

wirtschaftlichen Verwaltung eine sehr wertvolle Arbeitshandhabung. Gegliedert ist das Nachschlagbuch-Verzeichnis in folgende Hauptabteilungen: Allgemeines (über verschiedene Wirtschaftszweige usw.), Länder, Rohstoffe und Waren, Adreßbücher und Börsenhandbücher, Codes, Maßeinheiten, Wörterbücher, Biographie einschl. gelehrte Welt, Bibliographien und Presse. Der Zeitschriftenteil enthält getrennt nach Wirtschaftsweisen und Ländern rund 1000 Wirtschafts-Zeitschriften, während die Archiv-Denkschrift in verschiedenen Beiträgen die Entwicklung des Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archivs, seine Arbeitsweise und Benutzungsmöglichkeiten vorführt. Also ein sehr instruktives Buch, bei dem der Wunsch auf weitere Vervollkommnung — auf dem Gebiet der Verkehrs-literatur kann ja naturgemäß die Vollständigkeit nicht so weit reichen wie bei einem Spezialinstitut — die Anerkennung der bisherigen Leistung nur verstärkt.

Schweizerische Speditions- und Tarif-Zeitung (Zoll-Anzeiger), Zürich. Erscheint seit Juni 1925. Enthält außer kleineren redaktionellen Aufsätzen vornehmlich Tarifnachrichten der Schweiz sowie des Auslandes und reiht sich somit den verschiedenen ähnlich eingestellten reichsdeutschen, österreichischen und französischen Organen an Seite.

Sondernummern: Railway Centenary 1825—1925. Supplement to The Locomotive, Railway Carriage and Wagon Review. Schildert die geschichtliche Entwicklung des englischen Bahnnetzes unter bildlicher Wiedergabe zahlreicher alter und neuer Lokomotiven.

Verkehrstechnische Woche: IV. Sonderheft zur Deutschen Verkehrsausstellung München 1925; Zusammenarbeit im Verkehrswesen. Vortragsreihe der Deutschen Gesellschaft für Bauingenieurwesen über „Die Aufgaben der verschiedenen Verkehrswege und Verkehrsmittel im Rahmen des gesamten Verkehrswesens“, herausgegeben von Prof. Dr. Ing. Blum, Reichsbahnoberrat Dr. Baumann, Ministerialrat Busch.

Verkehrstechnik: Sondernummer zur 22. Hauptversammlung des Vereins deutscher Straßenbahnen und Privateisenbahnen e. V. München, 30. September und 1. Oktober 1925.

Das Rheinschiff: Festaussage zum I. Kongreß der Westdeutschen Partikulierschiffahrt vom 25. bis 27. September 1925 in Mannheim.

Zoll-, Speditions- und Schifffahrts-Zeitung: Sonderausgabe für die Generalversammlungen des Zentralverbandes der Speditoren und des Allgemeinen Möbeltransportverbandes sowie für die internationale Delegierten-Konferenz der Speditorenorganisationen in Wien, 6. bis 8. September 1925.

Motor-Sport: Luftfahrt-Sonderheft „Sechs Jahre Hamburger Luftfahrt 1919 bis 1925“. Im Auftrag der Hamburger Luftschiffhallen-Gesellschaft herausgegeben von Kurt Freiherr von der Goltz.

Napp-Zinn.

Frankreichs Seeschiffahrt.

Von Dr. A. F. Napp-Zinn, Privatdozent an der Universität Köln.

Ziel der Ausführungen ist, einen Überblick über die wesentlichen Äußerungen der französischen Seeschiffahrtspolitik der jüngsten Vergangenheit und Gegenwart zu geben, den Stand der französischen Schiffahrt im französischen Wirtschaftsleben und im Weltverkehr darzutun, zugleich einen Beitrag zu liefern zu dem allgemeinen Problem staatlicher Wirksamkeit in Seeschiffahrtsdingen.

Seit Colbert hat sich die französische Seeschiffahrt fast ununterbrochen einer weitreichenden Unterstützung seitens des Staates erfreut, derart, daß man Frankreich als das klassische Land der Seeschiffahrtssubventionen l. w. S. bezeichnen kann. Alle Mittel der Förderung, wie Ausschluß oder Sonderbelastung fremder Flaggen, Bau- und Fahrprämien, Liniensubventionen, sind in mehr oder weniger gedehntem Maß nach- und nebeneinander zur Anwendung gekommen.

Nur vorübergehend, in der zweiten Hälfte der 60er Jahre und in den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts, bekannte sich auch Frankreich zum Prinzip des Liberalismus, allerdings mit dem Erfolg, daß der Anteil fremder Schiffe an seinem Seehafenverkehr bedeutend stieg. Schon sehr bald entschloß man sich — man war durch Handelsverträge allerdings behindert —, wieder in das Fahrwasser des Schifffahrtsschutzes und der staatlichen Schifffahrtsförderung einzubiegen. Ihren deutlichsten Ausdruck fand diese Politik in den Jahrzehnten vor dem Weltkrieg in den sowohl dem französischen Seeschiffbau wie der Seeschiffahrt gewährten Prämien.

Nach siebenjährigen Untersuchungen und Beratungen kam 1881 das erste Prämiengesetz zustande. Die hiernach gewährten Prämien sollten ursprünglich nur einen Ausgleich für andere Belastungen bilden, nämlich für die Zoll- und Transportbelastung des Schiffbaues und für gewisse zugunsten der Kriegsmarine getragene Lasten der Handelsflotte. Ohne hier auf Maß und Weise der Prämien eingehen zu können¹⁾, sei erwähnt, daß die Schifffahrtsprämie in halber Höhe auch für im Ausland gebaute Schiffe gewährt wurde. Mehr oder minder als Ergebnis des Prämiengesetzes von 1881, das bis 1893 in Kraft blieb, kann man feststellen, daß in dieser Zeit die nominelle Tragfähigkeit der französischen Handelsflotte nicht gestiegen ist, wohl aber ihre Leistungsfähigkeit durch die Ersetzung von zahlreichen älteren Segelschiffen durch neue Dampfer. Eine größere Aktivität von Schiffahrt wie Schiffbau war unbestreitbar. Nachteilige Wirkungen hatte das Gesetz von 1881 einmal insofern, als die Prämie nach Nettotonnen bemessen wurde, wodurch bei den Reedern die Neigung zur Verminderung der übrigen Räume, insbesondere der Mannschaftsräume, gefördert wurde, ein andermal dadurch, daß seine Wirksamkeit (ursprünglich) auf 10 Jahre beschränkt war. Dadurch mußten Schiffe, je später sie in Betrieb genommen wurden, um so kürzer in den Genuß der Prämien kommen, was tatsächlich zu einer Minderung der Neueinstellungen seit 1885 führte.

Diesem Übelstand versuchte das nach zweimaliger Verlängerung des ersten erlassene zweite Prämiengesetz vom Jahre 1893 zu steuern, indem es für die fol-

¹⁾ Vgl. Guckenmuss, Die Unterstützung der französischen Handelsmarine durch Prämien. Hamburg 1914.

genden 10 Jahre die Gewährung der Prämie auf die Dauer von 10 Jahren nach der Franzisierung festlegte, so daß z. B. ein erst 1903 eingestelltes Schiff sie bis 1913 erhielt. Weiter wurde der Prämienbemessung hinfort die Bruttotonne zugrunde gelegt. Die wichtigste Änderung gegenüber dem Gesetz von 1881 bestand aber darin, daß die Halbpämie auf die im Ausland erbauten Schiffe wegfiel, wodurch die französische Reederei noch mehr auf den heimischen Schiffsbau angewiesen werden sollte. Die Entwicklung der französischen Seeschiffahrt unter dem Gesetz von 1893 gestaltete sich indessen sehr unbefriedigend. Wohl vergrößerte sich der Tonnagegehalt der französischen Handelsflotte, aber die Vermehrung basierte auf einer starken Zunahme der Seglerflotte, namentlich zu Beginn des 19. Jahrhunderts, und Ankäufen älterer Dampfer aus dem Ausland. Der Grund hierzu lag einmal in der zu hohen Bemessung der Seglerprämien, dann in dem dem französischen Schiffsbau eingeräumten Monopol. Die Dampferwerften, die bereits durch Staatsaufträge hinreichend beschäftigt waren, arbeiteten sehr langsam und zu solchen Preisen, daß sie außer der ihnen gewährten Bauprämie auch noch die Schiffsfahrtsprämie fast ganz schluckten. Dagegen verblieb bei den Segelschiffen die Schiffsfahrtsprämie in etwa den Reedern. Der Anteil der französischen Flagge an dem Verkehr der französischen Häfen fiel von etwa 34 % 1881—1892 auf rund 29,5 % 1893—1901.

