



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

-γ: Der Anteil der Vereinigten Staaten an der internationalen Seeschifffahrt

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

noch Schmerzen gehabt, von denen das Ende weg ist, wie die Hannoveraner sagen. Nun muß ich folgsam sein und kuscheln. . . .

Aber ich kann nicht mehr. Leben Sie wohl!

(Schluß folgt)



Der Anteil der Vereinigten Staaten an der internationalen Seeschiffahrt



uf dem von der Stadt Boston am 5. März dem Prinzen Heinrich zu Ehren veranstalteten Bankett hat unter anderm ein Herr Richard Olney, der unter Cleveland Staatssekretär war, eine Rede gehalten, die uns, wenn die Zeitungen über ihren Inhalt recht berichtet haben, eine besondere Beachtung zu verdienen scheint. Er soll in ihr gesagt haben, die Völker selbst, nicht die Herrscher gefährdeten heute den Frieden, darum sei das beste Mittel, einen Krieg zu vermeiden, die Völker freundschaftlich einander bekannt zu machen. Der Kaiser suche den Frieden zu erhalten dadurch, daß er Mißverständnissen zwischen den Nationen vorbeuge. Das sei besser als Heilversuche nach dem Bruche der Freundschaft. Die Entsendung des Prinzen Heinrich sei sehr zeitgemäß, denn Amerika fordere die Welt heraus zum Kampf um die industrielle Oberherrschaft, der der gewaltigste in der Weltgeschichte sei. Der Besuch des Prinzen und der überaus günstige Eindruck, den er gemacht habe, sei geeignet, dem vorzubeugen, daß der Kampf in einen Krieg ausarte. Deutschland und Amerika verpflichteten sich gewissermaßen gegenseitig, den Kampf in den Grenzen christlicher und zivilisierter Völker zu halten. In diesem Sinne werde der Besuch des Prinzen zu den merkwürdigsten Ereignissen der internationalen Geschichte gehören.

Ohne die Stellung und den Einfluß des Herrn Olney in den zur Zeit maßgebenden Kreisen seiner Landsleute zu kennen, und ohne uns optimistischen Erwartungen in dem von ihm angedeuteten Sinne hinzugeben, freuen wir uns aufrichtig über die in seinen Worten liegende, von reifem politischem Verständnis zeugende Anerkennung der weisen und humanen Weltpolitik unsers Kaisers, die immer wieder auf einen friedlichen Ausgleich der scharf zugespitzten nationalen Interessengegensätze bedacht ist, und der auch die Mission des Prinzen Heinrich zu dienen bestimmt war. Wenn sich im Deutschen Reich unverbesserliche Mörgler auch in diesem Falle wieder bemühen, dem deutschen Volke die Freude über die Politik des Kaisers durch billiges Anzweifeln des praktischen Erfolgs dieser Mission zu vergällen, so sollten sie sich angesichts des ruhigen, ernststen Urteils des Amerikaners Olney schämen. Handgreifliche Erfolge von politischen Aktionen, wie Prinz Heinrichs Amerikafahrt eine war,

Grenzboten II 1902

können nur politische Narren von heute auf morgen erwarten, und auch wenn die Zeitungen niemals von solchen Erfolgen berichten würden, hätten wir Grund, auf den Verlauf der Prinzenreise dankbar zurückzusehen. Die deutsche Presse sollte aber als ihre Pflicht erkennen, die friedliche Verständigung über die Gegensätze in den volkswirtschaftlichen Interessen der deutschen Nation und des Volks der Vereinigten Staaten nach Kräften zu fördern.

Die Gefahr ist vorhanden, daß sich die nationalistischen, imperialistischen und merkantilistischen Strömungen, die seit einigen Jahren fast in der ganzen Welt hervorgetreten sind, so sehr verschärfen, daß sie endlich zu Kriegen zwischen den Staaten, zuerst zu Zollkriegen, dann zu Kriegen mit Blut und Eisen führen könnten. Da solche Strömungen in den Vereinigten Staaten einen besonders günstigen Boden gefunden und eine besondere Stärke erreicht hatten, war man berechtigt, von einer besondern amerikanischen Gefahr zu sprechen, und das Deutsche Reich wird wachsam bleiben und sich gerüstet halten müssen. Die ultima ratio muß auch Amerika gegenüber bereit gehalten werden, aber sie darf doch immer nur ultima ratio sein; beides können wir, Gott sei Dank, von der Weltpolitik unsers Kaisers vertrauensvoll erwarten. Wir stehn mitten im Kampf um den Zolltarif, unmittelbar vor handelspolitischen internationalen Kämpfen und Entscheidungen von der größten Bedeutung. Wir wollen durch Handelsverträge der merkantilistischen Gefahr, auch der amerikanischen, für eine längere Reihe von Jahren vorbeugen. Vielleicht legen sich dann die Wogen des merkantilistischen Wahns ein wenig. Noch wird, wenn man von dieser handelspolitischen Friedensaktion spricht, die Schifffahrtspolitik kaum erwähnt. Wie sie aber in den Zeiten des alten Merkantilismus eine ganz besondere Rolle spielte — man braucht nur an die englische Navigationsakte barbarischen Andenkens zu erinnern —, so wird auch der Neumerkantilismus wahrscheinlich den Versuch machen, die Seeschifffahrt in nationalistische Fesseln zu schlagen. Sie ist auch in unsrer Zeit das Instrument des wichtigsten Teils des Welt Handels und der Weltwirtschaft geworden, trotz der Riesenschritte, die die Technik des internationalen Landverkehrs im vorigen Jahrhundert gemacht hat. Auch die amerikanischen Neumerkantilisten schwärmen schon von der Herrschaft des Banners mit den Streifen und Sternen über den Ozeanverkehr, von der „Kontrolle“ des Welthandels durch die amerikanischen Schifffahrtsunternehmungen. Das könnte, in die Wirklichkeit übersetzt, sich leicht zu einer Weltgefahr auswachsen. Aber solche Träume sind noch lange keine Wirklichkeit, weder diesseits noch jenseits des Atlantischen Meeres. Bis zur Beherrschung des Ozeans durch das Sternenbanner ist es noch ein weiter Weg. Thatsächlich ist sein Anteil sogar am Schiffsverkehr der Vereinigten Staaten selbst mit dem Ausland, in den letzten vier Jahrzehnten, trotz des gewaltigen Aufschwungs, den doch ihr Anteil am Seehandel der Welt genommen hat, nicht nur keinen Schritt vorwärts gekommen, sondern bis in die allerneueste Zeit sogar zurückgegangen. Das verleiht natürlich dem Schifffahrtsmerkantilismus drüben einen besondern Vorteil beim Erregen der öffentlichen Meinung, einen außerordentlich förderlichen patriotischen Nimbus, wo es gilt, mächtigen Kapitalistengruppen für ihre geschäftlichen Sonderinteressen

