## Werk

**Titel:** Die staatliche Handelsflotte Kanadas

**Autor:** Schultze, Ernst

**Ort:** Tübingen

**Jahr:** 1923

**PURL:** https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?345616871_0077|log27

## Kontakt/Contact

Digizeitschriften e.V.
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

info@digizeitschriften.de

# DIE STAATLICHE HANDELSFLOTTE KANADAS.

Von

Prof. Dr. ERNST SCHULTZE.

Wirtschaftliche Unternehmungen durch den Staat zu betreiben oder sie doch in seinen Besitz zu bringen, um ihm den Ertrag zu verschaffen, ist auf allen Gebieten der Volkswirtschaft versucht worden. Nicht immer sind solche Staatsbetriebe rentabel gewesen, noch mehr hat man vielfach ihre technische Brauchbarkeit angegriffen. Trotzdem haben sie im letzten Menschenalter überraschende Ausdehnung gewonnen.

Immerhin schien vor dem Kriege der Höhepunkt (relativ, nicht absolut gerechnet) überschritten zu sein. Der Weltkrieg jedoch hat diese absteigende Entwicklungsrichtung von neuem umgebogen. Da es den kriegführenden Staaten weniger auf Geld als auf die Sicherheit ankam, verstärkte Produktions- oder Verkehrsleistungen innerhalb verbürgter Frist zu erhalten, legten sie die Hand auf mancherlei Betriebe, die sie im Frieden dem Privatunternehmungsgeist überlassen haben würden. Die Grenze zwischen neuem Staatsbetrieb und zwangswirtschaftlicher Verwaltung von Privatbetrieben ist dabei schwer zu ziehen.

Eine Ueberraschung war es vor allem, daß der Staat sich nunmehr auch der Reederei bemächtigte. In den letzten 100 Jahren hat kein Staat ernsthaft daran gedacht, eine überseeische Schiffahrtslinie auf eigene Faust zu betreiben oder auch nur in seinen Besitz zu bringen, um sie zu verpachten. Der Krieg aber mit seiner ungeheuren Steigerung der Transportansprüche bei sinkender Transportmöglichkeit ließ die kriegführenden Staaten entschlossen auch nach der Kauffahrteiflotte greifen. Voran ging Australien, es folgte Kanada nebst mehreren anderen Staaten (Portugal, Belgien usw.). Den größten Umfang erhielt die Staats-

reederei in den USA. Noch heute verwaltet das dortige Schiffahrtsamt mehr als die Hälfte des gewaltigen Tonnenraums, der in den Vereinigten Staaten während des Krieges gebaut wurde. Es arbeitet mit ungeheurem Verlust, ein sehr großer Teil seiner Fahrzeuge verfault unbenutzt an den Kais.

Untersuchen wir, wie sich das Staatsreedereigeschäft unter den eigenartigen Verhältnissen Kanadas entwickelte. Schon im April 1916 brachte die englische Presse die aus Ottawa gekabelte Nachricht: Angesichts der schwierigen Lage des Frachtenmarktes beabsichtigt die kanadische Regierung die Gründung einer eigenen Handelsflotte zwecks Verschiffung von Getreide und anderen in Europa benötigten Waren. Zu diesem Zwecke sollten Unterstützungsgelder zum Bau einer gewissen Anzahl von Schiffen gewährt werden. Indessen sei noch unbestimmt, ob die Regierung selbst als Eigentümerin der zukünftigen Reederei auftreten werde. Wenn möglich, sollten sämtliche Schiffe in Kanada gebaut werden; doch sei für den Fall, daß die kanadischen Werften nicht den ganzen Auftrag in bestimmter Zeit ausführen könnten, die Vergebung eines gewissen Tonnengehalts an Werften in den Vereinigten Staaten vorgesehen.

Man mochte die Nachricht als Versuchsballon betrachten. In der Tat sah die Regierung zunächst von der Durchführung eines so weit gespannten Programms ab. Den ersten Schritt zur Schaffung einer staatlichen Handelsflotte tat sie im Herbst 1916 durch Kundgebung ihrer Absicht, zwischen den kanadischen Häfen der atlantischen und der pazifischen Küste eine staatliche Schiffahrtslinie durch den Panamakanal einzurichten[1]).

