

van Arnim, Volkmar

Article — Digitized Version

Die Tabakwirtschaft im Vereinigte Königreich

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: van Arnim, Volkmar (1957) : Die Tabakwirtschaft im Vereinigte Königreich, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 37, Iss. 2, pp. 97-100

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132424>

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.

ches Gewicht die ausländischen und sowjetzonalen Lieferungen an Teppichen, Möbel- und Dekorationsstoffen inzwischen gewonnen haben, geht daraus hervor, daß ihr Gesamtwert 1955 mit 96 Mill. DM 19% des Versandwertes der gesamten westdeutschen Teppich- und Möbelstoffindustrie ausmachte gegenüber einem Anteil von rd 12% im Jahre 1952.

Der wachsenden Inlandsnachfrage, die auch in den kommenden Jahren — stärker durch den zunehmenden Wohnkomfort in Verbindung mit der Erstellung neuer Wohnungen, in begrenztem Maße durch den sich verlangsamenen Absatz von Personenkraftwagen — immer neuen Antrieb erhalten wird, steht eine steigende Inlandsproduktion bei gleichzeitig sich noch rascher erhöhenden Einfuhren gegenüber. Die fortschreitende Liberalisierung mit ihren von Jahr zu Jahr sinkenden Zollsätzen stellt für die Einfuhr einen starken Anreiz dar. 1950 betragen die Zollsätze für Teppiche noch 25 bis 35%, dagegen nach der unter

Außenhandel der Bundesrepublik in Teppichen und Geweben für die Möbel- und Innenausstattung

Jahr	Einfuhr				Ausfuhr	
	Teppiche, Läufer, Fußbodenbelag		Gewebe für Möbel u. Innenausstattung		Teppiche, Läufer, Fußbodenbelag	
	t	1000 DM	1000 DM	1000 DM	t	1000 DM
1951	402,5	4 442			150,3	2 147
1952	3 424,5	32 994	441,4	6 406	320,2	4 241
1953	4 238,2	41 679	1 076,5	15 573	624,4	7 498
1954	4 126,4	43 893	1 263,0	17 551	1 068,2	10 625
1955	4 615,3	54 938	1 616,9	21 476	1 610,0	15 566
1956	4 215,0 ¹⁾	45 407 ¹⁾	1 195,3 ²⁾	15 249 ²⁾	1 466,2 ¹⁾	14 526 ¹⁾

¹⁾ Ohne geknüpftete Teppiche aus Wolle und feinen Tierhaaren in den Monaten August-Oktober 1956. ²⁾ September und Oktober 1956 ohne Samt und Plüsch.

konjunkturpolitischen Gesichtspunkten im Juli 1956 vorgenommenen Zollsenkung nur 18 bis 21%. Ähnlich ist die handelspolitische Lage bei den Möbel- und Dekorationsstoffen, doch fällt hier der Produktionskostenvorsprung des Auslandes besonders bei leichter Ware gegenwärtig noch stärker ins Gewicht,

weil er vor der letzten Zollsenkung die mit den Grenzkosten arbeitenden deutschen Hersteller schon überrundet hatte und sie vielfach zur Umstellung auf qualitativ hochwertigere Artikel zwang.

Bezüge von Teppichen, Möbel- und Dekorationsstoffen aus dem Währungsgebiet der DM-Ost

Zeit	Teppiche, Läufer und Fußbodenbelag		Möbel- und Dekorationsstoffe			
			insgesamt		darunter Möbelstoffe	
	t	1000 DM	t	1000 DM	t	1000 DM
1950	1 059	9 135	408	4 356		
1951	660	6 679	82	1 083		
1952	647	4 624	38	219		
1953	1 223	9 329	392	2 780		
1954	1 168	9 633	788	5 168	688	4 419
1955	1 366	11 734	1 098	8 007	616	4 685
1955 1. Hj.	549	4 533	447	3 134	244	1 788
1956 1. Hj.	640	5 507	482	3 651	314	2 420