Bestand der französischen Handelsflotte in N.-R.-T.¹⁾

	Segler	Dampfer	Zusammen
1871	912 000	177 000	1 089 000
1881	602 000	312 000	914 000
1893	396 000	499 000	895 000
1902	669 000	549 000	1 218 000
1906	877 000	724 000 ²⁾	1 401 000
1914	889 000	1 043 000	1 932 000
1918	409 000	880 000	1 289 000
1924	215 000	1 756 000	1 971 000

Das dritte Prämiengesetz vom Jahre 1903 suchte angesichts dieser Lage die Monopolstellung des französischen Schiffbaues wieder etwas einzuschränken, indem ähnlich wie bei dem ersten Gesetz auch im Ausland erbauten Schiffen ein Betriebszuschuß gewährt wurde, während für die in Frankreich erbauten Schiffe zwischen dem Betriebszuschuß und einer in der Regel höheren Fahrtprämie gewählt werden konnte. Um der Belastung des Budgets durch die Prämien eine Grenze zu setzen, wurde sowohl für die Bau- wie die Schiffsfahrtsprämien ein verhältnismäßig niedriger Höchstbetrag der zu prämierenden Tonnage und der zu zahlenden Gelder — die beiden Größen deckten sich nicht — festgelegt. Diese Bestimmung hatte eine schlagende Wirkung: Es setzte ein Wettrennen um die Prämien, d. h. eine Hochflut von Schiffbauaufträgen ein. Innerhalb kürzester Frist war der Betrag der für die Neubauten vorgesehenen Schiffsfahrtsprämien erreicht. Das Ergebnis war, daß für zwei bis drei Jahre die französischen Werften voll beschäftigt waren. Sie lernten schneller und besser arbeiten. Dann brach der Arbeitsstrom ebenso schnell ab. Infolge der für Dampfer erhöhten Prämie fanden nach 1902 nur geringfügige Segler-

¹⁾ Nach Statistique Générale de la France. Annuaire Statistique. Für 1924 nach Annuaire de la Marine Marchande 1925.

²⁾ 1904 wurde die Schiffsvermessung neu geregelt, wodurch der Nettogehalt der Dampfer um etwa 13% vermehrt wurde. Nach alter Vermessung betrug der Dampfergehalt 1906 nur 640 000 N.-R.-T.

einstellungen statt. Der Zuwachs der französischen Handelsflotte von 1903—1906 entfiel ganz auf Dampfer.

Das unerwartete Verpuffen des dritten Prämiengesetzes nötigte die französische Regierung schon nach wenigen Monaten wieder die Gesetzgebungsmaschine in Gang zu setzen. Trotz mancher Widerstände gegen eine Fortsetzung der so mißliebigen Prämienpolitik — namentlich Caillaux hat sie damals lebhaft bekämpft — kam 1906 ein viertes Prämiengesetz zustande. Sein Hauptkennzeichen ist die gesonderte Behandlung der Belange von Schiffsbau und Schiffahrt. Hatte man in den bisherigen Gesetzen durch die Versagung der Fahrtprämie (1893) bzw. ihre Einschränkung (1881, 1902) die französische Schiffahrt an den heimischen Schiffsbau zu binden versucht, so gab man ihr jetzt freie Hand, indem der Betriebszuschuß sowohl für in Frankreich wie im Ausland neuerbaute Schiffe gewährt wurde. Andererseits versuchte man den französischen Schiffsbau durch erhöhte Bauprämien gegenüber dem Ausland, d. h. in Sonderheit England, wettbewerbsfähig zu machen. Vom In-

Franzisierung 1881—1918 in Br.-R.-T.¹⁾

	Französische Schiffsbauten		Fremde Schiffsbauten	
	Segler	Dampfer	Segler	Dampfer
1881—1892	146 000	218 000	109 000	260 000
1893—1901	375 000	83 000	69 000	202 000
1902—1905	179 000 ²⁾	154 000	9 000	78 000
1906—1914	101 000	380 000	44 000	249 000
1914—1918	9 000	68 000	30 000	149 000
1881—1918	810 000	903 000	261 000	838 000

krafttritt des vierten Prämiengesetzes bis zum Ausbruch des Weltkrieges, namentlich in den letzten Vorkriegsjahren, nahm die französische Handelsflotte ihrer Tragfähigkeit wie ihrer Leistungsfähigkeit nach durch den Rückgang der Segler und die Vermehrung der Dampfer beträchtlich und konstant zu. 1914 umfaßte sie nach amtlicher französischer Angabe in N.-R.-T. 586 000 Tonnas Segler und 1 043 000 Tonnas Dampfer, oder nach Lloyds Angaben ohne Schiffe unter 100 T. 397 000 Netto-tonnen Segler und 1 922 000 Bruttotonnen Dampfer, zusammen 2 319 000 T. Frankreich bekleidete damit damals hinter England, Deutschland und Norwegen den vierten Platz unter den Seeschiffahrtsvölkern der Erde. Nichtsdestoweniger war die Beteiligung französischer Schiffe an dem Verkehr der eigenen Häfen weiter zurückgegangen. Hatte ihr Anteil in den Jahren 1902—1906 durchschnittlich etwas über 28 % betragen, so schwankte er in den folgenden Jahren bis Kriegsbeginn um nur 26 %.

Die geschilderte Prämienpolitik hatte dem französischen Staat bedeutende Summen gekostet: bis Ende 1914 an Schiffbauprämien über 200 Millionen Francs, an Fahrtprämien über 500 Millionen Francs. Bei letzteren machten die Ausgaben auf Grund des Gesetzes von 1893, das die vielen Segelschiffeneinstellungen gebracht hatte, über die Hälfte aus, während bei den Bauprämien das Gesetz von 1906 die schwerste Belastung verursacht hatte.

¹⁾ Nach Statistique Générale de la France. Annuaire Statistique.

²⁾ Davon 133 000 Br.-R.-T. 1902.

Mit der Unterstützung von Schiffbau und Schifffahrt durch Prämien waren aber die staatlichen Zuschüsse an die Seeschiffahrt nicht erschöpft. Denn es standen daneben noch die an bestimmte Gesellschaften für die Unterhaltung gewisser Postdampferlinien gewährten Subventionen. Bereits 1851 war der erste Linienfahrvertrag zwischen dem Staat und den Messageries Nationales (1853 bis 1871 Messageries Impériales, seitdem Messageries Maritimes) für die Bedienung des östlichen Mittelmeers abgeschlossen worden, der dann immer wieder erneuert worden ist. Im Lauf der Jahrzehnte hat Frankreich ein ganzes Netz subventionierter Linien um den Erdball geknüpft. Die Abmachungen mit den verschiedenen Linien fanden ihre Festlegung in zumeist sehr minutiös gehaltenen Lastenheften (cahiers des charges), in denen u. a. die Größe, Bau, Art und Geschwindigkeit der auf der Strecke einzusetzenden Dampfer, der Fahrplan, die französische Nationalität der maßgebenden Gesellschaftsorgane, der Transport der Post und von Staatsbeamten, Vorschriften für den Kriegsfall verabredet wurden. Bei Kriegsausbruch bestanden solche von Frankreich ausgehenden Subventionsrouten nach New York, nach Westindien (Cie. Générale Transatlantique), nach Südamerika (Cie. de nav. Sud-Atlantique), nach Westafrika (Chargés Réunion), nach Indochina und Japan, nach Australien und Neukaledonien, nach Ostafrika und nach dem östlichen Mittelmeer (Messageries Maritimes). Für den Verkehr zwischen den französischen Mittelmeerhäfen und Nordafrika bestanden sogar Abmachungen mit drei verschiedenen Gesellschaften, ferner noch solche für den Verkehr mit Corsika und den nach England. Es ergibt sich also, daß fast alle Weltverkehrswege und ebenso die besonders für Frankreich wichtigen Relationen französischerseits von subventionierten Passagier- und Postdampfern befahren wurden, ganz im Gegensatz zu Deutschland, das nur auf wenigen an sich verkehrschwächeren, aber von uns politisch betonten Linien subventionierte Postdampfer laufen ließ. 1913 erreichten die französischen Dampfersubventionen einen Betrag von 33 Millionen Francs.