die Klinke der Gesetzgebung in die Hand zu spielen. Aber andererseits — das müssen wir durchaus anerkennen — erwächst den leitenden Politikern drüben aus der auffallend ungünstigen Entwicklung, die der Anteil der Vereinigten Staaten an der internationalen Seeschifffahrt genommen hat, doch auch die Pflicht, einer so auffallenden Erscheinung aufmerksame Beachtung zu schenken und auf eine Besserung Bedacht zu nehmen. Wenn Präsident Roosevelt in seiner ersten Botschaft gesagt hat, daß es unweise sei, die Verteilung der Produkte des Landes so wie bisher der Schifffahrt konkurrierender Völker zu überlassen, so hat er damit Recht gehabt und wahrlich noch lange nicht dem merkantilistischen Pessimismus in Europa Veranlassung gegeben, den Kampf um die Seeherrschaft im Sinne der imperialistischen Schreier als Roosevelts politisches Programm hinzustellen und dagegen zu eifern.

Es wird im folgenden versucht werden, auf Grund der amtlichen amerikanischen Schifffahrtsstatistik, etwas eingehender als es bisher in der deutschen Publizistik geschehn ist, die Entwicklung und den gegenwärtigen Stand des Anteils der Flagge der Vereinigten Staaten am internationalen Seeverkehr darzustellen. Die Sachlage verlangt unsre volle Aufmerksamkeit, aber auch ruhiges Blut, objektive Prüfung und genaue Kenntnis. Nationalistische Übertreibungen können nichts nützen, sie würden nur schaden.

Von einer nennenswerten Beteiligung amerikanischer Schiffe — wir brauchen der Kürze wegen die Bezeichnung amerikanisch für die Schiffe der Vereinigten Staaten — am Seehandelsverkehr zwischen nichtamerikanischen Häfen ist keine Rede. Soweit sie überhaupt vorkommt, beschränkt sie sich fast ganz auf kurze Fahrten zwischen den zunächst benachbarten Auslandshäfen, namentlich zwischen den Häfen Mexikos, Zentralamerikas und Westindiens. Aber über diese Reisen amerikanischer Schiffe zwischen nichtamerikanischen Häfen giebt es überhaupt keine Statistik, sodaß sie schon deshalb unsrer Betrachtung entzogen sind. Ebenso haben die Vereinigten Staaten bisher vollständig auf die Statistik der Küstenfrachtfahrt — d. h. des Seetransports von Gütern und Personen von einem Inlandshafen nach dem andern — verzichtet. Diese Küstenfrachtfahrt (Coasting trade) — im Unterschied von der Fahrt von einem Inlandshafen zum andern, um in ihnen aus dem Ausland gebrachte oder nach dem Ausland gehende Güter oder Reisende nach und nach abzuliefern oder einzunehmen — ist der amerikanischen Flagge seit alter Zeit vorbehalten und ist hoch entwickelt, liegt aber außerhalb unsers Themas. Wir haben in folgendem nur mit dem Seeverkehr zwischen den Vereinigten Staaten und dem Ausland — dem Foreign trade — zu thun, und zwar werden wir dabei zunächst auf die Statistik des Seeverkehrs in den amerikanischen Hafenplätzen — die nur den Verkehr mit dem Ausland umfaßt —, sodann auf die Statistik des Seeaußenhandels und drittens auf die Flottenbestandsstatistik, soweit sie den Foreign trade angeht, unsre Blicke richten.

Der Gesamtverkehr der in den Häfen der Vereinigten Staaten zu Handelszwecken im Auslandsverkehr angekommenen und abgegangnen Schiffe — Ankunft und Abgang zusammen — und die in Ballast gehenden Schiffe eingerechnet — bezifferte sich im Berichtsjahr 1901, d. h. vom 1. Juli 1900

bis 30. Juni 1901, auf 59 597 914 Registertonnen Nettoraumgehalt, wovon 12 798 652 Tonnen auf die amerikanische und 46 799 262 Tonnen auf fremde Flaggen kamen. Die Gesamtnettotonnage betrug:

1901	1891	1881	1871	1861
59 597 914	36 465 127	36 789 131	19 907 663	14 392 916 Tonnen

Davon kamen auf die amerikanische Flagge:

12 798 652	8 836 206	6 629 119	7 489 682	9 913 320 Tonnen
------------	-----------	-----------	-----------	------------------

und auf die fremden Flaggen:

46 799 262	27 628 921	30 160 012	12 417 981	4 479 596 Tonnen
------------	------------	------------	------------	------------------

Der Anteil der amerikanischen Flotte stellte sich also 1861 auf 70 Prozent, 1871 auf 38 Prozent, 1881 auf 19 Prozent, 1891 auf 24 Prozent und 1901 auf 21 Prozent.