Offenbar wird am Beispiel der westdeutschen Teppich- und Möbelstoffindustrie ein mit zunehmender Liberalisierung immer stärker hervortretendes Dilemma der deutschen Außenhandelspolitik deutlich. Die Unternehmer der Teppichindustrie z. B. haben nichts gegen die bevorzugte Zollbehandlung echter Perserteppiche einzuwenden, fordern indessen Gegenseitigkeit im freien Warenaustausch und Berücksichtigung der ungleichen Startbedingungen, die z. B. infolge der viel niedrigeren Löhne im Iran und der staatlich manipulierten Preise der Sowjetzone bei den billigeren Qualitäten die Konkurrenzlage der mit einem abnorm ungünstigen Kostengefüge produzierenden westdeutschen Betriebe von vornherein aussichtslos erscheinen lassen. Zwar ist infolge der binnendeutschen und weltwirtschaftlichen Konjunktur für die Masse der Betriebe der westdeutschen Teppich- und Möbelstoffindustrie der kritische Punkt noch nicht erreicht, doch müssen für sie bei weiter zunehmender Liberalisierung und abflauernder Nachfrage echte Existenzsorgen erwachsen, die um so größer werden, je weniger es in den ertragreicheren Jahren gelingt, Rücklagen zu schaffen.

Die Tabakwirtschaft im Vereinigten Königreich

Dr. Volkmar von Arnim, Kiel

Die Voraussetzungen für die Tabakwirtschaft im Vereinigten Königreich sind grundsätzlich anders als in der Bundesrepublik Deutschland. Während in der Bundesrepublik etwa 30% des verbrauchten Tabaks der Rohtabakerzeugung des Inlands entstammen, sind Anbau und Erzeugung von Rohtabak im Vereinigten Königreich ohne Bedeutung, da Klima und Boden auf den britischen Inseln für den Tabakanbau nicht günstig sind. Seit 1947 sind, außerhalb des Selbstverbrauchs, sogar weniger als 250 t jährlich erzeugt worden, während in der Vorkriegszeit etwa 2500 t für den Handel produziert wurden. Da aber das Vereinigte Königreich schon seit jeher zu den Ländern der Welt gehörte, in denen der meiste Tabak verbraucht wurde, war es stets das Land mit den größten Tabakeinfuhren. Im Jahre 1950 wurden

außerhalb der Sowjetunion etwa 25,7% aller Tabakexporte der Welt in das Vereinigte Königreich importiert.

In Großbritannien kann nur Tabak bester Qualität verarbeitet werden. Es besteht nämlich ein Gesetz, das es verbietet, Tabak zu verfälschen. Daher ist es nicht möglich, Tabaksorten minderer Qualität den Zigaretten beizumischen. Dieses Gesetz machte es bisher auch nicht möglich, Zigaretten nach amerikanischer Mischungsart herzustellen.

Obleich das Vereinigte Königreich die höchsten Tabaksteuern der Welt hat, ist der Tabakverbrauch nach den Vereinigten Staaten der höchste der Welt. Die Gesamteinnahmen aus der Tabaksteuer belaufen sich im Vereinigten Königreich auf rd. 1750 Mrd. Dollar. Das sind nur 300 Mill. Dollar weniger als in

den Vereinigten Staaten, obwohl die Bevölkerung der Vereinigten Staaten etwa dreimal so hoch ist wie die des Vereinigten Königreichs.

ENTWICKLUNG DER ROHTABAK-IMPORTE

Die Einfuhren des Vereinigten Königreichs an Roh-tabak kommen aus vielen Ländern der Welt. Sie stiegen von 122 000 t im Durchschnitt der Jahre 1935 bis 1939 auf 140 000 t in den Jahren 1947 bis 1951 und auf 142 000 t im Jahre 1954. Der größte Teil der Tabakeinfuhren stammt aus den Vereinigten Staaten. Aber der Anteil der Vereinigten Staaten an den Tabakeinfuhren hat sich gegenüber der Vorkriegszeit zugunsten der Länder des Commonwealth vermindert. Allerdings wurden in der Nachkriegszeit bis zum Jahre 1951 erhebliche Tabakmengen aus den Vereinigten Staaten unter Einschaltung der US-Auslandshilfe eingeführt. In den Jahren 1948 bis 1950 wurden etwa 80 % der Tabakeinfuhren aus den Vereinigten Staaten unter diesem Programm abgewickelt, nach dessen Einstellung ein Absinken der US-Importe festzustellen ist.

