

Reisener, Wolfgang

Article — Digitized Version

Passagierschiffahrt am Wendepunkt ihrer Entwicklung

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Reisener, Wolfgang (1968) : Passagierschiffahrt am Wendepunkt ihrer Entwicklung, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 48, Iss. 3, pp. 132-136

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/133820>

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.

sprechende Bemühungen sind aber ohne Hilfe des Gesetzgebers nicht möglich, da es vornehmlich steuerliche Hemmnisse sind, die beseitigt werden müssen, und zwar solche, die einer Umwandlung von Unternehmen in Aktiengesellschaften entgegenstehen, die Schaffung neuer Eigenmittel durch Kapitalerhöhungen erschweren und die Umschichtung von Wertpapierbeständen in den Portefeuilles von Unternehmen und privaten Wertpapierbesitzern behindern. Insbesondere ist die Bildung neuen Eigenkapitals durch Begebung von Aktien vorrangig und in jeder Weise zu fördern. Die dringend notwendige Verbesserung der Eigenkapitalstruktur der deutschen Unternehmen wird aber wesentlich durch die Doppelbesteuerung der Aktie beeinträchtigt. Vielleicht könnten auch steuerliche Erleichterungen bei der Erhöhung des Grundkapitals von Aktiengesellschaften in Verbindung mit gezielten Sparförderungsmaßnahmen die Eigenkapitalausstattung verbessern und eine breit gestreute Vermögensbildung fördern.

STEUERLICHE NEUREGELUNG NOTWENDIG

Eine weitere Erhöhung des Volumens an ausgegebenen und für den Handel zur Verfügung stehenden Wertpapieren könnte besser erreicht werden, wenn eine steuerneutrale Auflösung oder wenigstens Um-

schichtung von eingefrorenen Wertpapierbeständen des Betriebsvermögens über die zur Zeit schon geltenden, aber an sehr enge Voraussetzungen gebundenen Möglichkeiten hinaus zugelassen würde. Ferner sollten zur Belebung des Börsenhandels die Abschaffung der Börsenumsatzsteuer sowie eine Verkürzung oder der Fortfall der Spekulationsfrist ins Auge gefaßt werden. Eine ähnlich hemmende Wirkung hat auch das Urteil des Bundesfinanzhofs vom 15. Februar 1966, das an Stelle der Einzelbewertung der verwahrten Papiere eine Mischberechnung der Bestände des Hinterlegers vorschreibt, wodurch auch eine für die ganze Welt beispielhafte Verwahrungsart, die ebenso rationell wie kostensparend ist, ausgehöhlt wird.

Schon dieser unvollständige Katalog zeigt, welcher Komplex bei einer den Erfordernissen entsprechenden Börsenreform zu bewältigen ist. Soll sie Sinn haben, dann müssen viele Überlegungen auf steuerlichem Gebiet und nicht bei Organisationsfragen beginnen. Organisatorische Maßnahmen an der Börse allein sind nicht geeignet, die Struktur des Kapitalmarktes zu verbessern, die Enge des Marktes oder die Unausgeglichenheit von Angebot und Nachfrage zu beseitigen. Nicht vom „grünen Tisch“ aus, sondern in vertrauensvoller Zusammenarbeit der zuständigen Ressorts mit der Praxis sind die Probleme in Angriff zu nehmen.

Passagierschiffahrt am Wendepunkt ihrer Entwicklung

Wolfgang Reisener, Hamburg

Mit der kürzlich vom Stapel gelaufenen „Hamburg“ wird die deutsche Passagierschiffahrt den ersten Neubau der Nachkriegszeit über den Nordatlantik schicken. Die „Hamburg“ (23 000 BRT) wird nach ihrer Ablieferung in etwa einem Jahr neben der „Bremen“, der „Europa“ und der „Hanseatic“ das vierte Schiff der deutschen Fahrgastflotte im Trans-Atlantikdienst sein. Nur zögernd sind deutsche Reedereien nach dem Krieg in das traditionelle Passagegeschäft zurückgekehrt. Die deutsche Handelsflotte war durch Kriegsverluste, Beschlagnahme in fremden Häfen und Ablieferungen an die Alliierten auf wenige kleine Einheiten zusammengeschmolzen. Der Wiederaufbau einer leistungsfähigen Frachtschiffstonnage zum Transport des wachsenden deutschen Außenhandels über See war daher nach Aufhebung der alliierten Baubeschrän-

kungen die vorrangige Aufgabe der deutschen Reedereien. Die Wiederaufnahme der deutschen Passagierschiffahrt (1953) war ein Neubeginn mit alten Schiffen und der Tradition einer Zeit, als die großen Passagierschiffe konkurrenzlos den Trans-Atlantikverkehr beherrschten.

