

### Der Schiffahrtskrieg der Zukunft.

(Von unserem Korrespondenten.)

Hamburg, 30. September.

Den „dümmsten aller Kriege“ nannte Albert Ballin vor einigen Monaten in einem Interview einem dänischen Pressevertreter gegenüber den Versuch Englands und seiner Genossen, den Konkurrenten Deutschland zu vernichten. Den schwierigsten Wirtschaftskrieg der Zukunft kann man wohl den nennen, in dem Ballin sein Feldherrntalent beweisen soll. Er hat schon so manches Mal die Schwierigkeiten dieser Kriegsführung zu kosten bekommen und seiner Kunst ist es gewiß nicht zuletzt zu danken, daß die deutsche Schiffahrt so glänzend über die ihr aufgezwungene Ruhe hinweglumpt; denn nirgend anders hat das Wort „Kast ich, so rost ich“ wohl mehr Berechtigung als hier. Die dem Erfolg konnte Ballin in dem angezogenen Interview auch nicht besser Ausdruck geben als mit dem Aufzählen der größten Neubauten, die die deutschen Werften augenblicklich neben der gewaltigen Arbeit, die der Krieg ihnen bringt, für den zukünftigen Friedensschiffahrtkrieg fertigstellen. Der geschworene Wirtschaftskrieg nach dem Kampf der See und Flotten, dessen Aufstellung doch nur beweist, daß man sich bereits damit abgefunden hat, Deutschland und seine Bundesgenossen, eben den mitteleuropäischen Block, militärisch nicht niederringen zu können, mag kommen oder nicht, auf dem Gebiete der Handelschiffahrt wird und muß ein solcher Krieg kommen; überhaupt auf dem Gebiet des Ueberseehandels ist er unvermeidlich.

Einige Momente, die bei einem Kampf auf dem Wasser — denn es dürfte doch eher Frieden werden als bis das Handelsunterseeboot zur feindlichen Konkurrenzfähigkeit gediehen ist — in erster Linie in Betracht kommen, seien hier skizziert. Die Frage, die man wohl zuerst aufwerfen muß, ist das Verhältnis des Reiches, beziehungsweise der Reiche zu den privaten Schiffahrtsgesellschaften. Hier stehen sich die beiden Extreme, staatliche Handelschiffahrt und private Handelschiffahrt ohne jedwede Einmischung des Staates, welches Prinzip vor dem Kriege von Ballin bevorzugt wurde, gegenüber. Das Problem der staatlichen Handelschiffahrt ist, soweit bekannt, in Deutschland bisher von keiner Seite einer ernsthaften Erwägung unterzogen worden, wohl aber bei den beiden mächtigsten Rivalen England und Amerika. In England selbst bestanden schon vor dem Kriege sehr enge Zusammenhänge zwischen einigen großen Unternehmungen wie White Star Line usw., die wohl vornehmlich in den Eigentümlichkeiten der dortigen Verhältnisse ihre Ursache haben. England konnte, wie auch die Praxis gezeigt hat, einen Krieg nur auf dem Kontinent führen und brauchte dazu weit mehr Transportschiffe und dergleichen wie ein Festlandsstaat. Ihre Requirierung bei Kriegsausbruch ohne weitere Ansprüche und Rechte als die durch den Kriegszustand hervorgerufenen würde in England zu großen Schwierigkeiten geführt haben. So gehörte zu den Kriegsvorbereitungen des letzten Jahrzehnts in steigendem Maße die Organisation und Sicherung des Transportdampferdienstes, was man durch die staatliche Unterstützung zum Teil erreichte, wenn man sich auch nachher gezwungen sah, noch auf gelegentlichem Wege weitere Tonnage zu requirieren (von den zuletzt angewendeten Mitteln schweigt man lieber), so daß jetzt England von seiner durch den Unterseebootkrieg nicht gerade verbesserten Handelsflotte kaum 30 Prozent für die private Handelschiffahrt verwenden kann. Wenn man sich daneben noch die vor einiger Zeit gefallene Aeußerung des doch noch etwas ernst zu nehmenden Sir Walter Runciman vor Augen hält, daß 65 bis 70 Prozent der Gesamtentnahme der englischen Reedereien infolge Steuern und dergleichen in die Hände der Regierung fallen, so kann man einerseits über die in englischen Blättern so oft gepriesene glänzende Fundierung der englischen Reedereien nur zweifelnd den Kopf schütteln, sich aber auch ein Bild davon machen, wie weit die Machtbefugnisse der englischen Reedereidirektoren gehen mögen und wie die zukünftige Entwicklung der englischen Handelschiffahrt unter dem maßgebenden Einfluß der Regierung stehen wird. Weit offener als im eigentlichen England ist man in bezug auf die Handelschiffahrt in Australien. Der dortige Ministerpräsident Hughes hat dort vor einigen Monaten die Schaffung einer staatlichen Handelsflotte von etwa 15 Dampfern angeknüpft. Wenn dieses Unternehmen augenblicklich auch ein Kriegsunternehmen ist — man bedenke, daß die Tonne nahezu 400 Mark gekostet hat, während man vor dem Kriege keine hundert Mark dafür zahlte —, so gehen doch die Pläne des Ministerpräsidenten, die er entwickelte, vornehmlich auf die Zeit nach dem Kriege ein. Australien hat zurzeit bedeutend unter Frachtschwierigkeiten nach England, dem Hauptabnehmer seiner Landesprodukte, zu leiden und kann deshalb der kanadischen Konkurrenz nicht entgegenreten. Auch nach dem Kriege wird Tonnage nicht so billig zu haben sein, um hier wieder konkurrenzfähig zu werden. Hier kann nach Ansicht des australischen Ministerpräsidenten nur die staatliche Handelschiffahrt mit ihren Steuerprivilegien, niedriger Kapitalverzinsung usw. helfen. Ob man allerdings mit dieser staatlichen Handelschiffahrt in dem fernen Erdteil dieselben Erfolge hat wie mit der staatlichen Versicherung, bleibt abzuwarten. Ähnliche Pläne sind dagegen aber in den Vereinigten Staaten zur Zeit des größten Frachtraummanqels auf starken Widerstand gestoßen. Bei einer Abstimmung in der New Yorker Handelskammer im vorigen Jahre sprachen sich nur etwa fünf Prozent der Abstimmenden dafür aus. Der Hauptgrund hierfür mag wohl in dem gegenwärtigen Zeitpunkt gelegen haben. Denn man vertritt dabei vornehmlich die Ansicht, daß jetzt die Tonnage zu teuer kommt, um in normalen Zeiten rentabel zu bleiben. Der einzige