Import von Rohtabak 1935—1955
(in 1000 t)

Land	Jahres-durchschnitt 1935—39	Jahres-durchschnitt 1947—51	1953	1954	1955
Commonwealth-Länder					
Süd-Rhodesien	7,1	20,4	26,0	28,5	} 32,7
Njassaland	5,6	7,0	5,0	6,3	
Indien	8,9	15,6	14,3	16,4	
Kanada	6,5	7,7	10,9	11,3	
Andere	0,7	1,5	1,4	0,7	
Insgesamt	28,8	52,2	57,6	63,2	67,8
Nicht-Comm.-Länder					
USA	91,1	80,1	79,0	72,4	81,0
Türkei	0,3	4,0	1,1	1,3	1,4
Griechenland	0,3	1,7	0,3	0,7	0,7
Niederlande ¹⁾	0,5	0,6	4,4	3,1	3,4
Andere	1,1	0,8	0,9	1,0	1,6
Insgesamt	93,3	87,2	85,7	78,5	88,1
Ges. Tabakeinfuhren	122,1	139,4	143,3	141,7	155,9

¹⁾ Re-Exporte.

Quelle: Foreign Agriculture Circular. United States Department of Agriculture. Washington, D. C. 27. April 1955, S. 4. — World Tobacco Analysis. United States Department of Agriculture. Washington, D. C. März 1956.

Im Jahre 1947 schloß die tabakverarbeitende Industrie des Vereinigten Königreiches ein Abkommen mit Süd-Rhodesien über eine sofortige Ausdehnung der Tabakerzeugung in diesem Land, da die Nachfrage nach Tabak im Vereinigten Königreich die verfügbaren Mengen überstieg. Für das Abkommen wurde ein Fünfjahresprogramm erstellt. Eine Exportquotenkontrolle wurde in Süd-Rhodesien im Jahre 1947 auf Ersuchen des British Tobacco Advisory Committee errichtet, um zu garantieren, daß der britische Markt einen gerechten Anteil der Tabakerzeugung des Landes zu angemessenen Preisen erhielt. Im Jahre 1952 hatte sich die Lage im Vereinigten Königreich soweit normalisiert, daß die Quotenkontrolle aufgehoben wurde. Seit dem Jahre 1952 ist ein Abkommen in Kraft über Lieferung von Tabak aus Süd-Rhodesien in Höhe von 34 Mill. kg im Jahre 1952, 36 Mill. kg im Jahre 1953, in den Jahren 1954 und 1955 je 39 Mill. kg und in den Jahren 1956 bis 1958 je 36 Mill. kg. Die tatsächlichen Importe der britischen Tabakindustrie umfaßten in den Jahren 1952 bis 1954 nur drei Viertel der vorgesehenen Mengen.

Die Orienttabakeinfuhren aus Griechenland und der Türkei liegen erheblich über denen der Vorkriegszeit. Allerdings wurden die hohen Einfuhrziffern der Jahre 1947 bis 1951 nicht wieder erreicht. Die höheren Orienttabakeinfuhren sind in erster Linie auf den Dollarmangel in dieser Zeit zurückzuführen. Außerdem hatte die Tabakerzeugung der Commonwealth-Länder in den Jahren 1947 bis 1951 noch nicht den heutigen Umfang erreicht.

