

# WOCHENBERICHT

## DES

### INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

9. JAHRGANG

BERLIN, DEN 15. JULI 1936

NUMMER 28

Nachdruck und Vervielfältigung sowie schriftliche, telegraphische und telephonische  
Verbreitung — auch auszugsweise — ohne besondere Genehmigung nicht zulässig

## Wandlungen im Verkehr

### Die Probleme des Personenverkehrs

Trotz Kraftwagen und Flugzeug ist die Eisenbahn (zusammen mit der Straßenbahn) auch heute noch das wichtigste Verkehrsmittel im Personenverkehr. Das gilt vor allem für den Massen- und Berufsverkehr. Daß wir uns aber in einer Entwicklung befinden, in der neben der Eisenbahn der Kraftwagen für den Verkehr eine immer größere Bedeutung bekommt, zeigt schon ein ganz roher Vergleich: Die Reichsbahn hat 1935 nur etwa drei Viertel so viel Personen wie 1925 befördert; der Bestand an Personenkraftwagen ist dagegen heute nahezu fünfmal so groß wie 1925.

#### Eisenbahn und Kraftwagen im Personenverkehr

Ein nicht geringer Teil des beruflichen Verkehrs, der Geschäftsreisen usw. spielt sich heute bereits im Personenkraftwagen ab. Die Umgebung der Großstädte an jedem Wochenende zeigt, daß Kraftwagen und Motorrad auch für den Ausflugsverkehr eine von Jahr zu Jahr größere Rolle spielen. Auf der anderen Seite ist — im großen Rahmen gesehen — der Fernreiseverkehr mit dem Kraftwagen bei weitem noch nicht so bedeutsam, wie man gemeinhin annimmt. Noch immer ist es bequemer, zuverlässiger und sicherer und — solange die Reichsautobahnen noch nicht vollendet sind —

die Reichsbahn durch Urlaubskarte, Sonntagsrückfahrkarte usw. die Fahrpreise für viele Reisegelegenheiten verbilligt hat; man muß bei Reisen im Kraftwagen auch unvorhergesehene Ausgaben — Reparaturen, Abschleppen, Wetterabhängigkeit usw. — in Rechnung stellen, was vor allem für die weiten Schichten, die auf ihren Reisen nur eine begrenzte Summe ausgeben können, bedeutsam ist. Auf der anderen Seite hat das Reisen im Kraftwagen unbedingte Vorzüge: er ist ständig betriebsbereit, ist an keinen Fahrplan gebunden, fährt von Haus zu Haus (um nur einiges zu nennen).

Alles das sind zunächst nur Vermutungen über das Für und Wider, das die gegenwärtige Konkurrenz zwischen Schiene und Kraftwagen bestimmt, Vermutungen, auf die meistens Einzelerfahrungen hinweisen. Sie werden aber in gewisser Weise bestätigt, wenn man die Statistik der Personenbeförderung der Deutschen Reichsbahn (Fahrkartenstatistik) näher untersucht.

#### Der Personenverkehr der Reichsbahn

Die Deutsche Reichsbahn hat 1928 (das war der bisherige Höhepunkt im Personenverkehr) rund 2 Mrd. Personen, 1935 rund 1,5 Mrd. Personen befördert. Diese Zahlen verlieren etwas von ihrer gewaltigen Größe, wenn man gleich vorweg feststellt, daß 1935 ungefähr ein Drittel (also rund 500 Millionen) davon auf den Stadt-, Ring- und Vorortverkehr in Berlin und Hamburg entfällt. Aber selbst bei den übrigen zwei Dritteln handelt es sich keineswegs nur um Reisen auf längeren Strecken; denn in dieser Milliarde ist auch der gesamte Vorortverkehr der übrigen Großstädte und der gesamte berufliche Nahverkehr zwischen den kleineren Orten enthalten. Daß gerade diese Fahrten einen recht erheblichen Teil aller Eisenbahnfahrten überhaupt ausmachen, ergibt sich daraus, daß allein im sogenannten „Zeitkartenverkehr“ (Arbeiterwochenkarten, Monatskarten, Schülerkarten usw.) ungefähr 500 Millionen Personen befördert werden. Das, was die sogenannten „Einzelreisen“ auf der Eisenbahn (einschließlich der Gesellschaftsreisen) ausmachen, ist daher in Wirklichkeit nur ein kleiner Teil von der ungeheuren Zahl von 1,5 Mrd. Eisenbahnfahrten.