In den letzten fünf Jahren bewegte sich der Prozentualanteil wie folgt:

1901	1900	1899	1898	1897
21	22	21	20	23

Die Verhältnisse liegen übrigens an den verschiedenen Meeren sehr verschieden. Im Jahre 1900 stellt sich der Nettoraumgehalt der in den Häfen der Vereinigten Staaten von und nach ausländischen Häfen angekommenen und abgegangenen Schiffe im ganzen auf 56 445 146 Tonnen. Davon kamen auf die Häfen der großen Süßwasserseen im Norden rund 9 Millionen Tonnen, von denen etwa 47 Prozent unter amerikanischer und 53 Prozent unter britisch-kanadischer Flagge gingen. In den Ozeanhäfen, auf die es uns allein ankommt, gingen überhaupt 47 Millionen Tonnen ein und aus, wovon 69 Prozent auf die Häfen am Atlantischen Ozean, 18 Prozent auf die Häfen am Golf von Mexiko und 13 Prozent auf die Häfen am Stillen Ozean kamen. Der Anteil der amerikanischen Flagge an der im Auslandsverkehr ein- und ausgehenden Nettotonnage belief sich 1900 in den atlantischen Häfen auf 11 Prozent, in den Golfhäfen auf 13 Prozent und in den pazifischen Häfen auf 53 Prozent.

Viel unerfreulicher wird das Bild, wenn man auf die Herkunfts- und Bestimmungsländer der in den amerikanischen Häfen verkehrenden Schiffe eingetht und die Segelschiffe von den Dampfern unterscheidet. Dabei müssen freilich besonders beurteilt werden die kurzen Reisen zwischen den Puget Sundhäfen und den gegenüberliegenden von Britisch-Columbia, dann zwischen Key-West und Habana und zwischen Eastport (Maine) und Neu-Braunschweig. In diesem nächstnachbarlichen Überfahrtverkehr, wobei die Schiffe zum Teil täglich hin- und herfahren, herrscht die amerikanische Flagge bei weitem vor und hat in den letzten Jahren große Fortschritte gemacht. In diesem Verkehr kamen in den genannten amerikanischen aus den genannten ausländischen Häfen an und gingen dahin ab — die Fälle der Ankunft und des Abgangs immer zusammengerechnet — im Jahre 1897 Schiffe aller Flaggen mit einem Nettoraumgehalt von 2 200 000 Tonnen und 1900 mit 2 500 000 Tonnen. Davon fuhren unter amerikanischer Flagge 1897 1 900 000 Tonnen und 1900

2200000 Tonnen. Für den eigentlichen Ozeanverkehr mit dem Ausland kommen diese sich durch die häufige Wiederholung der Überfahrten ergebenden hohen Tonnagezahlen nicht in Betracht. Übrigens wird dieser Verkehr mit den Near-By Ports der Tonnage nach fast ganz von Dampfern besorgt. Ferner ist besonders zu beurteilen der Verkehr mit den Philippinen und Hawaii. Die Zustände auf den Philippinen begünstigen die amerikanische Flagge thatsächlich, im Verkehr mit Hawaii ist sie gesetzlich privilegiert. Im Jahre 1897 betrug die gesamte Nettotonnage der in den Häfen der Vereinigten Staaten von und nach den Philippinen und Hawaii ankommenden und abgehenden Schiffe 430000 Tonnen, wovon auf die amerikanische Flagge 300000 kamen. Dagegen war 1900 die Tonnage aller Flaggen 1000000 und die der amerikanischen 660000 Tonnen. Der Anteil ist also sogar etwas zurückgegangen. Davon kamen über zwei Drittel auf amerikanische Segelschiffe.

Scheidet man den Verkehr mit den Near-By Ports und den mit den Philippinen und Hawaii ganz aus, so stellte sich im Verkehr mit Westindien, Mexiko und Zentralamerika 1900 der Anteil der amerikanischen Flagge an der Nettotonnage der angekommenen und abgegangenen Schiffe auf 39,9 Prozent gegen 36,2 Prozent im Jahre 1897. Es hat also eine verhältnismäßig günstige Entwicklung stattgefunden, aber immerhin ist die fremde Tonnage um 700000 Tonnen, die amerikanische nur um 650000 Tonnen absolut gewachsen. Der Gesamtverkehr stieg in den fünf Jahren von 4,8 Millionen auf 6,2 Millionen Tonnen. Amerikanische Segelschiffe waren 1900 darunter noch mit 600000 Tonnen vertreten. Im Verkehr mit Britisch-Nordamerika war 1900 der amerikanische Anteil 33,2 Prozent gegen 45,2 im Jahre 1897, sodaß er also eine starke Einschränkung aufweist. Absolut ist die amerikanische Tonnage um 35000 Tonnen, die fremde dagegen um eine Million, der Gesamtverkehr von 2,7 auf 3,7 Millionen Tonnen gestiegen. Von der amerikanischen Tonnage kommt ein Viertel auf Segelschiffe. Im Verkehr mit Südamerika war 1900 der Anteil der Vereinigten Staaten 23 Prozent, gegen 25,2 Prozent 1897. Absolut weist die amerikanische Flagge eine Abnahme um 170000 Tonnen oder 24 Prozent auf, die fremde eine solche von 300000 oder 17 Prozent. Der Gesamtverkehr ist von 2,7 auf 2,3 Millionen Tonnen zurückgegangen. Der Anteil der Segelschiffe ist etwa 38 Prozent.

