



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Seemann, E. F.: Die Schffahrt der Vereinigten Staaten

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



Die Schifffahrt der Vereinigten Staaten

Von E. J. Seemann



u den Lieblingskindern der amerikanischen Unternehmungslust gehört die Schifffahrt nicht, wenigstens jetzt nicht. Es gab eine Zeit, da warf man sich in den Vereinigten Staaten mit großem Eifer auf die Reederei. Das war in den vierziger und fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts. In England war die Eiche, der damals allein maßgebende Rohstoff für den Schiffbau, schon sehr spärlich geworden. Deutschland war noch nicht kapitalkräftig genug, mit England wetteifern zu können, auch waren noch fast alle Länder durch scharfe Gesetze der Einfuhr von Waren durch fremde Schiffe verschlossen; sogar in England bestand die von Cromwell erlassene Navigationsakte noch bis 1849; auch fehlte in Deutschland noch die nationale Zuversicht, der Rückhalt an einer Kriegsflotte. In den Vereinigten Staaten dagegen gab es noch unerschöpflich erscheinende Eichenwälder, das nationale Selbstvertrauen ließ nichts zu wünschen übrig, und endlich hatte, da die Eisenbahnen nach dem fernen Westen noch nicht erbaut waren, der Zug dorthin die Menschen noch nicht so erfasst. Die nordamerikanische Technik hat von jeher auf einer großen Höhe gestanden, da man alles aufbieten mußte, Arbeit zu ersparen. Damals widmete auch sie sich eifrig dem Schiffbau. In einer gewissen Richtung erreichte sie eine führende Rolle; sie erfand das „Klipperschiff,“ einen Segler von langem, schmalen, außerordentlich „scharfem“ Bau, dessen Ladungsfähigkeit allerdings nicht groß war, der aber sehr hoch und breit getakelt war, sodaß die Segel im Verhältnis zum Rumpf dem Winde eine viel breitere Fläche boten, als man sonst anzuwenden wagte. Diese Klipper waren Schnellsegler ersten Ranges. Dampfer hatte man damals auf den weiten Ozeanfahrlen noch nicht. Da nun die Einfuhr von Tee neuer Ernte mit möglichster Beschleunigung geschehen mußte, und der Tee so rasch wie möglich von den Nachteilen des Aufenthalts im Schiffsraum befreit werden mußte, so fand sich für die Klipper eine überaus lohnende Verwendung. Ein hohes Alter erreichten sie jedoch sämtlich nicht, die hohe Takelung war zu gefährlich, und bald machten auch die Fortschritte der Dampfschifffahrt ihrer Bedeutung ein Ende.

Um 1860 stand die nordamerikanische Handelsflotte, wenn man die Küstenschifffahrt und die Fahrzeuge auf den großen Seen einrechnete, der englischen ganz nahe; 1858 hatte sie über fünf Millionen Tonnen. Die englische stand 1859 auf 5609000. Bald sollte das Schicksal eine jähe Änderung hervorbringen. Die Handelsflotte der Amerikaner war beinahe ausschließlich im Besitz der Nordstaaten. Als nun 1861 der Bürgerkrieg ausbrach, und die Südstaaten weder eine Kriegsflotte hatten, mit der sie operieren konnten, noch

eine Handelsflotte, die ihren Handel vermitteln konnte, die sie aber auch zur See verwundbar gemacht hätte, beschlossen sie, die Handelsflotte der Nordstaaten zu zerstören. Sie rüsteten Kaperschiffe aus, unter andern die allbekannten „Alabama“ und „Shenandoah,“ und diese schossen die vortrefflichen nordamerikanischen Fregatten, Barken, Klipper und Schoner in den Grund oder verbrannten sie auf offener See; nur die Chronometer pflegten sie an sich zu nehmen. Nicht nur die Verluste durch die Zerstörung selbst bewirkten eine Verringerung der nordamerikanischen Flagge, sondern weit mehr noch die Angst vor den Kapern. Die Eigentümer verkauften, so rasch sie konnten, ihre Fahrzeuge nach England, Deutschland, Frankreich, Norwegen. Ungefähr zu derselben Zeit errang der Eisenschiffbau seinen völligen Sieg über die Holzkonstruktion. Immer mehr drang der Dampfer auf Kosten der Segelschiffe vor, und für ihn war von vornherein das Eisen der gegebene Baustoff, sogar Segler baute man seit etwa 1865 mit Erfolg aus Eisen. Damit neigte sich das Züngeln der Wage wieder entscheidend auf Englands Seite. Denn an Eisen und Steinkohle war es damals viel reicher als Nordamerika, dessen Eisenbestände fortan für den Schiffbau nicht mehr in Betracht kamen.