Wie haben sich nun die einzelnen Teile des Personenverkehrs in den letzten Jahren

Eisenbahn und Kraftwagen im Personenverkehr

Jahr	Bestand <sup>1)</sup> an		Von der Reichsbahn beförderte Personen		Bestand <sup>1)</sup> an Personenkraftwagen <sup>2)</sup> u. Kraft-rädern 1928=100
	Personen-kraft-wagen <sup>3)</sup>	Kraft-rädern	in Mill.		
			1928=100	1928=100	
1925....	171,4	161,5	2 001,2	99,6	42,7
1926....	201,4	263,3	1 819,4	90,5	59,5
1927....	261,1	339,2	1 909,2	95,0	76,9
1928....	342,1	458,3	2 009,4	100,0	100,0
1929....	422,0	608,3	1 980,3	98,5	132,0
1930....	488,8	731,2	1 829,3	91,0	156,3
1931....	510,6	792,1	1 577,7	78,5	166,9
1932....	485,8	819,2	1 305,1	64,9	167,2
1933....	510,7	852,8	1 240,5	61,7	174,7
1934....	595,8	933,8	1 359,6	67,7	196,0
1934....	<sup>4)</sup> 661,6	<sup>4)</sup> 984,0	1 359,6	67,7	<sup>4)</sup> 210,9
1935 <sup>5)</sup> ..	<sup>4)</sup> 795,7	<sup>4)</sup> 1 058,7	1 488,7	74,1	<sup>4)</sup> 237,6

<sup>1)</sup> Stand am 1. Juli; ohne die vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge. — <sup>2)</sup> Ohne Kraftomnibusse. — <sup>3)</sup> Einschl. Saarland. — <sup>4)</sup> Einschl. der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge. — <sup>5)</sup> Ohne rd. 30 000 dreirädrige Lastfahrzeuge, die bei der Bestandserhebung am 1. Juli 1935 erstmalig als Lastkraftwagen gezählt wurden.

auch zeitsparender, auf weite Strecken mit dem Schnellzug zu fahren (Schlafwagen, Speisewagen). Das Reisen im Auto ist außerdem — je nach der Besetzung des Wagens —, wenn richtig gerechnet wird, nicht immer billiger als die Reise im Schnellzug, vor allem seitdem

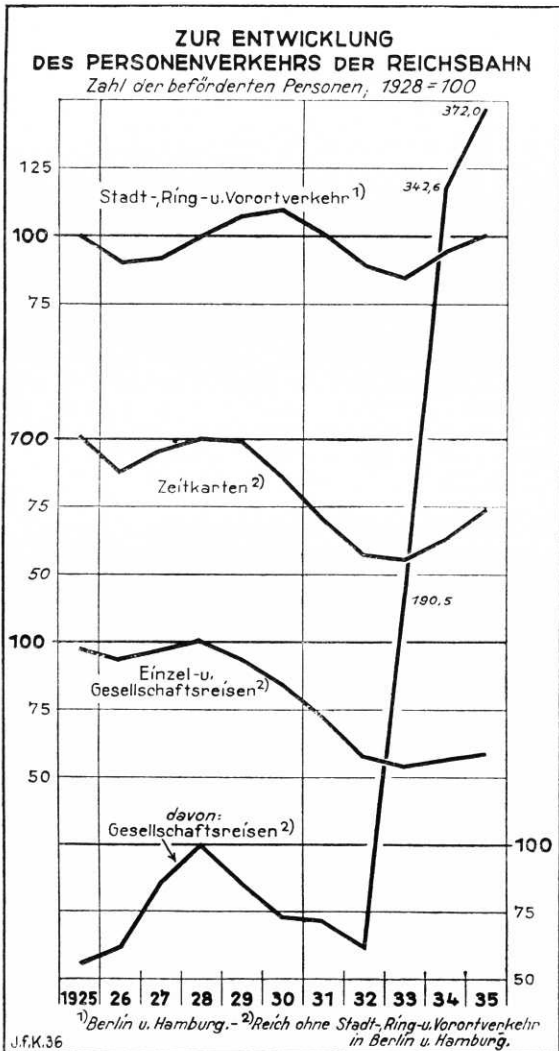
**Die Entwicklung der Seerüstungen im  
Ausland (Siehe auch 1. Beilage) . . . S. 111f.**

entwickelt? Der Konjunkturrückgang und die Krise hatten alle Zweige des Verkehrs, mit Unterschieden freilich, beeinträchtigt. Aus der Intensität des Rückgangs und vor allem daraus, wie stark der Verkehr seit 1933 wieder zugenommen hat, sind aber Schlüsse auf den eigentlichen „trend“ der Entwicklung zu ziehen.

Der Ring-, Stadt- und Vorortverkehr in Berlin und Hamburg war 1935 schon wieder so umfangreich wie 1928; heute dürfte er wohl wieder an den Höchststand, der hier 1930 erreicht worden war, herankommen.

Der sogenannte Zeitkartenverkehr hat seit 1933 sehr viel stärker als der Stadt-, Ring- und Vorortverkehr zugenommen (er ist, wie es scheint, besonders „beschäftigungsabhängig“, weil sich in ihm ein großer Teil des Berufsverkehrs, vor allem die Fahrten zur Arbeitsstätte abspielen); er ist aber heute bei weitem noch nicht wieder (nämlich nur  $\frac{3}{4}$ mal) so groß wie 1928.

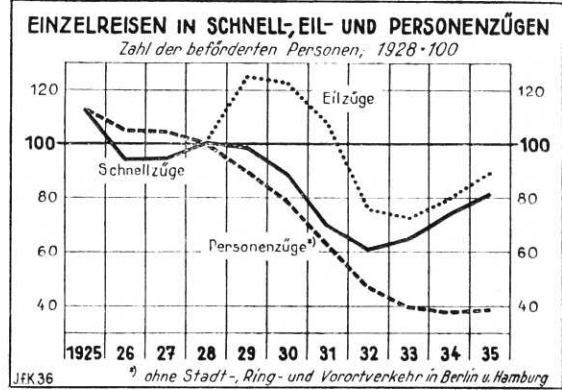
Der Restposten endlich, der oben als die Masse der sogenannten „Einzelreisen“ bezeichnet worden ist, hat nicht nur seit 1933 am wenigsten stark zugenommen. Er bleibt auch heute noch am weitesten (über 40 v. H.) hinter dem Höhepunkt im Jahre 1928 zurück.



