

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

Article — Digitized Version

Aufnahme der Passagierfahrt durch die deutsche Handelsflotte: Verschiedene Meinungen über eine umstrittene Frage

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1953) : Aufnahme der Passagierfahrt durch die deutsche Handelsflotte: Verschiedene Meinungen über eine umstrittene Frage, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 33, Iss. 9, pp. 543-546

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131778>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Aufnahme der Passagierfahrt durch die deutsche Handelsflotte

Verschiedene Meinungen über eine umstrittene Frage

Eine „wirtschaftliche Notwendigkeit“

Die westdeutsche Wirtschaft hat sich in den letzten Jahren mit der Entwicklung enger Wirtschaftsbeziehungen zu den meisten Ländern der Erde und damit auch eines relativ umfangreichen Güterverkehrs über See eine beachtliche weltwirtschaftliche Position geschaffen. Daß es nicht möglich war, gleichzeitig eine dem Umfange und der Art der Seehandelsgüter entsprechende Beförderungskapazität zu entwickeln, hatte durchaus gewichtige Gründe. Seitdem jedoch im zunehmenden Maße Stückgüter befördert werden und sich das Liniennetz erweitert und verdichtet hat, erscheint es an der Zeit, neben der Förderung einer wettbewerbsfähigen Linien- und Spezialschiffahrt der Schaffung einer wettbewerbsfähigen Fahrgastschiffahrt erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken. Der Betrieb der Schiffe „Gripsholm“ und „Italia“ kann nur einen Übergang darstellen.

Die Ansicht, daß Fahrgastschiffahrt eine Frage des Prestiges sei, kann sich nur auf den Betrieb besonders luxuriös eingerichteter Schiffe beziehen. Keinem Geschäfts- oder Erholungsreisenden wird es einfallen, eine Pension oder ein Hotel deshalb als überflüssig anzusehen, weil fließend warmes Wasser, Badegelegenheit, eine Tanzfläche oder eine Bar vorhanden sind. Auch die Beförderung von Aus- und Rückwanderern dürfte nichts mit Prestige zu tun haben. Aber auch Besuchs-, Vergnügungs- und Erholungsreisen, die doch überall und so auch in Deutschland alljährlich zu Lande im großen Umfange unternommen werden, müssen als Seereisen im selben Maße als wirtschaftlich notwendig angesehen werden wie Reisen zu un-mittelbar beruflichen Zwecken.

Der wirtschaftliche Erfolg der Fahrgastschiffahrt ist allerdings nicht so augenfällig wie bei der Güterschiffahrt. Auch erscheint ihr „Beförderungsgut“ sozialwirtschaft-

lich ganz allgemein nicht so bedeutsam wie das Seehandelsgut. Bei der Beurteilung der Rentabilität der Fahrgastschiffahrt ist jedoch zu berücksichtigen, daß die reine Passage, der Fahrpreis, durchaus nicht die alleinige Einnahme der Reedereien aus Fahrgastschiffahrt darstellt und daß die Leistung der Fahrgastschiffahrt eine mindestens im selben Maße volkswirtschaftliche Größe ist wie die der Güterschiffahrt. Fahrgastbeförderung über See ist im ungleich höheren Maße Sozial- als Betriebsprodukt, weshalb eine maßvolle staatliche Förderung zumindest einer reinen Fahrgastschiffahrt oder eines sehr erheblich kombinierten Betriebes gerechtfertigt erscheint. Wie die Beförderung der Seehandelsgüter einer Nationalwirtschaft mittels Schiffen unter eigener Flagge das Sozialprodukt erhöht, so ist dies durch Überseebeförderung von Personen nicht weniger der Fall. Sozialwirtschaftlich produktiv wirkt darüber hinaus, daß der Bau von Fahrgastschiffen in weit höherem Maße als der von Güterschiffen arbeits- und damit lohnintensiv ist.