Noch in einer andern Beziehung bedeutete der Bürgerkrieg einen Wendepunkt für die nordamerikanische Handelsflotte. Der Kampf zwischen Norden und Süden betraf nicht nur die Sklavenfrage, er war zugleich ein Kampf um Schutz Zoll und Freihandel. Der Schutz Zoll siegte. Eisen, das man damals noch in Menge aus England bezog, wurde einem hohen Zoll unterworfen, ebenso alle andern zum Schiffbau nötigen Dinge. Dadurch verteuerten sich natürlich die Erzeugnisse der amerikanischen Schiffswerften, die ohnehin schon mit höhern Arbeitslöhnen zu tun hatten. Die Gesetzgebung fühlte sich verpflichtet, die Schiffbauer zu entschädigen, und bestimmte, daß im Auslande gebaute Schiffe nur dann unter nordamerikanische Flagge gebracht werden könnten, wenn sie im Kriege gekapert und kondemniert seien, oder wenn sie wegen Verletzung der Zollgesetze für den Staat in Beschlag genommen worden seien. Nun war die Reederei der leidende Teil. Da die in Amerika gebauten Schiffe nicht mit den englischen, deutschen, norwegischen konkurrieren konnten, so konnten die Reeder den Schiffswerften auch keine Aufträge geben. Wieder griff die Gesetzgebung ein, dieses mal um die Reeder zu entschädigen. Sie bestimmte, daß die Küstenschifffahrt der amerikanischen Flagge vorbehalten bleiben sollte. Unter Küstenschifffahrt verstand man aber nicht etwa nur einen Verkehr wie zwischen Boston und Newyork, sondern überhaupt zwischen zwei Häfen der Vereinigten Staaten, sogar zwischen Boston und San Francisco. Damit war für die nächsten Jahrzehnte der Entwicklungsgang der amerikanischen Handelsflotte entschieden: Staatshilfe und Staatsbelästigung, die einander teilweise kompensierten; die Freiheit litt unter allen Umständen dabei.

Ehe wir das Ergebnis betrachten, wollen wir noch eines Einflusses gedenken, der stark hervortritt. Die Seeschifffahrt ist ihrer Natur nach ein internationales Gewerbe; der Verkehr geht von Land zu Land, da man die fremden Fahrzeuge nicht ausschließen kann, heutzutage wenigstens nicht mehr. Die nordamerikanische Volkswirtschaft muß mit einem ganz ungeheuern Waren-

transport rechnen, sie muß an Getreide, Fleischwaren, Baumwolle, Tabak riesenhafte Mengen ausführen, die ihr sonst wertlos werden. Die Wohlfeilheit des Transports ist deshalb der Vorteil des ganzen Landes, somit hatte niemand ein Interesse daran, etwa aus schutzzöllnerischen Gründen die Frachten zu verteuern. Der ausländische Schiffer war eben mit einer Entlohnung zufrieden, die dem Amerikaner ungenügend erschien. So wandte sich dann dieser der Seefahrt immer weniger zu. Er suchte lohnende Beschäftigungen auf in der Industrie, deren Erträge er durch Schutzzölle hinaustreiben konnte, in der Landwirtschaft, für die die natürlichen Bedingungen außerordentlich günstig waren. Er war zuweilen ganz stolz darauf, daß er sich „andere Nationen halten könne, die ihm die weniger gewinnbringende Arbeit der Seeschifffahrt abnähmen.“

