In Tonnen (à 1000 kg)						
	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Januar	1,10	1,10	0,85	0,85	1,30	1,12 ₅	0,84
Februar	0,90	0,90	0,80	0,90	0,88	0,95	0,69 ₅
März	0,90	0,85	0,90	0,95	0,88	0,95	0,70
April	0,85	0,80	0,85	0,90	0,96	0,95	0,75
Mai	0,85	0,95	0,85	0,85	0,95	0,87 ₅	0,74 ₅
Juni	0,85	0,90	0,85	0,90	0,95	0,93 ₅	0,76
Juli	1,00	0,95	0,90	1,10	1,28	0,95	0,75
August	1,00	1,10	1,10	1,45	1,63	0,90	0,71 ₅
September	1,20	1,40	1,25	1,50	1,57	1,04	0,74
Oktober	1,40	1,70	1,45	1,55	1,63	0,92	1,20
November	1,50	1,65	1,35	1,80	1,45	0,90	1,42 ₅
Dezember	1,45	1,25	1,00	2,00	1,43	0,87 ₅	1,30

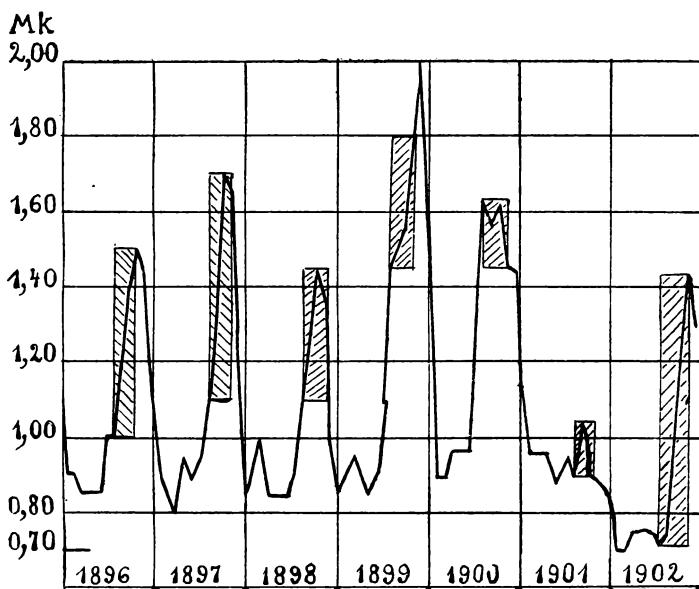
Zur Verdeutlichung des Inhalts dieser Frachtentabelle möge die auf nebenstehender Seite befindliche graphische Darstellung dienen.

Die graphische Darstellung zeigt zur Genüge, daß die letzten Jahre wesentlich niedrigere Frachten aufweisen als in den Vorjahren. Die Entscheidung über den Geschäftsgang eines Jahres haben meist die Monate September und Oktober, eventuell noch November in den Händen. Die Entwicklungslinie der Frachten dieser Monate habe ich oben durch ein schraffiertes Rechteck gekennzeichnet. Je höher die untere Grenze des Rechtecks liegt, desto besser stehen die Herbstfrachten. Offenbar das beste Jahr ist 1900 gewesen, wo gerade diese Monate eine ziemlich stabile Höhe der Frachten aufweisen. Im nächsten Jahre fällt die Linie nach kurzem Steigen wieder ab, während das Jahr 1902 einen Tiefstand der September-

¹ Über die im folgenden mitgeteilten Frachten sei an dieser Stelle bemerkt, daß sie aus direkten Mitteilungen von Reedern und Spediteuren stammen, die speziell in dem Verfrachtungsgeschäft der herangezogenen Güter arbeiten. Die Zuverlässigkeit dieser Zahlen unterliegt keinem Zweifel. Bei dieser Gelegenheit darf ich wohl denjenigen Herren, die mich bereitwilligst durch Überlassung von Material unterstützt haben, meinen besten Dank sagen.

fracht, wie überhaupt der ganzen Fracht aufweist, wie er in der Rheinschiffahrt noch nicht dagewesen ist. Das verhältnismäßig wesentliche Steigen der Frachten gegen Ende des Jahres hin hat nichts zu bedeuten, da bereits im frühen November der Winter mit Eisgang hereinbrach, die Wochen vorher mit scharfen Nachtfrosten das Geschäft lahmlegten und die Schiffer zurückhaltender machten.

Daß sich in diesem Rückgang der Frachten wirklich ein Darniederliegen des Geschäfts kennzeichnet, erkennt man schon an dem plötzlichen Fallen.



Daß aber außerdem sowieso in den letzten 15 Jahren ein Sinken der Frachten, zweifellos z. T. infolge besserer Organisation und ökonomischerer Betriebsweise, eingetreten ist, möge folgende Zusammenstellung der Frachten des besten Jahres unseres Abschnittes (1900) und des Jahres 1885, welches von dem Jahresbericht der Zentralkommission¹ als wenig günstig für die Frachten bezeichnet wird, und für das dann untenstehende Zahlen angegeben werden, zur Genüge dastun; es betrug nämlich die Kohlenfracht Ruhrhäfen—Rotterdam:

¹ 1885, S. 64—66.

	In Pf. pro Tonne	
	1885	1900
im I. Quartal	130—190	88—130
im II. Quartal	115—125	95
im III. Quartal	115—210	128—163
im IV. Quartal	160—210	143—163

Diese kurze Zusammenstellung beweist an sich schon zur Genüge, daß ein außerordentliches Sinken der Frachtsätze im Laufe der Zeit eingetreten ist. Um so bedeutsamer bleibt der Preisfall in den letzten beiden Jahren, so daß besonders auf Grund des plötzlichen Sturzes hier mit Recht von einer Krise gesprochen werden muß.

Eine besondere Beachtung verdienen die Eisenfrachten. Sie sind zwar im großen und ganzen abhängig von der Lage der Kohlenfrachten, in der Hauptsache sogar stabiler, weil die verfrachtenden Werke nur meist in Jahresübernahmen Frachtverträge abschließen. Immerhin aber ist bei der ungeheuren Zunahme des Eisenexports auch auf dem Rhein in den letzten Jahren die Lage der Eisenfrachten eine äußerst ungünstige gewesen. Fortlaufendes Zahlenmaterial war hier leider nicht zu beschaffen. In den günstigen Jahren belief sich der Frachtpreis für Eisen von den Ruhrhäfen nach Rotterdam auf 80 Pf. pro Tonne im Jahresdurchschnitt für große geschlossene Partien, deren Verladung unter normalen Verhältnissen stattfinden kann. Derselbe Jahresdurchschnitt hat aber für das Jahr 1902 nur 61 Pf. pro Tonne betragen, wobei außergewöhnliche Zeiträume (wie rapides Ansteigen der Frachten kurz nach Eintreten der Winterfroste, Tage, in denen Transporte nach Amerika, die auf einen bestimmten Tag den Seehafen mit dem Dampfer verlassen mußten, bewerkstelligt wurden) außer Anrechnung geblieben sind. Es sind mir aber einzelne Fälle bekannt geworden, wo die Tonne Eisen (Knüppel und anderes Roheisen) zu 35 Pf. befördert worden ist. Das sind so niedrige Sätze, wie sie die Rheinschiffahrt der Industrie noch nie bieten konnte, und die zum guten Teile die Möglichkeit gaben, den Export durch billige Flußfrachten in Verbindung mit den niedrigen Seefrachten zu unterstützen und zu fördern.

b) Bergfahrt.