Weiter ist zu berücksichtigen, daß der Bedarf an zusätzlichem Wirtschaftspersonal (noch ist befahrenes leitendes Personal da!) für die Fahrgastschiffahrt beträchtlich ist. So bestand das Wirtschaftspersonal in der gesamten auslandgehenden deutschen Handelsflotte allein für den Fahrgastbetrieb Anfang 1938 aus über 10 000 Personen! Aber auch der Lebens- und Genußmittelkonsum, der weit überwiegend aus der eigenen Nationalwirtschaft gedeckt wird, stellt beachtliche wirtschaftliche Werte dar. Eine Fahrgastkapazität von rund 40 000 Plätzen, wie sie die deutsche auslandgehende Handelsflotte der letzten Vorkriegszeit besaß, dürfte bei einer durchschnittlich 55 %igen Auslastung jährlich einen Bedarf an Lebens- und Genußmitteln im Werte von nicht weniger

als 30 Mill. RM gehabt haben. Hinzu kommt die laufende umfangreiche Erneuerung vieler anderer Verbrauchsgüter, wie sie im Falle der Güterschiffahrt bei weitem nicht nötig ist, und, was ebenfalls einen nicht zu unterschätzenden volkswirtschaftlichen Wert darstellt, die werbende Wirkung einer zivilisatorischen Leistung verbunden mit der angenehm gestalteten Beförderung an Bord eines zweckmäßig gebauten sicheren Schiffes.

Allerdings dürfte auch heute noch damit zu rechnen sein, daß die Wiederaufnahme einer wettbewerbsfähigen reinen Fahrgastschiffahrt in einschlägigen Schiffahrtskreisen des Auslandes auf — vielleicht politisch bedingte — Kritik stößt. Dieser könnte damit begegnet werden, daß deutscherseits im Auslandverkehr — übrigens auch aus wirtschaftlichen Gründen — nur eine nach Relationen graduell unterschiedlich kombinierte Fahrgastschiffahrt entwickelt wird.

Wenn es möglich wäre, der Einrichtung einer echten „Sozial-Touristik zur See“, d. h. Gelegenheit zu Urlaubs- und „Erholungsreisen zur See“ das Odium zu nehmen, das ihnen anhaftet (die Idee ist jedenfalls älter als zwanzig Jahre!), könnte damit wahrscheinlich eine reine Fahrgastschiffahrt außerhalb des Wettbewerbs geschaffen werden. Die Dichte und soziale Gliederung gerade des in seiner Mehrheit reisefreudigen deutschen Volkes dürfte die Einrichtung einer solchen „Sozial-Touristik zur See“ wirtschaftlich gestalten lassen können.

Was die Auslastung einer künftigen deutschen Fahrgastkapazität anbelangt, die ja doch nicht aus der Erde gestampft werden kann, läßt sich zunächst ganz allgemein annehmen, daß die große Fahrgastschiffahrt über lange Zeiträume in den Hauptrelationen einschließlich ausgesprochen schlechter Jahre im Durchschnitt zu etwa 55 % ihrer Aufnahmekapazität ausgelastet sein wird. Viel stärker ist die gewichts- oder raummäßige Auslastung der Güterschiffahrt über längere Zeiträume auch nicht.

Seit Ende des Krieges nimmt der Reiseverkehr über See fortlaufend zu. Gegenüber der Vorkriegszeit

hat er sich in einigen stark frequentierten Relationen mehr als verdoppelt. Aus französischen Angaben errechnete Zahlen besagen, daß in Frankreich in den Jahren 1938, 1948/49/50/51 und 1952 von den USA. und Kanada mittels Seeschiffen 118 000, 86 870, 136 040, 174 720, 166 320 bzw. 197 880 Fahrgäste angekommen sind. Englische Verhältniszahlen lauten in den meisten Relationen ähnlich. Es ist nicht anzunehmen, daß bei günstiger Entwicklung der Weltwirtschaft ein Rückgang des Reiseverkehrs eintritt, so daß auch eine deutsche kombinierte Fahrgast-schiffahrt durchaus profitieren könnte. Daß eine deutsche Fahrgast-schiffahrt sowohl tarifarisches als auch leistungsmäßig wettbewerbsfähig sein würde, braucht kaum in Zweifel gezogen werden.

