

## Die skandinavischen Handelsmarineen im Krieg.

Von Dr. Friedrich Freiherrn zu Weichs-Olen.

Wenn Könige bauen, verdienen die Kärner. Diese verdienen aber offenbar auch, wenn zerstört und niedergerissen wird. Wenigstens gilt dies für Kriegszeiten, und während dieses Milliarden von Wert zerstörenden Weltkrieges hat es sich bekanntlich abermals bestätigt. Hier soll über Kriegsgewinne im allgemeinen und deren Provenienzen und Qualitäten nicht gesprochen werden, sondern nur von den Kärnern zu Wasser im weitesten Sinne, der Seeschifffahrt. In allererster Reihe steht hier Japan, das eben daran ist, den ganzen Seehandel mit China sowie die gesamte Schifffahrt im Stillen Ozean in seiner Hand zu monopolisieren. Unter den europäischen neutralen Ländern kommen Holland, vor allem aber die skandinavischen Staaten in Betracht.

Bezeichnend für die Verhältnisse im nordischen Schifffahrtswesen sind einerseits das Spekulationsfieber in Schifffahrtswerten, andererseits aber ein wirklicher Aufschwung der Handelsmarineen, insbesondere des Schiffbaues.

Man muß jedoch eingestehen, daß der Spekulationswut in Schifffahrtswerten eine gewisse sachliche Berechtigung nicht abgesprochen werden kann. Tatsächlich haben nordische Reedereien im ersten Halbjahr 1915 fast ihr ganzes Kapital herausgewirtschaftet. Dividenden von 30 und 40 Prozent waren das Gewöhnliche, obwohl bedeutend mehr hätte ausgeschüttet werden können. Dabei sind die Aussichten der nächsten Zukunft zweifellos so günstig, daß man einen Rückschlag nicht so bald zu befürchten hat.

Die Schifffahrt der skandinavischen Länder war bisher hauptsächlich freie Frachtschifffahrt und wurde vornehmlich von Schiffen geringerer Größe ausgeführt. Während des Krieges hat aber auch die Linienchifffahrt überall große Entwicklung genommen. Von Interesse ist auch, zu bemerken, daß in der letzten Zeit während des Krieges in den skandinavischen Ländern immer mehr Segelschiffreedereien gegründet worden sind. Dieses Wiederaufleben der Segelschifffahrt mit Motorbetrieb ist auf zweierlei Ursachen zurückzuführen. Zunächst auf die großen Schwierigkeiten in der Kohlenversorgung und dann auf den ökonomischen Betrieb bei Transporten von nicht dringenden Massengütern. In Norwegen sind sechs große Segelschiffe im Bau. Eine norwegische Reederei besitzt bereits mehr als ein Duzend große Segelschiffe mit Hilfsmotoren. Diese Schiffe haben sich wirtschaftlich und technisch ausgezeichnet bewährt und arbeiten besser als die gewöhnlichen mittelgroßen Frachtdampfer. In Dänemark wurden dreißig ältere Segler mit Motoren ausgerüstet und zwanzig neugebaute Segler erhielten gleichfalls Hilfsmotoren. In Schweden erhielten zehn größere Segelschiffe motorische Kraft.

Das größte Interesse nimmt jedoch die Entwicklung der Seeschifffahrt in Norwegen in Anspruch. Der Segen, der sich über die nordischen Länder ergoß, kam vor allem Norwegen zugute, das schon vor dem Kriege eine große Frachtdampferflotte besaß, die nun überall dort zur Verwendung gelangen konnte, wo die höchsten Frachten mit größten Gewinnen zu holen waren. Durch den Krieg wurde aber ein wahrer Goldstrom nach Norwegen geleitet. Einerseits aus dem Ertrag seiner umfangreichen Fischerei, andererseits aus der Handelsflotte. Der Wert allein des Ertrages der Frühlingsfischerei belief sich im Frieden auf ungefähr fünf Millionen Kronen, die Einnahmen daraus im Jahre 1916 übersteigen weit 40 Millionen Kronen. Trotz der hohen Kohlen- und Blechpreise blüht die Fischereindustrialie, und für die norwegischen Fischkonserven werden unbedenklich die höchsten Preise bezahlt. 1916 wird der Wert der Ausfuhr an Fischkonserven auf 300 Millionen Kronen, mehr als das Dreifache wie in Friedenszeiten, geschätzt. Unerwartet hoch sind jedoch die Gewinne aus der Schifffahrt. Von jeher ein kühnes, seefahrendes Volk, ausgezeichnete See- und Geschäftsleute mit großem Unternehmenssinn, suchten die Norweger die günstige Gelegenheit, die durch den Krieg sich ihnen darbot, bestens auszunutzen. Die hohen Seefrachten brachten dem Lande bisher mindestens anderthalb Milliarden Kronen, was ungefähr 800 Kronen Vermögenszuwachs für den Einwohner, Frauen und Kinder mitgerechnet, beträgt.

Durch die besonderen Umstände haben sich auf dem fruchtbaren Boden eine große Zahl Reederei-Neugründungen gebildet. Im Jahre 1915 wurden 74 neue Reedereien mit einem Kapital von mehr als 100 Millionen Kronen gegründet und Kapitalerhöhungen von neun Reedereien mit etwa 15 Millionen Kronen vorgenommen. Für solche Gründungen ist in Norwegen gegenwärtig Geld leicht zu haben, daher auch Ueberzeichnungen, das zwölf- bis fünfzehnfache des Gründungskapitals, nichts Ungewöhnliches sind. Vor Kriegsausbruch besaß die norwegische Handelsflotte 3378 Schiffe mit ungefähr 2.600.000 Bruttotonnen. Bis Ende 1916 wird die norwegische Handelsflotte 3.000.000 Bruttotonnen weit überschritten haben. Allein auf den amerikanischen Werften sind zurzeit 25 große Dampfer für norwegische Rechnung im Bau.