DIE TOTGESAGTE FLOTTE

Seit am 4. April 1836 der Raddampfer „Serius“ (700 BRT) von London kommend nach 19tägiger Reise unter Dampf und Segeln mit 94 Passagieren in New York eintraf und damit praktisch den regelmäßigen Passagedienst über den Atlantik eröffnete, hat die Passagierschiffahrt eine bewegte Geschichte hinter sich gebracht. Der Zwischendeckspassagier der Aus-

wandererschiffe des vorigen Jahrhunderts ist jedoch längst in die Touristenklasse umgestiegen, und auch die große Zeit der Schnelldampfer ist unwiderruflich vorüber. Deutsche Passagierschiffe brachten das „Blaue Band“ des Nordatlantiks viermal an die Weser und einmal an die Elbe. Die letzte Gewinnerin des begehrten „Blauen Bandes“ war 1952 die „United States“, 52 000 BRT groß und fast 36 Knoten schnell. Sie brauchte die von dem britischen Parlamentarier Harold Keates Hales für „Kraft, Geschwindigkeit und mechanische Perfektion“ gestiftete Trophäe nicht mehr zu verteidigen. Seit 16 Jahren steht im Reedereikonkurrenz der United States Lines in New York der 1,20 m hohe, zentnerschwere Silberpokal des „Blauen Bandes“ — pompös verschnörkelt und geschmacklos. Der Kampf um das „Blaue Band“, der immer auch ein Kampf um den Passagier war, ist im Zeitalter des Düsenverkehrs sinnlos geworden. Besonders nach der Aufnahme des massenhaften Düsenflugverkehrs ist seit 1957 der Übergang vom Schiff zum Flugzeug immer ausgeprägter in Erscheinung getreten. Nach Angaben der Trans-Atlantic Passenger Conference wurden 1957 auf den Nordatlantikrouten (einschließlich Kanada) noch über 1 Mill. Passagiere gezählt — ein Spitzenwert der Nachkriegszeit. 1966 war die Zahl der Schiffspassagen auf 600 000 gesunken. In den vier Hauptreise Monaten des letzten Jahres (Mai—August) benutzten nach den Listen der New Yorker Zollverwaltung 9 von 10 Passagieren im ausgehenden Transatlantikverkehr das Flugzeug.

Die Dominanz des Flugzeugs im Transatlantikverkehr ist unbestreitbar, und es hat nicht an Propheten gefehlt, die der Passagierschiffahrt mit dem Einsatz immer schnellerer und größerer Flugzeuge ein rasches Ende voraussagten. Doch die totgesagte Flotte lebt noch, und viele voreilige Schwarzseher haben zudem übersehen, daß weniger bekannte Routen, etwa von Großbritannien nach Südafrika, Australien, Neuseeland und der Auswandererverkehr von Südeuropa nach Australien und Lateinamerika, noch vielen Passagierdampfern ausreichend Beschäftigung bieten.

BESCHRÄNKUNG AUF DIE TRANSPORTFUNKTION

Die hohen Verluste der Cunard Steamship Company im Passagiergeschäft, das Abtreten ihres Liners „Queen Mary“ vom Nordatlantik und die bevorstehende Außerdienststellung der „Queen Elizabeth“ haben die Weltpresse bewegt. Die Schwierigkeiten bei Cunard, einer Reederei, deren Name gleichbedeutend ist mit „Tradition“, zeigen, daß ein großer Teil der Passagierschiffahrt auf dem Verkehrsmarkt jahrelang einen falschen Kurs gesteuert hat. Dort, wo das Schiff sich auf die reine Transportfunktion beschränkt, ist es dem Flugzeug unterlegen. Ein großer Teil der Transatlantikpassagen, die der Lufttransport an sich ziehen konnte, ist überdies Verkehr, den sich das Flugzeug selbst geschaffen und nicht von See abgezogen hat. Gerade die Verlustabschlüsse bei Cunard — im Zeit-

