

rung der amerikanischen Handelsflotte und damit zu Störungen in der an sich schon raummäßig übersetzten Weltseeschifffahrt führen dürften. Die Subventionierungen der Schifffahrt in sehr vielen Ländern kann und will Deutschland nicht mit ähnlichen Maßnahmen beantworten. Es ist aber verständlich, wenn die Reeder, deren Geschäft auf dem deutschen Handel beruht, immer wieder auf die Notwendigkeit hinweisen, daß die Verlager stärker, als es bis jetzt der Fall ist, die einheimische Schifffahrt berücksichtigen. Ueber den Rhein geht bereits eine erhebliche Gütermenge aus Deutschland in die holländischen und belgischen Seehäfen. Um so stärker sollte aber die deutsche Binnenwirtschaft darauf bedacht sein, die Waren, die aus der geographisch bedingten Kalkulation nicht notwendigerweise über das Ausland gehen müssen, der deutschen Schifffahrt zu erhalten. Wenn es den großen deutschen Gesellschaften auch trotz widriger Zustände (Brand der Europa, Ausbleiben der amerikanischen Freigabegelder) und trotz gewisser krisenmäßigen Hemmungen im Weltverkehr 1929 gelungen sein mag, ähnliche Einnahmen wie im Vorjahr zu erzielen, so ist zu bedenken, daß sich die Auswirkungen der hier angedeuteten Störungsquellen erst in den kommenden Jahren bemerkbar machen werden.

Notleidender Schiffbau

Die Notlage der deutschen Werftindustrie mußte sich 1929 infolge der ungewöhnlich geringen Neubaufträge der deutschen Reeder weiter verschärfen. Der Auftragsbestand ist ungewöhnlich niedrig und stellte sich am Schluß des dritten Vierteljahres auf rund 235 000 B.-R.-T. gegen 423 000 B.-R.-T. am 30. September 1928 und 516 000 B.-R.-T. am 30. September 1927. Die absinkende Beschäftigungskurve im deutschen Schiffbau entspricht nicht den Weltauftragsbeständen der Werftindustrie. Diese liegen ebenso wie die Aufträge in den wichtigsten Ländern erheblich höher als im Vorjahr. Wohl sind die Preise infolge der allgemeinen Uebersetzung der Industrie überall gedrückt, in Deutschland tritt die Krise jedoch in besonders scharfer Form zutage. Die deutsche Leistungsfähigkeit liegt bei ungefähr 750 000 B.-R.-T., sie war also Ende eptember noch nicht einmal zum dritten Teil ausgenutzt. Infolgedessen sind die Preise auf den deutschen Seeschiffswerften besonders gedrückt, sie sind zum Teil so knapp kalkuliert, daß Veränderungen der Materialkosten oder der Löhne zu Verlustkontrakten führen. Im November, der erfahrungsgemäß einer der besten Auftragsmonate ist, hat der deutsche Schiffbau annähernd 58 000t Neubaufträge erhalten, die bezeichnenderweise, abgesehen von