Wenige Monate später wurde bekannt, daß auch die Provinzialregierung von Brit. Columbia (im Sommer 1918) einen staatlichen Dampferdienst zwischen Vancouver einerseits und New York und Philadelphia anderseits durch den Panamakanal einrichten wolle[2]).

Gleichzeitig erfuhr man, daß diese Provinzialregierung sich entschlossen habe, den Schiffbau durch Hilfsgelder zu unterstützen und zwar zunächst für den Bau von 12 Standardschiffen, wovon 8 für die »Canada West Coast Navigation Co.« bestimmt waren. Es handelte sich um Fünfmastschooner von je 2500 t mit Dieselmotoren von 230 PS, die eine Geschwindigkeit

1) Boston News Bureau vom 30. November 1916.

2) »Fairplay« vom 24. Mai 1917.

von $7^1/_2$ Knoten in der Stunde gewährleisten sollten. Die Kosten jedes Neubaus stellten sich auf rund 200 000 Dollars [1]). Indessen brauchten diese Schiffbauprämien oder die leihweise Hergabe von Schiffbaugeldern ja noch nicht zum Bau einer Staatsflotte zu führen, so daß hier von der Schiffbauprämienpolitik der Provinz Brit. Columbia wie von den gleichartigen Bestrebungen der Provinz Neuschottland und der kanadischen Gesamtregierung nicht weiter die Rede sein soll.

Der Beginn einer staatlichen Handelsflotte wurde dann mit dem Ankauf zweier großer Schiffe durch die kanadische Regierung zwecks Beförderung von Kohlen von den Gruben von Neuschottland nach Montreal gemacht; hier herrschte große Kohlenknappheit. Die Regierung beabsichtigte, noch weitere Fahrzeuge zur Kohlenbeförderung anzukaufen.

Der eigentliche Grund des Aufbaus der staatlichen Handelsflotte Kanadas, die aus diesen Anfängen hervorwuchs, ist jedoch in dem Beispiel Australiens und mehr noch in dem weit gewaltigeren der Vereinigten Staaten zu sehen. Beide Staaten wollten durch den Aufbau ihrer Kauffahrteiflotte bestimmenden Einfluß auf die Frachtsätze und die Entwicklung des Ueberseehandels gewinnen. Nach Beendigung des Krieges — so rechnete man allenthalben — werde ein scharfer Wettbewerb um Rohstoffe, Nahrungsmittel und Tonnenraum anheben; eine staatliche Handelsflotte biete die beste Gewähr dafür, daß Kanada bei diesem Wettbewerbe nicht in den Hintergrund gedrängt werde. Der Krieg habe die Produktion des Landes in vielen Beziehungen entwickelt und erweitert; es müsse darauf bedacht sein, für seine Erzeugnisse Absatzgebiete in Westindien, Südamerika, Südafrika, Australien, Neuseeland, China, Japan, Sibirien und Indien zu finden. Aus der kanadischen Handelsstatistik des Fiskaljahres 1915/16 ergab sich, daß 40 % der Ausfuhr über die Häfen der Vereinigten Staaten gegangen waren, während sich von den übrigen 60 % nur ein geringer Bruchteil kanadischer Schiffe bedienen konnte: nur 288 kanadische Dampfer kamen in Betracht gegenüber 1316 britischen und 819 fremden. Selbst wenn sich also ein Verlust aus dem staatlichen Reedereibetrieb ergeben sollte, würde doch der kanadische Handel aus dem Vorhandensein einer angemessenen Handelsflotte Vorteile ziehen. Beispielsweise meinten sowohl die »Financial News« wie die in Toronto

1) »Lloyd's List« vom 5. Juni 1917.

erscheinende »Monetary Times«, daß man ruhig einen sich über mehrere Jahre verteilenden etwaigen Verlust von einigen Millionen Dollars aus dem Reedereibetrieb in Kauf nehmen könne, falls dadurch erreicht werde, daß dem Außenhandel jährlich einige Millionen Dollars Gewinn zugeführt würden.