Aus dieser Entwicklung in den verschiedenen Arten des Verkehrs darf man wohl folgendes schließen: die „neuen“ Verkehrsmittel beeinträchtigen am stärksten den sogenannten „Einzelreiseverkehr“ auf der Eisenbahn.

Eine nähere Untersuchung der Verkehrsentwicklung zeigt nun, daß die „neuen“ Verkehrsmittel bisher offenbar nur einen *begrenzten Teil* dieses Personenverkehrs empfindlicher in Mitleidenschaft gezogen haben. Der Wettbewerb des Kraftwagens beschränkt sich in der Hauptsache auf den Verkehr über kurze und mittlere

Entfernungen; weniger macht er sich bei den eigentlichen Fernreisen in Schnellzügen bemerkbar. Die Zahl der Reisenden in Schnellzügen lag im Jahre 1935 nur noch knapp 19 v. H., die Zahl der Fahrten in Eilzügen nur 11 v. H. unter dem Stand des Jahres 1928. Die Einzelreisen in Personenzügen sind dagegen in den letzten zehn Jahren dauernd ganz erheblich gesunken. Nur ein Drittel soviel Personen wie 1928 fahren heute noch in Personenzügen<sup>1)</sup>.



Daß sich gegenwärtig immer noch der überwiegende Teil des Fernreiseverkehrs über die Schiene abwickelt, bestätigt eine Sondererhebung des Sächsischen Statistischen Landesamts.

**Der Fremdenverkehr Sachsens auf Schiene und Straße im Jahre 1935/36<sup>1)</sup>**

Beförderungsmittel	Von 100 Fremden benutzten	
	im Sommerhalbjahr 1935	im Winterhalbjahr 1935/36
Eisenbahnen .....	67	58
Kraftomnibusse .....	18	18
Personenkraftwagen .....	14	23
Sonstige Beförderungsmittel <sup>2)</sup> ..	1	1

<sup>1)</sup> Entnommen der Zeitschrift: „Der Fremdenverkehr“, Jg. I Nr. 3 vom 16. Mai 1936. — <sup>2)</sup> Kraft- oder Fahrrad, Schiff und Flugzeug.

Die Eisenbahn ist bei bestimmten Gelegenheiten durchaus in der Lage, einen Teil des stetig wachsenden Verkehrsbedürfnisses des Publikums auf sich zu lenken; das zeigt die Zunahme der „Gesellschaftsfahrten“ (das sind hauptsächlich die Reisen in Gesellschafts- und Verwaltungs-sonderzügen, Feriensonderzügen usw.), die sich von 1928 bis 1935 mehr als verdreifacht haben. Sicher haben hierzu in erster Linie die außerordentlich niedrigen Tarife beigetragen, die bei diesen Reisen angewendet werden. Zum Teil spiegelt sich aber in diesen Zahlen auch der große Verkehr wider, den die großen politischen Veranstaltungen mit sich bringen.

**Der gewerbliche Personenkraftverkehr**

Der gewerbliche Personenkraftverkehr dürfte der Reichsbahn in den letzten Jahren kaum mehr Abbruch getan haben, nachdem das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934 hier klare Verhältnisse geschaffen hat. Der gewerbliche Kraftverkehr — soweit es sich um Überlandverkehr handelt — wird im wesentlichen von der Deutschen Reichspost und einer Reihe größerer Kraftverkehrsgesellschaften bestritten.<sup>3)</sup> Wie stark der Personenkraftverkehr über Land im letzten Jahrzehnt zuge-

<sup>1)</sup> Nun fahren heute sicher ein Teil der Reisenden, die früher den Personenzug benutzt haben, im Eilzug oder Schnellzug. Der „Verlust“ der Personenzüge geht also nicht ganz auf das Konto der Kraftwagen. Und der wirkliche „Verlust“ der Schnellzüge mag durch diese Zuwanderung vom Personenzug (der durch die Verbilligung der Schnellzugstarife gefördert worden ist) etwas „kompensiert“ worden sein. Erheblich können diese Verschiebungen aber nicht sein, da es sich beim Personenzugverkehr um siebenmal so viel Reisende handelt als beim Schnellzugverkehr.

<sup>3)</sup> Über die Verkehrsleistung der privaten Omnibusunternehmen liegen bisher keine statistischen Angaben vor. Die Ausführungen erstrecken sich nur auf die öffentlichen und gemischtwirtschaftlichen Omnibusbetriebe.