Fragen wir nach den Wirkungen der französischen Unterstützungspolitik vor dem Kriege, so haben, wie sich aus den obigen Ausführungen ergibt, einige Mißgriffe ausgesprochenen Schaden für Staat und Schifffahrt gestiftet. Immerhin war unter dem Einfluß der Gesetze von 1881 und 1906 eine einigermaßen befriedigende Fortentwicklung festzustellen. Es bleibt aber die Frage bestehen, ob der Erfolg dem Aufwand entsprach, ob man mit geringerer, selbst keiner Staatshilfe nicht vielleicht mehr erreicht hätte. Die jahrzehntelange Prämienvergütung zeigt doch, daß es sich nicht um eine richtige Erziehung, sondern eine beharrliche Fortpflanzung eines schwächeren Gebildes handelte, dem etwas frische Luft vielleicht besser getan hätte. Andererseits hat man wohl aber auch in Frankreich zwei Momente zu wenig gewürdigt, die der Entwicklung einer kräftigen nationalen Seeschiffahrt im Wege standen. Das eine war die starke Zersplitterung des französischen Hafenwesens, das auf dem geographischen Element der ausgedehnten Küste und dem wirtschaftspolitischen der dezentralisierten Förderung vieler, auch kleinster Plätze beruhte. Das verhinderte aber den Warenzu- bzw. -abfluß an einer oder wenigen Stätten, wodurch Großreedereien eine bessere Basis hätten bekommen können. Eine zweite Hemmung bestand in der ungünstigen Umschlagsbilanz: Die im Außenhandel eingehenden Güter übertrafen die ausgehenden um das Doppelte. Angesichts der Bedeutung des Warensprungslandes für die Flotte war ein Überwiegen der Zufuhr in fremdstaatlichen Schiffen eine Selbstverständlichkeit, was sich bei der Abfuhr in einem schärferen Wettbewerb um die verhältnismäßig geringen Güter äußern mußte. Nur handelspolitische und innerwirtschaftliche Eingriffe hätten an

diesen Gegebenheiten etwas ändern können. Allgemein konnte man den Stand der französischen Seeschiffahrt 1914 für befriedigend, aber zum Teil auf künstlicher Grundlage beruhend bezeichnen, im Gegensatz zu England und Deutschland, deren Seegeltung der ihren Unternehmen einwohnenden Eigenstärke entsprach.

Während des Weltkrieges ist die Entwicklung der französischen Seeschiffahrt wie der der meisten alliierten und neutralen Staaten vornehmlich durch zwei facta maßgebend bestimmt worden: 1. durch den sich mehr und mehr herausbildenden Charakter des Kampfes als Wirtschaftskrieges von längerer Dauer, 2. den deutschen Unterseebooteinsatz. In den ersten Kriegsmomenten hielt man indessen selbst die subventionierten Dampferlinien aufrecht (abgesehen von der Australroute), verminderte allerdings die Zahl der Kurse und zog die besten Dampfer aus dem Verkehr. Ein beträchtlicher Teil der Flotte diente währenddessen militärischen Aufgaben, wie der Heranschaffung des 19. A.-K. von Algier, später der Kolonialformationen oder dem Transport des Dardanellenkorps und der Salonikiarmee. Mit zunehmender Dauer des Krieges und Vermehrung der materiellen Bedürfnisse der alliierten Front und damit auch der französischen Kriegsindustrie — man denke auch die Ausschaltung der im Kampfgebiet belegenen Zechen des Nordens aus der Versorgung Frankreichs — stieg die Zahl der requirierten Schiffe, mußten weitere Dampferlinien stillgelegt werden, entbrannte andererseits ein Kampf der Verfrachter um die noch freien Schiffe. Wenn schon um die Entschädigung für die Requisitionen zwischen Staat und Reedern Streit entstand, so waren doch die französischen Schiffsahrtsunternehmen in der Lage, bedeutend höhere Ertragnisse als in der Vorkriegszeit zu erzielen. Allmählich tauchte die Gefahr auf, daß bei dem Raum-mangel lebenswichtige Transporte von unwichtigeren, aber zahlungsfähigeren zurückgedrängt wurden. Die erste vorbeugende Maßregel, nämlich die Einführung eines Genehmigungscheines des französischen Marineministers (April 1916) für Fahrten nach und zwischen nichtfranzösischen Häfen hatte aber nur formale Bedeutung. Erst Juli 1917 tat man unter dem Eindruck des uneingeschränkten U-Bootkrieges einen Schritt weiter: Es wurden Fahrpläne auf Grund von Angaben betr. Reiseziel und Güterart ausgestellt, während andererseits ein Amt für Transportprogramme und -prioritäten ins Leben gerufen wurde, das mit dem Lizenzerteilungsamt zusammenarbeitete. Dezember 1917 erklärte ein Dekret sämtliche Handelsschiffe für den staatlichen Befehlen unterstellt. Ein Befrachungsausschuß prüfte die Lizenzgesuche, denen die Vorschläge des Einfuhramtes beigefügt sein mußten, setzte Ladungszusammensetzung und Reiseweg, ebenso die Frachten fest. Obschon diese Handhabung der Schiffsaumverteilung billigen Ansprüchen genügt, entschied man sich Februar 1918 zu einem weiteren und letzten Schritt: der Gesamtrequisition der Flotte. Nun lag der Betrieb vollends in Staats Händen. Der Reedler fungierte lediglich als ausführende Angestellter. Das Ergebnis dieser Bewirtschaftung war kein einheitliches: Einerseits gelangte man zu einer besseren Befriedigung der militärischen Bedürfnisse, einer zufriedenstellenden Zufuhr amerikanischer Produkte sowie zu einer Herabminderung der Frachten aus den Kolonien. Andererseits sank die Gesamtleistung des Jahres 1918 im Vergleich zu der des Jahres 1917 beträchtlich. Es fehlte namentlich an einer einheitlichen Oberleitung. Dazu trat eine gewisse allgemeine Laxheit der Dienstauffassung. So war denn das finanzielle Ergebnis — leider fehlt es an den notwendigen exakten Unterlagen — nicht erfreulich, d. h. trotz Verwertung verlustreich.

Auch anderweitig griff der Staat in das Regime der Freiheit ein. Bereits 1914 schuf er, da die französischen Versicherungsunternehmen die Versicherung der Schiffe gegen Kriegsgefahren nicht übernommen hatten, eine staatliche Versicherung,

1917 gestaltete man sie unter dem Eindruck der U-Bootkriegsverluste obligatorisch. Den Versicherungsunternehmen verblieb währenddessen die Versicherung gegen die gewöhnlichen Gefahren, und im Wettbewerb mit der hier nur fakultativen Staatsversicherung die der Ladungen. Entgegen dem an sich leitenden Gedanken hat der Staat aus dieser Versicherung sogar einen Gewinn gezogen.

Wohl die bedeutendste Aufgabe und Arbeit erwuchs dem französischen Staat aber aus der Sorge für den Ersatz und Ausbau der französischen Flotte unter den Wirkungen des Krieges. Frankreich bedurfte, zum Teil auch für die verbündeten Armeen, einer weit über den Friedensstand erhöhten Einfuhr. Andererseits riß der uneingeschränkte U-Bootkrieg durch die Vernichtung von rund 5 Mill. Br.-T. alliierten und neutralen Schiffsraums innerhalb von 5 Monaten 1917 gewaltige Lücken in die Bestände. Frankreich, dessen Flotte schon in Friedenszeit den eigenen Transportleistungsbedarf in Ein- und Ausfuhr noch nicht zu einem Drittel deckte, sah

Ein- und Ausfuhr der französischen Häfen im Außenhandel in 1000 t¹⁾.

