

Die Kriegsgewinne der fremden Schiffahrt.

England.

Es wäre verwunderlich, wenn ein Land wie England, dessen Lebensnerv auf das engste mit der Schiffahrt verwachsen ist, in dem gewaltigen Krieg, in dem wir noch stehen, nicht auf dem Gebiete der Seefahrt erhebliche Verluste erleiden würde. Daß es dies fühlt, geht deutlich aus den Stimmen hervor, die sich in letzter Zeit erheben haben und die namentlich erkennen lassen, daß es mit der „Beherrschung der Meere“, auf die sich England bei Erörterung etwaiger Friedensbedingungen gern etwas zugute tut, gerade in wirtschaftlicher Beziehung nicht weit her ist. Auch die Verluste, die der U-Bootkrieg der englischen Schiffahrt verursacht hat, sind drüben bitter empfunden worden. Troz alledem wäre es kurzfristig, wenn wir uns nicht darüber klar werden wollten, daß diese Wirkungen mehr die quantitative Wirksamkeit der englischen Handelsflotte, weniger aber die finanzielle Lage der britischen Reedereien beeinflusst hat. Schon die Tatsache, daß die englische Regierung etwa die Hälfte der eigenen Handelsflotte für Kriegszwecke beansprucht hat, bedeutet eine recht ergiebige Gewinnssicherung für die Schiffunternehmungen. Die den Reedereien dafür gezahlten Entschädigungen betragen im Jahre 1915 für gewöhnliche Frachtdampfer, je nach Größe, 11 bis 14 Schilling für die Brutto-Registertonne im Monat. Andererseits stehen den meist durch Versicherung gedeckten Schiffsverlusten ganz ungeheure Einnahmen aus den teils phantastischen Frachten des verbliebenen Teils der englischen Handelsflotte gegenüber. Die Höhe der Versicherungsprämien, die gewiß auch zeitweise recht hoch waren, tut der sonst sehr guten Lage der britischen Reederei wenig Eintrag, da z. B. die Prämien in England nicht viel höher sind als in den neutralen Ländern, weil die englische Regierung rechtzeitig für eine Niedrighaltung der Prämien mit eigenen Mitteln gesorgt hat.

Unter diesen Umständen ist es nicht zu verwundern, wenn die Gewinne, die die englischen Reedereien im Jahre 1915 erzielt haben, gewaltige Summen erreichen und bei vielen Gesellschaften selbst die Ergebnisse der hervorragendsten Schiffahrtsjahre früherer Jahrzehnte weit übertreffen. Ein besonders lehrreiches Beispiel hierfür bietet der Abschluß der White-Star-Linie. Die Gesellschaft weist in ihrer Bilanz für das Jahr 1915 einen Gewinn von 1,8 Millionen £ = rund 37 Millionen Mark auf gegen nicht ganz 800 000 £ im Jahre 1914 und 1,08 Millionen £ in dem guten Schiffahrtsjahre 1913. Nun sind aber von der letztjährigen Gewinnziffer schon im Vorwege die von der Gesellschaft zu entrichtende Kriegsgewinnsteuer und verschiedene andere Verpflichtungen in Abzug gebracht worden. Unter Einfluß der genannten Steuer, die nach dem englischen Kriegsgewinnsteuergesetz 60 % des Gesamtgewinnes beträgt, würde der Reingewinn des vorigen Jahres somit nicht weniger als 59,3 Millionen Mark betragen. Dieser berechnete Gesamtgewinn entspricht einem Satz von 137 Mark für die Brutto-Registertonne der 432 294 Tons großen Flotte der Gesellschaft. Einen derartig hohen Gewinn hat die White-Star-Linie in den bisherigen Jahren ihrer Existenz niemals erzielt; selbst in ausgeprägten Hochkonjunkturzeiten, wie im Jahre 1900, sind nur 89,30 Mark auf die Tonne erzielt worden, während der niedrigste Satz sich gar nur auf 16,40 Mark (1908) belief. Ähnlich gute Ergebnisse lassen die Abschlüsse der London and Northern Steamship Co. und der großen Reedereifirma Frederick Leyland & Co.

erkennen. Die erstgenannte Gesellschaft beispielsweise hat in ihrem Geschäftsjahre 1915 bis 1916 bei einem Kapital von 300 000 £ nicht weniger als 657 186 £ an Gewinn erzielt gegen 200 129 £ im vorhergehenden Jahre. Für Abschreibungen und Rücklagen sind 276 000 £ verwandt worden. Die Dividende wurde auf 25 % festgesetzt. Frederick Leyland & Co., die über ein Kapital von 2,6 Millionen £ verfügen, konnten nach vorheriger Zurückstellung der Kriegsgewinnsteuer und nach Rückzahlung einer Anleihe von 310 000 £ noch einen Gewinn von 1,44 Millionen £ hereinbringen. Sie haben die Besitzer ihrer Stammaktien mit einer Dividende von 24 1/2 % beglückt. Von den sonstigen in letzter Zeit veröffentlichten Abschlüssen mögen hier noch diejenigen der China Mutual Steam Navigation Co., der Pool Steamship Co., der Moor-Linie und der Cairn-Linie erwähnt werden, die im Jahre 1915 sämtlich einen Gewinn aufzuweisen haben, der ihr Aktienkapital, und zwar zum Teil sogar sehr bedeutend, übersteigt. So hat die Pool Steamship Co., die über ein Aktienkapital von 375 000 £ verfügt, nicht weniger als 597 584 £ an Reingewinn erzielt.

Daß die Gesamtheit der englischen Reederei in finanziell günstiger Lage ist, ergibt sich auch schon daraus, daß nach einer Uebersicht in der deutschen nautischen Zeitschrift „Ganfa“ (Nr. 16 vom 15. April 1916) 23 Trampreedereien für das Jahr 1915 bei einem Aktienkapital von rund 74 1/6 Millionen Mark eine Durchschnittsdividende von 21,6 % gegen 10,4 % im Vorjahre verteilten und gleichzeitig 40,7 Millionen Mark an Abschreibungen zurückstellen konnten, gegen rund 7 Millionen Mk. im Jahre 1914. Zahlen, die keiner weiteren Erläuterung bedürfen.

Die Klugheit gebietet, die Lage der fremden Schiffahrt, namentlich auch in England, ins Auge zu fassen, wenn man sich über diejenigen Aufgaben unterhält, die der deutschen Schiffahrt für die Zukunft gestellt sind. Hoffentlich findet diese Notwendigkeit im Interesse unserer Schiffahrt gebührende Berücksichtigung.