raum 1961 bis 1965 waren es 14,1 Mill. £ — machen deutlich, wie sinnlos der Versuch war, jahrelang mit zwei gewaltigen Atlantiklinern Schiffspassagen an Fahrgäste abzusetzen, die ohnehin mit dem Flugzeug reisen wollten. Im Transportbereich beherrscht das Flugzeug den Markt. Das Schiff kann mit ihm weder in der Geschwindigkeit noch im Preis konkurrieren. Wenn die Reedereien ihre Passagierschiffe weiterhin lediglich als Transportmittel betrachteten, um Fahrgäste von einem Ort zum anderen zu befördern, dann wären die Zukunftsaussichten der Passagierschiffahrt wahrhaft düster. Während jedoch die Öffentlichkeit ihre Aufmerksamkeit den augenfälligen Problemen der Passagierschiffahrt zuwendet, hat sich hier mit der immer stärkeren Verlagerung auf das Kreuzfahrtengeschäft eine Gegenbewegung vollzogen, die weithin unbemerkt geblieben ist.

WIEDERBELEBUNG DURCH KREUZFARTEN

Transport ist nicht mehr die hauptsächliche Leistung, die von der Passagierschiffahrt angeboten wird. Die Reedereien richten ihre Unternehmenspolitik darauf aus, daß sie nicht nur eine Schiffspassage verkaufen, sondern eine Leistungskombination anbieten, die sich aus Transport, Hotelunterkunft und den Annehmlichkeiten einer Erholungsreise zusammensetzt. Je einfacher es durch den Luftverkehr geworden ist, rund um die Welt zu reisen, desto wichtiger wurde es auch, das Schwergewicht auf jene Vorzüge des Reisens zu legen, die wohl das Schiff, nicht aber das Flugzeug bieten kann — Komfort, Muße, Bewegungsraum und kultivierte Lebensart. Hinzu kommen Entspannung und Sicherheit, die Gelegenheit, Menschen kennenzulernen und Freundschaften zu schließen, unterhaltende Veranstaltungen und nicht zuletzt der Reiz und die Romantik eines Schiffes und der See. Dieser Unterschied zwischen See- und Luftverkehr bedeutet nicht, daß Schiff und Flugzeug sich gegenseitig ausschließen. Ganz im Gegenteil besteht die Notwendigkeit der Zusammenarbeit zwischen beiden Verkehrsmitteln. In einem rasch wachsenden Verkehrsmarkt mit starker Ausdehnung des Tourismus ist Platz für Schiff und Flugzeug, sowohl nebeneinander als auch in gemeinsamer Arbeit.

WACHSENDE LUCKE ZWISCHEN KREUZFARTEN UND LINIENVERKEHR

Mit wachsendem Lebensstandard und dem Bedürfnis nach einer besonderen Form des Tourismus hat das Kreuzfahrtengeschäft in den USA, aber auch in Europa, einen ungeahnten Aufschwung genommen. Es ist modern geworden, zur See zu fahren. 1965 wurden von New York aus 118 Kreuzfahrten mit Passagierdampfern durchgeführt, die sonst im Liniendienst über den Atlantik eingesetzt waren. 1966 stieg die Zahl der Abfahrten auf 151, und im Jahr 1967 dürfte sich dieser Aufwärtstrend mit Sicherheit fortgesetzt haben.

Viele Reedereien, die vordem hauptsächlich im Liniendienst arbeiteten, haben sich verstärkt dem Kreuzfahrtengeschäft zugewendet. Unter ihnen vor allem auch der Norddeutsche Lloyd, der mit der „Bremen“ bereits im Winter 1960 — ein halbes Jahr nach Indienststellung des Schiffes — auf Kreuzfahrten von New York in die Karibische See eine Kapazitätsauslastung von über 90 % erzielte.