Unter diesen Umständen konnte sich nur die Küstenfahrerflotte und der Bestand an Schiffen auf den großen Süßwasserseen entwickeln. Die Ozeanschifffahrt mußte einen Krebsgang gehn. Daraus, daß die Ozeanflotte (also ohne Seenflotte und Küstenfahrer) von 2019000 Tonnen netto im Jahre 1861 auf 1359000 Tonnen im Jahre 1864 zurückging, kann man die verderbliche Wirksamkeit der südstaatlichen Kaperschiffe sehen. Rechnet man die Küsten- und die Seenschifffahrt ein, so sind für 1879 2565000 Tonnen netto, für 1901 aber nur 2310000 Tonnen verzeichnet, und zwar trotz der stetigen Zunahme der Küsten- und der Seenschifffahrt, die also durch einen stetigen Rückgang der Ozeanflotte mehr als ausgeglichen sein muß. Am 30. Juni 1899 hatte die amerikanische Ozeanflotte nur noch 837000 Tonnen brutto, was etwa 500000 Tonnen netto entsprach. Den besten Anhalt für den Rückgang der amerikanischen Ozeanflotte hat man darin, daß 1860 in englischen Häfen 2730000 Tonnen unter der Flagge der Vereinigten Staaten ankamen, 1900 nur noch 196000. So ist das Sternenbanner verdrängt worden. — Gegen ist seit 1859 die englische Handelsflotte von 5609000 Tonnen auf 10169000 Tonnen netto im Jahre 1901 gestiegen. Sogar die damals weit zurückstehende deutsche Ozeanflotte hat die nordamerikanische weit überflügelt; rechnet man dieser aber die Süßseen- und beiderseits die Küstenflotte hinzu, so ist die deutsche mit 2084000 Tonnen (1901) nur noch um 226000 Tonnen zurück. Die deutsche ist aber bedeutend wertvoller und leistungsfähiger, weil sie überwiegend aus Ozeandampfern, zum Teil der allerwertvollsten Klasse besteht.

Die Gleichgiltigkeit des Amerikaners gegen seine Handelsflotte hat auf gehört. Die Schlagworte vom Schutz der nationalen Arbeit und vom Brote, das man nicht den eignen Kindern nehmen soll, um es den fremden zu geben, werden von den Interessenten der Reederei, des Schiffbaues und der Eisenerzeugung mit Geschicklichkeit gehandhabt, und sie haben bis zu einem gewissen Grade ihren Dienst getan. Die Unionsregierung hat im Verein mit dem Kongreß Prämien ausgesetzt und auch erhöht, die an die Reeder gezahlt werden, ohne daß diese eine Gegenleistung dafür schuldig wären. Die Prämien stufen sich nach der Größe und der Schnelligkeit des Schiffes, sowie nach der Zahl der zurückgelegten Meilen ab. Man wollte hauptsächlich eine Flotte leistungs-

fähigster Schnelldampfer zustande bringen. Die Erfolge waren jedoch, wie sich aus den mitgeteilten Zahlen ergibt, gering.

Der Krieg mit Spanien hat den Chauvinismus, oder wie man jenseits des Weltmeeres sagt, den Imperialismus stark angefaßt. Man fühlte doch, wie wenig man sogar auf einen Krieg mit einer morschen Macht dritten Ranges, wie Spanien es war, vorbereitet war. Die Kriegsflotte entschied zwar schließlich den ungleichen Kampf, aber erst nach langer Zeit und auf nicht übermäßig ruhmvolle Weise. Seitdem ist das Verlangen nach Verstärkung der Flotte eine stehende Rubrik in der imperialistischen Presse, und Präsident Roosevelt gibt ihm in jeder Rede Ausdruck; große Bewilligungen sind schon erfolgt. Der Beschluß, den Panamakanal zu bauen, entspringt ähnlichen Gründen. Man hat im Großen Ozean die hawaiischen Inseln und die Philippinen errungen und hat begreiflicherweise das Verlangen, für einen ausreichenden Flottenschutz zu sorgen. In Ostasien entfaltet man eine tätige Politik. Die Mandschurei will man nicht in das Eigentum Rußlands übergehen lassen; in den Märkten Chinas, Koreas, Japans sehen die Amerikaner ein Absatzgebiet ersten Ranges für ihre Ausfuhrindustrie. Die Plänkler des Chauvinismus haben sich schon so weit vorgewagt, zu erklären, der Große Ozean müsse unter nordamerikanische Kontrolle kommen. Die Vereinigten Staaten sehen sich nämlich als die einzige pazifische Großmacht an; nur ihre Küsten bespülen die Wogen des größten aller Weltmeere; alle andern Mächte berührten es nur durch Kolonien. Japan, obschon im Besitze von Machtmitteln, und obschon ihm der pazifische Charakter nicht abgesprochen werden könne, käme als mongolisch nicht in Betracht; die süd- und die mittelamerikanischen Staaten seien zu schwach, als daß sie berücksichtigt zu werden brauchten.