**Zur Entwicklung des Personenkraftverkehrs über Land**

Jahr	Betriebslänge in 1 000 km am Jahresende			Beförderte Personen in Mill.	
	Schiennetz der Reichsbahn	Kraftpostlinien <sup>1)</sup>	Überlandverkehr <sup>2)</sup>	Kraftpostverkehr <sup>3)</sup>	Überlandverkehr <sup>4)</sup>
1925....	53,2	23,9	-	24,8	-
1926....	53,3	28,6	5,4	36,1	32,3
1927....	53,6	32,1	6,4	52,7	49,3
1928....	53,7	37,2	8,6	68,8	74,2
1929....	53,8	43,8	12,3	85,6	104,4
1930....	53,8	46,5	13,9	87,8	90,6
1931....	53,9	47,3	12,8	71,2	77,1
1932....	53,9	47,7	12,0	60,4	58,4
1933....	53,9	48,7	12,0	59,8	53,3
1934....	53,9	50,7	12,5	65,0	58,3
1935....	54,2	-	-	68,6	-

<sup>1)</sup> Stand Ende März des folgenden Jahres. — <sup>2)</sup> Reichsverband Deutscher Verkehrsverwaltungen einschl. Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H. und Verband Deutscher Kraftverkehrsgesellschaften. — Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches, Jg. 1930, Heft 2 und Jg. 1935, Heft 3. — <sup>3)</sup> Rechnungsjahr (April—März). — <sup>4)</sup> Von 1926—1929 enthalten die Zahlen teilweise noch Stadt- und Vorortverkehr.

nommen hat, ergibt sich aus dem Ausbau des deutschen Kraftpostnetzes. Es dürfte im laufenden Rechnungsjahre die Betriebslänge des Reichsbahnschiennetzes nahezu erreichen. Nimmt man die Überlandstrecken der Kraftverkehrsgesellschaften hinzu, so laufen heute Omnibusse zur Personenbeförderung auf einer Strecke, die länger ist als die gesamte Schienenstrecke der Reichsbahn.

Die beiden Verkehrsnetze, das der Reichsbahn und das der Reichspost und der Kraftverkehrsgesellschaften, machen sich aber wenig oder gar keine Konkurrenz; sie ergänzen sich vielmehr gegenseitig, da der Omnibus meist dort fährt, wo die Eisenbahn nicht hinreicht (und wo eine Eisenbahnstrecke des geringen Verkehrs wegen auch gar nicht möglich wäre); der Omnibus ist in vielen Fällen der Zubringer zur Eisenbahn.

Bemerkenswerterweise ist der Personenverkehr der Reichspost seit 1933 weniger gewachsen als der Personenverkehr der Reichsbahn. Die Verkehrsleistungen der Kraftpost und der Kraftverkehrsgesellschaften im Personenverkehr über Land zusammen sind gegenwärtig etwa halb so groß wie der sogenannte Einzelreiseverkehr in den Personenzügen.

**Eisenbahn und Kraftwagen im Fernreiseverkehr**

Wieweit die Reichsautobahnen die Verkehrsverhältnisse und damit das Verhältnis zwischen Überlandverkehr auf Schiene und Straße ändern werden, etwa dahingehend, daß nun auch die privaten Kraftwagen im Fernreiseverkehr eine größere Rolle spielen werden, ist noch nicht zu übersehen. Die Deutsche Reichsbahn hat jedenfalls auf den bereits in Betrieb genommenen Strecken einen eigenen Fahrdienst mit Schnellreiseomnibussen eingerichtet, um sich wenigstens einen erheblichen Teil des Verkehrs auf diesen Strecken zu sichern.

**Die Entwicklung der Seerüstungen im Ausland**

*Die ausländischen Seemächte haben im vergangenen Jahr rd. 5 Mrd. RM für ihre Seerüstungen ausgegeben. Das ist ungefähr ein Sechstel der gesamten Rüstungsausgaben dieser Länder. Wenn die Seerüstungen heute schon wieder um 0,7 Mrd. RM größer sind als 1928, so ist das in erster Linie durch die wachsenden Ausgaben der Hauptseemächte: Großbritannien, Vereinigte Staaten, Japan, Frankreich und Italien bedingt.*

**Die vertraglichen Rüstungsbegrenzungen nach dem Kriege**

Infolge des raschen technischen Fortschritts bei den Rüstungen zur See waren bereits vor dem Weltkrieg die Marineausgaben beängstigend schnell gestiegen. Damit hängt es aber auch zusammen, daß 1922 die Hauptseemächte übereinkamen, das kostspielige Wettrüsten zur See zu beschränken.

Im Vertrag von Washington wurden Höchsttonnengehalt und Höchstgeschützkaliber der Schlachtschiffe, Flugzeugträger und Kreuzer und die Gesamttonnenzahl festgesetzt, bis zu der Schlachtschiffe und Flugzeugträger von den Teilnehmermächten gebaut werden durften.

Der Londoner Flottenvertrag von 1930 bestimmte auch für Kreuzer, Zerstörer und U-Boote die Gesamttonnage, ferner Höchstgrenzen für Wasserverdrängung und Geschützkaliber bei den Zerstörern und U-Booten.