Innerhalb der Sorten, die vom Vereinigten Königreich eingeführt wurden, hatte „flue-cured“-Tabak ¹⁾ stets eine dominierende Stellung. Im Durchschnitt der Jahre 1951 bis 1954 wurden 122 064 t „flue-cured“ und nur 14 800 t andere Tabaksorten eingeführt. Die Gesamteinfuhr von „flue-cured“-Tabak war in dieser Zeit um 9 % höher als in der Vorkriegszeit. Die Einfuhren aus den Commonwealth-Staaten haben sich verdreifacht, während die Einfuhren aus den Vereinigten Staaten stark zurückgegangen sind. Dieser Tabak wird im Vereinigten Königreich in erster Linie für Zigaretten und zu einem kleinen Teil für Pfeifentabakmischungen verwendet.

Importe anderer Tabaktypen — außerhalb der Orienttabakarten — wie dunkler „air-cured“ und „fire-cured“ kommen in erster Linie aus Njassaland und Indien. Importe von Zigarrentabak werden aus Britisch-Nordborneo, Brasilien, Cuba, Jamaika, den Vereinigten Staaten und aus Indonesien über die Niederlande bezogen.

Von den Tabakeinfuhren des Vereinigten Königreichs wurde stets ein nicht geringer Anteil nach seiner Verarbeitung zu Tabakprodukten wieder ausgeführt, insbesondere in Form von Zigaretten. Der Re-Export von Rohtabak betrug in den Vorkriegsjahren 1937 bis 1939 im Durchschnitt nicht ganz 5000 t und in den Jahren 1954 und 1955 jeweils rund 2000 t. Von den eingeführten Tabakmengen wurden im Durchschnitt der Jahre 1937 bis 1939 86 300 t zum Eigenverbrauch im Inland behalten; das entspricht einem Anteil von 69,5 % am Gesamtimport gegenüber 103 100 t mit einem Anteil von 77,7 % am Gesamtimport in den Jahren 1952 bis 1954. Der steigende Verbrauch von Tabak im Vereinigten Königreich spiegelt sich in den erhöhten Tabakmengen wider, die für den Verbrauch im Inland verarbeitet wurden. In den Jahren 1952 bis 1954 stiegen diese stetig von 98,7 Mill. kg auf 106,9 Mill. kg im Jahre 1955.

Die Tabakvorräte ¹⁾ des Vereinigten Königreichs

Jahresmitte	Mill. kg	Jahresmitte	Mill. kg
1937	195	1949	147
1938	226	1950	162
1939	247	1951	170
		1952	205
1946	151	1953	181
1947	171	1954	176
1948	142	1955	189

¹⁾ Vorräte in Lagern unter Zollverschluss auf Trockengewichtsbasis. Quelle: Commonwealth Economic Committee. Plantation Crops. 1954/55, S. 131.

Für die Herstellung von Tabakwaren hoher Qualität ist eine Vorratsbildung von Tabak, die sich auf mindestens drei Ernten erstreckt, unerlässlich. Im Vereinigten Königreich muß Rohtabak, um zur vollen

¹⁾ Röhrengetrockneter Tabak vom Virginiatyp.

Reife zu gelangen, im allgemeinen 18 bis 30 Monate lagern. Erst dann wird er verarbeitet. Daher repräsentieren Lagerhäuser, die unter Zollverschluß stehen, den größten Teil des Angebotes an Rohtabak. Die Tabakvorräte sind im allgemeinen im Juli und August vor dem Eintreffen der neuen Ernte der Vereinigten Staaten am niedrigsten.

Ausnahmsweise brachten hohe Einfuhren in der Saison 1951/52 die Vorräte im Juni 1952 auf einen Nachkriegsrekord von mehr als 200 Mill. kg; sie waren damit aber noch erheblich geringer als der Vorrat 1938 und 1939. In den folgenden Jahren wurden die Vorräte abgebaut. In der Mitte des Jahres 1955 wuchsen die Vorräte durch hohe Einfuhren wieder auf 189 Mill. kg an.