Wollen die Vereinigten Staaten ihre Machtmittel gegen fremde Länder wenden, so müssen sie sich vor allem auf die Kriegsflotte werfen. Denn daß sie in ihrem eignen Weltteil durch fremde Armeen angegriffen werden könnten, ist ausgeschlossen, ebenso der Transport eigener Armeen nach fremden Weltteilen. Für eine Kriegsflotte ist es aber unerlässlich, daß sie ihre Mannschaften aus den Besatzungen der Handelsflotte rekrutieren kann. Soll sie groß sein, so muß diese ein beträchtliches Personal bieten können. Das sind naheliegende Argumente auch für ganz uneigennützigte Politiker. In Amerika werden sie mit lautem Paukenschall verkündet, von Leuten, die an der Reederei, dem Schiffbau und der Eisenproduktion verdienen wollen. Es wurde auf diese Weise eine Bewegung zur abermaligen Erhöhung der Schifffahrtssubvention durch den Staat entfacht. Die bisherigen Prämien hatten nicht den rechten Erfolg gehabt, also — das war die immer wiederholte Argumentation — muß man sie erhöhen. Die Vertreter Maines, des Staates, wo der Schiffbau am lebhaftesten betrieben wird, arbeiteten einen ganz detaillierten Gesetzentwurf über die Erhöhung der Subsidien aus. Der Bundesssenat hat das Gesetz am 17. März 1902 mit 42 gegen 31 Stimmen angenommen und darin die Vorgehensweise getroffen, daß bis zum 1. Juli 1907 jährlich 5 Millionen Dollars (21 Millionen Mark) und von da ab 8 Millionen Dollars (34 Millionen

Mark) jährlich für Schifffahrtsprämien ausgegeben werden dürften. Wohlge-merkt: das sollte ein reines Geschenk, ohne Gegenleistung, sein, während die deutsche Subvention 6,9 Millionen beträgt, und zwar unter ganz bedeutenden Gegenleistungen, die das Geschäft für die unternehmenden Reedereien sehr verlustbringend gemacht haben.

Dieses amerikanische Gesetz ist aber niemals zustande gekommen. Es hat nicht die Genehmigung des Repräsentantenhauses erlangt. Inzwischen war nämlich gegen die Trusts eine große Erbitterung aufgekommen. Man sah — ob mit Recht oder mit Unrecht, braucht hier nicht erörtert zu werden — die Prämien als ein Staatsgeschenk an die verhassten Trusts (Stahltrust und Schiffbautrust) an. Schon 1900 hat der Gesetzentwurf den Kongreß beschäftigt; damals stellte man ihn zurück, weil man fürchtete, er könnte die Präsidentenwahl im November 1900 nachteilig beeinflussen. Im folgenden Winter nahm der Senat, wie erwähnt, das Gesetz an, aber im Repräsentantenhause vermieden seine Freunde eine Abstimmung, weil sie wegen der allgemein gewachsenen Abneigung eine Ablehnung befürchteten. Dabei ist es bis jetzt geblieben.

Im Frühjahr 1902 kam Morgan mit seinem Schifffahrtstrust heraus. Nach Ansicht von Kennern der amerikanischen Verhältnisse war das ein Zeichen, daß er und seine Freunde nicht mehr auf die Annahme des Gesetzes rechneten, denn daß man dem Obersten des Trustwesens, John Pierpont Morgan, keine Staatssubventionen bewilligen würde, mußte er gerade so sicher annehmen wie alle Welt.

Als Morgan eine ganze Anzahl englischer Dampferlinien kaufte, blies die amerikanische Reklame mit vollen Backen: die Kontrolle der Ozeanschifffahrt muß von England auf die Vereinigten Staaten übergehen. Das war in jeder Beziehung eine unerträgliche Diktuerie. Zunächst stand im Wege, daß auch nach dem neuern Gesetz im Ausland gebaute Schiffe nur durch besondern Kongreßbeschluß amerikanische Flaggen erhalten können, und auch nur dann, wenn der Eigentümer zugleich ebensoviel gleichgroße Schiffe in Amerika erbauen läßt. Einige wenige Schiffe sind so auf diese Weise der amerikanischen Flotte hinzugefügt worden. Morgans Schiffe fahren noch heute unter englischer Flagge. Und auch wenn der Flaggenwechsel möglich gemacht würde: die ganze Morganflotte, die frühern amerikanischen Linien eingeschlossen, hat nur 1,1 Million Bruttotonnen. Was bedeutet das gegen die englische Dampferflotte, die nicht weniger als 13,5 Millionen Bruttotonnen hat!