Sehr viel weniger günstig stellt sich der amerikanische Anteil im Verkehr mit den andern Weltteilen dar. Im Verkehr mit Europa machte der Anteil der amerikanischen Flagge an der Nettotonnage aller in den Häfen der Vereinigten Staaten angekommenen und abgegangenen Schiffe 1900 nur noch 2 Prozent aus gegen 3,8 Prozent im Jahre 1897. Die amerikanische Tonnage aber hat absolut um 360000 Tonnen abgenommen, die fremde um fast $4\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen zugenommen. Der Gesamtverkehr ist von 24 Millionen auf 28 Millionen gestiegen. Die Segelschiffe treten sehr zurück. Im Verkehr mit Afrika belief sich 1900 der amerikanische Anteil auf 2,1 Prozent gegen 5,5 Prozent 1897, und die amerikanische Tonnage, die übrigens nur aus Segelschiffen besteht, hat absolut um 34000 Tonnen abgenommen, die fremde dagegen um 100000 Tonnen zugenommen. Der Gesamtverkehr stieg von

1033000 auf 1074000 Tonnen. Im Verkehr mit Asien war 1900 der amerikanische Anteil — zumeist Segelschiffe — nur noch 12 Prozent gegen 21,1 Prozent im Jahre 1897. Die amerikanische Tonnage hatte um 68000 Tonnen abgenommen, während die fremde um 580000 gestiegen war. Der Gesamtverkehr stieg von 1,45 Millionen auf 1,97 Millionen Tonnen. Im Verkehr endlich mit Australien und den Südseeinseln hat sich der Anteil der amerikanischen Flagge an der in den Häfen der Vereinigten Staaten angekommenen und abgegangenen Schiffe aller Flaggen von 1897 bis 1900 von 25 Prozent auf 27 Prozent gehoben. Der Gesamtverkehr ist von 575000 auf 467000 Tonnen zurückgegangen, also verhältnismäßig unbedeutend. Von den 125000 Tonnen, die 1900 auf die amerikanische Flagge kamen, entfielen 90000 auf Segelschiffe.

Wenn man der Zuversicht gedenkt, mit der der amerikanische Imperialismus seit dem spanischen Kriege von der Alleinherrschaft des Sternenbanners auf dem Pacifik schwelgte, wird man die Enttäuschung, die sich jetzt äußert, begreifen. Der Commissioner of Navigation schreibt denn auch in seinem Bericht für 1901: If foreign tonnage shall increase as rapidly as of late, we shall be quite outstripped in the trade of the Pacific, which we have been wont to regard as peculiarly our own. Der Expansionsfanatismus läßt sich eben heutzutage nicht mehr so leicht erfolgreich bethätigen wie zur Zeit Attilas!

Leider giebt die Seeschifffahrtsstatistik der Vereinigten Staaten ebenso wenig wie die des Deutschen Reichs und Englands einen Nachweis des bestauten Raums oder der bei der Ankunft gelöschten und bei dem Abgang geladenen Warenmengen. Aber sie hat sich doch wenigstens seit alter Zeit bemüht, den Wert der zur See eingeführten und ausgeführten Waren für die einzelnen Zollbezirke (Häfen) sowie für die Herkunfts- und Bestimmungsländer und für die Nationalität der Schiffe, die die Einfuhr und die Ausfuhr besorgen, nachzuweisen.

Der Nachweis des Nettoräumgehalts, d. h. der nach Abzug der Räume für die Maschinen, für den Kohlenbedarf des Schiffes, für die Mannschaften und dergleichen zur Unterbringung des Frachtguts und der Passagiere übrig bleibende Schiffsraum, wie ihn die bisher mitgeteilten Zahlen erbringen, kann schon deshalb kein richtiges Bild von der wirtschaftlichen Bedeutung des Anteils der amerikanischen Flagge am Seeverkehr in den amerikanischen Häfen geben, weil wir nicht erfahren, wie weit der benutzbare Raum auch wirklich ausgenutzt wird. Auch wenn man die in Ballast ankommenden und abgehenden Schiffe aussondert, ist nichts gebessert. Vollends für die bewegte Gütermenge, also von den Passagieren abgesehen, ist die bewegte Nettoregistertonnage der als mit Ladung ein- und ausgehenden Schiffe kein brauchbares Merkmal. Ein krasses Beispiel geben die von der Kieler Handelskammer — unsers Wissens allein in Deutschland — fortgesetzten Nachweisungen des bestauten Raums neben dem Nettoräumgehalt. Es betrug dort in Ankunft und Abgang zu-

	1899	1898	1897
Nettoräumgehalt	3279909	3130491	3067592 Kubikmeter
bestaute Raum	919479	821840	800210 "

Beladen war durchschnittlich 1899 jedes Segelschiff zu 55 Prozent des Netto-
raumgehalts und jedes Dampfschiff sogar nur zu 21 Prozent; 1898 stellten
sich diese Verhältniszahlen auf 57 und 20; 1897 auf 55,4 und 20 Prozent.

Auch die dänische und die norwegische Schifffahrtsstatistik, die den bestauten
Raum oder die Ladung nachweisen, zeigen den Unwert des alleinigen Nach-
weises des Nettoraumgehalts. Wenn die deutsche Seeschifffahrtsstatistik bisher
die Fracht ebenso wie die englische und die französische Statistik ganz unbe-
rückichtigt läßt, so findet das zwar in der zu vermutenden Ungenauigkeit der
Angaben über den bestauten Raum eine Erklärung, aber wünschenswert ist es
doch, daß man sich auch in Deutschland dazu entschließt, wenigstens die von
den Schiffen der verschiedenen Flaggen in deutschen Häfen gelöschten und ge-
ladnen Warenmengen unter Nachweis des Herkunfts- und des Bestimmungs-
landes der Schiffe und zum Teil auch der Waren statistisch darzustellen. Wo-
möglich auch die abgesetzten und aufgenommenen Passagiere. Dafür sind zuver-
lässige Unterlagen vorhanden, und wenn Rußland, Spanien, Italien und
Bulgarien seit Jahren die gelöschten und geladnen Warenmengen, teilweise auch
die Passagiere nachweisen, so müssen wir das doch auch können. Nur so läßt
sich die Bedeutung unsrer Seeschifffahrt für unsern Seehandel erkennen. Es
ist falsch, wenn bis in die neueste Zeit sogar so unterrichtete Männer wie
E. von Halle*) und G. Gothein**) den Anteil unsrer Flagge an der Waren-
einfuhr und Ausfuhr einfach nach der ein- und ausgehenden Nettoregister-
tonnage der deutschen Schiffe berechnen. Je mehr die merkantilistische Strömung
auch auf die Schifffahrtspolitik überzugreifen droht, um so mehr wird die
Berücksichtigung der Ladung auch in der deutschen Seeschifffahrtsstatistik als
Bedürfnis empfunden werden. Diese kurze Abschweifung schien uns auch zur
Aufklärung über unser eigentliches Thema nötig zu sein.