TABAKWAREN-EXPORT UND VERBRAUCH

Schon seit vielen Jahren gehört das Vereinigte Königreich zu den Ländern, die Tabakwaren, insbesondere Zigaretten, exportieren. Im Jahre 1951 betrug dieser Export 22,2 Mill. kg Zigaretten, während die Vereinigten Staaten nur 16,8 Mill. kg exportierten. Bedeutend ist auch die Ausfuhr von Rauchtobak mit 1134 t im Jahre 1949 verglichen mit einer Ausfuhr von 1532 t aus den Niederlanden und einer Ausfuhr von 1321 t aus Indien. Die Zigarettenausfuhr des Vereinigten Königreichs ging 1951 bis 1954 stetig zurück, liegt aber immer noch erheblich über den Ausfuhr der Vorkriegszeit.

Zigarettenexporte des Vereinigten Königreichs 1951—1954

Jahr	Commonwealth-Länder		Andere Länder		Insgesamt 1000 kg
	1000 kg	%	1000 kg	%	
1935/39 JD	8 686	76,3	2 695	23,7	11 381
1947/51 JD	15 664	76,4	4 846	23,6	20 510
1951	16 986	76,7	5 171	23,3	22 158
1952	14 562	71,1	5 906	28,9	20 468
1953	14 242	74,7	4 814	25,3	19 056
1954	12 869	73,5	4 634	26,5	17 503

Quelle: Foreign Agriculture Circular. United States Department of Agriculture. Foreign Agricultural Service. Washington. D. C. 27. April 1955, S. 8.

Ungefähr drei Viertel der Zigarettenausfuhr des Vereinigten Königreichs gingen in Länder des Commonwealth, besonders nach Singapur und der Malayischen Union. Innerhalb der nicht zum Commonwealth gehörenden Länder führten die Bundesrepublik Deutschland, Belgisch-Kongo und Ägypten die größten Mengen englischer Zigaretten ein. Im Jahre 1955 stiegen die Zigarettenexporte des Vereinigten Königreichs wieder um etwa 1,5 Mill. kg an. Die Form des Tabakverbrauchs zeigt im Vereinigten Königreich ähnliche Tendenzen wie in den anderen Hauptverbraucherländern. Der Verbrauch von Ziga-

retten ist laufend stark gestiegen, während der Verbrauch von Rauchtobak rückläufig war. Der Zigarrenverbrauch wies in der gleichen Zeit nur eine geringe Erhöhung auf. Im internationalen Vergleich ist der Zigarettenverbrauch des Vereinigten Königreichs mit 1620 Zigaretten (1949) je Kopf der Bevölkerung der höchste nach den Vereinigten Staaten (1949: 2370 Zigaretten). Der Verbrauch von Zigarren und Rauchtobak lag im Jahre 1949 wesentlich niedriger als in den meisten europäischen Staaten. Allerdings verbrauchte das Vereinigte Königreich mit 0,37 kg je Kopf im Jahre 1949 mehr Rauchtobak als die Vereinigten Staaten (1949: 0,32 kg).

Der Tabakverbrauch im Vereinigten Königreich

Verbrauchsart	Maßeinheit	1937/1939	1949	1950	1951	1952	1953	1954
Große Zigarren	Mill. Stck	117	81	81	81	95	95	95
Zigaretten, Zigarillos und kleine Zigarren	Mrd. Stck	70,6	80,9	82,7	86,8	88,2	90,3	92,8
Rauch- und Schnupftabak	Mill. kg	19,7	18,9	17,7	16,6	17,0	16,6	16,3
Insgesamt ¹⁾	Mill. kg	91	100	100	103	105	107	109

¹⁾ Produktionsgewichtsbasis.

Quelle: Commonwealth Economic Committee. Plantation Crops, 1954/55, S. 133.