Versuch eines staatlichen Schiffahrtbetriebes, der mir bekannt ist, hat mit einem vollen Mißerfolg für die französische Republik geendet. Der französischen Regierung zeigten sich vor mehreren Jahren die privaten Unternehmungen in der südamerikanischen Fahrt nicht willfährig. Sie gründete deshalb kurzer Hand eine staatliche Gesellschaft, die aber nach kaum einjährigem Bestehen die rettende Hand der privaten Compagnie Générale Transatlantique ergreifen mußte, um nicht ganz unterzugehen.

Um die staatliche Unterstützung wird man dagegen wohl in keinem Lande herumkommen, mag man der staatlichen Einmischung in derartige Betriebe auch noch so abgeneigt sein. Sie bietet eben auch die Möglichkeit, trotz dieser Unterstützung einen Konkurrenzkampf aufzunehmen, den der Staat nicht aufnehmen kann, um sein Prestige zu wahren. Man denke nur einmal an die Fruchtatentriege der Vergangenheit zurück, die noch bei Kriegsausbruch nicht zum Abschluß gelangt waren. Hätten sie auch zum staatlichen Unternehmen führen können? Man denke ferner an die Auswanderungsprobleme. Läßt sich hier schließlich bei bösem Willen nicht so viel konstruieren, daß es für ein staatliches Unternehmen unmöglich wäre, rentabel zu wirtschaften? Staatliche Wirtschaft ohne Monopol hat bis jetzt noch selten legerreich gewirkt. Und hier würde es sich doch um staatliche Wirtschaft gegen private Wirtschaft anderer Nationen handeln. In dem eingangs erwähnten Interview wies Ballin auch auf die bedeutende staatliche Unterstützung hin, die das Reich zahlreichen deutschen Gesellschaften gegeben hat, um über die völlige Geschäftslosigkeit während des Krieges hinwegzukommen. Dozu werden nach dem Kriege auch noch viele politische Rücksichten kommen, die verschiedene vielleicht unrentable Dampferverbindungen notwendig machen, um das staatliche Prestige zu wahren und in den ersten Jahren dem Kolonialbesitz eine gesicherte Verbindung mit dem Heimatlande zu geben. Denn wenn auch nicht für spätere Jahre, in denen wieder auf ein gemeinsames Zusammenarbeiten der Völker gehofft werden darf, so kann man doch für den Zeitpunkt sofort nach dem Kriege, der „Ball Mall Gazette“ nicht unrecht geben, wenn sie schreibt, man könnte sich schwer vorstellen, daß die Wörmann-Linie die englisch-afrikanischen Kolonien verbindet und die Sapag den Verkehr zwischen Marseille und Saigon vermittelt. Die Zeitung folgert nun allerdings daraus, daß dem deutschen Handel dadurch viel verloren gehen wird. Daß diese Verbindungen nur möglich waren, weil andere, den deutschen Interessen nahestehende, von englischen und französischen Reedereien besorgt wurden, scheint sie zu vergessen; auch zu vergessen, daß nachher in Neutralien der die besten Geschäfte machen wird, der am billigsten und besten liefert. Ob das nun die Reedereien der Entente sind, deren kolossale Verluste nachgewiesen sind, oder die deutsche Flotte, die trotz aller englischen und französischen Meldungen und Statistiken im wesentlichen unangestastet in den eigenen und neutralen Häfen liegt, darüber zu streiten, dürfte ziemlich müßig sein. So kann man denn wohl sagen, daß die staatliche Unterstützung, die den deutschen und österreichisch-ungarischen Reedereien zuteil wird, wohl mehr zur Deckung des Verlustes ihrer Schiffe während des Krieges entstanden ist, als zur Wiederherstellung des Schiffsparks usw., wofür man im gegnerischen Lager weiter noch so manche Million wird opfern müssen. Hat man also in Deutschland mehr mit einer Entschädigung für den Krieg zu rechnen, so wird es sich im feindlichen Ausland um einen Zuschuß zu den Kosten nach dem Kriege handeln.