Die amerikanische Handelsstatistik giebt, wie schon angedeutet worden ist,
nicht über die auf fremden und einheimischen Schiffen ein- und ausgehende
Warenmenge Auskunft, wohl aber über den Warenwert. Im Berichtsjahr 1900
war der Wert der Einfuhr und der Ausfuhr zur See — ohne Gold und Silber
und ohne die Wiederausfuhr fremdländischer Ware — zusammen 2089528616
Dollar; davon kamen und gingen unter amerikanischer Flagge nicht mehr als
195084192 Dollar oder 9,33 Prozent. Unterscheidet man die Herkunfts- und
die Bestimmungsländer der Waren (nicht der Schiffe), so ergibt sich folgendes
Bild. Es gingen 1900 in den Vereinigten Staaten ein und aus Waren im
Wert von Dollar

von und nach	auf amerikanischen Schiffen	auf fremden Schiffen	zusammen	Anteil der amerik. Flagge
Europa	45030079	1423030423	1468060502	3,07 Prozent
Nordamerika	87441786	103703001	191144787	45,74 "
Südamerika	17834414	114778123	132612537	13,45 "
Asien	12243719	178399497	190643216	6,42 "
Afrika	1002720	29685566	30688286	3,26 "
Australien usw. . . .	31531475	44847814	76379289	41,28 "

*) E. von Halle, Volks- und Seewirtschaft, I, S. 81. Berlin, 1902. — **) G. Gothein,
Der deutsche Außenhandel, S. 8. Berlin, 1901.

An der Einfuhr und der Ausfuhr nach Australien usw. ist Hawaii allein mit 26 Millionen Dollar unter amerikanischer Flagge beteiligt (77 Prozent), gegen 8 Millionen unter fremder Flagge. Im Handelsverkehr mit Britisch-Australien betrug der Anteil der amerikanischen Flagge nur 8,16 Prozent. Im Verkehr mit Südamerika steht der mit Venezuela mit einem amerikanischen Anteil von 73 Prozent obenan. Dieser Anteil beträgt im Verkehr mit Argentinien nur 9,76 Prozent und im Verkehr mit Brasilien gar nur 5 Prozent. In Nordamerika steht Porto Rico mit einem amerikanischen Anteil von 96,73 Prozent an der Spitze, Cuba folgt mit 51,36 und das übrige Westindien mit 24 Prozent. Auch im Verkehr mit Canada überwiegt die amerikanische Flagge. Im Verkehr mit Europa ist ihr Anteil bei Frankreich mit 7,59 Prozent am größten, bei Großbritannien und Irland macht er 4,50 Prozent aus, bei Italien 3,11 Prozent und bei Deutschland 1,88 Prozent.

Wenn man die Einfuhr von der Ausfuhr unterscheidet und die Gegenwart mit der Vergangenheit vergleicht, so erhält man folgendes Bild, worin die Einfuhr und die Ausfuhr auf dem Landwege natürlich außer Betracht gelassen sind:

Jahr	Wert der gesamten		Anteil der amerikanischen Flagge		
	Einfuhr Dollar	Ausfuhr Dollar	an der Einfuhr Prozent	an der Ausfuhr Prozent	an der Ein- und Ausfuhr Prozent
1861	335 650 153	249 344 913	60,1	72,1	65,2
1871	526 306 354	583 180 394	31,0	32,7	31,9
1881	625 471 415	894 118 038	21,4	13,1	16,5
1891	803 983 441	852 557 371	15,9	9,3	12,5
1897	728 917 792	985 911 251	15,0	8,1	11,0
1898	585 621 870	1 158 198 626	16,0	5,9	9,3
1899	663 723 668	1 143 152 395	12,4	6,9	8,9
1900	805 528 675	1 283 999 941	12,9	7,1	9,3
1901	776 071 351	1 375 864 060	11,9	6,1	8,2

Das sind doch Zahlen, die, wenn sie für Deutschland gälten, sogar unsere gemäßigten Protektionisten in Harnisch brächten. Sie beweisen eine wirklich erstaunliche Vernachlässigung des Anteils der amerikanischen Schifffahrt, besonders an der Verteilung der so gewaltig angeschwollenen überschüssigen Produktion der Vereinigten Staaten. Auch wenn drüben der Protektionismus und der Merkantilismus gar keine Rolle spielten, wenn die Amerikaner Freihändler wären, müßte die europäische Reederei mit einer über kurz oder lang zu erwartenden Verschiebung zu Gunsten der amerikanischen Flagge rechnen, ja sie müßte schon längst damit gerechnet haben.

Von dem Wert der Warenausfuhr entfallen natürlich auf die verschiedenen daran beteiligten fremden, und zwar europäischen Handelsflotten, sehr verschiedene Anteile. Während 1900 amerikanische Dampfer mit 66 Millionen und amerikanische Segelschiffe mit 22 Millionen Dollar teilnahmen, kamen auf britische Dampfer 790 Millionen und auf britische Segelschiffe 37 Millionen; auf deutsche Dampfer 141 Millionen und auf deutsche Segelschiffe 8 Millionen; auf norwegische Dampfer 30,5 Millionen und auf norwegische Segelschiffe 9 Millionen. Ferner auf holländische Dampfer 34,5; auf französische 23,0; auf belgische 20; auf italienische 7,6 Millionen und auf italienische Segelschiffe

3,4 Millionen. Man sieht daraus, wie gewaltig die britische Flagge auch hier allen andern überlegen ist und doch vielleicht, ohne sich sehr wehe zu thun, von ihrem Riesenanteil einen ganz hübschen Posten an schiffahrtsfichtige amerikanische Kapitalisten überlassen darf.