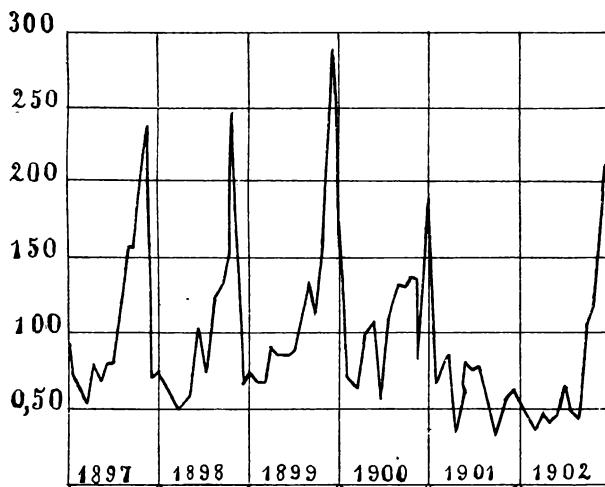
Die wichtigsten Frachtenbeziehungen in der Bergfahrt der Rheinschiffahrt sind die für Erz von Rotterdam nach der Ruhr, für Getreide von Rotterdam nach Mannheim, und für Kohlen von der Ruhr nach Mannheim. Alle drei sind von einander verhältnismäßig unabhängig. Die erstgenannte unterscheidet sich dadurch von den beiden anderen, daß sie direkt vom Wasserstand nicht abhängt, da auf dieser Strecke die Fahrtverhältnisse seit 1888 verhältnismäßig konstant geworden sind.

Wir geben im folgenden eine Tabelle (siehe Tabelle III), die die Entwicklung der Erzfrachten verdeutlicht.

Tabelle III. Frachten für Eisenerz von Rotterdam nach den Ruhrhäfen für große Schiffe (mit halber Löszeit) pro Last (à 2000 kg) exkl. Schlepplohn.

Monat	1897 fl.	1898 fl.	1899 (fl.) 1.—15. bis Ende	1900 fl.	1901 fl.	1902 fl.
Januar .	0,80-0,90	0,65-0,75	0,80-0,90 0,55-0,70	1,00-1,15	1,80-2,00	0,50-0,60
Februar .	0,65-0,70	0,50-0,60	0,75-0,90 0,50-0,65	0,65-0,75	0,60-0,70	0,40-0,50
März .	0,50-0,60	0,50-0,55	0,55-0,65 0,80-0,90	0,50-0,60	0,75-0,90	0,30-0,35
April .	0,75-0,85	0,45-0,55	0,75-0,90 1,00-1,10	0,90-1,05	0,30-0,40	0,40-0,50
Mai .	0,65-0,75	0,55-0,65	0,75-0,90 0,80-0,90	1,00-1,10	0,50-0,70	0,35-0,45
Juni .	0,75-0,85	1,00-1,05	0,60-0,65 1,00-1,10	0,50-0,60	0,70-0,90	0,40-0,50
Juli .	0,75-0,85	0,70-0,80	0,80-0,90 0,90-1,00	0,75-0,90	0,70-0,80	0,65-0,75
August .	1,10-1,20	1,20-1,25	0,80-1,00 1,20-1,40	0,95-1,20	0,70-0,85	0,45-0,55
Septbr. .	1,50-1,60	1,25-1,35	1,50-1,80 1,00-1,15	1,25-1,35	0,50-0,60	0,40-0,50
Oktober .	1,50-1,60	1,50-1,55	1,15-1,30 0,80-1,00	1,25-1,35	0,25-0,40	1,00-1,10
Novbr. .	2,25-2,50	2,40-2,50	1,40-1,50 1,75-2,00	1,30-1,40	0,50-0,60	1,15-1,20
Dezember .	0,65-0,70	0,60-0,75	2,10-2,35 2,50-4,35	0,80-0,90	0,60-0,70	2,00-2,15
Durchschnitt .	1,05	0,98	1,13	0,97	0,73	0,71

Ins Graphische umgesetzt, veranschaulicht sich der Lauf der Frachten folgendermaßen:



Lauf der Monatsdurchschnittsfrachten für Erz pro Last à 2000 kg von Rotterdam nach der Ruhr.

Aus dem vorstehenden ist ersichtlich, daß bei den Erzfrachten das Jahr 1899 weit eher als die Zeit der Hochkonjunktur bezeichnet werden muß, während 1900 zwar verhältnismäßig konstante Frachten zeigt, aber doch besonders gegen Ende des Jahres, also bevor jemand an die große Wirtschaftskrise dachte, eine wesentliche Ermatzung erkennen läßt, die dann den folgenden Jahren den Stempel aufdrückt.

Diese Erscheinung ist wichtig: sie deutet darauf hin, daß die Schiffahrt, und insonderheit die des Rheins, in ihren Frachten nicht nur nicht von dem Gange des Geschäfts der Industrien, denen sie Rohstoffe zuführt, abhängig ist. Nimmt man das Ergebnis unserer oben gegebenen Verkehrsstatistik hinzu, wonach sich die Erzimporte in den letzten Jahren außerordentlich gesteigert haben, früher aber bei hohen Frachten teilweise schon von der Eisenbahn aufgesogen wurden, so ergibt sich mit voller Deutlichkeit die Tatsache, daß die niedrigen Frachten den Schiffahrtsverkehr befördert haben trotz der industriellen Tiefkonjunktur. Damit ist aber auch gesagt, daß der Grund der Rheinschiffahrtskrise in erster Linie in der Schiffahrt selbst zu suchen ist.

Wir wenden uns dem zweiten Frachtartikel der Bergfahrt: dem Kohlentransport von den Ruhrhäfen nach Mannheim, zu. Hier sind die Frachten außerordentlich vom Wasserstand abhängig. Sie haben insofern besondere Bedeutung, als sie meist gleichmäßig für die mittelrheinische Strecke (Ruhr nach Mainz—Gustavsburg) gelten. Die folgende Tabelle (IV) gibt für die Jahre 1898 bis 1903 (März) die durchschnittlichen Monatsfrachten in Mark für die in den Ruhrhäfen übliche Einheit „Karre“ gleich 1700 kg an.