Die Verträge von Washington und London laufen am 31. Dezember 1936 ab. An ihre Stelle tritt der neue Londoner Flottenvertrag von 1936, der bis 1942 für jeden Schiffstyp Höchstgrenzen der Wasserverdrängung und des Geschützkalibers festgesetzt hat. Über die Gesamttonnenzahl der Schiffsklassen sind

keine Vereinbarungen getroffen worden. Der Londoner Flottenvertrag von 1930 ist nur von Großbritannien, den Vereinigten Staaten und Japan, der neue Vertrag nur von Großbritannien, den Vereinigten Staaten und Frankreich unterzeichnet worden.

Der Versuch, auch die übrigen Seemächte in die Rüstungsbegrenzungen einzubeziehen, scheiterte an den Forderungen Rußlands auf der Konferenz von Rom 1924.

Die Abmachungen von Washington und London teilen daher die Seemächte in vertraglich gebundene und vertraglich freie<sup>1)</sup>.

**Die Marineausgaben der vertraglich gebundenen Seemächte**

In den Jahren, die dem Verträge von Washington folgten, blieben die Ausgaben der Vertragsmächte im großen und ganzen konstant. Seit 1928 dagegen weichen die Ausgaben in ihrer Entwicklung ziemlich stark voneinander ab.

Die englischen und amerikanischen Ausgaben bewegen sich ziemlich parallel zur konjunkturellen Ent-

<sup>1)</sup> Zu den vertraglich gebundenen Mächten gehört auch Deutschland, das bis 1935 durch den Vertrag von Versailles, seit Juni 1935 durch Sonderabkommen mit Großbritannien in seinen Seerüstungen gebunden ist.

**Marineausgaben der vertraglich gebundenen Seemächte<sup>1)</sup>**  
(ohne Deutschland) in Mill. RM<sup>2)</sup>

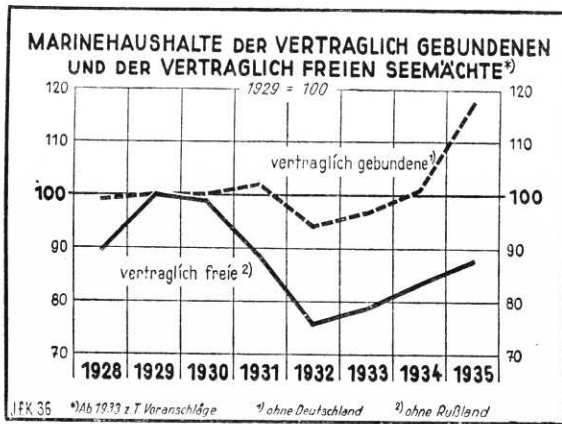
Staat	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Großbritannien .....	1 164,3	1 142,4	1 072,0	1 009,2	871,6	877,4	937,9	1 026,5
Vereinigte Staaten <sup>*)</sup> .....	1 514,7	1 557,8	1 571,3	1 559,8	1 457,1	1 268,3	1 375,7	1 891,1
Japan .....	522,8	524,7	500,9	590,2	593,2	827,1	858,7	927,5
Frankreich .....	402,7	408,8	447,9	462,2	399,1	468,6	485,1	476,4
Italien <sup>*)</sup> .....	256,6	262,0	309,3	352,0	345,5	325,9	278,3	256,1
Summe .....	3 861,1	3 895,7	3 901,4	3 973,4	3 666,5	3 767,3	3 935,7	4 577,6
1929 = 100 .....	99,1	100,0	100,1	102,0	94,1	96,7	101,0	117,5

<sup>1)</sup> Ab 1933 zum Teil Voranschläge. — <sup>2)</sup> Die Umrechnung erfolgte bei Frankreich und Italien mit jeweiligen Jahresdurchschnittskursen; bei Großbritannien, den Vereinigten Staaten und Japan wurde ab 1930 ein Wechselkurs verwendet, der der Verschiedenheit von inländischer und ausländischer Preisentwicklung Rechnung trägt. Vgl. Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung, 8. Jahrgang, Nr. 11, S. 46. — <sup>\*)</sup> Um eine Zusammenfassung zu ermöglichen, wurden die Haushaltsjahre in Kalenderjahre umgerechnet.

wicklung. Umgekehrt hat *Italien* in den Krisen Jahren 1931 und 1932 am meisten ausgegeben. In *Japan* beginnt 1931 mit der außenpolitischen Expansion eine Aufwärtsbewegung der Ausgaben, die sich 1933 sprunghaft beschleunigt. *Frankreichs* Ausgaben bewegen sich langsam aufwärts; nur 1932 erfolgt ein einmaliger Rückschlag.

Trotz dieser Unterschiede ist der Einfluß der wirtschaftlichen Entwicklung, d. h. der Konjunktur in den Gesamtausgaben aller Hauptseemächte deutlich sichtbar. Denn Großbritannien und die Vereinigten Staaten geben mit drei Fünfteln der Gesamtausgaben den Ausschlag. Gerade in Großbritannien aber sind die Rüstungsausgaben besonders eng an die wirtschaftliche Entwicklung geknüpft: Seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts hat Großbritannien seine Rüstungsausgaben in Friedenszeiten aus den laufenden Einnahmen und nur gelegentlich durch kurzfristige Kredite finanziert.

1934 sind die Marineausgaben im ganzen schon wieder größer als 1929. Der starke Anstieg 1935 ist in erster Linie auf die Ausgabensteigerung in den Vereinigten Staaten zurückzuführen.