STEUERN UND HANDELSSPANNE

Die Tabaksteuern des Vereinigten Königreichs sind die höchsten der Welt. Das Gesamtaufkommen aus der Tabaksteuer erbrachte im Wirtschaftsjahre 1954/55 rd. 650 Mill. £ Sterling, das sind 13,2% des Gesamtsteueraufkommens des Landes und auf den Kopf der Bevölkerung 12 £ 14 s. Da im Vereinigten Königreich keine nennenswerten Tabakmengen aus der Produktion des Inlandes verarbeitet werden, hatte der Staat die Möglichkeit, im Gegensatz zu anderen Ländern die Tabaksteuer auf dem einfachsten Weg einzuziehen, nämlich als Zoll auf den eingeführten Tabak. Die Höhe dieser Steuern zeigte einen

Tabaksteuer und Tabakverbrauch im Vereinigten Königreich 1918/19 bis 1954/55

Finanzjahr	Grundtarif		Tabakverbrauch		Steueraufkommen	
	s. d. (je lb)	1918/19 = 100	Mill. lbs	1918/19 = 100	Mill. £	1918/19 = 100
1918/19	8 2	100	114,6	100	46,3	100
1939/40	11 6	141	200,6	175	117,7	254
1940/41	17 6	214	190,4	166	172,8	373
1942/43	29 6	361	229,3	200	330,8	714
1943/44	35 6	435	221,6	194	388,3	839
1947/48	54 10	671	211,8	185	567,8	1 226
1950/51	58 2	712	214,9	188	604,3 ¹⁾	1 305
1953/54	58 2	712	224,2	196	627,0	1 354
1954/55	58 2	712	232,4	203	649,9	1 404

¹⁾ Einschließlich Excise Duty auf Warenbestände.

Quelle: H. Weise, Die Steuern im Vereinigten Königreich. Unveröffentlichtes Manuskript, S. 257.



DORTMUNDER UNION

Das meistgetrunkene deutsche Bier

stark ansteigenden Trend. Im Jahre 1954/55 wurde je eingeführter Tabakeinheit gegenüber 1918/19 etwa das Siebenfache als Zoll erhoben.

Die stärksten Erhöhungen der Zollltarife wurden in den Jahren 1942 und 1943 und insbesondere im Jahre 1947 vorgenommen. Die Preise der Tabakwaren erhöhten sich daraufhin so kräftig, daß es im Fiskaljahre 1947/48 zu Einschränkungen im Tabakverbrauch kam. Inzwischen wurde der Rückgang im Tabakverbrauch aber mit steigendem Wohlstand im Jahre 1953/54 wieder ausgeglichen und 1954/55 überholt.²⁾

Für die Verzollung dient als Bemessungsgrundlage 1 lb Rohtabak mit 10 % und mehr Feuchtigkeit. Wird Tabak oder werden Tabakwaren in anderer Form eingeführt, z. B. entrippt oder mit einem niedrigeren Feuchtigkeitsgehalt, so wird die zu verzollende Tabakmenge auf diese Einheit umgerechnet. In der Ver-

²⁾ Wegen der hohen Tabaksteuer im Vereinigten Königreich werden übrigens an Rentner Scheine zum verbilligten Bezug von Tabakwaren ausgegeben. Im Fiskaljahr 1954/55 wurden Scheine im Werte von 14,6 Mill. £ an 2,4 Mill. Rentnern ausgegeben.

zollung haben die Commonwealthländer bei der Einfuhr einen Vorzugssatz, wenn der Tabak dort produziert oder verarbeitet und direkt zum Vereinigten Königreich versandt wird. Die Zollpräferenz für Commonwealth-Tabak beträgt 1 s. 1/2 d. bis 2 s. 3/4 d. je lb. Naturgemäß ist die Handelsspanne bei der hohen Tabaksteuer im Vereinigten Königreich im Verhältnis zum Endpreis sehr gering.

Die Kosten eines Pakets von 20 Zigaretten

Kostenfaktor	s. d.	%
Steuer	2 10 1/2	75,0
Handelsspanne für Verteiler	0 4 3/4	13,3
Herstellungskosten	0 6 3/4	14,7
Verkaufspreis insgesamt	3 10	100,0

Quelle: The Financial Times, London, Nr. 20948 vom 1. Sept. 1956.

Von den Kosten eines Pakets von 20 Zigaretten entfallen 75 % auf die Steuer und nur 15 % auf die Herstellungskosten. Es ist leicht, sich vorzustellen, welche Probleme für den Tabakhandel auf allen Stufen sich aus dieser Situation ergeben.