„Das Problem liegt in der Finanzierung“

Im Zusammenhang mit der Frage der Wiederaufnahme des Passagierverkehrs unter deutscher Flagge darf hierunter nicht jener mit reinen Fahrgast-schiffen verstanden werden. Wenn vor dem ersten Weltkrieg der starke Auswandererverkehr nach den USA. bei der Schaffung solcher Fahrzeuge im Rahmen ihrer Wirtschaftlichkeit noch eine besondere Rolle spielte, so ist in der Folgezeit der Betrieb derartiger Spitzenschiffe bei allen am Nordatlantikverkehr beteiligten Nationen fast ausschließlich zu einer Angelegenheit des Prestiges geworden, nachdem das Auswanderergeschäft durch die Einwanderungsgesetzgebung der USA. in der alten Form praktisch seine Bedeutung verlor und daher die billige, aber einträgliche Zwischendeckklasse abgeschafft werden mußte. Die werbende Kraft solcher Schiffe für ihre Reederei und die Flagge, die sie führen, darf jedoch keineswegs unterschätzt werden. Auf ihre Bedeutung als Truppentransporter im Kriegsfall und auf die nicht zuletzt für diesen Zweck gezahlten Subventionen sei in diesem Zusammenhang noch der Vollständigkeit halber hingewiesen.

Im Hinblick auf die Bedeutung, die die Einnahmen deutscher Schiffe für die Aktivseite der deutschen Zahlungsbilanz haben, können wir

Bleibt noch die Frage, ob damit zu rechnen ist, daß der Luft-Reiseverkehr dem See-Reiseverkehr in absehbarer Zeit so weit Abbruch tun könnte, daß dadurch mit geringerer Inanspruchnahme der Fahrgast-schiffahrt gerechnet werden müßte. Diese Frage kann durchaus verneint werden. Maßgebliche Schiffahrtsmänner, die sich mit der Frage der Sea-Air-Competition befaßt haben, sind übereinstimmend zu der Ansicht gekommen, daß seitens des Flugzeugs dem See-Reiseverkehr keine akute Gefahr droht. Eingehende Untersuchungen haben ergeben, daß 90 % des Luft-Reiseverkehrs über See zusätzlicher Verkehr ist und der gesamte Reiseverkehr über See gegenwärtig so zunimmt, daß die restlichen 10 % dadurch mehr als wettgemacht werden. (Th.)

uns jedoch den „Luxus“ nicht mehr erlauben, unbegrenzt weiterhin auf eine Beteiligung an dem Passagiergeschäft auf der Hochstraße des Verkehrs zu verzichten. Bei einer Jahresgesamteinnahme der deutschen Handelsflotte im Verkehr mit dem Ausland im Durchschnitt der Jahre 1934-1937 von 537 Mill. RM umfaßten die Einnahmen des gesamten Passagierverkehrs 103 Mill. RM oder rd. 20 % der Jahresdurchschnittseinnahme. Der größere Teil dieser Passageeinnahmen, 68 Mill. RM oder 66 %, wurde von ausländischen Passagieren in Devisen bezahlt. (Ohne die Pfund- und Dollarabwertung hätte der Gegenwert dieser Deviseneinnahme rd. 95 Mill. RM ausgemacht.) Trotz der enormen Leistungen der Flugzeuge ist in der heutigen Zeit die Passagierkapazität der Schiffe nicht in der Lage, den Platznachfragen gerecht zu werden. Eine Erleichterung bringt in dieser Hinsicht nur die Winterzeit. Es besteht kein Zweifel darüber, daß deutsche kombinierte Passagier- und Frachtschiffe einen lohnenden Anteil des Verkehrs wieder auf sich ziehen würden. Hierfür sprechen die Bemühungen, im nächsten Jahre die „Italia“ der Home Lines und die „Gripsholm“ der Svenska Amerika Linie für den Nordatlantikverkehr unter die deutsche Flagge zu bringen. Entsch-