	Einfuhr		Zusammen	Ausfuhr		Zusammen
	Französ. Flagge	Fremde Flagge		Französ. Flagge	Fremde Flagge	
1912	6 130	20 175	26 305	5 059	3 824	8 883
1913	6 811	23 382	30 193	5 555	4 308	9 861
1914	25 699	7 750
1915	7 116	27 246	34 366	3 022	1 915	4 937
1916	6 629	25 110	41 739	2 691	1 978	4 669
1917	7 035	28 568	35 603	2 303	1 389	3 692
1918	6 272	24 391	30 663	1 653	1 361	3 014
1919	7 387	24 830	32 217	1 840	1 276	3 116
1920	8 109	24 893	32 972	3 574	2 840	6 414
1921	7 705	13 515	21 220	3 922	2 765	6 687
1922	10 265	19 428	29 693	4 497	2 781	7 278

sich in eine schwierige Lage versetzt, zum einerseits die eigenen Werften mehr und mehr für die Produktion von eigenem Kriegsbedarf eingesetzt werden mußten und andererseits fast alle Schiffsfahrtsländer in wohl verstandenem Eigeninteresse den Verkauf eigener Handelsschiffe untersagten und ihre Schiffsbaunindustrie zunächst für den eigenen Bedarf in Anspruch nahmen. So sah sich der französische Staat veranlaßt, seit 1917 mit Großbritannien, den Vereinigten Staaten und Brasilien Verhandlungen betreffend Bauten für französische Rechnung auf den Werften der fremden Staaten zu führen. Diese führten auch dazu, daß Frankreich große Mengen neuen Schiffsraums erhielt. Indessen erfolgte seine Ablieferung bedeutendsteils erst nach Einstellung der Feindseligkeiten, und vielfach handelte es sich um minderwertiges Material (Holzschiffe, Segler; Fehlkonstruktionen).

Die Verluste, die Frankreichs Seeschiffahrt durch Kriegseinwirkungen, d. h. überwiegend durch Torpediering erlitt, entsprechen prozentual genau denjenigen Großbritanniens. Während bekanntlich Griechenland und Norwegen die relativ schwersten Verluste zu verzeichnen hatten, verloren England und Frankreich je 37½ % ihres Bestandes von 1914, d. h. Frankreich bei einem damaligen Bestand

¹⁾ Nach Les Ports Maritimes Français, édité par le Comité Central des Armateurs de France. Paris 1924.

von 2 448 000 Br.-R.-T. 922 000 Br.-R.-T.¹⁾. Die während des Krieges erfolgten Neueinstellungen konnten nicht verhindern, daß der Bestand der französischen Handelsflotte von 1 629 000 N.-R.-T. auf 1 259 000 N.-R.-T. Ende 1918 sank.

Die Übertragung von Deutschland auf Grund des Vertrages von Versailles abgetretenen Schiffsraums an Frankreich gab diesem rund 515 000 Br.-R.-T. wieder. Weiter trugen aber in den ersten Nachkriegsjahren die vom Staat während des Krieges und von den Unternehmen unter dem Eindruck der Frachtenwaise während und kurz nach dem Kriege bestellten Neubauten zu einer beträchtlichen Vermehrung der französischen Handelsflotte bei.

Ohne sich auf ein Gesetz oder eine Verordnung zu stützen, entwickelte sich aus den von Staats wegen im Ausland in Auftrag gegebenen Neubauten eine staatliche Flotte. Allerdings mußten hierfür entsprechende Mittel bereitgestellt werden. In den Jahren 1918/19 wurden solche in Höhe von 850 Mill. Francs bewilligt, tatsächlich aber 1 324 Mill. Francs verausgabt. Mit diesem Geld legte sich der französische Staat allmählich eine Flotte über 800 000 Br.-R.-T. zu, worunter sich allerdings die verschiedensten Schiffstypen (auch Seeschlepper und -kähne) und viel minderwertiges Material (u. a. ¼ Holzschiffe) befanden. Zur Verwaltung des staatlichen Schiffsarkes wurden die Schiffahrtsunternehmen herangezogen, die bei den Liniendampfern die volle Betriebsführung übernahmen, bei den Lastdampfern indessen nur die Betriebsdurchführung, während Einsatz und Reisewegbestimmung, ebenso die Bemannung von Staatsseite erfolgten. Diese Ausnutzungsart der Staatsflotte gab, wie leicht verständlich, zu Reibereien zwischen dem Staat und den Unternehmen reichlichen Anlaß. Später, d. h. 1920, ging der Staat dazu über, unter Verzicht auf die Betriebsführung durch Reederei zum Teil diese selbst zu übernehmen. Da die seitens Staatsstellen vergebenen Transporte (Lebensmittel, Wiederaufbaugut) auf die Dauer nicht ausreichten, um den staatlichen Schiffsraum zu füllen, wurden neue regelmäßige Linien, namentlich zwischen atlantischen und Mittelmeerhäfen, eingerichtet. Sie bereiteten der privaten Schiffahrt unliebsame Konkurrenz, zumal sie aus staatlichen Mitteln ihre Fehlbeiträge decken konnten.

Organisation und Betrieb der französischen Staatsflotte litten unter schweren Fehlern. Zunächst mangelte es an einer einheitlichen Oberleitung. So war die Bearbeitung der technischen und finanziellen Belange von der der betrieblichen getrennt. Die verschiedenen Ressorts ließen ein Hand-in-Hand-Arbeiten vermissen. Aber auch zwischen über- und untergeordneten Stellen fehlte es an einheitlichem Wirken. In großem Umfang blieben die höhererorts gegebenen Anweisungen unbeachtet. Die maßgebenden Instanzen waren in einer freizügigen, den kommerziellen Gegebenheiten entsprechenden Geschäftsgangbarung durch die Regeln des staatlichen Finanz- und Kassenwesens behindert. Die Personalverteilung entsprach nicht dem tatsächlichen Bedarf der einzelnen Dienststellen. Dem Personal selbst fehlte es an dem nötigen Arbeitsinteresse, da infolge tarifarischer Entlohnung und zumeist dem Alter nach erfolgter Beförderung ein Anreiz, sich durch besondere Leistungen hervorzutun, nicht gegeben war. So war eine allgemeine Lässigkeit und dadurch unverantwortliche Langsamkeit der Betriebsabwicklung die Folge. Es zeichneten sich alle Akte der Schiffsverwendung, wie Laden und Löschen, Fahrt und Reparatur, durch übermäßige Länge aus. Das Endergebnis konnte nicht ausbleiben: ein steigender Fehlbetrag. Man hat das gesamte Betriebsdefizit auf über 600 Mill. Fr. bemessen. Da die Hoffnung auf eine Sanierung und Rentabilität des Staatsbetriebs

¹⁾ Nach Annuaire de la Marine Marchande Française 1919; zitiert von Roux, La Marine Marchande, 1923, S. 33.