Die Morgansche Trustunternehmung fällt nicht eigentlich in den Rahmen der amerikanischen Handelsflotte. Als amerikanisches Reedereiunternehmen darf sie hier aber doch in Betracht gezogen werden. Da ist es denn bezeichnend, daß die Sache so ganz anders angefaßt worden ist als in England und in Deutschland. In diesen beiden an der Spitze der Weltschifffahrt stehenden Ländern beginnen Fachmänner des Reedereigeschäfts eine Unternehmung. Vorsichtig erproben sie den Boden, und erst wenn sie ihn tragfähig finden, dehnen sie das Geschäft aus. Die großen Linien haben sämtlich ein Alter von mehreren Jahrzehnten, die beiden deutschen sind 46 Jahre alt. In ihren Vorständen, ihrem Verwaltungspersonal liegt eine ganze Summe von Erfahrung. Der amerikanische Milliardär macht das anders. Er spintifiziert über „Kombi-

nation," „Kontrolle," „monopolistische Marktherrschaft." Erscheint ihm der Augenblick geeignet, so greift er zu. Fachmännische Erfahrung braucht er nicht. Die dauernde Blüte des Unternehmens ist auch gar nicht sein Zweck, sondern die „Mache" des Trusts. Nach der Gründung und nach geschickter mise en scène will er nur die Aktien mit gehörigem Profit an das Publikum abstoßen.

Als sich Morgan zu seinem Schritt entschloß, machte es ihm wenig aus, daß er die englischen Linien weit über ihren Wert bezahlte. Eine solche „Kleinigkeit" mußte mit dem großen Schwamm ausgewischt werden. Er gründete eine Gesellschaft, die International Mercantile Marine Company, mit 60 Millionen Dollars Vorzugs-, 60 Millionen Dollars Stammaktien und 75 Millionen Dollars $4\frac{1}{2}$ prozentiger Schuldverschreibungen. Davon sind allerdings nur 52 Millionen Dollars Vorzugsaktien und 48 Millionen Stammaktien nebst 50 Millionen Schuldverschreibungen ausgegeben worden. Das sind 150 Millionen Dollars gleich 635 Millionen Mark für eine Flotte von 1,1 Million Bruttotonnen, worunter die meisten Schiffe ältere Frachtdampfer sind. Dagegen steht der Flotte der beiden deutschen Linien, zusammen von 1233000 Bruttotonnen, von denen die meisten wertvolle Passagierdampfer und ein immerhin ansehnlicher Teil die herrlichsten Schiffe der Welt betreffen, nur knapp eine Kapitalbelastung von 300 Millionen Mark gegenüber. Jede Tonne im Morganschen Trust ist also mehr als doppelt so teuer als jede Tonne der deutschen Linien. Um so viel ist das Morgansche Kapital „gewässert," d. h. mit fiktiven Werten belastet. Für die Stammaktien dürfte weder eine Einzahlung geleistet noch sonst irgend ein Aktivum eingebracht worden sein. Auch wenn man durch dieses Schwindelpapier einen Strich macht, bleibt die geringwertige Morgansche Flotte für die Tonne noch um mehr als ein Drittel teurer als die der deutschen Linien.

Die Konzentration des Geschäfts konnte zu Vorteilen führen. Überflüssige Schiffs Expeditionen konnten wegfallen, ebenso das gegenseitige Unterbieten in Frachten und Passagepreisen, die Reklame konnte stark vermindert werden; mit dem Bauen neuer Schiffe konnte man ein langsameres Tempo einschlagen. Davon ist sehr wenig verwirklicht worden. Der Gang der Geschäfte wurde an den Börsen von London und Newyork sehr ungünstig geschätzt, sodaß sogar die Preferred Shares (die Vorzugsaktien) unter zwanzig Prozent ihres Werts gesunken sind, während die Common Shares, die allerdings niemals einen wirklichen Wert gehabt haben, zu neun Prozent völlig unverkäuflich waren. Es ist also mit Recht von einem Krach gesprochen, dem der Morgantrust verfallen ist. Er setzt seine Geschäfte fort, hat sogar eine Halbjahrsdividende von drei Prozent für die Vorzugsaktien erklärt, was aber wohl nur geschehen ist, um die verlangte Einzahlung der letzten Rate von fünf Millionen Dollars auf die Vorzugsaktien zu erleichtern. Man kann aber schon jetzt sagen, daß dieser Angriff des amerikanischen Riesenkapitals auf die freie, fachmännische Ozeanreederei abgeschlagen ist. Mit der Kontrolle der atlantischen Schifffahrt durch die Newyorker Milliardäre ist es noch nichts.