### Die Marineausgaben der vertraglich freien Staaten

Bei diesen Staaten handelt es sich, von Rußland abgesehen, um kleinere Staaten, die bei ihren Marineausgaben noch stärker als die großen Seemächte von der wirtschaftlichen Lage abhängig sind. Während es bei den großen Seemächten in erster Linie die Binnenkonjunktur ist, die über die Staatseinnahmen, die Kreditmärkte und damit über die finanziellen Voraussetzungen für die Rüstungen entscheidet, spielt bei den kleineren Mächten daneben auch die Entwicklung des *Außenhandels* eine wichtige Rolle; denn sie verfügen zum großen Teil über keine größere Rüstungsindustrie und müssen daher ihr Material vom Auslande einführen.

Im Verlauf der Weltwirtschaftskrise sind deshalb ihre Ausgaben sehr viel stärker als die der Hauptseemächte gesunken (von 1928 bis 1932 um 25 v. H.). Selbst 1935, als die Hauptseemächte bereits um 18 v. H. mehr als 1929 für ihre Kriegsschiffen ausgaben, waren die Ausgaben der kleinen Mächte noch um 13 v. H. geringer als 1929.

### Marineausgaben, Wehrmachtausgaben, Handelsschiffslotten

Das Verhältnis der Marineausgaben zu den Wehrmachtausgaben zeigt die Bedeutung, die die einzelnen Regierungen der *Marine* für die Landesverteidigung und den Schutz der Seeinteressen beimessen.

Die größte Rolle spielt die Marine bei den Inselreichen *Großbritannien* und *Japan*; sie beansprucht hier rund die Hälfte der Wehrmachtausgaben (vor dem Kriege in *Großbritannien* sogar zwei Drittel). Nur wenig geringer als in *Großbritannien* und *Japan* ist der Anteil in den *Vereinigten Staaten*; er betrug im Durchschnitt etwa 45 v. H., 1934 und 1935 ist er jedoch erheblich gestiegen (auf 56 und 65 v. H.). Umgekehrt ist der Anteil in *Frankreich*, das bis 1933 etwa ein Viertel seiner Rüstungsausgaben für die Flotte verwandte, in den letzten beiden Jahren auf 19 und 17 v. H. gesunken. In *Italien* machten die Marineausgaben fast gleichmäßig etwa 30 v. H. aus.

Um den Schutz festzustellen, den die einzelnen Mächte durch ihre Kriegsflotte den *Seeinteressen* angedeihen lassen, kann man als einen gewissen Maßstab das Verhältnis von Handelsschiffs- zur Kriegsschiffstonnage zugrunde legen. Das ist freilich nur ein recht roher Maßstab, weil das Verhältnis von Kriegszu Handelsmarine auch von anderen Dingen (etwa der Länge der Seegrenzen, der geographischen Lage, dem Kolonialbesitz und dem Umfang des überseeischen Außenhandels) abhängt. Immerhin zeigen sich recht bemerkenswerte Unterschiede. Vor allem gelangt man zu der überraschenden Feststellung, daß unter den großen Seemächten Großbritannien am ungünstigsten abschnidet. (Indes ruht der Schutz der englischen Handelsflotte auch in den zahlreichen und gutverteilten Flottenstützpunkten des Weltreichs sowie in seiner Marineluftflotte.) Für die großen Handelsflotten Norwegens und Hollands sind im Ernstfalle gute Beziehungen ihrer Regierungen zu den die See beherrschenden Mächte eine Daseinsfrage.

### Handelsschiffs- und Kriegsschiffstonnage der Hauptseemächte, Hollands und Norwegens

Staat	Handelsschiffstonnage in 1000 Br.-R.-T. am 1. VII. 1935	Kriegsschiffstonnage in 1000 t am 1. X. 1935	Auf 100 Br.-R.-T. Handelsschiffstonnage entfallende Kriegsschiffstonnage
Britisches Reich ...	17 400	1 327	7,6
Verein. Staaten ...	10 269	1 145	11,2
Japan .....	4 086	805	19,7
Frankreich .....	3 025	622	20,6
Italien .....	2 884	440	15,6
Holland .....	2 558	81	3,2
Norwegen .....	3 968	26	0,7

### Kriegsschiffneubauten

Die Entwicklung der Seerüstung kommt außer in den Marineausgaben auch darin zum Ausdruck, wieviel Kriegsschiffe in den einzelnen Ländern im *Bau* sind. Darüber berichtet die englische Admiralität für alle wichtigen Länder jährlich nach dem Stand vom 1. Februar<sup>1)</sup>. Allerdings spiegelt sich in dem Neubau von Kriegsschiffen nur ein Teil der Seerüstungen wider. Dazu kommen die Umbauten von Kriegsschiffen, der Ausbau der Marineluftflotte, der Flottenstützpunkte und Werftanlagen.

Die Angaben für den Stichtag mögen übrigens durch Zufälle beeinflusst sein; auch spielt für den Stand und die Entwicklung der Rüstungen die Bauzeit eine bedeutende Rolle, die in einzelnen Zeitabschnitten und in den einzelnen Ländern verschieden ist<sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> Fleets, The British Commonwealth of Nations and Foreign Countries. Presented by the First Lord of the Admiralty to Parliament by Command of His Majesty. February 1929, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935.