nicht hinreichend zu begründen war, beschloß das französische Parlament mittels des Gesetzes vom 9. August 1921 die Liquidation der Staatsflotte. Man schrieb sie zum Verkauf aus. Ein Teil wurde von einzelnen französischen Reedern übernommen, ein anderer geschlossen von der Gesellschaft „Les Armateurs Français“. Hierbei handelte es sich um eine Vereinigung, die bereits 1919 zustande gekommen war, um eine Reihe minderwertiger von England gelieferter Fahrzeuge, die keinen Abnehmer fanden, zu übernehmen. Das mit den „Armateurs Français“ getroffene Abkommen bot dem Staat den Vorteil, in zwei weiteren Abmachungen mit diesen auch das ganze Gerümpel an Schiffen, die sonst keinen Interessenten hatten, loszuwerden und durch dessen Weiterverkauf wenigstens eine bescheidene Summe von mehreren Millionen Francs zu erhalten. Nur ein geringer Teil (über $\frac{1}{3}$) der Staatsflotte kam an ausländische Reederei zum Verkauf. Wenn es gelang, die übrige Masse der französischen Flotte zu erhalten, so beruhte dies mit darauf, daß den französischen Reedern beim Kauf langfristige Kredite eingeräumt wurden, womit der Staat bei einer Reihe seiner Abnehmer allerdings trübe Erfahrungen gemacht hat. Insgesamt hat der französische Staat aus den Verkäufen eine Summe von annähernd 240 Mill. Francs herausgeschlagen. Bedenkt man, daß dieser Betrag zum Teil in Francs des Jahres 1922, zum Teil der folgenden Jahre beglichen wurde bzw. wird, so kann man sich im Hinblick auf die Anschaffungskosten der Staatsflotte von 1324 Mill. Fr. 1918/19 wenigstens ungefähr ein Bild von dem finanziellen Fehlschlag der Staatsflotte machen. Wenn deren Errichtung unter den Kriegsverhältnissen immerhin verständlich war, so hat ihre Aufrechterhaltung in den ersten Nachkriegsjahren jedenfalls einen eindringlichen Beweis für die Unfähigkeit des Staates, einen solchen Betrieb wirtschaftlich zu gestalten, erbracht. —

Wie der Abbau der Staatsflotte nahm auch der der anderen Kriegseinrichtungen eine längere Zeit in Anspruch. So wurde die Beschlagnahme der übrigen Flotte nur allmählich abgebaut. Erst Anfang 1921 fanden die letzten Reste der Staatskontrolle ihr Ende. Die staatliche Zwangsversicherung war bereits Oktober 1919 aufgehoben worden. Noch in das letzte Kriegsjahr fiel aber ein Vorgang, der ein Markstein für die weitere Entwicklung des Verhältnisses von Staat und Seeschiffahrt geworden ist: April 1918 verlor das für 12 Jahre gültige letzte Prämiengesetz von 1906 seine Wirkung. Seidem hat die direkte Unterstützung des französischen Schiffbaues von Staatseite im allgemeinen aufgehört. Man hat allerdings versucht, durch staatlich beeinflusste Preisabreden zwischen den Schiffbauern und der Eisenindustrie zu einer Förderung des französischen Schiffbaues zu gelangen, aber ohne daß dabei Berücksichtigtes herausgekommen wäre. In Einzelfällen ist der Schiffbau auch vom Staat durch Bauvorschüsse unterstützt worden. Allerdings ist die Lage des französischen Schiffbaues in der jüngsten Zeit keineswegs befriedigend. Nachdem die größeren Bauaufträge aus der Nachkriegszeit zur Erlöschung gekommen sind, bleibt die Beschäftigung weit hinter der Arbeitskapazität, die in der letzten Kriegszeit und kurz danach bedeutend gesteigert worden ist, zurück. So verminderte sich die jährlich auf französischen Werften von Stapel gelassene Tonnage von 1921 bis 1924 von 211 000 Br.-R.-T. auf 185 000, 97 000, 80 000 Br.-R.-T. (nach Loyds Register). In jüngster Zeit hat allerdings der französische Schiffbau dank des schlechten Frankenstandes einige Auslandsaufträge hereinholen können.

Wie der Schiffbau erhält heute auch die Seeschiffahrt Frankreichs weder Prämien noch Betriebszuschüsse. Überwiegend geht heute in den maßgebenden Kreisen Frankreichs die Ansicht dahin, daß man ohne das Vorkriegsregime, dessen Wirksamkeit man jetzt vielfach niedrig einschätzt, auskommen könne. Allerdings steht dahinter auch ein Muß, das in der schwierigen Finanzlage Frankreichs nach

dem Kriege begründet ist. Wenn somit heute eine die französische Seeschiffahrtspolitik der Vorkriegszeit kennzeichnende Maßnahme in Fortfall gekommen ist, so hat man doch an der Subventionierung bestimmter Postdampferlinien festgehalten. Diese Staatsaufgabe erscheint den Franzosen heute wie früher fast als selbstverständlich, was wenigstens in Hinblick auf die Verbindung mit einem Teil der französischen überseeischen Besitzungen politisch immerhin begründet erscheint. Indessen hat man die Art der Subventionierung geändert. An Stelle der vor dem Krieg üblichen Zuschüsse auf Grund der zurückgelegten Weglänge ist heute überwiegend das System der sog. *régie intéressée* getreten. In der reinen Form nimmt hier der Staat bei einem Gewinn an diesem teil, trägt aber bei Verlust dessen ganz. Diese Beteiligung von Staat und Unternehmung an Gewinn oder Verlust ist aber im Einzelfall verschieden geregelt. Gelegentlich ist die staatliche Unterstützung auch auf den Kohlenverbrauch bzw. -preis abgestellt worden.

Ein Blick auf die gegenwärtige Stellung und Lage der französischen Seeschiffahrt kann zunächst feststellen, daß Frankreich dem Umfang seines Flottenbesitzes nach heute wie vor dem Kriege den vierten Platz unter den seefahrenden Nationen einnimmt. Allerdings haben sich die Vordermänner, jetzt: England, Vereinigte Staaten und Japan, geändert. Deutschland und Italien folgen Frankreich dicht auf, wobei Deutschlands Flotte dank ihrem geringen Alter ohne weiteres an Wert die Frankreichs übertrifft. Von 1922 bis 1924 war Frankreichs Flotte im Rückgang be-

Schiffsbestand Frankreichs und der Haupt-Schiffahrtsländer in Br.-R.-T.¹⁾

	Dampfer und Motorschiffe	Segler	Zusammen
Frankreich 1914	1 929 000	397 000	2 319 000
„ 1922	3 537 000	369 000	3 846 000
„ 1923	3 453 000	284 000	3 737 000
„ 1924	3 290 000	208 000	3 498 000
„ 1925	3 320 000	192 000	3 512 000
Großbritannien 1925 ²⁾	19 905 000	136 000	19 441 000
Vereinigte Staaten 1925 ³⁾	11 932 000	1 017 000	12 949 000
Japan 1925	3 920 000	?	3 920 000
Deutschland 1925	3 006 000	68 000	3 074 000
Italien 1925	2 931 000	98 000	3 029 000

griffen, der erst in der jüngsten Zeit einer unbedeutenden Aufwärtsbewegung Platz gemacht hat. Indessen hat die Reinigung der französischen Flotte von Seglern, die seit 1906 langsam vor sich ging, kurz nach dem Kriege aber infolge der bekannten Kriegsneubauten stockte, in den letzten Jahren einen energischen Fortschritt genommen, so daß der Wert der französischen Flotte sich gehoben hat. Der Segler-Nettoraumgehalt macht heute nur rund $\frac{1}{8}$ des Dampfer- und Motorschiff-Nettohaltes aus. In den letzten Jahren hat man besonders dem Ausbau der Tankflotte größere Aufmerksamkeit gewidmet. Wenn auch unvergleichbar mit den großen Tankflotten der Vereinigten Staaten und Großbritanniens, hat man es doch auf einen Besitz von über 130 000 Br.-R.-T. Tankraum gebracht, wodurch es möglich war, einen steigenden Anteil der gesamten Erdöleinfuhr Frankreichs auf französi-

¹⁾ Nach Loyd's Register: Schiffahrtsjahrbuch 1926.

²⁾ Ohne Dominions.

³⁾ Ohne Große Seen.

schen Schiffen anzubringen (1921 9 %, 1922 26 %, 1923 35 %) ¹⁾. Im Gegensatz zu der übrigen Schiffbau- und Schifffahrtspolitik hat Frankreich zugunsten seiner Tankflotte wieder zu Prämien, die aus den Mitteln des Office National des Combustibles liquidet geleistet werden, Zuflucht genommen.