dend für den Schritt zum Neubau ist die Lösung der Möglichkeit der Finanzierung der gegenüber der Vorkriegszeit um das Zweieinhalbfache gestiegenen Baukosten: zum Beispiel kostet ein ca. 20 000 BRT großes Passagier- und Frachtschiff (ca. 1 000 Passagiere und ca. 10 000 cbm Laderaum) ca. 50 Mill. DM. Nach einer privaten, noch nicht abgeschlossenen Untersuchung dürfte ein solches Fahrzeug zu den jetzigen Raten bei einer Auslastung von rd. 65 % im Jahresdurchschnitt auf 11 Rundreisen Hamburg-New York ca. 23 Mill. DM einnehmen. Für jährliche Versicherung, Verzinsung und Abschreibung wären rd. 8,8 Mill. DM aufzuwenden. Die Schätzungen für die Ausgaben sind noch nicht beendet, aber die verbleibenden 14,3 Mill. DM dürften nicht völlig von den Betriebsunkosten einschl. Reparaturen und Verwaltung absorbiert werden. Abgesehen von dem Problem der Finanzierung dürfte die Wirtschaftlichkeit solcher Passagier- und Frachtschiffe zu bejahen sein. Neben der allgemeinen werbenden Wirkung dieser Schiffe würde ihre hohe Geschwindigkeit eine besonders anziehende Kraft auf die Ware für Verladungen über Hamburg und Bremen ausüben.

Es ist zu erwarten, daß der Antagonismus anderer schiffahrtstreibender Nationen, soweit er noch vorhanden ist, mit dem Erscheinen neuer deutscher Spitzenschiffe auf dem Nordatlantik zum Erliegen kommen wird, da dann die alten Voraussetzungen für einen fairen Wettbewerb wieder gegeben sind. Mit dem Fortschreiten der Wiederherstellung der wirtschaftlichen Verbindungen der Länder miteinander und der Vertiefung ihrer kulturellen Beziehungen wird auch der internationale Reiseverkehr eine stärkere Ausweitung erfahren. Die letzten Schranken können allerdings erst mit den noch ausstehenden Friedensverträgen fallen.

Da die deutsche Linienfahrt grundsätzlich konferenzgebunden durchgeführt wird und die deutschen Reeder von Fall zu Fall ihre Wiederaufnahme in die verschiedenen Konferenzen beantragen, werden von ihnen Konferenzraten quotiert. Als Mitglieder der Kon-

ferenzen setzen sie sich selbstverständlich für die gleichmäßige Behandlung ihrer Heimathäfen und die Beseitigung der nach dem Kriege eingeführten Diskriminierungen ein. Ihr Erfolg ist freilich neben ihrem Verhandlungsgeschick von den Leistungen abhängig, die sie mit der Qualität der ihnen zur Verfügung stehenden Schiffe erzielen. Der schiffahrtspolitische Erfolg unserer Reeder hängt also nicht nur von der Größe ihrer Flotte, sondern auch von dem Leistungsvermögen ihrer Handwerkszeuge ab.

Bei dem derzeitigen Stand der Luftfahrttechnik besteht noch keine Rivalität zwischen Schiff und Flugzeug. Von dem internationalen Frachtaufkommen wird nur ein geringer Bruchteil von einem Prozent auf dem Luftwege transportiert. Die Tatsache, daß im Jahre 1952 erstmalig mehr Passagiere auf dem Luftwege als auf dem Wasserwege über den Atlantik befördert wurden, bedeutet nicht, daß die Passagierschiffahrt überrundet worden ist. Das schnellere Flugzeug hat tat-

sächlich einen neuen Verkehrsbedarf geweckt, der im vergangenen Jahr durch die Einführung der Touristenklasse über den Nordatlantik noch vergrößert wurde. Der heutige Umfang des wirtschaftlichen Reiseverkehrs wäre ohne das Flugzeug nicht vorhanden. Eine Abwanderung von der Standard-Klasse in die Touristen-Klasse hat nicht stattgefunden. Hinübergewechselt hat nur das Publikum, das im Oberflächenverkehr auch nicht erster Klasse gereist wäre. Abgesehen von jenen Reisenden, die eine Abneigung gegen das Fliegen haben, werden viele Passagiere, die die Zeit nicht zwingt, immer wieder dem Schiff den Vorzug geben. Eine gefährliche Störung der Wettbewerbslage würde sich jedoch in dem Augenblick ergeben, in dem der Luftverkehr seine Touristenrate z. B. für den einfachen Flug Hamburg—New York von rd. \$ 313 auf \$ 200 senken und damit in unmittelbare Konkurrenz zur Touristenklasse der Schifffahrt treten würde. (Ltz.)