Tabelle IV. Kohlenfracht von der Ruhr nach Mannheim
pro Karre à 1700 kg in Mark.

Monat	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Januar	3,04	1,98	2,10	2,50	1,27	1,98
Februar	2,38	1,79	1,45	2,12	1,25	1,78
März	1,87	3,00	1,30	1,75	1,00	1,39
April	1,35	2,09	1,66	1,57	1,00	—
Mai	1,30	1,80	1,74	1,65	1,00	—
Juni	1,47	1,60	1,42	2,15	1,08	—
Juli	1,95	1,75	1,86	1,68	1,35	—
August	2,52	3,08	2,96	1,65	1,20	—
September	4,43	3,30	2,57	1,50	1,24	—
Oktober	4,84	3,56	4,87	1,37	3,38	—
November	4,49	4,98	4,12	2,00	3,83	—
Dezember.	2,85	5,40	4,00	1,57	2,77	—

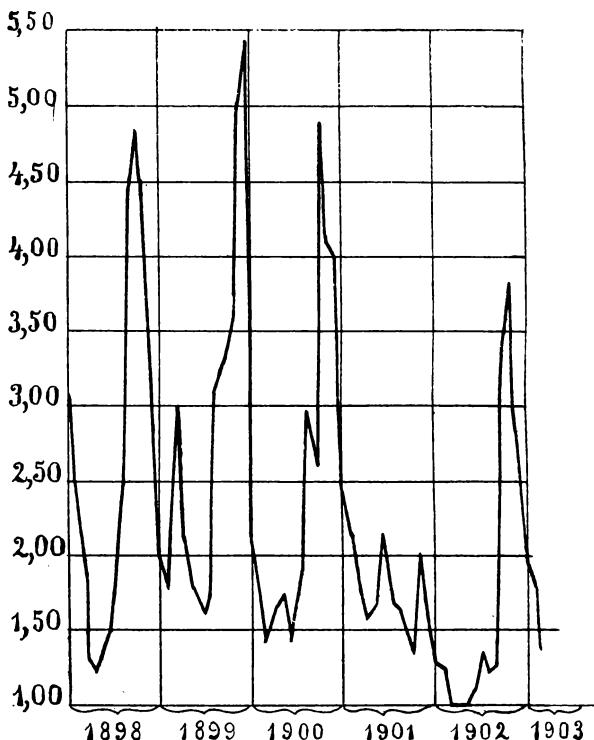
Inwieweit diese Zahlen als Maßstab für den Geschäftsgang gelten können, ist natürlich erst zu entscheiden, wenn man sich den Einfluß des Wasserstandes vergegenwärtigt. Steigende Frachten bei fallendem Wasser sind nicht immer die günstigsten Frachten. Allerdings ist es schwer, von dem Laufe der Pegelhöhen ein einheitliches und richtiges Bild zu geben, da der Verlauf des Wassers an jedem Pegel ein anderer zu sein pflegt. Immerhin soll im folgenden versucht werden, auf Grund der Angaben der Jahresberichte der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt die Höhe des Kölner Pegels der Betrachtung der Wasserverhältnisse zu Grunde zu legen. Der Kölner und Rauber Pegel sind es, die bei Unterschreitung der Niedrigwassermarken (Rauber 1,50, Köln 1,30 m) die Jahreskontrakte für die Dauer der Unterschreitung aufheben. Somit rechtfertigt sich auch die Heranziehung der Kölner Pegelnotierungen an dieser Stelle.

Jahr	Mittlerer Jahreswasser- stand	Behinderung der Schiffahrt durch	
		Hochwasser (über 5 m Kölner P.)	Niedrigwasser (unter 2 m Kölner P.) ¹
1896	3,20 m	an 21 Tagen	an 32 Tagen
1897	3,03 "	" 24 "	" 82 "
1898	2,37 "	" 2 "	" 160 "
1899	2,20 "	" 7 "	" 192 "
1900	2,56 "	" 26 "	" 104 "
1901	2,77 "	" 26 "	" 74 "
1902	(Die Angaben fehlen zur Zeit noch.)		

Die Behinderung im Jahre 1896 fällt in das zeitige Frühjahr und den Spätherbst, ist also von wenig Bedeutung. Das gleiche hat für das Jahr 1897 zu gelten. Dagegen sind im Jahre 1898 die letzten vier Monate durch andauernd ungünstigen Wasserstand gekennzeichnet, was in dieser verkehrsreichsten Jahreszeit schwer ins Gewicht fällt. Ganz ähnlich liegen die Verhältnisse für das Jahr 1899. Das folgende Jahr hat Behinderungen wegen Niedrigwasser in den Tagen vom 11. September bis 21. November, also ebenfalls in einer wichtigen Zeit. Günstigere Wasser- verhältnisse hatte das Jahr 1901, denn September und Oktober erlaubten meist volle Abladung der Rähne. Für das Jahr 1902 kann man sagen, daß der Wasserstand günstig war; im Spätherbst waren die Wasserstände durchweg ausreichend, verschärfend griff allerdings ein zeitig hereinbrechender Winter ein.

¹ Diese Behinderung besteht darin, daß die Rähne nur zum Teil belastet werden können oder vor dem sog. „Gebirge“ (St. Goar) geleichtert werden müssen.

Unter diesen Gesichtspunkten wird folgende graphische Darstellung von oben gegebener Frachtentabelle zu beurteilen sein.



Lauf der Kohlenfrachten von der Ruhr nach Mannheim in Mark pro KARRE à 1500 kg.