Die Entwicklung der französischen Handelsflotte

J. Bertin-Rouilleau, Paris

Es hat den Anschein, als habe die Natur Frankreich zu der Stellung einer großen Seefahrtsnation bestimmt. Die Küste in einer Gesamtlänge von 3 200 km grenzt an vier Meere und bietet gute Naturhäfen. Seine Küstenbevölkerung sichert Frankreich eine ausgezeichnete und leichte Auffüllung seines seemännischen Nachwuchses.

Trotz dieser offensichtlich günstigen Umstände hat die französische Handelsschifffahrt seit langer Zeit keine echte Blüte mehr erlebt. Im Gegenteil ging ihre Bedeutung nach und nach zurück, nicht in ihrer absoluten Leistung, sondern im Vergleich zu den Handelsflotten vieler anderer Staaten, die sich weitaus schneller entwickelt haben. Es gibt zahlreiche Gründe für diese Stagnation, die oft von Seefahrtssachverständigen aufgezeigt worden sind. Wir stellen hier nur die wesentlichsten Ursachen heraus.

NEGATIVE ENTWICKLUNGSFAKTOREN

Es besteht ein fundamentales Ungleichgewicht zwischen dem seewärtigen Ein- und Ausfuhrvolumen. Frankreich hat stets Rohstoffe und schwere Fertiggüter, wie Maschinen, importiert. Im Gegensatz hierzu bestehen die Exporte hauptsächlich aus Leichtgütern, die zwar einen großen Wert darstellen, jedoch nur ein geringes Volumen besitzen. Diese Ausfuhrgüter bilden kein Ladegut, wie etwa die Kohlen vor dem ersten Weltkrieg für England oder die Maschinen und die metallischen Halbzeuge für Deutschland.

Diese Situation wird durch die geographische Lage im äußersten Westen Europas noch verschärft. Oberflächlich betrachtet ist diese Lage vorteilhaft — in Wahrheit aber birgt sie einen schweren Nachteil in sich: Die französischen Häfen nämlich liegen damit zwar an den Hauptschiffahrtswegen, aber die Aus-

gangspunkte dieser Routen liegen östlicher. So bieten die Häfen den ausländischen Schiffen bequeme Anlaufmöglichkeiten, in denen sie — wie man zu sagen pflegt — in „Stückgut machen“ und die Verladeeinrichtungen so wenig beanspruchen, daß sie sich gar nicht rentieren. Das Gewicht dieses Faktors ist allerdings umstritten, und außerdem kann man den Verlust dadurch ausgleichen, daß man französische Schiffe nach solchen Häfen dirigiert, die gute Ausfuhrfrachten bieten, wie Antwerpen, Rotterdam und Hamburg.

Die sozialen Leistungen für das seefahrende Personal sind in Frankreich im allgemeinen höher, als sie in anderen Ländern den Mannschaften gewährt werden. Ferner lassen die Bestimmungen gewisser ausländischer Staaten mehr fremde oder koloniale Arbeitsleistungen zu, die niedriger entlohnt werden können als die der eigenen Staatsangehörigen. Schließlich schreiben die französischen Bestimmungen eine größere Besatzungszahl vor, als sie sich aus ausländischen Vorschriften ergibt.

Eine besondere Ursache der Unterlegenheit, die bisher weniger beachtet wurde, ist die bis zum äußersten getriebene politische und wirtschaftliche Zentralisierung, unter der Frankreich leidet. Die großen Reedereien, die alle mehr oder weniger vom Staate kontrolliert werden, müssen mit ihm Kontakt halten. Das ist aber nur in der Hauptstadt wirklich durchzuführen. Im übrigen liegt der Kapitalmarkt, also das Geschäftszentrum, in Paris, wo die meisten der großen Reedereien aus diesem Grunde ihren Sitz haben. Daraus ergibt sich, daß sie nur aus der Entfernung ihren Betrieb leiten, weit entfernt von den tatsächlichen Gegebenheiten der Seefahrt, ohne Kontakt mit dem fahrenden Personal. Im Ausland hin-