Und nun kommen wir schließlich zu der dritten und vielleicht für uns interessantesten Statistik, dem Bestand der amerikanischen Seeschiffe für den Foreign trade. Nach den Gesetzen der Vereinigten Staaten werden seit alter Zeit die im Verkehr mit dem Ausland verwandten Schiffe in der Registrierung von den im Coasting trade unterschieden. Unter Registered vessels sind nur die im Foreign trade und in der Walfischerei arbeitenden Schiffe verstanden, während die zur Küstenfrachtfahrt dienenden zu den Enrolled and licensed vessels gehören. Die Unterscheidung hat hauptsächlich zolltechnische Gründe und dient zur Kontrolle des Monopols der einheimischen Flagge für den Coasting trade. Nur die im Coasting trade mit Hawaii verwandten Schiffe werden vorläufig noch zu den Registered vessels gerechnet.

Der Bestand an Schiffen für den Auslandsverkehr stellte sich dem Bruttoreaumgehalt nach im Juni

1861	auf	2496894	Tonnen
1871	"	1363652	"
1881	"	1297035	"
1891	"	988719	"
1897	"	792870	"
1898	"	726213	"
1899	"	837229	"
1900	"	816795	"
1901	"	879595	"

Einschließlich der für die Walfischerei registrierten Schiffe ergab sich im Juni 1901 ein Bestand von 1327 Schiffen mit 889129 Tonnen Bruttoreaumgehalt. Davon waren aber 972 Schiffe mit 459407 Tonnen, also der größere Teil, Segelschiffe, und 194 Schiffe mit 63105 Tonnen waren hölzerne Dampfer. An Eisen- und Stahldampfern waren nur 161 mit 366617 Tonnen vorhanden, und davon kamen für die transozeanische Fahrt wieder nur 113 mit zusammen 353281 Tonnen in Betracht, und zwar 74 Dampfer unter je 3000 Tonnen; 23 von 3000 bis 5000; 13 von 5000 bis 7000 und 4 über 10000 Tonnen. Und dieser amerikanischen Dzeandampferflotte standen 1901 nicht weniger als 136 Dzeandampfer mit 672455 Tonnen gegenüber, die unter fremder Flagge gehen, aber in den Besitz amerikanischen Kapitals übergegangen sind, wobei auf die britische Veyland-Linie 44 Dampfer mit 277379 Tonnen entfallen. Wir werden auf diese Erscheinung, die der Commissioner of Navigation in seinem letzten Bericht wohl mit Recht als a unique fact in commercial maritime history bezeichnet, noch kurz zurückkommen.

Im Unterschied zu den Registered vessels hat sich die im Coasting trade verwandte Flotte, namentlich in den letzten zwanzig Jahren, sehr kräftig entwickelt. Im Jahre 1861 belief sich ihr Bruttoreaumgehalt auf 2704544 Tonnen, 1871 auf 2764600 Tonnen, 1881 sogar nur auf 2646011 Tonnen, aber 1891 schon auf 3609876 Tonnen. Seit 1897 ist der Bestand der Küstenfahrer von 19802

Schiffen mit 3896826 Tonnen dann weiter auf 21269 Schiffe mit 4582645 Tonnen i. J. 1901 gestiegen. Die für die Walfischerei registrierten Schiffe sind seit 1897 von 54 mit 12714 Tonnen auf 41 mit 9534 Tonnen zurückgegangen.

Wenn die mitgeteilten Zahlen der dem Auslandsverkehr dienenden Schiffe seit 1897 größer geworden sind, so wird das von amtlicher amerikanischer Seite ausdrücklich als kein Fortschritt der Konkurrenzfähigkeit der einheimischen Handelsflotte im transozeanischen Verkehr bezeichnet. Es waren durchweg nur äußere, vornehmlich infolge des spanischen Krieges eingetretene Umstände, die diese Vermehrung veranlaßt haben. Für das Berichtsjahr 1901/02 waren bei Abschluß des Berichts des Commissioner of Navigation für 1900/01 freilich sehr ansehnliche Schiffsbauten für den Ozeanverkehr unternommen; 10 Dampfer von zusammen 110820 Tonnen Bruttoreaumgehalt für den transatlantischen Verkehr, 2 Dampfer von 42000 Tonnen für den direkten und 2 Dampfer von 22000 Tonnen für den pazifischen via Hawaii und endlich 2 Dampfer von 3300 Tonnen für den Verkehr mit Mexiko, Westindien und Venezuela. Man kann annehmen, daß diese Bauten unternommen worden sind in der Aussicht auf die geplante neue Gesetzgebung über sehr reichliche Dampfersubventionen, die im Winter 1900/01 schon zur Beratung stand, ohne zur Verabschiedung zu gelangen, wahrscheinlich aber demnächst in irgend einer Form verwirklicht werden wird. E. Fitger hat darüber in seinem kürzlich erschienenen Buch: Die wirtschaftliche und die technische Entwicklung der Seeschifffahrt ausführlich berichtet und scharf geurteilt. Vielleicht ist der von der amerikanischen Opposition dem Gesetzentwurf gemachte Vorwurf, daß er zu „einer unverschämten Bereicherung eines ganz kleinen Kreises der Großkapitalisten“ dienen solle, zum guten Teil berechtigt, und wir stimmen Fitger bei, wenn er sagt: „Natürlich ist es sehr wohl möglich, daß etwas, was vom amerikanischen Standpunkt aus eine Verschwendung ist, der europäischen Reederei Schaden zufügt.“ Aber auch abgesehen von der Möglichkeit, daß merkantilistische Überschwenglichkeit die Vereinigten Staaten verleitete, volkswirtschaftliche Dummheiten zu machen, wird die europäische Reederei gut thun, sich auf die zunehmende Konkurrenz der amerikanischen Flagge im Ozeanverkehr einzurichten. Darüber Zeter schreien können nur Europäer, die selbst in merkantilistischen Irrtümern befangen sind. Über den Ankauf der Leylandlinie durch das Morgansyndikat äußert sich Fitger dahin, daß, wenn das amerikanische Kapital zur Erwerbung der europäischen Handelsflotte solche Zuschläge zu den in Europa für nötig gehaltenen Summen bewilligen wolle, wie beim Ankauf der Leylandlinie, so werde es viele Aktien oder ganze Gesellschaften kaufen können. Wie es dabei aber zu einem wirtschaftlichen Erfolge kommen könnte, sei nicht abzusehen, trotz der amerikanischen Subventionen.