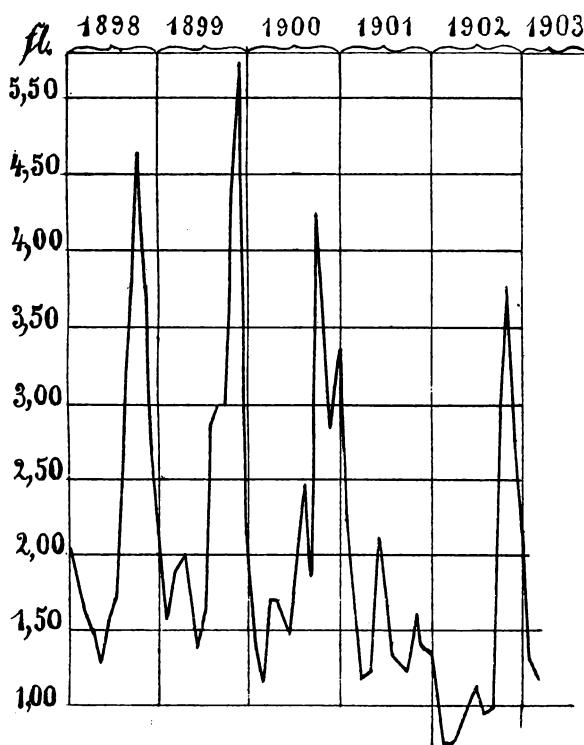
Zunächst ergibt ein Vergleich mit den früheren graphischen Darstellungen, daß die Schwankungen hier größer sind. Weiterhin aber läßt das Jahr mit den ungünstigsten Wasserstandsverhältnissen (1899) die besten Frachten erkennen, ein Beweis dafür, daß eben diese höheren Frachten zum Teil eine Folge der Wasserstandsverhältnisse waren, also kein effektiver Gewinn der Geschäftslage damit verbunden war. Das Jahr 1900 brachte noch recht günstige Herbstfrachten, während die Linie für das Jahr 1901 und 1902 eine sehr charakteristische Verkümmерung zeigt, die erst gegen Ende 1902 wegen des vorzeitigen Einbruchs des Winters wieder einige Tendenz zum Steigen hat. Es scheint also, als ob hier wieder der Zusammenhang mit der Industriekrise deutlicher hervorträte.

Wir betrachten endlich die Entwicklung der Frachten für Getreide von

Rotterdam nach Mannheim. Es wird zwar auch verhältnismäßig viel Getreide von den Seehäfen nach der Ruhr gebracht, die maßgebende Relation ist aber die erläuterte.

Tabelle V. Fracht für Getreide von Rotterdam nach Mannheim pro Last à 2000 kg in fl.

Monat	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Januar	2,04	2,05	2,13	3,37	1,33	2,15
Februar	1,90	1,56	1,40	2,25	1,08	1,35
März	1,63	1,88	1,15	1,70	0,75	1,20
April	1,50	1,98	1,68	1,17	0,75	—
Mai	1,27	1,64	1,68	1,23	0,78	—
Juni	1,55	1,38	1,47	2,09	0,91	—
Juli	1,66	1,63	1,93	1,69	1,14	—
August	1,85	2,84	2,45	1,36	0,94	—
September	3,70	3,00	1,87	1,28	0,99	—
Oktober	4,63	3,00	4,25	1,20	2,95	—
November	3,68	4,40	3,50	1,63	3,73	—
Dezember.	2,67	5,70	2,87	1,38	2,75	—



Wir nehmen auch hier die graphische Darstellung zu Hilfe. Auch hier finden wir das Jahr 1899 als das zweifellos beste gekennzeichnet, während 1900 offenbar schlechter ist als 1898, was, nebenbei bemerkt, bei den Kohlen-Bergfrachten nicht so hervortrat. 1901 und 1902 fallen dagegen die Linien von Stufe zu Stufe. Festzuhalten ist aber, daß bereits das Jahr 1900 weniger günstig als die Vorjahre ist.

Was aus den Ergebnissen vorstehender Frachtentabellen im Verein mit der tatsächlichen Lage herauszulesen ist, soll uns später beschäftigen.

2. Die Bewegung der Schlepplöhne.

Die Schlepplöhne sind für das Geschäft maßgebend nur zu Berg. Das Talschleppen ist unwesentlich; die Säge sind hier, da oft leere Kähne zu Tal von Mannheim nach der Ruhr oder von der Ruhr nach Rotterdam geschleppt werden, außerordentlich niedrig und ohne Charakter. Es ergeben sich somit als maßgebend für die Lage des Schleppgeschäfts die beiden Relationen Rotterdam—Ruhr und Ruhr—Mannheim. Die Monatsdurchschnitte der Schlepplöhne zeigen folgende Tabellen:

Tabelle VI. Schlepplohn Rotterdam—Ruhr
pro Last à 2000 kg für größere Kähne in Cents.

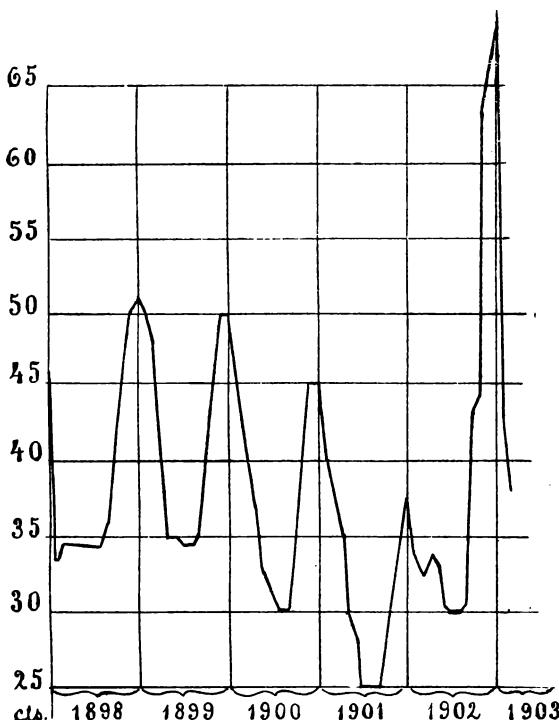
Monat	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Januar . . .	46,10	51,00	50,00	45,00	36,92	69,00
Februar . . .	33,50	50,00	45,00	40,00	34,11	42,45
März . . .	34,50	48,00	40,00	38,00	32,50	38,00
April . . .	34,50	40,00	37,00	35,00	33,94	—
Mai . . .	34,50	35,00	33,00	30,00	33,34	—
Juni . . .	34,50	35,00	32,00	28,00	30,40	—
Juli . . .	34,50	34,50	31,00	25,00	30,00	—
August . . .	34,50	34,50	30,00	25,00	30,00	—
September .	35,50	35,00	30,00	25,00	30,45	—
Oktober . . .	39,00	40,00	35,00	27,60	43,20	—
November .	44,00	45,00	40,00	32,40	44,37	—
Dezember . .	50,00	50,00	45,00	35,41	62,94	—

Tabelle VII. Schlepplohn Ruhr—Mannheim
pro Bentner in Pfennigen.

