

Die Seeschifffahrt nach dem Kriege.

Aus Hochfreien wird uns geschrieben:

In England und Deutschland sind Blätterstimmen laut geworden, die der Seeschifffahrt in den ersten Friedensjahren eine ungünstige Prognose stellen. Es wird dabei darauf hingewiesen, daß die gegenwärtigen hohen Seefrachten dadurch einen jähen Niedergang erfahren sollen, daß einerseits nicht nur die ganze Tonnage der Zentralmächte wieder in den Weltverkehr eintritt, sondern daß auch ein erheblicher, gegenwärtig für Kriegszwecke verwendeter Teil der Entente-Handelsflotte wieder frachtsuchend auf dem Markt erscheinen wird. Hierzu könnte man auch noch fügen, daß die Vereinigten Staaten von Nordamerika in der Zwischenzeit ihre Handelsflotte vergrößert haben. Weiter wird betont, daß man mit Maßnahmen zu rechnen haben wird, die eine volle Wiederaufnahme des Handels verhindern sollen, und es wird befürchtet, daß die ungeheuren Kriegsausgaben auf die Währungsverhältnisse noch auf Jahre hinaus einen Druck ausüben werden und daß die hiervon betroffenen Staaten naturgemäß diesen Druck nicht durch übermäßig gesteigerte Verschuldung an das Ausland infolge unnützer Einfuhren noch werden vermehren wollen. Ein weiteres Argument sind die erheblichen Kapitalverluste, die der Krieg allenthalben verursacht hat und die für das Auskommen einer günstigen Gesamtconjunktur als hinderlich betrachtet werden. Und endlich wird besonders eine kürzlich gemachte Aeußerung des Präsidenten des British Steamship Moovement Trust ins Treffen geführt, der auf die hohen Preise für neue Schiffe in Verbindung mit den enorm gestiegenen Betriebskosten der Schifffahrt hingewiesen und dabei hervorgehoben hat, daß diese Umstände den Ertrag der zerstörten britischen Schiffe zu einer wenig hoffnungsvollen Spekulation machten. Der Preis für Neubauten während des Krieges sei so bedeutend gestiegen, daß der Ankauf neuer Schiffe für die Reederei mit Verlustgefahr verbunden sei, weil die gegenwärtigen hohen Frachtraten nach dem Kriege bald abflauen würden. Deshalb zogen zahlreiche Reederei schon jetzt vor, Schiffe zu verkaufen, statt ihren Schiffspark zu vergrößern.

Nun, die Sache ist wohl nicht so schwarz, als sie uns da gemacht wird. Man darf bei derartigen Aeußerungen, wie es die des Präsidenten vom britischen Schiffsanlagentrust ist, nicht vergessen, daß sie für die weitere Doffentlichkeit berechnet sind und den immer wieder auftauchenden Vorwürfen des englischen Publikums begegnen sollen, das die Schuld an der Knappheit und den hohen Preisen der allernotwendigsten Bedarfsartikel, wie Zucker, argentinisches Fleisch und Getreide, Tabak u. dgl. mehr, den außerordentlich hohen Seefrachtraten in die Schuhe schiebt. Gleichzeitig soll auch wohl Italien dadurch eine Entschuldigung gegeben werden für die Wucherpreise, mit denen es die englische Kohle beziehen muß, die es so notwendig braucht wie einen Bissen Brot.