So sprang denn der kanadische Staat mit beiden Füßen in das Unternehmen der staatlichen Handelsschiffahrt hinein. Geblendet von dem Beispiel seines südlichen Nachbarn gab er Dutzende von Schiffen auf heimischen Werften in Bestellung. Erst gegen Jahresanfang 1918 freilich nahmen diese Pläne so feste Gestalt an, daß etwa 30 (nach amerikanischen Mitteilungen 40) Dampfer von 3000 bis 8 200 t dw bestellt werden sollten. Der Kiel des ersten Schiffes (eines Frachtdampfers von 8 200 t dw und 11 Seemeilen Geschwindigkeit) wurde bei Vickers in Montreal gelegt. Das Bauprogramm sollte »möglichst« bis Mitte 1919 ausgeführt sein. Für die Bestellung kamen 12 Werften in Kanada in Betracht, auf denen damals noch 28 Schiffe von je 2 400 bis 8 800 t dw, zusammen etwa 140 000 t dw, meist für die englische Regierung bestimmt, in Bau waren. Nach Fertigstellung dieser Tonnenzahl durften diese Werften nur noch Aufträge der kanadischen Regierung entgegenehmen.

Die kanadische Werftindustrie ist also durch die dortige Regierung nicht mobilisiert worden, um England aus seiner Frachtraumnot zu helfen, vielmehr hat England selbst (und zwar der Imperial Munitions Board) die kanadischen Werften mit großen Aufträgen versehen; es handelte sich um 44 Schiffe, deren Herstellung den kanadischen Stahlschiffbau in Gang brachten. Die letzten dieser Fahrzeuge wurden 1919 abgeliefert. Inzwischen hatte die kanadische Regierung der englischen dann einen Strich durch die Rechnung gemacht, indem sie bestimmte, daß die größten kanadischen Werften zunächst nur noch für die kanadische Staatsflotte Schiffe bauen dürften. Wie der australische Erstminister Hughes die Notwendigkeit einer ungehinderten australischen Weizenausfuhr als Hauptgrund für die Schaffung der australischen Staaatskauffahrteiflotte genannt hatte, so schützte man in Kanada vor: man sei zu diesem Bauprogramm gezwungen infolge des Ankaufs des Eisenbahnnetzes der Canadian Northern und Grand Trunk Pacific [1]).

1) »Times Trade Supplement« vom 11. Oktober 1919.

Früher trat die kanadische Flagge im überseeischen Verkehr stark zurück, zumal da die großen Meeresdampfer der Canadian Pacific dem englischen Schiffsregister angehören. Im kanadischen Register waren größtenteils Binnenschiffe und Küstenfahrzeuge eingetragen. 1913 waren es 1 200 486, bis 1918 stieg die Räumte auf 1 390 615 Brutto-Register-Tonnen; davon waren 904 008 t Dampfer. Da sich diese Dampferräumte auf 4 366 Schiffe verteilt, ergibt sich, daß es sich um recht geringe Durchschnittsgrößen handelt; auch Fahrzeuge mit einem Raumgehalt von weniger als 100 Br.-R.-T., die von der Schiffahrtsstatistik der meisten anderen Seefahrtsländer nicht mitgezählt werden, sind inbegriffen.

Das erste für die kanadische Regierung bestimmte Fahrzeug wurde am 11. Juni 1918 auf Kiel gelegt und am 22. Februar 1919 abgeliefert. Das gesamte Bauprogramm, zu dessen Ausführung das Parlament mehr als 70 Millionen Dollars bewilligte, umfaßte Ende 1919 56 Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 340 000 t; darunter 2 Schiffe von je 10 500 t, 25 von je 8 350 t, 8 von je 5 100 t dw, die übrigen kleiner; die beiden kleinsten sollten je 2 800 t dw haben.

