

# Die Störungen im deutschen Wirtschaftsleben während der Jahre 1900 ff.

## Vierter Band Verkehrsgewerbe



Vom Verein für Socialpolitik herausgegeben



Duncker & Humblot *reprints*



**Schriften**  
des  
**Vereins für Socialpolitik.**

---

CVIII.  
**Die Störungen im deutschen Wirtschaftsleben**  
während der Jahre 1900 ff.

---

Vierter Band.



**Leipzig,**  
Verlag von Duncker & Humblot.  
1903.

**Die**  
**Störungen im deutschen Wirtschaftsleben**  
**während der Jahre 1900 ff.**

---

Vierter Band.

**Verkehrsgewerbe.**

Mit Beiträgen von H. Schachner, Erler, Stubmann.

---

Vom Verein für Socialpolitik herausgegeben.



**Leipzig,**  
Verlag von Dunder & Humblot.  
1903.

**Alle Rechte vorbehalten.**

# Inhaltsangabe.

<b>Seeverkehr und Reederei.</b>		Seite
Von <b>Dr. Robert Schachner</b> (Heidelberg) . . . .		1—176
<b>Erster Teil. Aufschwung</b> . . . . .		3
Hauptquellen . . . . .		3
I. Die Wendung zum Besseren in den Jahren 1895/1896 . . . . .		3
1. Einleitung . . . . .		3
2. Deutscher Handels- und Schiffsverkehr in den verschiedenen Kon- tinenten . . . . .		7
3. Der Personenverkehr . . . . .		17
II. Die günstige Konjunktur der Jahre 1897—1900. . . . .		23
1. Einleitung . . . . .		23
2. Deutscher Handels- und Schiffsverkehr in den verschiedenen Kon- tinenten in den Jahren 1897—1900 im allgemeinen . . . . .		26
3. Waren- und Schiffsverkehr mit den einzelnen Ländern und Angabe der Haupthandelsprodukte . . . . .		28
A. Amerika . . . . .		28
B. Afrika . . . . .		38
C. Asien . . . . .		42
D. Australien . . . . .		49
E. Europäischer Verkehr. . . . .		51
4. Personenverkehr . . . . .		56
5. Verjüngung der deutschen Handelsflotte. Die technischen Fortschritte. Verhältnisse in Ost- und Nordsee . . . . .		62
6. Wachsen der deutschen Schifffahrt und der deutschen Großreedereien . . . . .		69
7. Die Geschäftsergebnisse der Reederei . . . . .		78
<b>Zweiter Teil. Niedergang</b> . . . . .		91
1. Einleitung . . . . .		91
2. Deutschlands Einfuhr an überseeischen Haupthandelsartikeln in den Jahren 1901 und 1902 mit Rücksicht auf die Lage der deutschen Industrien und die Kaufkraft des Volkes. . . . .		99
3. Handelstätigkeit deutscher Schiffe in den verschiedenen Kontinenten . . . . .		108
A. Amerika . . . . .		108
B. Afrika . . . . .		126
C. Asien . . . . .		128
D. Australien . . . . .		134
E. Europäische Fahrt . . . . .		135

	Seite
4. Der Personenverkehr . . . . .	143
5. Geschäftsergebnisse der Reedereien . . . . .	155
a) Im allgemeinen . . . . .	155
b) Die Produktionskosten im einzelnen . . . . .	161
c) Kapitalerhöhungen der deutschen Aktienreedereien und ihre Dividenden . . . . .	166
d) Börsen und Schiffspapiere . . . . .	174
<b>Die deutschen Eisenbahnen in den Jahren 1895—1900</b>	177—199
<b>Vorgänge im Gebiete des Kleinbahnwesens.</b>	
Von Stadtrat a. D. <b>Erler</b> . . . . .	201—210
<b>Die Rheinschiffahrt.</b>	
Von <b>Dr. Peter Stubmann</b> (Ruhrort) . . . . .	211—244
Einleitung . . . . .	213
Begriffliches. Frühere Krisen der Rheinschiffahrt . . . . .	213
I. Der Verkehr 1895—1902 . . . . .	216
II. Frachten und Schlepplöhne. . . . .	222
1. Die Bewegung der Frachten 1895—1903. . . . .	222
Die Faktoren der Frachtbildung . . . . .	222
a) Die Talfahrt . . . . .	225
b) Bergfahrt . . . . .	228
2. Die Bewegung der Schlepplöhne. . . . .	234
3. Ergebnisse . . . . .	237
III. Der Bau neuer Schiffe . . . . .	237
Schlufsergebnis . . . . .	242
Nachtrag zum Aufsatz: Seeverkehr und Reederei von Dr. Robert Schachner	245

# Seeverkehr und Reederei.

Von

Dr. Robert Schachner-Heidelberg.