Monat	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Januar	9,16	6,05	7,50	7,25	4,50	6,26
Februar	6,70	5,89	6,00	7,25	4,00	6,00
März	5,10	6,23	5,40	5,75	3,75	4,90
April	4,41	5,29	5,00	4,25	3,75	—
Mai	4,19	4,90	5,00	4,00	3,50	—

Monat	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Juni	4,15	4,50	4,80	4,00	3,50	—
Juli	4,50	4,50	5,00	4,00	3,50	—
August	4,50	5,50	6,00	3,69	3,75	—
September	6,50	6,50	5,50	3,92	3,75	—
Oktober	8,65	7,50	8,12	4,00	6,10	—
November	7,30	10,50	6,75	5,23	6,50	—
Dezember	8,00	11,00	7,25	4,77	7,79	—

Die graphische Darstellung für die erste dieser beiden Tabellen läßt ebenfalls deutlich erkennen, daß das Jahr 1899 das beste gewesen ist,

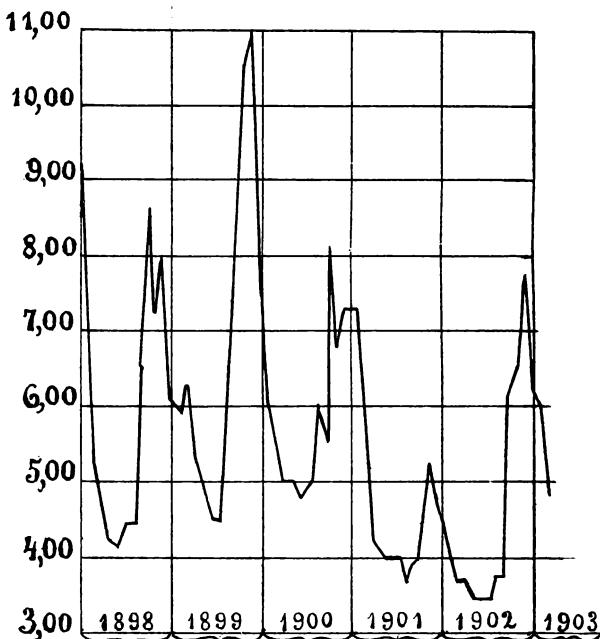


Der Schlepplohn von Rotterdam nach der Ruhr 1898–1903 (März) in Cents holl. W. für große Kähne pro Last à 2000 kg.

während bereits 1900 für den Spätsommer niedrigere Säze als die Jahre vorher aufweist. 1901 hat die tiefsten Säze, während 1902 für den Herbst eine minimale, für den Winter eine ganz abnorme, aber darum bedeutungslose Steigerung aufweist. Der zeitige Einbruch des Winters

führte zu ganz unsinnig hohen Schlepplöhnen, die ihrerseits die früher festgestellten höheren Frachten ungeheuer belasteten; denn man hat immer festzuhalten, daß der Schlepplohn zu den oben angegebenen Bergfrachten hinzuzählen ist, soweit nicht den Rähnen eigene Schleppkraft zur Verfügung steht.

Die zweite Tabelle (VII) zeigt ein etwas anderes Gesicht, wie die folgende Darstellung zur Genüge zeigt.



Der Schlepplohn von der Ruhr nach Mannheim 1898-1903 (März) in Pfennigen pro Zentner.

Das Jahr 1899 ist auch hier das beste, 1900 hat dagegen nicht so niedrige Frachten wie das vorige und ebenfalls nicht so hohe, ist aber im ganzen nicht schlechter als 1898. Erst 1901 zeigt deutlich den krisenhaften Abstieg, der 1902 noch verstärkt gekennzeichnet ist. Der Tiefpunkt liegt hier im Jahre 1902, in der ersten Tabelle im Jahre 1901. Das Jahr 1902 lag für den Verkehr Ruhr-Mannheim so schlecht, daß selbst der zeitige Winter, im Gegensatz zu Rotterdam-Ruhr, nur eine wenig bedeutende Steigerung zu stande bringen konnte. Bedenkt man, daß für die mittelrheinische Strecke noch die Konvention der Vereinigten Schleppreedereien ein gewisses Preisniveau zu halten suchte, so wird der Unter-

schied zwischen dem Verlauf der Frachtdépression auf beiden Seiten vollauf klar. Man hat hier mit in Rechnung zu stellen, daß infolge der schlechten Wasserstände der Jahre 1898 und 1899 sich viel Schleppkraft vom Oberrhein nach dem Niederrhein verzog, wo sie sich zusammendrängte und bereits 1900 einen Druck ausübte. Überlegt man, daß die in diesen Jahren gewonnenen geschäftlichen Beziehungen sich nicht bei günstigeren Wasserstandsverhältnissen wieder auflösen, dagegen die für den Niederrhein gebauten Schlepper für die schwierige Strecke oberhalb Köln meist zu großen Tiefgang haben, so sind die tiefgehenden Ursachen des Niedergangs der Schleppelöhne erklärirt.

3. Ergebnisse.

Als Hauptergebnis vorstehender Untersuchung der Rheinfrachten in den letzten Jahren kann wohl die Tatsache gelten, daß sich für die Verkehrsbeziehungen von den Rheinseehäfen nach dem deutschen Rhein schon für 1900 ein deutliches Nachgeben der Frachten zeigt, während für die Frachten aus den Ruhrhäfen das Jahr 1900 sich als noch sehr günstig repräsentierte, die Krise aber erst mit 1901 voll ausbricht. Man kann hieraus mit ziemlicher Sicherheit die Folgerung ziehen, daß die Rheinschiffahrt bereits vor der Wirtschaftskrise der Industrie Neigung zur Krise, und zwar aus inneren Ursachen heraus, besaß, daß aber erst mit dem Niedergang des deutschen Wirtschaftslebens auch die Rheinschiffahrt in diesen Absturz hineingezogen wird. Daß die frühesten Anfänge der Frachtrückgänge in dem Verkehr, der von den Seehäfen ausgeht, zu finden sind, legt nahe, diesen Einfluß in der holländischen Rheinschiffahrt, die eine bedeutende Rolle spielt, zu suchen.

Was für die Frachten gilt, gilt überdies, wie oben nachgewiesen, auch für die beiden Hauptbeziehungen des Schlepplohns, — eine Bestätigung vorstehender Zeilen.

III. Der Bau neuer Schiffe.

Der Rückgang der Frachten an sich ist insofern nichts Ungünstiges, als jede Verbesserung im kaufmännischen und technischen Betrieb, jede Verbesserung des Stromes, die Hindernisse aus dem Weg räumt und nach und nach die Fahrt mit tieferen Räihnen erlaubt, auf eine Verbilligung des Betriebs überhaupt hinweist. Seit Jahrzehnten klagt aber die Rheinschiffahrt in ihren Jahresberichten über ein anderes Moment, welches die Frachten herabdrückt: die Überproduktion an Kahnraum. Allerdings hat sich der Verkehr in ganz ungeahnter Weise gehoben, so daß beinahe die

Meinung aufkommen könnte, daß erst durch den regen Bau von Rheinschiffen diese großartige Entwicklung eintreten könnte. In der Tat hat die Rheinschiffahrt seinerzeit das ihr zustehende Monopol der Beförderung von Massengütern nur von der Eisenbahn erobern können durch Steigerung der Intensität ihres Betriebes: den Bau neuer Schiffe und neuer Schleppkraft. Allerdings ist die Rheinschiffahrt heute kaum noch in der Lage, solche Eroberungen zu machen. Die Eisenbahn ging im Gegenteil daran, durch Einführung von Rohstoff- und Ausnahmetarifen die Gewinnmöglichkeit der Binnenschiffahrt nach oben zu limitieren. Unter diesem Gesichtspunkt gewinnt die Frage der Vermehrung des Kahnraums erhöhte Bedeutung.