Bis November 1919 wurden 16 Dampfer abgeliefert, 7 weitere vom Stapel gelassen, 26 waren im Bau, bei 7 hatte die Arbeit noch nicht begonnen. Insgesamt sollten die 56 Schiffe 64 944 584 Dollars kosten, so daß sich für die Tonne dw der Durchschnittspreis auf 194 Dollars stellte; er schwankte zwischen $167\frac{1}{2}$ und 217 Dollars. Nach den damaligen Devisenkursen in englische Währung umgerechnet, bedeutet das einen Durchschnittspreis von 50 £ 5 s für die Tonne dw, mithin für die Durchführung des gesamten Bauplans 16 825 020 £. Das englische Schifffahrtsblatt »Fairplay« meinte, das seien 14 Millionen Pfund mehr, als die Schiffe in Friedenszeiten gekostet hätten; und da manche der Neubauten erst nach geraumer Zeit fertiggestellt werden würden, sei zu befürchten, daß der zu erwartende Frachtenrückgang bereits eingetreten sei, bevor die kanadische Regierung genügende Beträge abgeschrieben habe. Es sei nicht unwahrscheinlich, daß der Marktwert der Schiffe um 15—20 Pfund für die Tonne dw zurückgehe. Ob die kanadische Regierung, sobald der Verlust am Markte erkennbar werde, das Parlament bewegen könne, noch neue Aufwendungen für die entwerteten Schiffe zu machen, sei zweifelhaft.

Dennoch erteilte die kanadische Regierung noch weitere Bauaufträge, um die Zahl der Schiffe auf 70 zu bringen. Bis Ende 1919 erhöhte das Parlament seine Bewilligungen auf 75 Millionen Dollars, von denen etwa $59^1/_2$ Millionen ausgegeben waren. Bis Ende 1920 sind davon 52 Schiffe zu Wasser gelassen worden, von denen Anfang 1921 43 in Fahrt kamen, so daß das Programm zu zwei Dritteln durchgeführt war. Zwei der bestellten Schiffe waren um diese Zeit noch nicht begonnen. Man hoffte, auch sie, wie die noch auf Stapel liegenden, — darunter 2 Neubauten von je 10 500 t — in Halifax bis zum Herbst 1921 zu vollenden.

Für die Betriebsführung gründete die Regierung eine Gesellschaft unter dem Namen »Canadian Government Merchant Marine«, die im Winter 1919/20 mit Fahrten zwischen St. John und London begann, deren Ausgangspunkt im Sommer nach Montreal zurückverlegt wird. Weitere Linien wurden nach Brasilien, Argentinien und Mittelamerika geplant. Sie alle sollen dem kanadischen Außenhandel dienen. Neue Linien wurden z. B. eröffnet Januar 1921 von Vancouver nach Singapore und Kalkutta, während von den atlantischen Häfen Kanadas über den Suezkanal eine andere Linie ebenfalls nach Kalkutta führt, so daß der Erdball durch einen kanadischen Dampferdienst umspannt wird; ferner eine Linie von den atlantischen Häfen Kanadas nach Australien und Neuseeland. Sie fordert dieselben Frachtsätze wie die amerikanischen Schiffe von New York aus. Da jedoch die kanadische Valuta um etwa 11 % niedriger stand als der Vereinigte Staaten-Dollar (mittlerweile hat diese Devisenspannung etwas nachgelassen), so war ein Anreiz zur Benutzung der kanadischen Linie gegeben.

Auch sonst scheinen die Aussichten für die kanadische Kauffahrteiflotte im Wettbewerb wenigstens mit den USA.-Regierungsschiffen nicht ungünstig zu sein. Die Schiffbaukosten in Kanada sind etwas niedriger; für die Tonne dw der Stahlschiffe gab die kanadische Regierung etwa 192 kanadische Dollars, während das USA.-Schiffahrtsamt durchschnittlich 200 bis 216 amerikanische Dollars anlegen mußte. Die Mannschaftskosten halten sich in noch weiterem Abstand von denen der Unionschiffe: sie belaufen sich nur auf ungefähr ein Drittel des Betrags für amerikanische Schiffe gleicher Größe.