---





# Erster Teil.

## Aufschwung.

---

### I. Die Wendung zum Besseren in den Jahren 1895 1896.

#### 1. Einleitung.

Im Jahre 1895 und 1896 trat eine Besserung in der Lage der Schifffahrt ein, die in ihrer Gesamtheit in den drei vorangehenden Jahren sehr schlechte Geschäfte gemacht hatte. Die Überlastung des Marktes mit Tonnage hatte den großen Routenreedereien schwere Einbußen gebracht, noch größere den Unternehmungen, die ihre Schiffe in wilder Fahrt beschäftigten.

Hauptquellen: Schriften des Vereins für Sozialpolitik Band CIII: 1. Abteilung: E. Fitger, die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschifffahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart. Leipzig 1902. — 2. Abteilung: Die Lage der in der Seeschifffahrt beschäftigten Arbeiter. Leipzig 1903.

Nauticus: Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen. 1—4. Jahrgang. Berlin 1899, 1900, 1901, 1902.

Schwarz u. von Halle: Die Schiffbauindustrie in Deutschland und im Ausland. Berlin 1902.

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. 14.—23. Jahrgang. Berlin 1893 bis 1902.

Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels im Jahre 1897—1901. Hamburg 1898—1902.

Jahrbuch für Bremische Statistik Jahrgang 1896—1901. Bremen 1897—1902.

Report from the Select Committee on Steamship Subsidies. Bd. 1. London 1901. Bd. 2. London 1902.

Geschäftsberichte der einzelnen Aktiengesellschaften.

Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften. Jahrbuch der deutschen Börse. 1896—1897. 1897—1898. 1898—1899. 1899—1900. 1900—1901. 1901—1902. 1902—1903. Leipzig 1897—1903.

Publikationen der Handelskammern, Gewerbekammern oder kaufmännischen Korporationen von Bremen, Hamburg, Stettin, Danzig, Lübeck, Flensburg, Kiel, Rostock und Oldenburg. 1890—1903.

Die Strecke Europa—Nordamerika litt unter der ungünstigen Konjunktur der Vereinigten Staaten und schuf damit das ungeheuerere Angebot an unbeschäftigten Schiffsräumen. Nur die nach Südamerika in regelmäßiger Fahrt gehenden Reedereien machten eine Ausnahme in der allgemeinen Ungunst der Erträge. Die Gewinne ergeben sich aus folgender Übersicht:

Hauptgebiet	Schiffahrtsgesellschaft	1892	1893	1894
Nord-Amerika	Norddeutscher Lloyd . . . . .	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3	0
	Hamburg-Amerikalinie . . . . .	0	0	0
Süd-Amerika	Hanjalinie . . . . .	3	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	6 <sup>1</sup>
	Kosmoslinie . . . . .	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	0	2
	Hamburg-Südamerikalinie . . . . .	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	7	4
Australien. . .	Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft	10	10	12
Asien . . .	Hamburg-Calcuttalinie . . . . .	0	0	0
	Deutsche Dampfschiffreederei. . . . .	0	0	3
Afrika . . .	Deutsche Ostafrikalinie . . . . .	0	0	0

Die Resultate dieser bedeutendsten transozeanischen Aktiengesellschaften nach den angegebenen Zielen spiegeln das Bild der Geschäftslage im überseeischen Handel. Auch die europäische Fahrt in die Nordsee, wie Ostsee litt unter den gedrückten Frachten; die regelmäßigen Linien, die einem angewohnten Verkehr dienten, vermochten allein günstigere Resultate zu erzielen. So wies die europäische Fahrt des Norddeutschen Lloyds in allen drei Jahren gute Einnahmen auf<sup>2</sup>.