Nach den statistischen Auszügen des Rheinschiffahrtsregisters führen auf dem Rhein:

Jahr	Segelschiffe und Schleppfähne			
	200 bis 200 Tonnen	von 200 bis 600 Tonnen	von 600 bis 1000 Tonnen	1000 von Tonnen und mehr
1902	4273	2655	815	647
1900	4382	2360	762	537
1898	4168	2131	697	410
1896	4795	1942	651	317
1894	4525	1797	586	183
1890	3825	1524	419	73

Es haben sich danach in den Jahren von 1890 bis 1902 vermehrt:

$$\begin{aligned}
 \text{die kleinsten Schiffe bis 200 t wie 100 : } & 111,7 \\
 \text{die Schiffe von 200 bis 600 t = 100 : } & 174,2 \\
 = = = 600 \text{ bis } 1000 \text{ t } = 100 : & 194,5 \\
 = = \text{ über } 1000 \text{ t . . . } = 100 : & 886,3.
 \end{aligned}$$

Unsich ist die Feststellung dieser Tatsache nicht verwunderlich. Sie ist, außer durch die Zunahme des Massengüterverkehrs infolge des Aufschwungs der Industrie, auch veranlaßt durch die stete Fürsorge der Uferstaaten für die Fahrrinne des Rheins.

Bergleicht man nun die Vermehrung des Kahnraumes nach Flagge (Nationalität), so ergibt sich, daß die Holländer mehr, die Deutschen aber verhältnismäßig größere Schiffe gebaut haben, während der belgische Kahnraum sich ganz außergewöhnlich vermehrt hat. Es existierten nämlich:

Jahr	Schleppfähne und Segelschiffe					
	Deutsche		Holländische		Belgische	
	Anzahl	Gef.-Tonnen	Anzahl	Gef.-Tonnen	Anzahl	Gef.-Tonnen
1890	2064	12 339 809	3203	11 175 575	529	2 319 177
1894	2506	16 227 599	3763	14 748 886	755	3 301 502
1896	2665	18 969 784	4029	16 420 090	885	3 985 127
1898	2285	22 068 822	4030	17 172 261	1024	4 961 664
1900	2533	26 084 586	4258	18 840 447	1176	6 096 234
1902	2784	29 215 207	4150	20 002 455	1376	7 535 327

Die Vermehrung der belgischen Ziffern, die ganz aus dem Rahmen herausfällt, ist eine ziemlich natürliche Folge der sich immer mehr verdichtenden Beziehungen zwischen der belgischen und der rheinischen Industrie. Interessant ist der Rückgang der deutschen Schiffsanzahl von 1896 bis 1898, der jedenfalls auf den guten Stand der Frachten derselben Jahre einen fördernden Einfluß ausgeübt hat. Wir knüpfen an diese Tatsache sofort eine weitere Betrachtung. Das Rheinschiffahrtsregister gibt gleichzeitig die Eigentümer der vorhandenen Schiffe an. Es ergeben sich dann für die genannten Jahre folgende Verhältnisse:

Jahr	Anzahl der Schiffe	Davon gehörten		Davon gehörten	
		Schiffen	%	Reedern	%
1890	5841	3506	60,31	2307	39,68
1894	7091	3930	55,42	3137	44,24
1896	7645	4349	56,89	3278	42,87
1898	7406	4529	61,15	2860	38,61
1900	8041	4949	61,55	3077	38,27
1902	8391	5103	60,82	3274	39,01

Die an diesen Zahlen fehlenden Bruchteile zu 100 % erklären sich dadurch, daß für einen kleinen Teil der Schiffe die Besitzverhältnisse nicht bekannt sind. Zu den vorliegenden Zahlen ist zu bemerken, daß unter Schiffen alle selbstfahrenden Schiffseigner verstanden worden sind, während bei den Reedern gehörigen Schiffen mit der Führung des Schiffes Beauftragte (Kapitäne oder sogenannte Schiffsleiter) anzunehmen sind. Unter diesen Gesichtspunkten kann man der Tabelle entnehmen, daß erstens der Stand der Partikulierschiffer durchaus in den letzten zwölf Jahren nicht abgenommen hat, wie man vielfach annimmt. Er hat im Gegenteil stetig

zugenommen, während dies von dem Schiffspark der Reederei nicht behauptet werden kann. Die Zunahme der Partikulierschiffe klärt auch die oben festgestellte Vermehrung der holländischen und belgischen Schiffsräume durch eine interessante Parallele auf. Dem Rückgang der deutschen Schiffsanzahl von 1896 bis 1898 steht weiter der Rückgang der den Reedern gehörigen Schiffe zur Seite. Dieser Rückgang ist freilich in den nächsten Jahren wieder eingeholt worden. Inwieweit dies auf den Schiffsräum der wirklichen Reedereien zurückzuführen ist, verdient genauere Untersuchung. Eine solche ist einigermaßen möglich auf Grund eines Verzeichnisses, welches der schon oben genannte statistische Anhang zum Rheinschiffahrtsregister über das Schiffsmaterial der größeren Reedereien und Rheinschiffahrtsgesellschaften enthält. Die Summen dieses dort verzeichneten wirklichen Reedereifahrtraums ergeben folgende Tabelle:

Jahr	Anzahl der ge-rechneten Unternehmungen	Anzahl ihrer Rähne	Gesamt-tonneninhalt
1896	37	554	383 195
1898	43	692	587 986
1900	41	746	530 035
1902	43	726	626 870

Wir haben also hier den Nachweis, daß gerade in den zwei Jahren (1896 bis 1898), in denen für die oben allgemein als Reedereifähne bezeichneten Schiffe ein Rückgang von 418 zu konstatieren ist, der Schiffspark der großen Reedereien beträchtlich zugenommen hat. Natürlich hat man nicht anzunehmen, daß der Zuwachs der letzteren durchaus Neubauten sind. Im Gegenteil ist ziemlich sicher, daß der in unseren letzten Zahlen enthaltene Gewinn des Reedereibesitzes in ziemlich starkem Maße auf Besitzwechsel zurückzuführen ist. Anderseits ist jetzt deutlich zu erkennen, daß der Reedereifahrtraum nur zum kleinsten Teil den wirklichen Reedereien zuzurechnen ist (1902 gehören von 3274 Reedereifähnen nur 726 den 43 großen Reedereien). Und gerade der übrige Reedereifahrtraum, der diesen nicht gehört, hat sich in den Jahren 1896 bis 1898, in denen bezeichnenderweise die Frachten sehr hoch standen, stark vermindert. Es wird notwendig sein, sich den Charakter dieses wesentlichen Teiles der Rheinsflotte etwas genauer anzusehen.