Völlig anders aber liegen die Dinge bei einem Vergleich der

kanadischen Bau- und Betriebskosten mit denen anderer Länder. Der kanadische Dollar ist, wenn ihn auch die amerikanische Schwesterwährung übertrifft, im Vergleich zu allen übrigen Wechselkursen überwertig. Auch der englischen Valuta ist er überlegen. Da ferner die Baukosten in Kanada nicht unbeträchtlich höher liegen als in England, ist an einen erfolgreichen Wettbewerb mit englischen Schiffen oder denen anderer europäischer Nationen nicht zu denken. Die 75 Millionen Dollars, die in den kanadischen Regierungsschiffen angelegt sind, lassen sich daher nur dann verzinsen und allmählich tilgen, wenn die Weltkonjunktur der Schiffahrt günstige Beschäftigung und hohe Frachtsätze bietet. Beides ist jedoch weder im Augenblick der Fall noch für die nächsten Jahre zu erwarten. Die Frachtsätze sind auf der Strecke England-Nordamerika noch schärfer zusammengebrochen als auf anderen: stehen sie doch sogar niedriger als 1914. Die höchsten und niedrigsten Frachtsätze auf der Northern Range — England für Weizen und Mais (je 480 englische Pfund) beliefen sich in s und d

| Jahr | höchster Frachtsatz | niedrigster Frachtsatz |
|---|---|---|
| 1912 | 4/3 | 2/6 |
| 1913 | 4/0 | 1/9 |
| 1914 | 7/6 | 1/9 |
| 1915 | 17/6 | 7/3 |
| 1916 | 32/6 | 7/9 |
| 1917 | 46/— | 25/— |
| 1918 | 57/6[4] | 50/—[4] |
| 1919 | 17/6 | 8/65 |
| 1920 | 15/— | 7/3 |
| Januar 1921 | 6/9 | 6/— |
| Februar 1921 | — | — |
| März 1921 | 6/0 | 5/6 |
| April 1921 | 6/3 | 5/9 |

Seither sind sie noch weiter gefallen.

Dem Bericht über das erste Geschäftsjahr der kanadischen staatlichen Handelsflotte sah man mit großer Spannung entgegen. Angeblich war mit 19 in Fahrt gewesenen kanadischen Regierungsschiffen ein Gewinn von 1 406 000 $ erzielt worden. Als jedoch der Marineminister dem Parlament Anfang April den Bericht erstattete, ergab sich, daß in dem ersten Geschäftsjahr, das mit dem 31. Januar 1921 abschloß, das also noch überwiegend in eine Periode hoher Frachtsätze fiel, nur ein Gewinn erzielt wurde, der nicht mehr als eine $2^1/_3$ % Verzinsung des Kapitals von 50 Millionen $ ergab. Diese 50 Millionen waren durch die »Siegesanleihe« aufgebracht worden, die mit $5^1/_2$ % verzinst

werden muß. Tatsächlich hat sich also ein Fehlbetrag von $1^1/_2$—2 Millionen $ ergeben, der zu Lasten der Staatskasse ergeht. Da nun weitere 25 Millionen Dollars für die bereits in Auftrag gegebenen Schiffe investiert werden müssen, würde der Fehlbetrag selbst dann, wenn sich die Schiffahrtskonjunktur wieder erheblich bessern sollte, ungünstig sein. Steht aber die Weltwirtschaft weiter unter dem Druck der heutigen beispiellosen Krisis, so dürfte die Belastung der Staatskasse in noch wesentlich höheren Ziffern zum Ausdruck kommen. Da Kanada zudem schon seit längerer Zeit sehr beträchtliche Summen an Schifffahrtssubventionen zahlt, — die Gesamtsumme belief sich beispielsweise 1910 auf 1 763 373 Dollars — so werden in Zukunft die Zuschüsse des Staates für die Handelsflotte sich auf mindestens 4 Millionen Dollars, wahrscheinlich auf eine noch viel höhere Ziffer, stellen.

Im Parlament und in der Presse ist man im Laufe des Jahres 1920 allmählich zweifelhaft über die Zweckmäßigkeit dieses Unternehmens geworden. Zeitungen, die zunächst die Politik der Regierung lebhaft unterstützt hatten, vollzogen allmählich eine Schwenkung. Die Erkenntnis brach sich Bahn, daß es richtiger gewesen wäre, das Bauprogramm 1919 abzuschließen, als schon eine beträchliche Zahl von Schiffen fertiggestellt war, und den vorhandenen Frachtraum an private Reedereien zu verkaufen. Zudem ergab sich aus dem Bericht des Marineministers im April 1921, daß die kanadischen Verlader und Exporteure sich der Verschiffungsmöglichkeiten, die ihnen durch die Staatsflotte geboten wurden, keineswegs ausgiebig genug bedient hatten, so daß die Ladefähigkeit der Schiffe durchweg nicht voll ausgenutzt wurde und manche Reisen mit beträchtlichen Verlusten abschlossen.

