

schaftsanteil an diesem wichtigen Verkehr nicht unerheblich vergrößern können. Die Beförderungszahlen bei Hapag und Lloyd lassen sich jedoch nicht ohne weiteres vergleichen. Der Norddeutsche Lloyd, dessen Schwergewicht schon von jeher im Passagegeschäft lag, hat mit der Indienststellung der Bremen eine außerordentlich zugkräftige Werbung erzielt, die sich natürlich stärker auswirkte, als sich rein rechnungsmäßig aus den größern Beförderungsmöglichkeiten der Bremen gegenüber dem aus dem Verkehr gezogenen Columbus ergibt. Auf der andern Seite wurde das Passagiergeschäft der Hapag dadurch beeinträchtigt, daß ihre vier Ballindampfer in den letzten Monaten zum Einbau stärkerer Maschinenanlagen aus dem Verkehr gezogen werden mußten.

Die mengenmäßig befriedigende Entwicklung des Personenverkehrs hat jedoch nicht in allen Fällen eine entsprechende Ertragssteigerung gebracht, da namentlich im nordatlantischen Geschäft gewisse Strukturänderungen das Ergebnis beeinträchtigt haben. Es ist nämlich eine merkliche Abwanderung von der II. Klasse zur billigeren III. Kajüte für Touristen eingetreten, auf die darüber hinaus auch der größte Teil der Mehrbeförderung entfällt. Wir möchten jedoch annehmen, daß man es hier mit Uebergangerscheinungen zu tun hat, die noch keine unbedingten Rückschlüsse auf eine künftige Beeinträchtigung des Fahrgastgeschäfts notwendig machen. Die Einrichtung des Touristenverkehrs ist noch ziemlich jung und in seinen Geschäftsmöglichkeiten noch nicht annähernd erschöpft. Die Verkürzung der Reisezeit und die verhältnismäßig billigen Beförderungsmöglichkeiten für Touristen haben ganz neue Schichten für diesen Verkehr geworben. Obwohl diese Werbung noch in den Anfängen steckt, kann man nach den jetzigen Erfahrungen bereits damit rechnen, daß sich die regelmäßigen Ueberfahrten amerikanischer und deutscher Studenten ebenso einbürgern werden wie die Besuchsreisen von Vereinigungen und die Studienfahrten gewisser Fachgruppen. Für die beiden deutschen Großreedereien sind gerade diese Möglichkeiten, die noch im Touristengeschäft liegen, von besonderer Bedeutung, denn sie können einen gewissen Ausgleich für den Geschäftsausfall bringen, der sich aus der Herabsetzung der deutschen Auswanderungsquote nach den Vereinigten Staaten von 51 227 auf 29 957 Personen ergibt. Wenn aber die Touristenklasse erst in stärkerem Umfang bei den Reisenden benutzt wird, für die diese Einrichtung gedacht ist, wird zweifellos eine Rückwanderung zur II. Klasse einsetzen, die eben doch für eine andre Gesellschaftsschicht in Frage kommt. Die Inanspruchnahme der III. Klasse ist 1929 ziemlich unver-