Die Frage, inwieweit sich die verkehrsgeographische Struktur Frankreichs in Hinblick auf seine Seehäfen durch den Kriegsausgang geändert hat, wird man dahin beantworten können, daß dies nur in sehr geringem Umfang erfolgt sein kann. Denn Elsaß-Lothringen bedient sich für Ein- und Ausfuhr der Massengüter heute wie früher des Rheins, d. h. dank der franko-belgischen Entente Antwerpens ²⁾. Auch wird die heute über das Vorkriegsmaß hinaus erhöhte Leistungsfähigkeit der im Krieg zerstörten nordfranzösischen Zeeen kaum verhindern, daß Frankreich auch in den kommenden Jahren eine Kohleneinfuhr von See (d. i. in erster Linie England) in Höhe von 15 bis 20 Millionen t nötig haben wird, wodurch das ungünstige Verhältnis von Ein- und Ausfuhrmenge bestehen bleiben wird. Hingegen bedeutet der Wiedergewinn Elsaß-Lothringens für die Seeverkehrsorganisation Frankreichs einen stark ins Gewicht fallenden Faktor, da Frankreich dadurch ein in den Überseeverkehr eng verflochtenes Wirtschaftsglied erhalten hat, dessen Verfrachtungen in erster Linie den Reedereien des neuen Herrscherlandes zufallen. Die umfangreiche Interessennahme französischer Seereedereien an der Rheinschifffahrt spricht in dieser Hinsicht ein deutliches Wort.

Weiter verdienen zur Beurteilung der Lage der französischen Seeschifffahrt die in der Nachkriegszeit sich in der verschiedensten Art manifestierenden Bemühungen Frankreichs um die Entwicklung seiner Kolonien der Beachtung. In erster Linie gilt dies von dem nordwestafrikanischen Kolonialreich. Hier hat namentlich der Außenhandel Marokkos nach dem Kriege stark zugenommen. Des weiteren bedenke man z. B. den großen Aufschwung, den der Kakaoexport der Elfenbeinküste in den letzten Jahren genommen hat. Allgemein werden die afrikanischen Besitzungen Frankreichs für die Versorgung des Mutterlandes und damit auch für die französische Seeschifffahrt eine zunehmende Rolle spielen. Gerade zur Beurteilung deren Bedeutung für Frankreich muß man sich dessen bewußt sein, daß Frankreichs Wirtschaft in Hinsicht auf ihre Verflechtungstendenzen zwei Gesichte trägt: das eine industriewirtschaftlich nach Osten, d. h. nach Deutschland, besonders der Ruhr gerichtet, das andere kolonialwirtschaftlich über Atlantik und Mittelmeer nach Süden, d. h. Nordafrika. Letzteres bedeutet für die französische Seeschifffahrt, daß sie hier einen binnenwirtschaftlichen Grundstock hat. Das kommt schon zum Ausdruck in den sehr engen Schifffahrtsbeziehungen zwischen Algier und der Metropole, die übrigens bereits seit 1889 der französischen Flagge vorbehalten sind.

Ein Blick auf die von den drei größten französischen Schifffahrtsunternehmen (Compagnie Générale Transatlantique mit 533 000 Br.-R.T. Schiffsraum, Messageries Maritimes mit 354 000 Br.-R.T. Schiffsraum und Chargeurs Réunis mit 328 000 Br.-R.T. Schiffsraum) unterhaltenen Linien tut dar, wie einerseits die französische Schifffahrt den allgemeinen Hochstraßen des Weltverkehrs folgt, andererseits ihr Routennetz gerade durch die den Erdball umfassende Ausdehnung des französischen Kolonialbesitzes spezifische Züge erhalten hat.

Ihrer Größe entsprechend verfügt die Compagnie Générale Transatlantique über das ausgedehnteste Liniennetz. Der Schwerpunkt liegt im Verkehr zwischen Frank-

reich und Nord- und Mittelamerika. Hier unterhält sie insbesondere die wöchentlich bediente Postlinie zwischen Le Havre und New York, auf der auch die beiden größten französischen Dampfer „Paris“ (34 600 Br.-R.T.) und „France“ (29 800 Br.-R.T.) verkehren, weiter 14-tägig die Linien Bordeaux—New York, monatlich die Linien Le Havre—Havanna—Houston, Saint Nazaire—Vera-Cruz, Saint Nazaire—Fort de France—Puerto Colombia—Cristobal, Le Havre—Plymouth—Bordeaux—Fort de France—Puerto Colombia—Cristobal mit Anschluß nach Guyana, Le Havre—Bordeaux—Haiti—Cuba. Neben diesen regelmäßigen Personen- und Frachtrouten stehen nach Bedarf befahrene reine Frachtlinien von Le Havre nach den Nordosthäfen der Union, von Antwerpen, Le Havre und Bordeaux nach Cuba, Mexiko und New Orleans, von den gleichen Häfen über Cristobal und den Panamakanal nach den Nordpazifik- und ebenso den Südpazifikhäfen Amerikas, von Le Havre, Nantes und Bordeaux nach Französisch-Westindien und Guyana. Ferner verkehren Passagierdampfer der C. G. Transatlantique wöchentlich zwischen Bordeaux und Casablanca und dreimal pro Woche zwischen Marseille und Algier. Wöchentliche Verbindungen bestehen schließlich noch zwischen Marseille einerseits und Oran, Philippeville, Bône, Bizerta und Tunis andererseits. Daneben unterhält die C. G. Transatlantique auch im Verkehr mit Französisch-Nordafrika eine Reihe reiner Frachtrouten und ebenso zwischen Frankreich und England (London und Liverpool). Schließlich besteht isoliert ein gemischter Dienst zwischen Le Havre und Danzig.

Der Schwerpunkt der zweitgrößten französischen Reederei, der Messageries Maritimes, liegt in dem von Marseille ausgehenden Verkehr zu und über den Indischen Ozean. Sie verzeichnet 14-tägig Abfahrten von Passagierdampfern nach China und Japan, 28-tägig nach Indo-China, 14-tägig nach den Häfen der afrikanischen Ostküste. Nach Australien besteht eine 7-wöchentlich bediente Route von Dänkirchen über atlantische und Mittelmeerhäfen nach Melbourne und Sydney. Andererseits geht von Dänkirchen und den atlantischen Häfen über Westindien und den Panamakanal eine allerdings nur 9-wöchentlich betriebene Linie nach Neu-Caledonien (Noumea). Zwischen Sydney und Noumea sowie den Neuen Hebriden besteht ein 4-wöchentlicher Dienst. Innerhalb des Mittelmeeres versehen die Messageries Maritimes einen wöchentlichen Dienst zwischen Marseille, Alexandrien und Beirut sowie einen 3-wöchentlichen zwischen Marseille, italienischen, griechischen und türkischen Häfen. Neben diesen Passagier- und Frachtdampferlinien laufen reine Frachtdampfer namentlich zwischen Antwerpen, Dänkirchen und dem fernen Osten, ebenso nach Indo-China, ferner Anschlußküstendampfer in den Gewässern Hinterindiens und Madagaskars.

Das Hauptaktionsfeld der drittgrößten französischen Reederei, der Chargeurs Réunis, ist der Südatlantik, d. h. die Verbindungen mit Südamerika und Westafrika. Ihr Ausgangspunkt ist — anders wie bei den schon genannten Reedereien — deutlich nach Nordosten verrückt: Hamburg und Antwerpen sind die Anfangspunkte der Routen. So unterhalten die Chargeurs Réunis einen 10-tägigen Passagier- und Frachtdampferdienst ab Hamburg über west- und südeuropäische Atlantikhäfen nach Brasilien und La Plata, weiter einen monatlichen Frachtdienst von Hamburg über Antwerpen, Le Havre nach brasilianischen Häfen. Von Antwerpen gehen dann noch besondere Frachtdampfer monatlich über französische Häfen nach Brasilien und La Plata und ebenfalls monatlich über nordfranzösische Häfen direkt nach Montevideo, Buenos-Aires und Rosario. Nach Westafrika unterhalten die Chargeurs Réunis 3-wöchentlich einen von Bordeaux bis Matadi gehenden Postdampferverkehr, weiter 4-wöchentlich einen von Hamburg bis zu den Kongohäfen sich erstreckenden Frachtdienst, der seine Ergänzung in einigen afrikanischen Küsten-

¹⁾ L. Pineau, L'outillage pétrolier Français. In: Construction et Outillage des Ports Français. Paris 1925.

