

DR. K. GRAF VON KEYSERLINGK

DIE DEUTSCHE SCHIFFFAHRT

Die deutsche Schifffahrt muß als eines der mit am schwersten von der Not der Zeit betroffenen Opfer innerhalb der deutschen Wirtschaft bezeichnet werden. Sie ist nicht nur Opfer der allgemeinen Wirtschaftskrise mit ihren ungeheuren Produktionsschrumpfungen und Umsatzrückgängen, sondern gleichzeitig auch ein Opfer der heute allen Staaten gemeinsamen autarkischen Abschlußbestrebungen, die sich gerade auf die Schifffahrt weit katastrophaler auswirken müssen, als auf die meisten auch an sich stark betroffenen Industriezweige. Wäre eine Autarkie einzelner Staaten oder territorial zusammenhängender Staatengruppen durchführbar, so würde die fast ausschließlich dem Handelsverkehr dienende Schifffahrt auch bei einer allgemein günstigen Wirtschaftslage teilweise zum Tode verurteilt sein. Dies wäre schon bei einer kontinentalen Autarkie in allerdings geringerem Umfange der Fall. Das Schicksal der deutschen Schifffahrt in ihrem heutigen Bestande würde also weitgehend davon abhängig sein, ob und wie es gelingen wird, die Weltwirtschaftskrise im Rahmen einer neugeordneten Weltwirtschaft oder neubegründeten Autarkie ihrer Lösung entgegenzuführen. Zur Zeit jedenfalls deuten alle Anzeichen darauf hin, daß wir inmitten einer Entwicklung zur Autarkie stehen, die einen weiteren Ausbau, ja auch nur eine Erhaltung des heutigen Wirkungsfeldes der deutschen wie auch der Welt-schifffahrt mehr als fraglich erscheinen läßt.

Die deutsche Flotte, 1914 noch die zweitgrößte der Welt, war durch Kriegsverluste, Beschlagnahmen und Auslieferungen auf Grund des Versailler Vertrages 1920 auf 8 Proz. ihres Vorkriegsbestandes zusammengeschrumpft. Mit unerhörten Anstrengungen konnte in den folgenden 12 Jahren eine neue Handelsflotte aufgebaut werden, die heute nicht mehr weit hinter dem Bestande von 1914 zurückbleibt. Ueber den Ausbau der deutschen Flotte geben folgende Zahlen ein Bild:

Die deutsche Flotte in Brutto-Registertonnen

1914. 5 135 000	1926. 3 062 000
1920. 419 000	1927. 3 310 000
1921. 654 000	1928. 3 738 000
1922. 1 186 000	1929. 4 058 000
1923. 2 510 000	1930. 4 199 000
1924. 2 872 000	1931 etwa 4 250 000
1925. 3 006 000	

Heute steht Deutschland in der Schifffahrt hinter England, den Vereinigten Staaten von Amerika und Japan an vierter Stelle, während sein Anteil an der Welttonnage von etwa 12 Proz. im Jahre 1914 auf etwa 5 bis 6 Proz. im Jahre 1931 gesunken ist.

Der besondere Vorteil der deutschen Flotte liegt in ihrer allen modernen Anforderungen gerecht werdender Neuheit, da 65 Proz. ihrer Schiffe jünger als 10 Jahre sind gegenüber einem Weltdurchschnitt von etwa 47 Proz. So beträgt auch der Anteil der mit Motoren angetriebenen Schiffe der deutschen Flotte über 15 Proz. gegenüber 8 Proz. bei der Welthandelsflotte. Speziell bei der Hapag beträgt der Anteil der Motorschiffe 25 Proz. Auch die Durchschnittsgeschwindigkeit der deutschen Handelsflotte konnte von 8 bis 10 Knoten vor dem Kriege auf 12 bis 14 Knoten im Jahre 1931 erhöht werden. Hieraus erklärt sich, daß die deutsche Handelsflotte die relativ größte Ausnutzungsquote innerhalb der Welthandelsflotte aufzuweisen hat.

Trotz dieser an sich günstigeren Situation ist aber die deutsche Schifffahrt während der letzten zwei Jahre in der gleichen katastrophalen Weise in Mitleidenschaft gezogen worden und steht genau so, wie auch die Handelsflotten fast aller anderen Länder, dicht vor dem Zusammenbruch. Dies zeigt sich besonders in der ungeheuren Schrumpfung des Waren- und Passagierverkehrs während dieser Zeit. Die deutsche Tonnage ist heute noch nicht einmal zur Hälfte ausgenutzt, so daß ein großer Teil, etwa 1 Million Tonnen, aufgelegt werden mußte, das ist 22 bis 25 Proz. 400 000 Tonnen älteren Schiffsraumes oder knapp