<sup>2)</sup> Die Bauzeit eines Kreuzers beträgt in England, den Vereinigten Staaten und in Japan 3, die eines Zerstörers und Flottillenführers 2, die eines U-Bootes 3 Jahre. Die Bauzeiten in Frankreich und Italien sind häufig erheblich länger, gelegentlich aber auch kürzer.

(Fortsetzung siehe I. Beilage.)

### Marineausgaben der wichtigsten vertraglich freien Staaten<sup>1)</sup> (ohne Rußland)

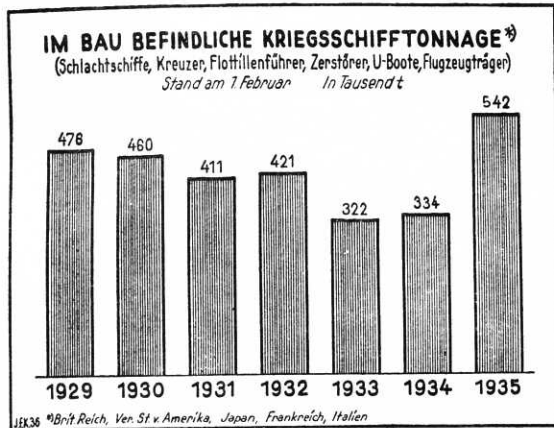
	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Mill. RM <sup>2)</sup> .....	536,4	598,9	592,3	529,9	454,1	470,8	499,0	524,0
1929 = 100 .....	89,6	100,0	98,9	88,5	75,8	78,6	83,3	87,5

<sup>1)</sup> Argentinien, Brasilien, Chile, Dänemark, Griechenland, Norwegen, Peru, Polen, Portugal, Schweden, Spanien, Türkei. — <sup>2)</sup> Entwertungsländer umgerechnet, s. Anmerkung 3), Tabelle I.

## Die Entwicklung der Seerüstungen im Ausland

(Fortsetzung von S. 112 des Hauptblattes)

In erster Linie sind seit dem Weltkrieg Kreuzer, Flottillenführer, Zerstörer und U-Boote gebaut worden. Der Bau von *Schlachtschiffen* trat in den Hintergrund, da für diesen Typ in Washington und London Bauferienzeiten eingeführt wurden. 1932 nahm Frankreich, 1934 Italien den Bau von Schlachtschiffen wieder auf.



Die im Bau befindliche Kriegsschiffstonnage ist von Anfang 1929 bis Anfang 1935 fast ständig zurückgegangen. Erst 1935 setzt ein kräftiger Aufschwung ein. In den Vereinigten Staaten war die im Bau befindliche Tonnage 1935 um die Hälfte, in Italien doppelt so groß wie 1929.

Im Bau befindliche Kriegsschiffe I. Ordnung  
(Schlachtschiffe, Kreuzer, Flottillenführer, Zerstörer, U-Boote, Flugzeugträger)  
1 000 t

Staat	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Brit. Reich	102,4	78,3	42,8	54,6	38,0	76,7	100,9
Ver. Staaten	85,8	90,2	70,6	43,8	77,6	86,9	123,0
Japan	100,5	76,9	70,0	84,7	35,1	31,4	67,8
Frankreich	128,8	120,3	130,4	139,7	110,2	80,7	130,1
Italien	58,0	94,0	97,4	98,1	60,6	57,8	119,7
Zusammen	475,5	459,7	411,2	420,9	321,5	333,5	541,5

### Kriegsschiffskosten, Ausfuhr von Kriegsschiffen, Gewinne der Bauwerften

Nichts kennzeichnet schärfer die Steigerung des Rüstungsfiebers zur See als der Umstand, daß sich die *Kosten* eines einzigen Großkampfschiffes im letzten Menschenalter von 43,5 Mill. *R.M.* (Dreadnought, Bauzeit 1904–1906) auf 160 Mill. *R.M.* (Hood, Bauzeit 1922 bis 1927) erhöht haben. In diesen Zahlen kommt aber nicht nur die Vergrößerung der Wasserverdrängung von 18 000 auf 46 000 t zum Ausdruck, sondern auch die Steigerung der Kosten je Gewichtseinheit. Diese sind bei dem genannten Schlachtschiff auf rd. das Doppelte, bei leichten Kreuzern dagegen um mehr als das Dreifache gestiegen. Vor dem Kriege kostete z. B. in Großbritannien ein Kreuzer von 5400 t mit 8–15,2 cm Geschützen 58,6 £ je t; ein moderner Kreuzer von 7000 t mit gleicher Bewaffnung kostet dagegen 212 £ je t.

Diese Verteuerung der Schiffe hängt mit der Erhöhung der Löhne, vor allem aber damit zusammen, daß die heutigen Schiffe mit kostspieligen Schutz- und Trutzwaffen gegen Luftangriffe ausgerüstet sind (die man vor dem Kriege nicht kannte) und daß die Feuerleitungs- und Maschinenanlagen gegenüber der Vorkriegszeit wesentlich verbessert worden sind. Nicht zuletzt haben die sogenannten „Abrüstungsverträge“ geradezu dazu herausgefordert, ohne Rücksicht auf die Kosten ein Maximum von Gefechtskraft in ein bestimmtes Displacement hineinzupressen. Welche großen Unterschiede in den Kosten je t sowohl zwischen den Schiffstypen wie zwischen zwei Ländern bestehen, zeigt die folgende Übersicht, die nach Angaben des Marinesachverständigen Hektor C. Bywater zusammengestellt worden ist<sup>1)</sup>.