²⁾ Vgl. des näheren Napp-Zinn, Rheinschifffahrt 1913—1920. Berlin 1925.

diensten findet. Schließlich führen die Chargeurs Réunis abwechselnd mit den Messageries Maritimes einen 4 wöchentlichen gemischten Dienst von Antwerpen über atlantische und Mittelmeerhäfen nach Indo-China aus. In Abhängigkeit von den Chargeurs Réunis befindet sich die Compagnie de Navigation Sud-Atlantique, die einen 4 wöchentlichen Schnellampferdienst zwischen Bordeaux und Rio de Janeiro, Montevideo und Buenos-Aires, sowie ebenso einen gemischten Dienst von Bordeaux über iberische Häfen nach mehreren brasilianischen und den La Platahäfen betreibt.

Gibt diese Aufzeichnung des Liniennetzes der größten französischen Reedereien einen Überblick über die Anteilnahme Frankreichs am Verkehr der größten Welt-routen, so muß auf eine ähnliche Darlegung des übrigen Verkehrs, namentlich desjenigen zwischen Frankreich und Nordafrika, hier verzichtet werden und der Hinweis genügen, daß eine ganze Reihe kleinerer Reedereien hier ihr Hauptbetätigungsfeld findet.

Andererseits vertiefen die Statistiken über den Anteil der Nationen am Verkehr der großen Seekanäle den Einblick in Frankreichs Stellung in der Welt-schiffahrt. Sowohl im Suez- wie noch mehr im Panamakanalverkehr künden die Zahlen der letzten Jahre ein konstantes Ansteigen der französischen Beteiligungsziffern, das das Gesamtverkehrs übersteigt. Allerdings ist Frankreichs Anteil heute bereits wieder durch den Deutschlands übertroffen. Es liegt darin eine Anerkennung des technischen wie betrieblichen höheren Leistungswertes der deutschen Flotte einerseits, der bereits hinreichend gekennzeichneten umfangreichen binnen-französischen Funktion der französischen Seeschiffahrt andererseits. Immerhin stand Frankreich im letzten Betriebsjahr des Suezkanals an vierter Stelle hinter England, Niederlande, Deutschland, während es im Verkehr des Panamakanals sich mit dem siebenten Platz begnügen mußte. Am Verkehr des Kaiser-Wilhelm-Kanals, dessen Rolle als Eingangstor der Ostsee weltwirtschaftlich nur eine beschränkte ist, nimmt Frankreichs Flagge nur einen geringen Anteil. Immerhin ist auch bei diesem in den letzten Jahren eine Zunahme zu verzeichnen.

Anteil der Nationen am Suezkanal-Verkehr (in 1000 Nettotonnen)¹⁾

	Großbrit.	Niederlande	Deutschland	Frankreich	Italien	Japan	Gesamt
1920	10 839	1 426	15	775	606	1 601	17 575
1921	11 397	2 032	171	968	934	1 042	18 119
1922	13 383	2 451	735	997	858	928	20 743
1923	14 264	2 175	1 314	1 294	1 043	986	22 730
1924	14 995	2 488	1 647	1 497	1 483	872	25 110

Anteil der Nationen am Panamakanal-Verkehr (in 1000 Panamakanal-Nettotonnen)²⁾

Jahr ³⁾	Ver. St.	Großbrit.	Japan	Deutschl.	Norweg.	Niederl.	Frankr.	Gesamt
1919/20	3 791	2 780	515	53	398	152	115	8 546
1920/21	4 863	3 978	619	67	548	249	156	11 416
1921/22	4 972	3 796	872	123	385	293	190	11 417
1922/23	10 209	4 892	703	336	597	610	252	18 606
1923/24	15 807	6 098	815	660	546	552	387	26 149
1924/25	12 271	5 949	824	723	673	531	490	22 855

¹⁾ Nach Le Canal de Suez, Nr. 1557, 1594, 1629, 1665, 1702 (1921—1925).

²⁾ Nach Annual Report of the Governor of the Panama Canal 1925.

³⁾ Rechnungsjahr (von Juli bis Juni).

Anteil der Nationen am Kaiser-Wilhelm-Kanal-Verkehr (in 1000 Nettotonnen)¹⁾

Jahr ²⁾	Deutsch	Nordst. ³⁾	GroßBrit.	Niederl.	Frankr.	Ver. St.	Gesamt
1913	5 918	2 621	507	487	45	...	10 350
1920	3 332	2 385	664	694	152	1 090	9 062
1921	4 236	2 765	674	396	130	798	9 385
1922	5 540	5 102	1 248	525	267	480	13 972
1923	6 461	4 698	1 512	582	352	315	14 792
1924	7 159	3 442	1 178	830	294	251	14 072

Eine Hebung der Stellung der französischen Seeschiffahrt kommt nicht zuletzt darin zum Ausdruck, daß der Anteil der unter französischer Flagge in den Seehäfen Frankreichs angebrachten bzw. abgefahrenen Güter sich gegenüber den Vorkriegsjahren nach dem Kriege bedeutend gehoben hat. Insgesamt ist also eine höhere Aktivität der französischen Seeschiffahrt in der jüngsten Zeit unbestreitbar. In dem Entschluß, nach dem Kriege den Ausgangspunkt verschiedener Linien nach Hamburg und Antwerpen zu verschieben, tritt die Einsicht zutage, daß durch das Übergreifen auf fremde Transportgüter sich die ungünstige Umschlagbilanz der französischen Häfen verbessern läßt. Allerdings hat, wie bemerkt werden muß, für einen Auswandererverkehr auf französischen Schiffen aus deutschen Häfen erst der Vertrag von Versailles mit der Gleichstellung fremder Nationen die Grundlage geschaffen. Auch an dem von Italien ausgehenden Verkehr hat Frankreich stärkeren Anteil genommen und versucht damit den Satz, daß die Handelsflotte dem Ausgangsverkehr des eigenen Landes zu entsprechen pflegt, zu überwinden.

Wie erwähnt, spielt sich die Tätigkeit der französischen Handelsflotte heute ohne staatliche Prämienunterstützung ab. Und was die Subventionen für die Postdampferlinien betrifft, so weisen die führenden Leute der französischen Großunternehmen mit Vorliebe darauf hin, daß die Staatsbeiträge kaum ein Äquivalent bieten für die gleichzeitig von den Reedereien übernommenen Verpflichtungen, d. h. Einnahmeverminderungen. Obwohl schon seit Jahren eine Kommission eingesetzt ist, die die Lage und etwaige Hilfsmaßnahmen der französischen Seeschiffahrt zu untersuchen hat, so ist doch — aus den bereits genannten Gründen — wenig wahrscheinlich, daß es in der nächsten Zeit zu einer Wiedereinführung des Prämien-systems kommen wird. Auch die eine Zeitlang in die Errichtung eines besonderen der Seeschiffahrt gewidmeten Kreditinstituts gesetzten Hoffnungen scheinen zu verblasen. Wenn heute die französische Seeschiffahrt hofft, einen drückenden Schuh auszuziehen zu können, so ist es auf sozialpolitischem Gebiet. März 1920 war nämlich in der französischen Seeschiffahrt der Achtstundentag eingeführt worden. September 1922 hat man ihn wieder aufgehoben in der Absicht, eine internationale Regelung dieser Frage abzuwarten. Indessen ist er im April 1925 unter der Linksregierung wieder in Kraft gesetzt worden, indem nämlich 8 Stunden Anwesenheit mit 8 Stunden Arbeit gleichgesetzt wurden, während nach der Regelung von 1922 12 Stunden Anwesenheit gleich 8 Stunden Arbeit gewertet wurden. Gegen diese erneute Belastung haben sich die französischen Reedler sehr energisch, indessen bislang erfolglos gewehrt. Im übrigen darf man wohl eher die heute in maßgebenden Kreisen Frankreichs herrschende Meinung dahin zusammenfassen, daß für die Fortentwicklung der französischen Handelsflotte die Gleichbehandlung der französischen

¹⁾ Nach Vierteljahreshefte zur Statistik des Deutschen Reichs 1914, 1921—1925.

²⁾ Rechnungsjahre (von April bis März folgenden Jahres).

³⁾ Unter Nordstaaten sind hier gefaßt: Dänemark, Norwegen, Schweden und Finnland.