Der Grund für die einzig in der Schifffahrtsgeschichte dastehende Erscheinung, daß eine doppelt so große Ozeanflotte unter fremder Flagge, aber im Besitz amerikanischen Kapitals, an der Verteilung der Produktion der Vereinigten Staaten mitwirkt als die Ozeanflotte unter amerikanischer Flagge, muß natürlich mit dem Grunde der Rückständigkeit und des Rückgangs der amerikanischen Seeschifffahrt in naher Beziehung stehn. Als der hauptsächlichste Grund beider Er-

scheinungen ist in Amerika selbst wiederholt das noch geltende Gesetz von 1792 bezeichnet worden, das bestimmt, daß die amerikanische Registrierung nur solchen Schiffen erlaubt sein soll, die innerhalb der Vereinigten Staaten gebaut sind. Präsident Cleveland sprach sich über die hochprotektionistische Einrichtung in seiner Botschaft von 1894, wie Fisk in seiner Schrift über die „Handelspolitik der Vereinigten Staaten 1890 bis 1900“ mitteilt, deutlich genug aus: „Die alte Bestimmung, die den im Ausland gebauten Schiffen der Amerikaner die amerikanische Registrierung versagt, erscheint im Lichte der gegenwärtigen Verhältnisse nicht nur als ein entschiedener Mißerfolg, sondern mehr als irgend ein andres Gesetz der Vereinigten Staaten als ein Überbleibsel von Barbarismus. Ich empfehle darum ernstlich ihre möglichst schnelle Aufhebung.“ Und der Bericht des Commissioner of Navigation für 1895 sagt darüber: The effect of this law, under existing industrial conditions, is not only to encourage but virtually to compel American capital, willing to embark in transoceanic navigation, to organize under the laws of other nations and resort to alien flags. Thus, in effect, an American law forces Americans to enhance the maritime importance of foreign nations at the sacrifice of our own. Obgleich seitdem die fremde Flotte in amerikanischem Besitz stark zugenommen hat, ist jetzt die herrschende Ansicht dank der hochschutzöllnerischen Strömung wesentlich anders. Der neueste Bericht desselben Commissioner of Navigation lautet in bezeichnender merkantilistischer Sophistik, in der die amerikanischen Volkswirte die unsrigen noch übertreffen, in dieser Beziehung: Thus, while the registry law does not promote domestic shipbuilding, its repeal, on the other hand, would probably not result in any increase in American shipping, unless coupled with the repeal of other statutes, the admission of foreign-built vessels to the coasting trade, or other compensating advantages equivalent to those in foreign trade possessed by foreign vessels. An die Aufgabe des Monopols in der Küstenfrachtfahrt ist gar nicht zu denken, der Schwerpunkt liegt in den ungeheuern Subventionen, die für die Schiffbauer und ihre Lieferanten herausgeschlagen werden sollen. Fisk teilt eine Stelle aus der Zeitschrift Forum mit, die die Interessenfrage treffend beleuchtet: „Der amerikanische Exporteur wünscht den billigsten Transport für seine Ausfuhr; der amerikanische Reeder wünscht, daß der Transport der Ausfuhr, soweit es praktisch möglich ist, auf Schiffe unter eigener Flagge beschränkt wird, dagegen will er seine Schiffe kaufen und seine Mannschaft mieten, wo es ihm beliebt. Der amerikanische Schiffbauer will, daß der Reeder seine Schiffe nur in amerikanischen Werften kauft. Der amerikanische Seemann wünscht, daß die Mannschaft nur aus Bürgern bestehn soll. Das ganze amerikanische Volk wünscht eine amerikanische Handelsflotte, die mit den Schiffen fremder Nationen auf hohem Meere, das nicht durch die Gesetzgebung eines Landes beherrscht wird, in Wettbewerb treten kann.“ Daß das, was das amerikanische Volk sehr vernünftigerweise will, durch die Registrierung der schon vom amerikanischen Kapital erworbenen auswärts gebauten Ozeanschiffe schnell gefördert würde, liegt auf der Hand, und von den genannten Sonderinteressenten sind es doch eigentlich nur die Schiffbauer und ihre Hinter-

männer, die von der Aufrechterhaltung der Registry bill Profit haben, natürlich einen recht hohen nur dann, wenn die staatlichen Subventionen einen solchen garantieren. Fisk sagt nach bekannten Mustern: „Das Problem besteht in der Versöhnung dieser verschiedenen Interessen.“ Er scheint eine Lösung von der oben schon erwähnten noch schwebenden Gesetzesvorlage über die Dampfer-Subventionen zu erwarten. Im Ausland gebaute Schiffe, die amerikanischen Bürgern gehören, sollen danach unter gewissen Beschränkungen zur amerikanischen Registrierung zugelassen werden und dann die Hälfte der Subsidien erhalten. Wieweit diese Aussicht beim Erwerb der Leylandlinie eine Rolle gespielt hat, wissen wir nicht. Fest steht, daß die Absicht dabei ein Hauptwort gesprochen hat, einige große Eisenbahnlinien mit transatlantischen Dampferlinien unter einen Hut zu bringen. Jedenfalls will man damit den ganzen Transport rentabler machen, obgleich man die Leylandlinie teuer gekauft hat. Ob das Ganze auf einen Konkurrenzkampf gegen nicht beteiligte Eisenbahnen hinausläuft, die man totmachen will, sei es auch durch verlustbringende Seefrachten, muß abgewartet werden. Geschäft ist Geschäft, und mit Verlusten will auch der amerikanische Geschäftsmann nicht auf die Dauer arbeiten. Sollten die Subventionen die amerikanischen Seefrachten auf einen unsre Interessen schädigenden Stand herabdrücken, so würde dadurch die Reziprozität verletzt und würden Repressalien notwendig werden.