Englische und amerikanische Kriegsschiffkosten  
in *R.M.* je t

	schwerer Kreuzer	leichter Kreuzer	Flugzeugträger	Zerstörer	U-Boot
Großbritannien	2 400	2 900	2 000	2 400	2 350
Verein. Staaten	3 600	3 500	2 600	.	.

Die hohen Kriegsschiffkosten in den Vereinigten Staaten haben zur Folge, daß die amerikanischen Werften keine Aufträge vom Ausland erhalten. Diese gehen überwiegend nach Großbritannien. Zurzeit lassen Argentinien, Brasilien, China, Griechenland, Polen und Portugal Kriegsschiffe, meist Zerstörer und U-Boote, auf englischen Werften bauen. Demgegenüber wird in Italien, Frankreich und Japan verhältnismäßig wenig für ausländische Rechnung gebaut. Von den kleinen Seemächten liefert Spanien nach Mexiko, Holland nach Polen.

Mit dem Aufschwung der Seerüstungen sind auch die *Gewinne* der mit Kriegsschiffbau beschäftigten Gesellschaften gestiegen; die Rüstungsgewinne kommen aber nicht sehr deutlich zum Ausdruck, da es keine private Werft gibt, die nur Kriegsschiffe baut. Auch liegen die Geschäftsergebnisse für 1935, die wohl ein stärkeres Anwachsen zeigen müssen, bis jetzt nur vereinzelt vor.

Dividenden von Rüstungsbetrieben und Privatwerften mit Kriegsschiffbau<sup>1)</sup>

Name der Gesellschaft	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
in %								
<b>Großbritannien*)</b>								
Yarrow & Co., Ltd.	0	5	5	5	5	10	10	.
Thornycroft & Co., Ltd.	9,17	13	0	0	0	0	0	.
Swan, Hunter and Wig-								
ham Richardson, Ltd.	7 1/2	7 1/2	6	5	2 1/2	0	3	5
White & Co., Ltd.	24	24	24	3	0	0	0	.
Hawthorn, Leslie & Co., Ltd.	3 1/2	5	5	6	2 1/2	4 1/2	5	.
in frs. je Aktie								
<b>Frankreich*)</b>								
Penhoet, St. Nazaire	.	6,25	11,25	11,25	.	40	.	.
Forges et Chantiers de la Gironde, Bordeaux	.	.	.	50	50	50	.	.
Ateliers et Chantiers de la Loire	25	40	40	40	45	45	.	.
in %								
<b>Italien*)</b>								
Ansaldo, Soc. An.	0	5	5	0	0	0	0	0
Cantieri Navali Franco Tosi, Tarent	0	0	0	0	0	6	.	.
Cantieri Navali del Quar-naro	0	0	0	0	0	0	.	.

<sup>1)</sup> Die Dividenden von Vickers & Armstrong Ltd. und von Schneider-Creusot sind weggelassen, da beide Firmen in größtem Umfange auch für die Heeres- und Luftausrüstung arbeiten. — <sup>2)</sup> The Stock Exchange Official Year Book 1936. — <sup>3)</sup> Annuaire Desfossez 17 Ed. — <sup>4)</sup> Società Italiane per Azioni, Notizie Stat. Ed. XIV.

### Ausblick

Die weitere Entwicklung der Seerüstungen hängt in erster Linie von der Gestaltung der politischen Lage ab. Infolge der Spannung im Mittelmeer und im Fernen Osten sind die Haushaltsvoranschläge für 1936/37, soweit sie bekanntgeworden sind, erheblich gestiegen. In Großbritannien z. B. sind für das laufende Jahr einschließlich der beiden Nachbewilligungen Marineausgaben von 81,23 Mill. £ vorgesehen, gegenüber 60,05 Mill. £ im letzten Jahr. Das bedeutet eine Steigerung um ein Drittel.

Wie erwähnt, sind Italien und Japan dem neuen Londoner Flottenvertrag nicht beigetreten; gerade diese beiden Mächte haben deshalb — wenigstens theoretisch — die Möglichkeit, ihre Flotten qualitativ und quantitativ zu vermehren. Machen sie davon Gebrauch, so werden die anderen Seemächte folgen müssen. Aber selbst wenn sich die Seerüstungen nur auf den Ersatz überalterter Schiffe beschränken würden, so wäre mit einer Steigerung des Flottenbaus zu rechnen. Bei den Hauptseemächten hatten am 1. Oktober 1935 rd. 1 Mill. t (d. s. 23 v. H. des Gesamtbestandes), bei den übrigen Seemächten (ohne Deutschland) 425 000 t die Altersgrenze erreicht. Ein Ersatz dieser Schiffe allein würde Neubauten im Werte von 4 bis 5 Mrd. *R.M.* erfordern.