Die gegenwärtige Unsicherheit der Schifffahrt und die Knappheit an Tonnage haben schwindelnd hohe Seefrachtraten veranlaßt, von einer enormen Höhe, an die sich tatsächlich die ältesten Leute nicht zu erinnern vermögen. Und mit der Frachtrate schnellst naturgemäß die Baurate automatisch in die Höhe. Dadurch ist erklärlich, warum einzelne englische Reederei schon jetzt es vorziehen, Schiffe zu verkaufen, nämlich weil sie dadurch um schweres Geld ihre unmodernen Typen anbringen, was gerade das Gegenteil von dem beweist, was der Präsident einem leichtgläubigen Publikum aufbinden will; denn zum Verkaufen gehört auch ein Käufer, und wenn sich solche finden, die heute willig das Drei- bis Vierfache des ursprünglichen Wertes für veraltete Typen zu zahlen bereit sind, kann daraus nur geschlossen werden, daß sie noch auf längere Zeit ein gutes Geschäft in der Seeschifffahrt erwarten. Außerdem ist es eine bekannte Tatsache, daß nicht nur die Vereinigten Staaten von Nordamerika, sondern die ganze neutrale Welt, soweit sie an der See liegt, im flotten Tempo baut. Es liegt auf der Hand, daß sie dabei mit einer längeren guten Conjunktur auf dem Seefrachtmart rechnen. Vielleicht sollen sie durch derlei pessimistische Erklärungen entmutigt werden, weil man den Rahm allein abschöpfen will, was ja seit jeher das simple Rezept der britischen Geschäftspolitik gewesen ist. Man sieht es bekanntlich jenseits des Kanals höchst ungern, wenn andere etwas verdienen, ohne daß man selbst dabei den Löwenanteil einstreicht, wozu nach dem Kriege in England die nötige Tonnage entschieden fehlen wird, wenn der Unterseebooskrieg das bisherige Tempo einhält. Für die Knappheit an verfügbarem Schiffsraum zeugt unter anderem die Tatsache, daß man Portugal in eine Kriegserklärung hineingeholt hat, bei der die dabei zu erlangenden, in portugiesischen Häfen interniert gewesenen dreißig deutschen und österreichisch-ungarischen Dampfer eine größere Rolle gespielt haben dürften als die zwei Divisionen, die Portugal an der Westfront stellen kann. Ohne besonderer Optimist zu sein, kann man ruhig darauf rechnen, daß die Ententemächte bei Kriegsschluß von ihrer 40 Millionen-Tonnage rund ein Siebentel verloren haben werden, wogegen die Zentralmächte die 100 verlorenen Dampfer längst durch Neubauten mehr als ersetzt haben und am Tag des Friedensschlusses mit ihrem vergrößerten Schiffsraum auf dem Frachtenmarkt erscheinen werden.

Der bis dahin unterbunden gewesene Zufuhrstrom an notwendigen Rohstoffen wird, allerdings unter der mit Rücksicht auf die Währungsverhältnisse gebotenen staatlichen Regelung, mächtig einsetzen, und für den Export werden die allergrößten Anstrengungen schon

zur Hebung des Wechselkurzes gemacht werden müssen. Die Reederei werden daher alle Hände voll zu tun haben, um allen an sie gestellten Anforderungen gerecht zu werden. Dabei ist nicht zu vergessen, daß die Preisregulierung in der Schifffahrt in normaler Zeit ausschließlich ein Produkt der Nachfrage und des Angebots ist, und daß auch nach dem Kriege, selbst wenn der staatliche Einfluß auf die Frachttäbe sich weiter geltend machen sollte, dies wegen der Internationalität der Seewege keinesfalls in einem auch nur annähernd ähnlichen Maße geschehen kann wie bei den festländischen Verkehrsanstalten. Und da überdies wegen der losgelassenen Treibminen die Unsicherheit der Schifffahrt noch auf mindestens ein Jahr nach dem Friedensschluß ein in Rechnung zu ziehender Faktor sein wird, dürfte auch dies zur Aufrechterhaltung hoher Frachtraten beitragen. Was schließlich die Drohungen der Entente mit den Maßnahmen betrifft, durch die der Handel der Mittelmächte nach dem Kriege lahmgelegt werden soll, so werden sie in nächsteren kaufmännischen Kreisen nicht sehr ernst genommen. Die Industrie der Zentralmächte hat vor dem Kriege geblüht, weil die Welt ihre Erzeugnisse gebraucht hat. Und man wird sie nachher ebenso wieder brauchen, wie man sie schon jetzt trotz allen Eisens und Lobens vermisst. Business is business and not a favour.