bewertet. Man erinnerte daran, daß man nach dem ersten Weltkrieg auch nicht gezögert habe, die Passagierfahrt wieder aufzuziehen, und zwar mit einem Erfolg, der in einer Flotte erstklassiger Fahrgastschiffe seinen Höhepunkt erreichte.

Am Ende des zweiten Weltkrieges lagen die Verhältnisse aber ganz anders als damals, und es ist abwegig, das Problem aus jener Blickrichtung zu betrachten. Außer dem Verlust der Handelstonnage mußten wir nach dem letzten Kriege Zerstörungen in unseren Häfen, zerbombte Werften, vernichtete Industriewerke und den Verlust anderer Werte beklagen. Es ist bekannt, wie lange es gedauert hat, bis die Etappen Potsdamer Abkommen 1946 und Petersberger Abkommen 1949 durchlaufen waren. Als schließlich die Überseeschiffahrt wieder unter technischen Voraussetzungen aufgenommen werden konnte, die einen Wettbewerb mit der ausländischen Konkurrenz ermöglichten, lagen die Aufgaben der Schifffahrt zunächst auf dem Gebiet der reinen Versorgung, um die Existenz unseres Volkes zu sichern, das heißt also auf dem Gebiet der Frachtfahrt. In diesem Sektor sind wir ein gutes Stück vorwärtsgekommen, obwohl noch vieles zu tun bleibt, bis die Lücken aufgefüllt sind, die der Krieg aufgerissen hat. Dieses gilt besonders für die Linienfahrt.

Wenn heute der Ruf nach Passagierschiffen wieder laut wird, so kann das nach den Jahren der Not und des Elends als ein gutes Zeichen gewertet werden. Wir haben in der Bundesrepublik einen Lebensstandard erreicht, der uns wieder mit Mut erfüllt, den Blick auf weiter gesteckte Ziele zu richten. Das sollte uns aber die nötige Ruhe geben, das Problem nüchtern zu betrachten und eine kühle Berechnung der kaufmännischen Seite vorzunehmen. Bei dieser Betrachtung

„Die Rentabilitätslage ist ungünstig“

Die in letzter Zeit recht lebhaft gewordene Polemik um die Zukunft der deutschen Passagierschiffahrt ist gewiß etwas gedämpft worden durch die Presseveröffentlichung der Seeverkehrsabteilung des Bundesverkehrsministers in Hamburg, daß die Wiederaufnahme der Nordatlantik-Passagierfahrt in Kürze wieder beginnen solle. Die Öffentlichkeit hat diese Meldung mit Genugtuung zur Kenntnis genommen und sieht darin den ersten Schritt zum Wiederaufbau der deutschen Passagierschiffahrt.

Wenn man einmal genauer untersucht, von welcher Seite die Forderung nach Passagierschiffen am stärksten erhoben wird, so wird man feststellen, daß es weniger das Reisepublikum als vielmehr die Kreise sind, die Passagierschiffe

aus Prestigegründen fordern — allerdings dabei auch auf die devisentechnische Seite hindeuten — und kaum jene Kreise, besonders an der Wasserkante, in deren Herzen die Liebe zu den großen Passagierschiffen, die das Bild unserer Häfen belebten, wach geblieben ist. Man kann den einen wie den anderen die Berechtigung für ihre Forderung nicht bestreiten; schließlich hatte die deutsche Passagierschiffahrt sich in der internationalen Schifffahrt einen Platz erobert, der für die Träger des überseeischen Reiseverkehrs eine Verpflichtung ist.