Von einer Rentabilität der Regierungsschiffe kann (zumal bei den heutigen Frachtsätzen) keine Rede sein. Ihre Baukosten stellten sich auf durchschnittlich 192 Dollars die Tonne dw, während für Neubauten Anfang 1921 nur noch 70—80 Dollars gezahlt wurden. Und die Betriebskosten? Nach den Angaben des kanadischen Marineministers beliefen sich die Monatsheuern für die aus 41 Köpfen bestehende Besatzung eines Schiffes von 8 100 t dw[1]):

1) »Wirtschaftsdienst« vom 6. Mai 1921 S. 239 f.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| für | ein | kanadisches | Regierungsschiff | auf | 3 750 $ |
| für | ein | Schiff | unter der Unionsflagge | auf | 5 315 » |
| » | » | » | britischer Flagge | auf | 3 924 » |
| » | » | » | norwegischer Flagge | auf | 3 378 » |
| » | » | » | japanischer Flagge | auf | 2 869 » |

Trotzdem möchte die Regierung die staatliche Handelsflotte nicht aufgeben. Sie behauptet, die finanziellen Ergebnisse seien gar nicht so schlecht. Im Finanzjahr 1919/20 habe der Rohgewinn 1 406 000 Dollar, der Reingewinn 3 448 030 Dollar betragen. Für das Wirtschaftsjahr 1920/21 ist zunächst nur der Rohgewinn bekannt, der auf 781 460 Dollar zurückgegangen ist. — Das Vorjahr lag noch ganz in der Hochkonjunktur, die Lebensfähigkeit der kanadischen Flotte kann sich also erst jetzt erweisen. Es ist sehr die Frage, ob sie dem Druck der Weltschiffahrtskrisis standhalten wird.

Immerhin dürfte dies leichter möglich sein als in Frankreich, wo die Staatsflotte, die im Sommer 1921 452 943 Br.-R.-T. Frachtdampfertonnage mit 692 609 t dw umfaßte, die Staatsfinanzen so unerhört belastet, daß die Liquidation bevorsteht. Der algerische Abgeordnete Morinaud legte im Frühjahr 1921 im Namen des Marineausschusses einen umfangreichen Bericht über die Unwirtschaftlichkeit der Staatsflotte und über die Notwendigkeit ihrer Liquidation vor. Nach dem gegenwärtigen Marktpreis berechnet er den Wert der gesamten Flotte, deren Baukosten mehr als $1^1/_2$ Milliarden Fr. betrugen, auf kaum mehr als 300 Millionen Fr., so daß sich ein Verlust von mindestens 1 Milliarde ergeben würde.

So ungünstig steht freilich die kanadische Staatsflotte nicht da. Zum großen Teil wird das darauf beruhen, daß die Schiffe zwar der Regierung gehören, aber nicht von ihr, sondern (wie erwähnt) von der Canadian Merchant Marine Limited betrieben werden, die nur unter der Aufsicht der Regierung steht. Weiter wird man als Ursache der besseren Ergebnisse der kanadischen Staatsflotte betrachten dürfen, daß sie in der Hauptsache einer Sonderaufgabe so gut wie konkurrenzlos dient. Ihre Schiffe sind nämlich mit der Beförderung von Holz, der Hauptausfuhrware des westlichen Kanada, beschäftigt und haben dafür größtenteils weite Fahrten zurückzulegen. So hatte sie in den ersten 9 Monaten des Jahres 1921 72 Millionen Fuß im Werte von 3,6 Millionen Dollar zu befördern, davon gingen nach

| | |
|---|---|
| Australien | 27 000 000 Fuß |
| Orient | 20 000 000 » |

| | | |
|---|---|---|
| Aegypten | 8 000 000 | Fuß |
| Indien | 6 000 000 | » |
| Kalifornien | 5 000 000 | » |
| Montreal | 4 000 000 | » |
| Südafrika | 2 000 000 | » |