Die deutsche Handelschiffahrt dürfte wohl eher wieder zu dem Ballinschen Prinzip zurückkehren können, als die Gesellschaften des Auslandes, ganz besonders diejenigen Frankreichs, deren augenblickliche Lage schon geradezu trostlos ist. Trotz der anscheinend so hohen Kriegsgewinne konnte eine Reihe von Gesellschaften keine Dividende ausschütten, mehrere Gesellschaften haben sogar ihr Kapital zusammengelegt. Eine Hauptchwierigkeit soll übrigens in dem recht eigentümlichen Verhalten des französischen Staates den Gesellschaften gegenüber zu suchen sein, der seit August 1914 vielen Gesellschaften für die requirierten Schiffe noch nicht einen Pfennig bezahlt hat. In diesem Verhältnis scheint übrigens Charles Roug, der Präsident des Zentralausschusses französischer Reeder und erster Direktor der Compagnie Générale Transatlantique, eine etwas komische Rolle zu spielen, wenn man nicht vielleicht sogar sagen kann, daß er der Regierung direkt feindselig gegenübersteht. Großes Aufsehen hat jedenfalls seine Aeußerung in einem Bericht an den Conseil supérieur de la marine marchande erregt, daß dieser Krieg der Ruin der französischen Handelsflotte bedeute. Auch das Versagen des vorhin erwähnten Versuches der staatlichen Handelschiffahrt war auf sein Betreiben mit zurückzuführen. Günstigere Ausweise legen jedenfalls die englischen Gesellschaften vor. Von 51 Gesellschaften schütteten 29 Dividenden von über 20 Prozent aus; acht zahlten Dividenden von mehr als 30 Prozent, darunter eine 106 Prozent, eine 50 Prozent, eine 49 Prozent und eine 40 Prozent. Nur bei acht Unternehmen stellte sich der Dividendenfuß auf weniger als 10 Prozent (bei zwei von diesen beträgt er übrigens acht Prozent). Um die Bedeutung dieser Zahlen zu würdigen, muß in Erinnerung gebracht werden, daß alle diese Unternehmen, bevor sie den Dividendenfuß festsetzten, schon 50 Prozent des außergewöhnlichen Kriegsgewinns als besondere Kriegssteuer in Abzug gebracht haben. Es sind dies aber trotzdem reine Kriegsgewinne, die nur infolge der starken Inanspruchnahme der Gesellschaften durch die Regierung und die monopolartige Stellung der englischen Handelsflotte, die die Verbündeten des eigenen Landes drangaliert, möglich waren. Bringt man diese beiden Momente in Abrechnung, so bleibt für den künftigen Frieden eine stark beschränkte Handelsflotte, von welcher der größte Teil erst umfangreichen Umbauten unterzogen werden muß, ehe er wieder konkurrenzfähig ist, wozu dann noch mehr als die gemach-