Als die amerikanischen Schiffbauer und ihre Mitinteressenten sahen, daß aus der erhofften Subsidienerrhöhung nichts werden könne, traten auch sie zu einem Trust zusammen. Auch bei ihm spielte die Überkapitalisierung oder die

„Wässerung“ eine entscheidende Rolle. Obwohl die eingebrachten Werte nicht mehr als 14 Millionen Dollars wert gewesen sein sollen, wurden 20 Millionen Dollars Vorzugsaktien, 25 Millionen Stammaktien und 24 (nach andern Quellen 26) Millionen Obligationen ausgegeben. Zusammen 69 Millionen Dollars. Einen Teil von diesen Werten haben die schlauen Gründer dem Publikum aufgehängt. Bald stellte sich aber heraus, daß für die riesigen Werften, so vortrefflich sie in technischer Beziehung auch eingerichtet waren, keine genügende Beschäftigung zu haben war. Schon im Mai 1903 mußte man zu einer „Sanierung“ schreiten. Das Obligationenskapital wurde von 24 auf 12 Millionen Dollars herabgesetzt, die Vorzugsaktien von 20 auf 16 und die Stammaktien von 25 auf 15 Millionen Dollars. Blieben also 43 Millionen Dollars, was immer noch viel zu viel war. Man konnte nicht einmal die Obligationenzinsen aufbringen. Im Juli sprach das Gericht den Konkurs aus, nachdem es Morgan, der auch hierbei beteiligt war, nicht gelungen war, entscheidend zu intervenieren. Dabei gewann man einen Einblick in die MACHENSCHAFTEN der Trustleute. Der vom Stahltrust bekannte Schwab soll die Aktien der Bethlehems Eisenwerke zu drei Millionen Dollars gekauft haben; er verkaufte sie mit Gewinn an Morgan, und dieser verkaufte sie für neun Millionen Dollars an Schwab zurück, der sie dem Schiffbautrust aufhängte. Er erhielt, so wird berichtet, nominell dreißig Millionen Dollars dafür, nämlich zehn Millionen Dollars in Obligationen (inzwischen reduziert auf fünf Millionen), zehn Millionen Dollars in Vorzugsaktien (reduziert auf acht Millionen) und zehn Millionen Dollars in Stammaktien (reduziert auf sechs Millionen). Wenn nun die Stammaktien auch von vornherein keinen Cent mehr wert gewesen sind, so sind doch riesige Schwindelgewinne an den übrigen Papieren und im ganzen gemacht worden, die allerdings sehr bald das ganze Kartenhaus zum Einsturz gebracht haben. Der Konkursrichter hat festgestellt, daß der Trust gar nicht für legitime Geschäftszwecke gegründet worden war, sondern zu unsinnigen Preisen Fabriken zum Nachteil des gutgläubigen Publikums einbringen sollte. Man sprach von strafrechtlicher Verfolgung der Beteiligten, was in Amerika viel sagen will.

Welchen dauernden Einfluß diese Vorgänge auf die amerikanische Handelsflotte haben werden, läßt sich noch nicht übersehen. Die letzten Jahre haben im Schiffbau eine ungewöhnlich rege Tätigkeit gesehen, die Handelsflotte hat mehr als gewöhnlich an neuen Schiffen gewonnen und steht wieder in einem Stadium des Wachstums. Doch betrug die Ozeanflotte Mitte 1901 immer nur erst 879000 Tonnen brutto, also nur 40000 Tonnen mehr als zwei Jahre vorher. Der im ganzen ansehnliche Gewinn entfällt eben beinahe ausschließlich auf die Küsten- und Seenflotte. Es wäre leicht möglich, daß die Schwindeleien den ganzen Zweig des Gewerbelebens in Nordamerika sehr nachteilig beeinflussten.