Vergleichen konnte die Segelschiffreederei nur in wenigen Routen Verdienst finden. Die Kohle, Holz und Salpeter, die am meisten für Segelschiffe in Betracht kommenden Handelsartikel, trugen so wenig, daß damit der Nutzen der Heimfahrt fast aufgezehrt wurde. Vielfach, so besonders in der Ostsee, vermochten die Segler die Assuranzprämie nicht zu erschwingen, die infolge der feuergefährlichen Kohlenfracht sehr hoch war, und viele Schiffe lagen auf, um Schaden zu vermeiden.

Das Gesamtbild der deutschen Reederei war also ein überaus trauriges. Die jahrelang währenden tief gesunkenen Frachten gaben nun den Anstoß zu einer bedeutungsvollen technischen Änderung des Schiffahrtsbetriebes, man strebte nach Herabsetzung der Betriebskosten und die deutsche Reederei folgte der in England vorgenommenen Umgestaltung des Schiffparkes, zu der man dort in Erkenntnis der Unrentabilität der bisherigen Betriebsmittel zuerst übergegangen war.

<sup>1</sup> Bis 1894 war die Unternehmung in zwei gesonderte Rechnungen gespalten.

<sup>2</sup> Geschäftsberichte des Norddeutschen Lloyd.

Die Schiffe größter Dimensionen konnten in Routen mit großer Frachtmenge vermöge ihres ökonomischen Betriebes noch Gewinn erzielen, wo Schiffe der bis dahin gangbaren Größen mit Verlust fuhren. Ein treffendes Beispiel für die bessere Rentabilität der großen Schiffe bietet die Verlängerung der drei Reichspostdampfer „Bayern“, „Sachsen“ und „Preußen“. Der Laderaum wurde durch die bauliche Umgestaltung bei den ersten beiden von 3280 cbm auf 5380 cbm, bei letzterem von 3280 auf 5820 cbm erhöht; trotzdem konnte unter Beibehaltung der Maschinenanlage und bei gleichem Kohlenverbrauche dieselbe Geschwindigkeit von 13 Knoten gehalten werden. Nur die Anlagekosten und der Zins hierfür, wie die Amortisationsquoten sind gewachsen; wenn man in Betracht zieht, daß bei den Frachtdampfern dieser Gattung rund 65 % auf die veränderlichen Selbstkosten entfallen, so tritt damit deutlich in den Vordergrund, wie sehr sich solcher Gewinn an Tonnage lohnt.

Dampfer	vor der Verlängerung		nach der Verlängerung	
	Pferdekraft	Br.-R.-Z.	Pferdekraft	Br.-R.-Z.
Preußen . . . . .	4000	4577	4000	5615
Bayern . . . . .	4000	4574	4000	5343
Sachsen . . . . .	4000	4571	4000	5338

Die großen Unternehmungen stellten alle große Dampfer ein, wobei ihnen die billigen Baukosten zu Gute kamen. Die Hamburg-Amerikalinie setzte im Jahre 1894 4 Dampfer von 7 bis 8000 Tons Tragfähigkeit in die Fahrt: „Prussia“, „Persia“, „Patria“, „Phoenicia“, denen im Jahre 1895 die „Palatia“ folgte. Um die Gewichte der Maschinenanlage zu mindern, sowie die Kohlenvorräte wesentlich einzuschränken, schritt man bei den Neubauten zur Aufstellung der vierfachen Expansionsmaschine.

Im Geschäftsbericht der Hamburg-Amerikalinie für das Jahr 1895 finden wir dann folgende Konstatierung der Erfolge dieser Umgestaltung des Schiffsparfes: „Wenn wir in der Lage sind, für das verflossene Geschäftsjahr einen Betriebsgewinn aufzuweisen, der um etwa 15 % besser ist als derjenige des vorausgegangenen Jahres, so haben wir dieses befriedigende Ergebnis weniger einer allgemeinen Besserung der Geschäftslage, als dem Umstande zu verdanken, daß unsere neuen Dampfer vermöge ihrer großen Tragfähigkeit und praktischen Einrichtungen selbst bei niedrigen Frachtsätzen noch mit Gewinn betrieben werden konnten.“

Die gleiche Umgestaltung setzte sich bei allen Reedereien durch, die den Kampf mit der Ungunst der Verkehrslage aufnehmen wollten und