Überraschenderweise hat auch der Einsatz von Superlinern in der Kreuzfahrt stark zugenommen. Vor dem zweiten Weltkrieg gab es nur gelegentliche Vergnügungsfahrten großer Schiffe, etwa die Weltreise der „Bremen“, aber hauptsächlich wurden Kreuzfahrten bisher von kleineren Schiffen durchgeführt. Nur 10 von 114 Kreuzfahrtschiffen, die in den ersten drei Monaten des Jahres 1960 in New York festmachten, waren Schiffe, die mehr als 1000 Passagiere aufnehmen konnten. Im gleichen Zeitraum des Jahres 1966 waren es schon 17 Passagierdampfer solcher Größe, und ein Jahr später bereits 37. Ursächlich dafür war vor allem der Einsatz der großen italienischen Atlantik-Liner „Leonardo da Vinci“, „Michelangelo“ und „Raffaello“ zu Kreuzfahrten.

Ein Bericht der Port of New York Authority über die Hauptkreuzfahrtsmonate Januar/Februar 1967 verdeutlicht die wachsende Lücke zwischen Kreuzfahrtengeschäft und Linienverkehr über den Atlantik. Der Bericht vermerkt, daß im Januar/Februar insgesamt 48 916 Personen von Kreuzfahrten nach New York zurückkehrten, während lediglich 9379 Passagiere mit Liniendampfern ankamen. Die Kreuzfahrten verzeichneten damit einen Zuwachs von 16,4 % gegenüber 1966, während der Trans-Atlantikverkehr einen Rückgang um 18,7 % hinnehmen mußte. Viele Jahre hatte es den Anschein, als ob die Kreuzfahrten dazu bestimmt seien, den Linienverkehr zu ergänzen. Heute scheint sich die Entwicklung umzukehren, denn 1968 könnte das Jahr werden, in dem mehr Menschen in der Kreuzfahrt als auf der Trans-Atlantikroute befördert werden.

OPTIMALE NUTZUNG DER KAPAZITÄT

Der Erfolg in der Passagierschiffahrt hängt heute nicht mehr von der Prestigegröße der Schiffe und ihrer Geschwindigkeit ab. Renommierschiffe wie die „United States“, die „France“ und die „Michelangelo“ beweisen es. Sie können nicht ohne Subventionen fahren. Der Einsatz von Passagierdampfern im Liniendienst und auf Kreuzfahrten erfordert Schiffe, die eine möglichst optimale Kombination erreichen lassen, um erfolgreich im Markt zu bleiben. Der optimale Einsatz der Schiffe und die höchstmögliche Ausnutzung des vorhandenen Platzangebots ist für die Passagierschiffahrt immer bedeutungsvoller geworden, da sich das Mißverhältnis zwischen den ständig steigenden Kosten einerseits und den erzielbaren Raten andererseits gegenüber der Vorkriegszeit erheblich vergrößert hat. Während sich die Raten im Nordatlantik-

verkehr gegenüber 1938 etwas mehr als verdoppelt haben, sind die Kosten auf etwa das Viereinhalbfache angestiegen. Ein rentabler Einsatz der Passagierschiffe ist daher nur dann möglich, wenn die Einsatzzeit der Schiffe pro Jahr möglichst hoch ist und die Kapazitäten optimal ausgenutzt werden. Fast sämtliche Passagierschiffsneubauten nach dem Krieg sind zwischen 15 000 und 30 000 BRT groß und nur wenige über 22 Knoten schnell. Jenseits dieser Grenze beginnen nur zu leicht die Kosten die Erlöse zu übersteigen.

KALKULATION AN DER RENTABILITÄTSSCHWELLE

Der Zwang zur Ausnutzung der Kapazitäten, die Konkurrenz innerhalb der Branche und mit dem Linien- und Charterflugverkehr sowie Wettbewerbsbeziehungen zum Hotel- und Erholungsgewerbe machen den wirtschaftlichen Betrieb von Passagierschiffen häufig zu einer Balance auf des Messers Schneide.

Beim Einsatz der „Carmania“ (23 000 BRT) z. B. zu Kreuzfahrten von den USA in die Karibische See mußte Cunard vor 3 Jahren bei einem durchschnittlichen, marktüblichen Preis von 17-18 £ pro Tag mindestens 450 von 550 verfügbaren Plätzen ausbuchen, um das Schiff noch an der Rentabilitätsschwelle zu halten. Für das neue Passagierschiff „Hamburg“ errechnete die Geschäftsleitung der Deutschen Atlantik Linie im kombinierten Kreuzfahrts-Liniendienst jährliche Einnahmen von 32 Mill. DM, denen Gesamtkosten von etwa 21 Mill. DM gegenüberstehen — ohne Berücksichtigung von Steuern und Zinsen sowie der Abschreibungen, die eine bedeutende Rolle spielen. Die Erfahrungen des Norddeutschen Lloyds, der bisher im Fahrgastverkehr ohne Verluste gefahren ist, stützen allerdings die optimistischen Erwartungen. Die Auslastung der Lloyd-Schiffe lag 1964 und 1965 weit über dem Durchschnitt (ca. 65 %) aller Nordatlantik-Passagier-Reedereien. Die „Bremen“ erzielte sogar mit 84 % den Rekord auf dem Atlantik.

