

ändert geblieben, ebenso wie das für den Ertrag besonders wichtige I.-Klassengeschäft. Wie die Ergebnisse der Bremen zeigen, dürfte die Benutzung der I. Klasse solange gesichert sein, wie diese Klasse den höchsten Luxusansprüchen gerecht wird.

Unbefriedigendes Frachtgeschäft

Im Gegensatz zum Personengeschäft war die Entwicklung der Güterbeförderung rückläufig. Die verschiedenen krisenhaften Erscheinungen in der Weltwirtschaft haben den regelmäßigen Warenaustausch erheblich gestört. Während zum Beispiel die Ausfuhr Deutschlands in der größeren Zeit des Jahres immer noch befriedigen konnte, machte sich schon ziemlich früh ein Rückgang der Gütereinfuhr bemerkbar. Unter dieser Entwicklung hatte namentlich das Geschäft in hochwertigern Waren zu leiden, die in immer geringerem Umfang zur Verladung kamen. Von weittragender Bedeutung für die Gestaltung des Frachtgeschäfts war der Zusammenbruch der Getreidefrachten. Nachdem im Juli festgestellt worden war, daß die europäischen Getreideernten einen Verzicht auf größere überseeische Einfuhr ermöglichen würden, gingen die Frachtsätze unaufhaltsam zurück. Namentlich der La Plata lag außerordentlich danieder, und der etwas höhere Personenverkehr mit Südamerika dürfte bei weitem nicht hinreichen, um den Minderertrag im Frachtgeschäft auszugleichen. Die Getreidefrachten, die bis zur Mitte des Jahres noch bei 25s lagen, gingen sprunghaft zurück und erreichten Ende Oktober den niedrigsten Stand von 11-12s. Das Weizengeschäft von Nordamerika ruhte fast vollkommen. Die Raten von Montreal zu den Nordseehäfen gingen von 16s auf 12-13s zurück, es wurden aber nur vereinzelte Verladungen bekannt. Bei der großen Bedeutung, die gerade die Getreidevers Schiffungen haben, mußte sich der Zusammenbruch dieses Geschäfts auch auf andern Gebieten auswirken. Die unbeschäftigte Tonnage drang zunächst in das Salpetergeschäft ein und drückte die Raten von Chile nach den Nordseehäfen von 28s auf 16-17s herab.

Diese unerfreuliche Entwicklung beeinträchtigte natürlich in erster Linie die Lage der Trampreedereien, die auf volle Ladungen angewiesen sind, während in der Linienfahrt Teilladungen eine größere Rolle spielen und die Frachtsätze zudem noch häufig durch Kontrakte festgelegt sind. Den auf festen Strecken fahrenden Reedereien bietet sich zudem noch ein gewisser Ausgleich im Durchladegeschäft, das für die freie Fahrt