Daß der Verfall der amerikanischen Handelsschifffahrt seit vierzig Jahren wesentlich mit veranlaßt worden ist durch das Zurückbleiben der Einfuhr hinter der Ausfuhr, und soweit daran die Hochschutzzöllnerei schuld ist, auch durch diese, ist mehr als wahrscheinlich. Solange die Einfuhr der Ausfuhr überlegen oder gleich war — etwa bis zum Anfang der sechziger Jahre —, blieb auch der Anteil der amerikanischen Flagge an dem Gesamtaußenhandel zur See dem der fremden Flaggen überlegen und gleich. Er wurde um so geringer, je mehr der Abstand zwischen Einfuhr und Ausfuhr zu Gunsten der Ausfuhr wuchs. Das ist ja auch ganz natürlich. Wer sehr wenig importiert und sehr viel exportiert, für dessen Schiffe wird die Heimreise keine Frachten, oder doch nur beschränkte abwerfen, sie wird meist in Ballast ausgeführt werden müssen. Wahrscheinlich wird das auch in der nächsten Zukunft den Vereinigten Staaten die schnelle Schaffung einer eignen Handelsflotte stark erschweren. In der Vergangenheit hat zum Verfall der Bürgerkrieg und der Übergang vom Holzschiffbau zum Eisenschiffbau, wodurch Amerika des großen Vorteils, den seine vortrefflichen Waldbestände ihm gaben, immer mehr beraubt wurde, anerkanntermaßen viel beigetragen. Aber jetzt ist doch auch die Eisen- und Stahlproduktion drüben in Blüte.

Ob man in den Vereinigten Staaten daran denkt, auf die barbarischen aber wirksamen Mittel der englischen Navigationsakte zurückzugreifen, steht dahin, daß man in den letzten Jahren wiederholt daran gedacht hat, namentlich an Differenzialzölle und Differenzialtonnengelder, steht fest. Man hat ja auch schon einige Versuche in dieser Richtung gemacht, und das Tarifgesetz von 1897 wäre in ihr wohl noch weiter gegangen, wenn nicht die Handels- und Schifffahrtsverträge mit den meisten fremden Staaten, zumeist

sehr alten, dem Messer die Klinge genommen hätten. Der Bericht des Commissioner of Navigation für 1896 weist das Verlangen nach Discriminating Duties on Shipping entschieden zurück und teilt den Wortlaut der Verträge mit mehreren Staaten darüber mit, die gekündigt werden müßten, wenn man diese den achtzigjährigen Traditionen widersprechende Politik durchführen wolle. Der Bericht für 1898 kommt auf den Vorschlag eines increased tariff on all goods imported into the United States in foreign vessels above the tariff rates imposed on goods imported in American vessels zurück. Er widerspreche den Verträgen mit Großbritannien, Deutschland, Schweden und Norwegen, Italien, Holland, Osterreich-Ungarn, Dänemark, Belgien, Rußland, Spanien, Portugal, Griechenland, der Türkei, Venezuela, Brasilien, Argentinien, Paraguay, Peru, Bolivia, Ecuador, Japan, China, Korea, Honduras, Costa-Rica, Guatemala, Haiti, San Domingo und Liberia und setze so ein general readjustment of our commercial relations with nearly all the civilized world voraus. Wenn man die Zahlung von Prämien auf den Export aller oder einzelner Produkte auf amerikanischen Schiffen verlange, so würden dem die Verträge mit Großbritannien, Deutschland, Holland, Belgien, Italien, Dänemark, Portugal, Osterreich-Ungarn, Brasilien, Argentinien, Japan widersprechen, nach denen dann dieselben Prämien auch den Export auf fremden Schiffen gewährt werden müßten. Der Bericht für 1899 teilt die betreffenden Verträge einfach mit als solche, die im Falle der Annahme von Differenzialzöllen oder Exportprämien für die auf amerikanischen Schiffen ein- und ausgeführten Waren abgeändert werden müßten. So ganz leicht nimmt man wohl drüben auch jetzt noch nicht eine so radikale Revolutionierung des Handelsvertragsystems, in das man sich seit achtzig Jahren eingelebt hat.

Ob der Merkantilismus in den Vereinigten Staaten und in der ganzen zivilisierten Welt eine Zeit lang die Oberhand über die Anschauungen und Grundsätze gewinnen wird, die auch im internationalen wirtschaftlichen Wettbewerb die Forderungen der Zivilisation und christlichen Humanität gelten lassen wollen, erringen und den dann wahrscheinlichen allgemeinen und furchtbaren Kriegszustand herbeiführen wird, weiß heute niemand mit Bestimmtheit zu sagen. Wahrscheinlich ist es wohl nicht, und sicher ist es, daß die neumerkantilistische Weltwirtschaft, so schwere Wunden sie auch der Menschheit schlagen könnte, nicht von langem Bestande sein wird. Die in der allernächsten Zukunft bevorstehende ziemlich allgemeine Revision der Handelsverträge wird den Regierungen und den Völkern Gelegenheit geben, die Konsequenzen eines solchen Rückfalls in barbarische Sitten etwas eingehender zu studieren und ernster zu nehmen, als dies weit vom Schuß in der neumodischen Studierstube, in Interessentenvereinen und in Wahlversammlungen zu geschehen pflegt. Hoffen wir, daß dadurch der Weltfrieden erhalten werde und Deutschlands Volkswirtschaft in ihm weiter und noch besser gedeihe.

—7