Diese Menge von 72 Millionen Fuß betrug mehr als 60 % der gesamten Holztransporte Kanadas. Das Glück will es, daß die Holzansprüche in aller Welt sehr groß sind. Während die Welthandelsgüter in bedeutend geringerer Menge als sonst verfrachtet werden, hat die Holzbeförderung einen bedeutenden Aufschwung genommen: Kanada exportierte in den ersten 9 Monaten des Jahres 1920 weniger als 50 Millionen, in derselben Zeit 1921 72 Millionen Fuß. Der bei weitem größte Teil dieser Menge war über weite Entfernungen zu verfrachten, vor allem nach Australien und dem Orient.

Infolge dieser Gunst der Verhältnisse ist die Lage der kanadischen Staatsflotte bedeutend besser als die der staatlichen Kauffahrteiflotte der übrigen Länder. Trotzdem bereitet sie der Regierung und dem Parlament schwere Sorge. Der Rückgang der Frachtsätze, das gewaltige Ueberangebot an Frachtraum in aller Welt, die Höhe der Betriebskosten muß die Betriebsergebnisse selbst dann ungünstig gestalten, wenn der größte Teil der Schiffe in Fahrt bleibt.

Hält die Regierung trotzdem an ihrer Absicht fest, so ist dies zum Teil wohl dem Wunsche zuzuschreiben, die einheimische Werftindustrie nicht derselben schweren Krisis verfallen zu lassen, wie sie auf dem Schiffbau fast aller Länder lastet. 1921 waren auf kanadischen Werften für die Regierung noch 7 Schiffe im Bau. Nach ihrer inzwischen erfolgten Ablieferung verfügt Kanada nunmehr über eine staatliche Flotte von 65 Dampfern mit 381 414 t dw, die es in regelmäßigen Fahrten nach Großbritannien, Australien, Südafrika, Westindien, Südamerika, dem fernen Osten und Indien beschäftigt. Weitere Bauaufträge scheint die Regierung allerdings nicht erteilt zu haben. Da auch von privater Seite kaum noch ein Schiff bestellt wurde, ist eine Anzahl von Werften in Kanada abmontiert worden, ein Teil der übrigen wird demnächst das gleiche Schicksal erleiden. Auch hier sucht die Regierung helfend einzugreifen, indem sie sich bereit erklärte, für ausländische Bestellungen auf den Bau von Stahlschiffen 50 % der Kosten vorzuschießen. Bei der völligen Zerrüttung der Weltschiffahrt — es ist kaum zu viel, von ihrem

Bankerott zu sprechen, — ist trotzdem nicht eine Bestellung hereinzubringen gewesen.

Die kanadische Regierung verteidigt ihre Kauffahrteiflotte gegen das Drängen derer, die den Verkauf der Schiffe an private Interessenten wünschen, heute nicht mehr durch die Behauptung, daß die Schiffe einen Gewinn erbrächten. Vielmehr muß sie zugeben, daß sie mit Verlust wirtschaften. Wohl aber betont sie, daß der staatliche Reedereibetrieb trotz dieser Verluste für das Land nötig sei, weil die Regierungsschiffe der Ausdehnung und der Entwicklung des kanadischen Handels wertvolle Dienste leisteten. In Wirklichkeit hätten diese Dienste ebenso erfolgreich durch private Reedereien übernommen werden können; da mindestens 10 Millionen Tonnen unter insgesamt etwa 55 Millionen in der Welthandelsflotte keine Beschäftigung haben. Auch besteht keine Aussicht, daß diese furchtbare, in solcher Schärfe noch niemals erlebte Depression in absehbarer Zeit verschwindet. Möglicherweise wird sich daher auch die kanadische Regierung nach einiger Zeit gezwungen sehen, dem Beispiel der übrigen Staatsreedereien folgend, den Betrieb abzubauen oder ganz aufzulösen.