Flagge im Weltverkehr und ein aktiver Geist die besten Bürgen sind. Dabei wird man allerdings nicht übersehen dürfen, daß durch das dauernde langsame Sinken des Franken den französischen Reedern ein Vorsprung im Konkurrenzkampf gegeben ist.

Die vorstehenden Betrachtungen seien wie folgt zusammengefaßt: Die französische Subventionspolitik vor dem Kriege, die Entwicklung der französischen Staatsflotte in und nach dem Kriege haben Erfahrungen gezeigt, die geeignet sind, allgemein zur Erkenntnis der Erfolgsmöglichkeiten der Staatsbeteiligung auf diesen Gebieten beizutragen. — Es erscheint vielleicht erstaunlich, daß heute, wo eine neue Welle des Protektionismus über die Seeochert der Welt geht, wo das faschistische Regime Italiens gewaltigen Aufwand zur Verstärkung seiner Seegeflotte treibt, wo neuerdings Spanien und Portugal umfangreiche Schutz- und Förderungsnahmen zugunsten ihrer Flotten getroffen haben, Frankreich ganz im Gegensatz zu seiner Vergangenheit als Vertreter einer mehr liberalen Schifffahrtspolitik gelten kann. Den unter ihrer Ägide behaupteten Stand Frankreichs als Seefahrernation wird man als durchaus befriedigend bezeichnen können. Wir Deutsche, die wir immer mit Stolz unsere Schifffahrt vorwiegend aus ihrer eigenen Kraft wachsen sehen, haben keinen Anlaß, die Entwicklung Frankreichs argwöhnisch zu betrachten.

Wenn auch die Flagge auf dem Weltmeer nicht einfach als wirtschaftliche Größe gewertet werden kann, so haben und sollen wir nicht vergessen, daß Staatssubventionen immer nur Gaben sind, die anderen Wirtschaftszweigen genommen sind, vor allem aber daran denken, daß sie künstliche Gebilde züchten können, deren Lebenskraft eine geringe ist, geringer vielleicht, als wie sie im freien Wettbewerb sich entwickelt hätte. Gerade die staatlich gezüchtete Rivalität führt am leichtesten zu Überproduktion von Schifffraum und erschwert Verständigungen, die sich ohne die Staatsgelder im Hintergrund leichter ergeben müssen. Im Interesse der Gesamtwirtschaft — national wie überstaatlich gesehen — begegnet also jede Subventionspolitik schweren Bedenken. Es ist zum mindesten zu wünschen, daß die Länder, die sich zu dieser Einsicht bekehrten, an ihr festhalten. Möchten die anderen wie wir weiter oder mehr vertrauen auf die Kraft des freien, friedlichen Wettbewerbs!

Zusammenarbeit der Eisenbahn mit den Straßen- und Kleinbahnen.

Von Generaldirektor Max Schwab, Düsseldorf.

Zwischen den Eisenbahnen und den Straßen- und Kleinbahnen bestehen wesentliche grundlegende Unterschiede, welche in den Gesetzen vom 3. November 1838 und 28. Juli 1892 verankert sind, nach denen diese Eisenbahnunternehmungen konzessioniert werden. Die dem Gesetz von 1838 unterstellten Eisenbahnunternehmungen können sich für die Erfüllung ihrer Verkehrsaufgaben frei entfalten. Einschränkende Bestimmungen bestehen für sie nicht, lediglich ihr Ausbau und die Ausgestaltung ihrer Transportmittel sind an besondere Bestimmungen geknüpft, damit die erforderliche Einheitlichkeit in Spurweite, Kupplung usw. mit Rücksicht auf den Übergang der Fahrzeuge von einer Bahn auf die andere gegeben ist. Die Einheitlichkeit des Betriebes der Eisenbahn wird dann noch durch die Verkehrs-

ordnung vom 23. Dezember 1908 gewährleistet, welche für alle nach dem Gesetz von 1838 genehmigten Bahnen verbindlich ist.

Die Eisenbahnen haben unter diesen Verhältnissen einen ständig wachsenden Aufschwung und Ausdehnung genommen. Der diesen Unternehmungen innewohnende monopolartige Charakter schützte sie vor jeder Konkurrenz. Dieser Zustand war für die Entwicklung des Wirtschaftslebens unbedenklich, zumal die Tarife in erträglichen Grenzen gehalten wurden. So war es möglich, daß Industrie, Handel und Gewerbe unter der Herrschaft der Reichsbahnen bis zum Ausbruch des Krieges eine ständige Weiterentwicklung hatten. Auch die gesamte Entwicklung des Verkehrs auf den Eisenbahnen war, abgesehen von kleineren periodisch auftretenden Rückschlägen, eine stets steigende.

Die Straßen- und Kleinbahnen als einfache Bahnform sind auf die Vervielfältigung des Wirtschaftslebens in den Großstädten und Industriebezirken, aber auch in den landwirtschaftlich genutzten Gebieten zurückzuführen. Ihre Entwicklung ist gekennzeichnet von der Pferdebahn bis zur vollendeten elektrischen Schnellbahn. Sie unterstehen dem Gesetz von 1892, welches ihrer großzügigen Entwicklung und Ausgestaltung Fesseln anlegt. In diesem Gesetz werden diese Verkehrsunternehmungen als solche bezeichnet, welche zwar dem öffentlichen Verkehr dienen, wegen ihrer geringen Bedeutung aber für den allgemeinen Eisenbahnverkehr dem Gesetz für die Eisenbahnunternehmungen nicht unterliegen. Das Gesetz bestimmt ferner, daß Erweiterungen dieser Bahnen zu versagen sind, wenn diese die Unterordnung des Unternehmens unter das Gesetz vom 3. November 1838 bedingen. Das Gesetz von 1892 läßt nur die Auflage eines baulichen Anschlusses zu, aber nicht die eines betrieblichen Zusammenschlusses. Ein derartiger Zusammenschluß kann selbst bei den Kleinbahnen, welche einem Rechtsträger konzessioniert sind, nur mit Genehmigung des zuständigen Ministeriums erfolgen. Für diese Entscheidungen haben die Kleinbahnaufsichtsbehörden sich gutachtlich zu äußern. Dabei spielt die Stellungnahme der Reichsbahn eine entscheidende Rolle. Ob diese bei ihrer bisherigen Einstellung, die Straßen- und Kleinbahnen als lästige Konkurrenten anzusehen, objektiv und unparteiisch anfallen kann, soll hier nicht erörtert werden.

Betrachtet man nun kurz die Entwicklung der Eisenbahnen, dann muß voll Bewunderung anerkannt werden, daß die Eisenbahnen zum leistungsfähigsten und darum unentbehrlichsten Verkehrsmittel der Volkswirtschaft sich ausgebildet haben. Es war schon ein glücklicher Gedanke, daß im Jahre 1878 der Minister der öffentlichen Arbeiten, Malbach, die Verstaatlichung der Privateisenbahnen mit aller Rücksichtslosigkeit durchführte und daß dieser Grundgedanke auch von seinen Nachfolgern stets konsequent weiter verfolgt worden ist. Bis zum Jahre 1885 hatte das Staatsbahnnetz bereits eine Länge von 21 624 km erreicht. Die Bundesstaaten gingen in derselben Richtung vor, so daß die Privateisenbahnen mehr und mehr verschwanden. Aber erst in dem neu aufgebauten Deutschen Reich ist es gelungen, die verschiedenen staatlichen Bahnnetze zu einer Reichsbahngemeinschaft zusammenzufassen. Das Reichsbahnnetz hat heute eine Ausdehnung von 53 581 km. Da der Staat für wichtige Bahnstrecken keine Konzessionen mehr vergab, um sein Monopol nicht zu durchbrechen, so hat sich die private und später die kommunale Initiative auf dem Verkehrsgebiet dem Ausbau der Straßen- und Kleinbahnen zugewandt. Und hier ist dann von einer großzügigen Auffassung geschwiege denn von einer solchen Durchführung der Verkehrsprobleme keine Rede mehr. Jeder Interessent sieht nur sein Einflußgebiet. Die Verkehrsinteressen der Nachbarn werden nicht berücksichtigt, am liebsten