MARKETING IN DER PASSAGIERSCHIFFAHRT

Tourismus, Urlaubs- und Erholungsgeschäft bilden einen ständig wachsenden Wirtschaftszweig, an dem sich auch die Passagierschiffahrt ihren Anteil sichern kann. Eine eingehende Marktanalyse dürfte ergeben, daß die Schiffahrt Leistungen anbieten kann, die den Anforderungen eines sehr breiten Personenkreises genügen und weit mehr Menschen ansprechen können, als gegenwärtig zur See reisen.

Der erfolgreiche Absatz der spezifischen Leistung der Fahrgastschiffahrt erfordert die Ausarbeitung einer Marketing-Konzeption, wie sie etwa von den britischen P. & O. Lines angewendet wird.¹⁾

¹⁾ Vgl. ausführlich P. E. Parry, Managing Director, P. & O. Lines Passenger Services, Marketing Passenger Ships, in: Fairplay, London, No. 4404, 1968.

Die grundlegende Leistung der Passagierschiffahrt ist die Seereise — d. h. eine Kombination von Schiff und Reiseroute. Das Schiff bietet bestimmte Unterbringungen, Verpflegung, Service und Unterhaltung. Die Reiseroute umfaßt eine Auswahl von Häfen, Hafenaufenthalte bestimmter Dauer und eine Vielzahl von Landausflügen. Der Markt, auf dem diese Leistung abgesetzt werden soll, unterteilt sich in der weltweiten Passagierschiffahrt in verschiedene regionale Märkte, die wiederum nach sachlichen, räumlichen, persönlichen und zeitlichen Kriterien aufgespalten werden können.

In einer groben Aufteilung lassen sich 3 Kategorien von potentiellen Passagieren unterscheiden:

- Personen, die über finanzielle Mittel verfügen, aber über deren Verwendung noch nicht entschieden haben. Hier konkurriert die Schiffahrt mit anderen Urlaubsarten und einer Vielzahl von Wirtschaftszweigen in der Konsumgüterproduktion.
- Personen, die sich entschlossen haben, Geld für eine Urlaubsreise auszugeben, aber noch nicht sicher sind, welche Art von Urlaub sie wählen sollen. Hier steht die Schiffahrt im Wettbewerb mit dem gesamten Urlaubs- und Erholungsgewerbe.
- Personen, die aus einem bestimmten Grund an einen bestimmten Ort fahren wollen, z. B. um Verwandte zu besuchen oder Geschäfte vorzubereiten. In diesem Falle tritt die Schiffahrt mit dem Flugzeug in Wettbewerb.

Die erste Kategorie enthält die für Seereisen interessantesten Nachfrager und bietet der Passagierschiffahrt die beste Möglichkeit, ihren Markt zu erweitern. Die dritte Kategorie umfaßt dagegen vorwiegend Reisende, die — obwohl potentielle Passagiere — eine Beförderungsleistung verlangen, und zwar zu den niedrigsten Kosten.

Grundsätzlich gilt für die Passagierschiffahrt, je kürzer die Reise, desto größer der Markt, denn Menschen mit einem Wochenlohn von 150,— DM werden als Passagiere für eine Weltreise kaum in Frage kommen. Der Marktforschung ist zu entnehmen, welche Leistungsvarianten innerhalb der verschiedenen Formen des Passagiergeschäfts in der Schiffahrt verlangt werden. Am Ergebnis der Marktforschung sind die Maßnahmen zur Gestaltung des Angebots abzulesen. Je weiter das räumliche Einsatzgebiet einer Reederei gesteckt ist, desto sorgfältiger und detaillierter muß die Planung der Produktion der Leistung sein, die zwangsläufig simultan mit ihrem Absatz erfolgt. So kann eine Reederei wie P. & O. Urlaubsreisen in vielen Teilen der Welt anbieten; in Form von Kreuzfahrten oder kombinierten See/Luftreisen; als Weltreisen, Pazifik-Rundfahrten oder unterbrochene Reisen bei Benutzung von zwei oder mehr Schiffen. Schließlich kann sie auch die Nachfrage nach Schiffspassagen für eine bestimmte Route bedienen. Der Einsatz des Operations Research und die Verwendung von Computern ermöglichen die optimale Disposition des Platzange-