Die Tatsache, daß die deutschen Passagierreedereien zu dieser Frage bisher keine Stellung genommen haben, wurde von weiten Kreisen kritisiert und als negative Haltung



VEREINSBANK IN HAMBURG AUSSENHANDELSBANK

ZENTRALE: HAMBURG 11, ALTER WALL 20-30, TELEFON 34 10 15
20 BETRIEBE IN GROSS-HAMBURG, CUXHAVEN UND KIEL

muß davon ausgegangen werden, daß in den großen Schifffahrtsländern wie in den USA., in den Niederlanden, in Großbritannien, Frankreich, Italien und Japan die Schifffahrt in dieser oder jener Form staatliche Unterstützung erhält. Westdeutsche Reeder können sich einer solchen Unterstützung nicht erfreuen. Das heißt also, der Reedereibetrieb muß sich selbst tragen. Hierin liegt der eigentliche Kern des Problems, das die in Frage kommenden Reedereien nur selbst lösen können. In ihren Archiven liegen die Reiseabrechnungen der Vorkriegsschiffe. Dazu gesellen sich Erfahrungsberichte aus Jahrzehnten. Diese Fakten in Verbindung mit der heutigen Kosten- und Preisstruktur ergeben eine Rechnung, die für die Reedereien nicht aufgeht. Sieht man sich einmal die Passageraten von vor dem Kriege an und vergleicht diese mit denen von heute, so wird man feststellen, daß die Steigerung sich zwischen 25 und 50 % bewegt. Auf der anderen Seite haben sich aber die Schiffbaukosten, die Ausgaben für Ausrüstung, Treibstoffe, Heuern, Versicherung etc. im Durchschnitt verdreifacht. Damit hat sich die Rentabilitätsrechnung eines Passagierschiffes für die Reeder sehr zu ihren Ungunsten verschoben. Noch besitzen wir solche Passagierschiffe nicht, wie wir sie aus der Vorkriegszeit gewöhnt waren. Um sie bauen zu können, benötigt man viele Millionen, die heute nicht aufzutreiben sind. Die sechs Programme für den Wiederaufbau der deutschen Seeschifffahrt sehen eine Gesamtsumme von 1,69 Mrd. DM vor. Wenn man nur in jedem zweiten Programm ein Passagierschiff von etwa 20 000 Tonnen zu rund 60 Mill. DM geplant hätte, so würden also für 3 Passagierschiffe zusätzliche 180 Mill. DM benötigt werden. Die Beantwortung der Frage, wo diese Millionen herkommen sollten, muß denen überlassen bleiben, die sich so warm für die Wiederaufnahme der Passagierschifffahrt einsetzen.

Setzt man nun voraus, daß solche Schiffe zu irgendeinem Zeitpunkt

vorhanden wären, so taucht die Frage auf, ob es überhaupt möglich sein würde, eine ausreichende Ausnutzung der Passagiereinrichtungen zu erreichen. Ein Beispiel: Nach Angaben des Statistischen Landesamtes haben 1952 nur rund 39 500 Menschen das Bundesgebiet auf dem Seewege verlassen oder sind auf dem gleichen Wege eingereist. Von dieser Zahl sind auf Hamburg nur rund 28 200 Personen entfallen, was nur etwa ein Drittel des Ausreiseverkehrs von 1938 ausmacht. Der Einreiseverkehr erreichte sogar nur 18 % des Vorkriegsstandes. Wer hat den Mut zu behaupten, daß bei der schnellen Entwicklung des Luftverkehrs die Zahl der Schiffsreisenden wesentlich steigen wird, wenn überhaupt. Man kann im Gegenteil behaupten, daß sich

mit der Vervollkommnung des Flugzeuges mancher Reisende, der heute ein Schiff benutzt, in Zukunft entschließen wird, das Flugzeug zu benutzen, um damit kostbare Zeit zu gewinnen. Das Bauprogramm der Schiffe für den Liniendienst ist noch nicht abgeschlossen. Mit jedem Neubau, der in den Dienst gestellt wird, werden aber auch in beschränktem Umfang zusätzliche Passagemöglichkeiten geschaffen, die allen Komfort eines Passagierschiffes bieten. Die Transportkapazität für Reisende wächst somit stetig an und dürfte der Nachfrage nach Passagierplätzen immer mehr entgegenkommen. Die nächsten Jahre werden zeigen, ob die Forderung nach einem reinen Passagierschiff stärker oder geringer werden wird. (Er.)