Es handelt sich um solche Schiffe, die nicht von ihrem Eigentümer geführt werden. Bei den Reedereien, auch den kleineren oben nicht mit inbegriffenen,

— z. B. halten sich viele Spediteure und Schiffsbefrachter zu gelegentlichem Reedereibetrieb einige Kähne — ist der Führer einfach der Kapitän, der jede einzelne Reise auf Anweisung des Reeders (Eigentümers) unternimmt. Dieses Verhältnis ändert sich, sobald der Eigentümer im Schiffahrtsgeschäft nicht mehr sachverständig ist. Der Schiffsführer ist dann gleichzeitig für seinen Kahn mit der Wahrnehmung des Geschäfts, Annahme von Reisen, Bestimmung des Frachtpreises, soweit dieselbe von ihm nach der jeweiligen Lage des Schiffahrtsgeschäftes abhängt, beauftragt. Dieses System ist ursprünglich hervorgerufen worden durch Vererbung von Kähnen vom Vater (Schiffer) auf den einen anderen Beruf betreibenden Sohn. In der letzten Zeit ist aber der Besitz von Kähnen immer mehr zur Kapitalanlage geworden und damit das System dieser sogen. Seeschiffer zu einem wesentlichen Bestandteile der Umstände, die auf die Lage des Schiffahrtsgeschäftes von Einfluß sind. Sozial gesehen bedeutet das Seeschiffertum kaum einen Fortschritt. Der Schiffer ist am Geschäft nicht interessiert, da er festen Lohn bezieht. Oft aber ist er zu Ungunsten seines Prinzipals, des Eigentümers, Durchstechereien ausgesetzt; denn der letztere ist selten oder nie im stande, das Geschäft, welches der Seeschiffer abgeschlossen hat, gründlich zu prüfen. Oft wird eine höhere Fracht gezahlt, als sich im Frachtvertrage vorfindet u. a. m. Diese Umstände haben nun weiter die Folge gehabt, daß sich der Eigentümer dadurch jeglicher Sorge entzog, daß er Kahn und Mannschaft seinerseits wieder an Schiffahrtsunternehmer oder Befrachter in Jahresmiete weiter vermietete. Natürlich werden solche Verträge auf denkbar niedrigster Preisgrundlage abgeschlossen, der Kahn selbst wird über alles Maß ausgenutzt. Welch scharfe Konkurrenz in der Überhandnahme solcher Betriebsmittel gegenüber dem gesamten Schiffahrtsgewerbe liegt, ist ohne weiteres ersichtlich. Die oben behauptete Abnahme der Reedereikähne in den Jahren 1896—1898 ist schwer zu begründen. Wahrscheinlich ist, daß der wenig günstige Gang des Schiffahrtsgeschäfts bis 1895 und das gute Jahr 1896 viele nichtfachkundige Schiffsbesitzer veranlaßte, ihren Besitz zu veräußern. Auf diese Weise werden auch die großen Reedereien die genannten Jahre dazu benutzt haben, ihren Schiffspark zu verstärken. Zweifellos haben aber die Jahre 1898 und 1899 als Haupperiode ganz bedeutend dazu beigetragen, die Reedereien der Nichtfachleute, das Seeschiffertum, wieder zu verstärken. So sind mir Fälle bekannt, daß Bankiers, Schnittwarenhändler, Lehrer, Pastoren, Bäcker u. a. m. ihre Gelde in jener Zeit in Kahngebäuden angelegt haben. Meist sind diese Kapitalien in Anteile zerlegt, so daß der einzelne nur mehrere Anteile besitzt. Wie weit damals diese Sucht nach Schiffsbesitz gegangen ist, kann man daraus sehen, daß in einem Ort in der Nähe

der Ruhrhäfen sogar ein Regelflub im Besitz eines Rahnes ist. Dieselbe Entwicklung ist übrigens auch in Holland vor sich gegangen. Dort, wo die Gründung von Aktiengesellschaften (naamlooze vennootschap) leichter ist als bei uns, existieren eine ganze Reihe von Gesellschaften, die der gleichen deutschen Erscheinung ganz ähnlich sind. Es sei gleich hier bemerkt, daß diese holländischen Gesellschaften noch häufiger zum Betrieb der Schleppschiffahrt, also zum Betrieb von einzelnen Schleppdampfern, gegründet worden sind, — ein Umstand, der im folgenden zu beachten sein wird. —

Zum Teil versagt hier leider das Material. Es müßte uns naturgemäß am meisten darauf ankommen, das Wachstum der Schleppkraft in den letzten Jahren kennen zu lernen. Die Statistik des Rheinschiffahrtsregisters ist 1900 dahin geändert worden, daß an Stelle der effektiven die indizierten Pferdekräfte der Dampfboote generell, also auch der Personenschiffe, Gil-dampfer, angegeben sind. Eine Scheidung der Bootarten ist hinsichtlich ihrer Stärke leider nicht gemacht worden, nur die Anzahl der Schleppboote läßt sich feststellen. Es ergibt sich dann folgende Tabelle:

Es existierten	Schleppboote	Davon den größeren Reedereien gehörig
1890	406	?
1894	483	128
1896	529	120
1898	634	147
1900	692	164
1902	781	183

Man erkennt ohne weiteres, daß wiederum die Vermehrung der Schleppboote der Reedereien eher etwas geringer ist als die aller Boote, obwohl man anzunehmen hat, daß gerade der Zuwachs der Reedereischlepper den Pferdekräften nach stärker ist. Immerhin muß auch die Zunahme der nicht den Reedereien gehörigen Boote (sogen. Partikulierschlepper) auffallen. Besonders hat sich das holländische Partikulierschleppertum außerordentlich vermehrt in der schon oben erwähnten Form von zwerghaften Aktienunternehmungen.

Schlußergebnis.