bots der Schiffe je nach Typ der verlangten Reise in den verschiedenen Einsatzgebieten.

FINANZIELLE GRENZEN

Dem Reeder sind jedoch hinsichtlich der bestmöglichen Gestaltung seines Leistungsangebots finanzielle Grenzen gesetzt. Die Höhe der eigenen Investitionen muß zu dem voraussichtlich erzielbaren Preis seiner Leistung in ein wirtschaftlich vertretbares Verhältnis gebracht werden. Die finanziellen Grenzen sind um so spürbarer, als das Leistungsangebot der Passagierschiffahrt extrem kapitalintensiv ist und die Beweglichkeit der Unternehmenspolitik erschwert. Es ist sinnlos, eine Leistung zu einem Preis anzubieten, der sie für den potentiellen Kunden uninteressant macht. Die Erlöse müssen aber andererseits ausreichen, um sämtliche Kosten zu decken und den Ersatz der eingesetzten Schiffe zu sichern. Im Wettbewerb mit dem Flugzeug scheint sich die Passagierschiffahrt in den letzten Jahren in der Preissetzung zu sehr an die fallenden Raten des Luftverkehrs geklammert zu haben. Die Seereise ist jedoch mehr als „Transport“, und das sollte auch im Preis zum Ausdruck kommen.

Ein nicht unwesentlicher Nachteil der Passagierschiffahrt liegt darin, daß sie ihre Leistungen dem interessierten Nachfrager nicht vorführen kann. Die Reedereien müssen daher dafür sorgen, daß ihre Agenturen, Reisebüros und Touristikunternehmen der Öffentlichkeit den Reiz und die Annehmlichkeiten der Seereise treffend und ansprechend darstellen.

DIE ZUKUNFT DER PASSAGIERSCHIFFAHT

Die Passagierschiffahrt ist heute in ihrer Entwicklung an einem Punkt angelangt, an dem ihr das Flugzeug ihre Funktion als Hauptverkehrsmittel für die Beförderung von Personen über See abgenommen hat. Sie wird auch weiterhin Transportleistungen anbieten; aber sich allein auf diese Funktion zu stützen, würde in den wirtschaftlichen Ruin führen.

Einen Eindruck von der voraussichtlichen Entwicklung der Passagierschiffahrt vermittelt eine Projektion der Port of New York Authority für die Passagierzahlen im Trans-Atlantik-Linienverkehr und in der Kreuzfahrt von New York aus.

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen im Trans-Atlantikverkehr und in der Kreuzfahrt

Jahr	Trans-Atlantik	Kreuzfahrt	Gesamt
1955	699 500	184 000	883 000
1960	645 000	262 000	907 000
1965	515 000	387 000	902 000
1975 (Projektion)	400 000	560 000	960 000
1985 (Projektion)	290 000	740 000	1 030 000

(Die Projektion beruht auf der Annahme eines kontinuierlichen Trendverlaufs)

Passagierdampfer werden bereits seit Jahrzehnten als schwimmende Hotels bezeichnet, und man mag daher einwenden, daß die Wandlung des Passagierschiffs

vom Transportmittel zum Erholungs-, Urlaubs- und Vergnügungsschiff nichts Neues ist. Es ist jedoch ein erheblicher Unterschied, ob die Passagierschiffahrt sich selbst als Beförderungsmittel auffaßt, das nebenbei auch Leistungen bietet, die an die eines Hotels an Land erinnern, oder ob sie bewußt Hotel- und Touristikleistungen verkauft, kombiniert mit einem Teil Seetransport. Indem die Fahrgastschiffahrt den letzteren Weg einschlägt, kann sie sich im reinen Passagegeschäft von den Fesseln dieses schrumpfenden Seetransportmarktes befreien und ihr Betätigungsfeld im wachsenden internationalen Urlaubs- und Erholungsgeschäft suchen.