Ein klares Wahlergebnis . . .

Das Ergebnis der Bundestagswahl hat eine Regierungsbildung mit klaren Mehrheitsverhältnissen ermöglicht. Das wird als Positivum von allen politisch denkenden Menschen anerkannt werden müssen, ganz gleich, ob sie aus parteipolitischen Erwägungen das Ergebnis begrüßen oder bedauern. Für die Entwicklung eines Staates, besonders aber für die Entwicklung eines so stark zerrütteten Staatsgebildes wie Westdeutschland nach 1945, ist es von einem unschätzbaren Vorteil, wenn über Jahre und Wahlperioden hinaus eine kontinuierliche Regierungspolitik verfolgt werden kann. Damit tritt auch die Verantwortlichkeit für Erfolg und Fehlschläge aus der sonst so verbreiteten politischen Anonymität heraus.

Die Regierungsparteien können es als besonderen Erfolg buchen, daß das Wahlergebnis auf Grund eines Wahlgesetzes zustande gekommen ist, dem sie letztlich nur widerwillig ihre Zustimmung gaben. Und das ist für die Beurteilung des Wahlausganges gerade auch auf oppositioneller Seite von einer eminenten Bedeutung. Für den inneren Frieden eines Volkes ist es nicht so maßgebend, wieviel Abgeordnete von dieser oder jener Partei im Parlament sitzen, sondern daß das allgemeine Gefühl herrscht, daß die verhältnismäßige Verteilung im Parlament ein Spiegelbild für die verhältnismäßige Zusammensetzung der öffentlichen Meinung gibt. Mit dieser Überzeugung wird das Gefühl der demokratischen Gerechtigkeit, das in jedem wohnt, befriedigt. Es scheint mir deshalb widersinnig und unpsychologisch, schon jetzt wieder Diskussionen über eine grundsätzliche Änderung des Wahlsystems zu führen.

Die eindeutige Absage an Links- und Rechtsradikalismus dürfte für die internationale Einschätzung unseres Volkes von großer Bedeutung sein. Die nicht ganz überzeugende 5 %-Klausel dürfte für dieses Ergebnis ohne jede Bedeutung gewesen sein. Warum eigentlich wahltechnische Experimente machen, wo sie nicht nötig sind? Die CDU wird als Großpartei im eigentlichen Sinne des Wortes einen innerparteilichen Ausgleich finden müssen, um der in ihr wohnenden Vielfaltigkeit ihrer Wähler gerecht werden zu können. Die SPD als künftig einzige Oppositionspartei, die mit bemerkenswerter Stabilität ihren früheren Anteil an der Gesamtstimmzahl gehalten hat, wird ihre Oppositionspolitik, die sich nicht im Neinsagen erschöpfen darf, einer sorgfältigen Prüfung unterziehen müssen, denn sie ist die Vertreterin eines recht beachtlichen Volksteils. Es ist zu begrüßen, daß der Gewerkschaftsbund ungeachtet seines letzten politischen Exkurses die nach demokratischen Grundsätzen gebildete Volksvertretung vorbehaltlos anerkannt hat. Ich glaube, daß die enge Koppelung zwischen Gewerkschaft und Partei für unsere Verhältnisse nicht das Richtige ist und daß beide daraus nichts profitieren. (sk)

Bezugspreise für den WIRTSCHAFTSDIENST: Einzelpreis: DM 3,50, vierteljährlich DM 10,—, bei gemeinsamem Bezug mit „Weltkartei der Wirtschaftspresse“ oder mit „Bibliographie der Wirtschaftspresse“ vierteljährlich DM 36,—. Zu beziehen vom Verlag Weltarchiv GmbH., Hamburg 36, Poststr. 11, oder durch den Buchhandel