

10 Proz. sind zum Abwracken freigegeben worden, so daß im Jahre 1932 zum erstenmal seit dem Kriege wie auch in der normalen Entwicklungsgeschichte der deutschen Schifffahrt überhaupt eine erhebliche Verkleinerung der deutschen Handelsflotte eingetreten ist. Es ist nicht abzusehen, ob es sich hier nur um eine einmalige Aktion handelt oder ob weitere Abwrackungen und Auflegungen folgen werden. Die weltwirtschaftliche Entwicklung läßt das letztere befürchten, da sich der Schrumpfungsprozeß innerhalb des Weltfracht- und Passagierverkehrs mit unverminderter Heftigkeit fortsetzt, ist doch der deutsche Außenhandel gegenüber 1929 wertmäßig im Ueberseeverkehr um mehr als 50 Proz., im europäischen Verkehr um fast 40 Proz. gesunken. Auch mengenmäßig ist eine außerordentliche Schrumpfung besonders im Ueberseeverkehr eingetreten, die in den letzten Monaten einen seit Jahrzehnten nicht mehr beobachteten Tiefstand erreicht hat. Ein Bild dieser Entwicklung gibt der deutsche Seefrachtenindex, der zur Zeit sehr weit unter 60 liegen dürfte. (S. 68.)

Aehnlich ungünstig liegen die Verhältnisse im Passagierverkehr. Hier wirkt sich besonders der außerordentliche Rückgang des Auswanderer- und Reiseverkehrs aus, wobei die Einwanderungsbeschränkungen und -verbote die Hauptrolle spielen. So ist allein die Auswanderung nach den Vereinigten Staaten von Amerika im Fiskaljahr 1930/31 auf 97 000 Personen gegenüber 242 000 im Jahre 1929/30 und 280 000 im Jahre 1928/29 gesunken. Der deutsche Anteil am Auswandererverkehr ging in diesen Jahren von 47 000 auf 27 000 und zuletzt auf 10 000 Personen zurück. Im Fiskaljahr 1931/32 dürfte auch diese letzte Ziffer noch weit unterschritten worden sein. Die gesamte deutsche Auswanderung 1919/20 bis 1930/31:

Rechnungsjahr (1. 4. bis 31. 3.)	Zahl der Auswanderer	Rechnungsjahr (1. 4. bis 31. 3.)	Zahl der Auswanderer
1919/20	3 223	1925/26	62 705
1920/21	9 194	1926/27	65 280
1921/22	24 173	1927/28	61 379
1922/23	36 623	1928/29	57 241
1923/24	115 431	1929/30	48 734
1924/25	58 328	1930/31	37 300

Unter dem Rückgang der Auswanderung hatte besonders der Hamburger Passagierverkehr zu leiden, und er sank im Jahre 1931 auf weniger als die Hälfte vom Jahre 1930, während der Einreiseverkehr in der gleichen Zeit um 20 Proz. zurückging.

Die Rentabilität der deutschen Schifffahrt ist

**Theater Kinos usw.  
plakatieren**

denn der Entschluß eine Vorstellung aufzusuchen, wird in Tausenden erst auf der Straße durch das Plakat erweckt. Es wirbt stets ein volles Haus.

**STÄDTE-REKLAME**  
DEUTSCHLANDS GRÖSSTES PLAKATANSCHLAG-UNTERNEHMEN

aber neben der ungeheuren Schrumpfung des Waren- und Passagierverkehrs auch noch durch die von der ausländischen Konkurrenz erzwungenen weitgehenden Fracht- und Fahrpreisermäßigungen schwer bedroht. Diese Ermäßigungen betragen bis zu 40 Proz. der früheren Sätze.

Die Auflegung und Abwrackung eines wesentlichen Teiles der deutschen Handelsflotte sowie Lohnherabsetzungen und Entlassungen — etwa 25 000 Seeleute sind heute in Deutschland erwerbslos — können aber keinen wesentlichen Einfluß mehr auf die zur Zeit gegebene Unrentabilität der deutschen Schifffahrt ausüben.

Ihrer heutigen Struktur nach ist die deutsche Schifffahrt wie die Schifffahrt überhaupt lebensfähig nur im Rahmen einer wieder emporblühenden Weltwirtschaft. Sollten sich aber die autarkischen Bestrebungen durchsetzen können, so wird die deutsche Schifffahrt und die Welt-schifffahrt einer durchgehenden Umorganisation, die auf eine wesentliche Bestandverkleinerung und Verengung ihres Aufgabenkreises hinausliefere, unterzogen werden müssen. Und so werden die in der Bildung begriffenen neuen Wirtschaftsformen schicksalbestimmend für die deutsche Schifffahrt sein.