Naturgemäß muß man die Vermehrung der Betriebsmittel immer sub specie der Vermehrung des Verkehrs ins Auge fassen. Es läßt sich dann in Zahlen ungefähr folgendes Bild entwerfen:

Es haben sich vermehrt von 1890 bis 1902:

Die Gesamttragfähigkeit der Rheinfähne ¹	wie	100 : 219
Die Anzahl der Schleppboote	"	100 : 192
Der Talverkehr von Lobith (Grenzverkehr)	"	100 : 203
" Bergverkehr "	"	100 : 361
" Gesamtverkehr des Ruhrorter und Duisburger Hafens	"	100 : 221

Die Vermehrung der Betriebsmittel ist somit nicht so stark wie die des Verkehrs auf der niederrheinischen Strecke. Durch den Zufluss von kleinen Kapitalien hat sich aber die Konkurrenz innerhalb dieser Betriebsmittel erheblich verstärkt, so daß sich gerade auf der niederrheinischen Strecke bereits im Jahre 1900 Neigung zum Sinken der Frachten bemerkbar macht; immerhin hat die günstige Lage der Industrie im gleichen Jahre die Kohlenrückfracht noch auf guter Basis erhalten, ein Rückhalt, der mit dem Ausbruch der Industriefrise nicht nur wegfällt, sondern seitens der Industrie noch ersetzt wird durch eine Ausnutzung des ungünstigen Frachtenstandes, wodurch anderseits die Transporte absolut zum Teil zugenommen haben, außer bei den Gütern, die von der jeweiligen Produktionsfähigkeit der Industrie abhängig sind (Steinkohlen).

Sicher ist damit, daß die Rheinschiffahrt der deutschen Volkswirtschaft während der letzten Wirtschaftskrise unter erheblichen Opfern einen außerordentlichen Dienst geleistet hat: nämlich den, bei Import von Rohstoffen und Export von Industrieprodukten der Industrie derart niedrige Verfrachtungsbedingungen gestellt zu haben, wie sie die Staatseisenbahn mit ihren feststehenden Tarifen nie hätte bieten können. Die der Rheinschiffahrtskrise vorhergehende Hochkonjunktur hat aber weiterhin in dem kleinen Reederei- und Schiffsverkehr (Seeschiffertum) Zustände hervorgerufen, die die Krise noch weiter verschärft haben, und an denen vermutlich auch alle Versuche, der Rheinschiffahrt durch Organisation (Kartellierung) aufzuhelfen, starke Hindernisse finden werden. Es verdient noch hervorgehoben zu werden, daß der kleine Partikulierschiffer zufolge seines sehr vereinfachten Betriebes und seiner speziellen Vorzüge weniger die Wirkung der Krise verspürt hat. Ihm ist zum Teil die Zunahme des Kohllexportes nach Holland, auf dessen kleinen Kanälen der Partikulierschiffer förmlich ein Monopol hat, zu gute gekommen. Der geringe

¹ Die absoluten Zahlen seien der Vollständigkeit halber hier angeführt:

1890	1 298 248 Tonnen	1898	2 222 359 Tonnen
1894	1 728 424	=	1900 2 564 436
1896	1 981 164	=	1902 2 853 227

Umfang seines Kahnraumes läßt ihn den Frachtausfall nicht so spüren, so daß dieser oft noch durch vermehrte Arbeitsgelegenheit wettgemacht wird.

Der Verkehr selbst hat auch noch in der Krise zugenommen, außer in den Kohlentransporten nach dem Oberrhein, deren Verminderung ebenso sehr auf die geringere Aufnahmefähigkeit der deutschen Industrie am Oberrhein als auf die verschärzte Konkurrenz der Eisenbahnen zurückzuführen ist. In der niederrheinischen Schiffahrt, die sehr wesentlich mit der rheinisch-westfälischen Industrie verknüpft ist, ist zweifellos eine erhebliche Zunahme der Transporte in Massengütern infolge der Krise zu konstatieren.

Es sind also zwei Hauptgründe, die man für die Krise der Rheinschiffahrt in den Jahren 1900 bis 1902/03 nennen kann: einmal das Eindringen von kleinen, aber vielen Kapitalien, denen die Straffheit der ökonomischen Organisation fehlt (innerer Grund), und zweitens die Einwirkungen der Industriekrise (äußerer Grund). Zweifellos aber liegt die Ursache keinesfalls in einer übermäßigen Zunahme oder Ausdehnung der Großreedereien.

Abgeschlossen Ende Juni 1903.

Nachtrag zum Aufsatz:
Seeverkehr und Reederei von Dr. Robert Schäffer.

Aktien-Gesellschaft	1. Januar 1896		1. Januar 1903		Divi- dende für 1902
	Aktien- kapital	Anleihen	Aktien- kapital	Anleihen	
	in 1000 M.	in 1000 M.			
Norddeutscher Lloyd	40 000	34 313,5	100 000	58 282	0
Hamburg-Amerikalinie	30 000	14 250	100 000	38 620	4 $\frac{1}{2}$
Hansa	10 000	5 305	15 000	7 519	6
Hamburg-Südamerikan. D.-G.	7 500	4 518	11 250	5 940	0
Deutsche-Ostafrikalinie	5 000	—	10 000	5 000	2 $\frac{1}{2}$
Deutsche-Australische D.-G.	4 000	1 286	12 000	1 900	5
Kosmos	8 000	—	11 000	—	9
Deutsche Levantelinie	1 100	650	6 000	3 000	3
Argo	—	—	7 000	2 000	0
Neptun	1 500	1 750	3 500	2 885	5
Hanseatische Dampferkompagnie	—	—	3 000	1 500	0
Flensburger Dampferkompagnie	—	—	3 000	1 000	5
Dampfschiffreederei Horn, Lübeck	—	—	2 000	1 540	5
Neue Dampferkompagnie in Stettin	3 000	400	2 500	780	0
Alster	—	—	2 500	—	0
Flensburger D.-G. von 1869	1 880	—	2 000	—	7
Dampfschiffreederei von 1889	750	—	2 000	—	0
Reederei A.-G. von 1896	—	—	2 000	—	0
Bisurgis	—	—	1 950	475	4
Triton	—	—	1 800	—	0
Stettin-Stolper D.-G.	525	—	1 700	—	8
Chinesische Küstenfahrt	2 400	—	1 500	—	0
Oldenburg = Portugiesische D.-G.	—	—	—	—	—
Reederei	800	200	1 400	—	12
Nordostseereederei	1 250	—	1 250	—	0
Atlantic Bremen	1 150	—	1 150	—	(Gewinn 565 297 M)
Danziger Reederei	580	—	1 000	—	0
Renata-Stettin Kommand.-Gef. auf Aktien	1 000	—	1 000	—	2
Neue Dampferkompagnie in Kiel	1 000	—	1 000	—	7
Kontinentale Reederei-Gesellsc.	—	—	1 000	—	0
Insgesamt	121 435	62 672,5	309 500	130 441	

Pfeifersche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.