Die Transformierung der Flotte von Atlantik-Linern in eine Kreuzfahrtenflotte wird wahrscheinlich niemals vollständig eintreten. Viele Trans-Atlantik-Passagiere werden auch weiterhin zumindest einen Weg mit dem Schiff zurücklegen wollen, und sie werden das tun, auch wenn die Reise für die Mehrheit der Passagiere eine Kreuzfahrt ist. Die großen Liner, die Tausende von Menschen über den Atlantik gebracht haben, werden vielleicht eines Tages nur noch in der Erinnerung leben. Es wird dann aber noch Millionen Menschen geben, deren Vorstellung von einem vollkommenen Urlaub darin besteht, eine Zeitlang auf einem komfortablen Schiff zu entspannen.

Ein Dokument des begrenzten Handlungsspielraums

Zum Jahreswirtschaftsbericht 1968 der Bundesregierung

Dr. Hans-Jürgen Schmahl, Hamburg

Zum ersten Mal hat die Bundesregierung dem Bundestag den Jahreswirtschaftsbericht gem. § 2 (1) des Gesetzes zur Förderung der Stabilität und des Wachstums der Wirtschaft vorgelegt.¹⁾ Er enthält die Stellungnahme zum Jahresgutachten des Sachverständigenrates zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, die Jahresprojektion für 1968 und die Darlegung der für das laufende Jahr geplanten Wirtschafts- und Finanzpolitik.

Bundeswirtschaftsminister Schiller hat bei der Einbringung des Berichtes vor dem Bundestag am 14. Februar erklärt: „Ein Jahreswirtschaftsbericht mit Orientierungsdaten gehört in eine aufgeklärte Marktwirtschaft. Marktwirtschaftliche Politik, die nicht in Einzeldirigismen und ad hoc-Interventionen abgeleitet will, kann sich nicht mit Intuition... begnügen. Sie braucht die gesamtwirtschaftliche Diagnose und Vorausschau, sie braucht Klarheit über die angestrebte Gesamtentwicklung und die Grundlinien der geplanten Politik. Der Jahreswirtschaftsbericht will informieren, er will orientieren, und er will damit zugleich auch koordinieren. Die wirtschafts- und finanzpoliti-

schen Instanzen... und die autonomen Gruppen brauchen diese Kommunikation für ihre eigenen Entscheidungen in unserer freiheitlichen Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung.“²⁾ Er hat den Bericht damit als ein wichtiges Instrument der neuen Wirtschaftspolitik gekennzeichnet, die sich der Synthese von Marktmechanismus und Globalsteuerung der Prozeßgrößen bedient.

DIE STELLUNGNAHME ZUM SACHVERSTÄNDIGENGUTACHTEN

Die Stellungnahme der Bundesregierung zum Jahresgutachten 1967/68 des Sachverständigenrates³⁾ fällt recht kurz aus; sie umfaßt 13 Ziffern, das Gutachten dagegen 528. Dafür gibt es mehrere Gründe. Einmal sind beim vierten Gutachten viele potentielle Konflikte über die Interpretation von Fakten und Zusammenhängen schon mehr oder weniger ausdiskutiert. Zum anderen bestehen in den Grundideen der Wirtschaftspolitik zwischen der heutigen wirtschaftspolitischen Führung und dem Rat keine großen Divergenzen. Und schließlich hat der Adressat des Gutachtens, die Bundesregierung, im abgelaufenen Jahre eine

1) Bundestagsdrucksache V/2511, im folgenden zitiert als „JWB“. Vorläufer waren die für die Jahre 1963 und 1964 vom Bundeswirtschaftsministerium erarbeiteten „Wirtschaftsberichte“, die allerdings mehr der Abwehr von „Ansprüchen an das Sozialprodukt“ als der aktiven Gestaltung des Wirtschaftsprozesses dienen sollten.

2) BMWi, Tagesnachrichten, Nr. 5653 vom 16. 2. 1968, Anhang S. 1.

3) Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung: Stabilität im Wachstum, Jahresgutachten 1967/68, Stuttgart 1967 (im folgenden zitiert als „A. JG“).