Was der Schiffbau Norwegens betrifft, so wurden sieben neue Werften mit ungefähr 12 Millionen Kronen und zehn Werfterweiterungen

und Kapitalerhöhungen von etwa 15 Millionen Kronen vorgenommen. Mitte 1912 lagen im Bau. 1915 sind rund 90 Schiffe mit 64.000 Tonnen fertiggestellt worden, und Mitte dieses Jahres befanden sich noch 116 Schiffe mit 140.000 Tonnen im Bau. Auch die Gründung großer Werften mit hohem Kapital und die Ausbeutung der Kohlenfelder auf Svalbergen ist bereits gesichert. Von den norwegischen Schiffen waren im Frieden ungefähr 7 Prozent der ganzen Flotte in der Linienchifffahrt tätig. Im Jahre 1916 betrug aber die Linienchifffahrt bereits 14 Prozent der norwegischen Flotte.

Die große Entwicklung in Schifffahrtswerten hat leithin einen kleinen Dampfer erfahren. In zweifellos zutreffender Weise ist die norwegische Regierung daran geschritten, aus den den Reedereien zuzuführenden Kriegsgewinnen einen Teil der Allgemeinheit nutzbar zu machen. Dabei hat die Regierung einen guten Weg gefunden. Durch die besondere Besteuerung der Schifffahrt hat die norwegische Regierung Geldmittel erhalten, die sie nun dazu verwendet, um auf Rechnung des Staates einige Schiffe zu kaufen und zu betreiben. Zunächst wurden drei Motorschiffe von mehr als 6000 Tonnen Ladekapazität angekauft, die vornehmlich die Aufgabe erhalten, wichtige Lebensmittel für die Bevölkerung zu billigen Preisen heranzuschaffen. Durch diese Schiffe wird die ihnen gestellte Aufgabe mit Rücksicht auf die dünne Bevölkerung Norwegens zweifellos wirksam erfüllt. Die Schifffahrtsgabe selbst wird deart berechnet, daß alle jene Schiffe, die nicht ausschließlich in ausländischer Fahrt beschäftigt sind, eine Abgabe nach dem Lonnengehalt zu zahlen haben, die Ende jedes Monats fällig ist. Für Dampfer beträgt die Abgabe zum Beispiel  $1\frac{1}{2}$  Kronen pro Monat und Tonne. Für Segler  $\frac{1}{2}$  Krone. Im Durchschnitt dürfte sich diese Abgabe auf etwa 5 Prozent der Bruttofrachteinnahme belaufen.

Auch die geschäftlichen Erfolge der dänischen Reedereien sind ganz ungewöhnlich groß. Der Kursstand der Schifffahrtaktien hat sich fast durchweg verdoppelt und verdreifacht. Im Jahre 1915 sind fünf neue Reedereien mit etwa 22 Millionen Kronen Kapital geschaffen worden, und das Kapital von zwei Reedereien ist um 4 Millionen Kronen erhöht worden. Außerdem wurde eine bedeutende Werfterweiterung vorgenommen. Eine, besonders bemerkenswerten Aufschwung hat der dänische Schiffbau genommen, und zwar in einer von Dänemark schon früher gepflegten Richtung: im Motorschiffbau. Dieser gewann während des Krieges eine immer größere Bedeutung. Der Aufschwung des dänischen Schiffbaues reicht eigentlich schon vor die Zeit des Krieges zurück und fällt mit dem Beginn des dänischen Motorschiffbaues zusammen. Die günstigen Erfahrungen, die mit Motorschiffen gemacht worden sind, haben zu einer bedeutenden Vergrößerung der betreffenden Werftanlagen zum Bau von großen Motorschiffen geführt. Im Jahre 1912 wurden in Dänemark Schiffe mit zusammen 26.000 Tonnen fertiggestellt. Ende 1915 war der Stand der beauftragten Neubauten bereits auf 23 Motorschiffe mit 178.000 Tonnen gestiegen. In den vier Jahren von 1912 bis 1915 sind allein 145.000 Bruttotonnen solcher Schiffe fertiggestellt worden, und zwar Schiffe von mehr als 9000 Tonnen Ladekapazität und einem Maschinenwerk von mehr als 4000 Pferdestärken.

Auch in Schweden sind im Schifffahrtsbetriebe ganz bedeutende Gewinne gemacht worden, die wieder zu Neugründungen und Kapitalerhöhungen geführt haben. Allerdings tritt hier, wo das Schwerkraft der volkswirtschaftlichen Arbeit in Industrie, Forstwirtschaft und Bergbau ruht, die Beteiligung an der Schifffahrt verhältnismäßig zurück. Vor dem Kriegsausbruch bestand die schwedische Flotte aus 1496 Schiffen mit rund 1.000.000 Bruttotonnen. Ende 1916 wird es 1.400.000 Bruttotonnen betragen. Im Jahre 1915 wurden 13 neue Reedereien mit mehr als 12 Millionen Kronen Kapital errichtet und das Kapital von 7 Reedereien um ungefähr 11 Millionen Kronen erhöht. Eine neue Werfte wurde errichtet und drei Werften sind wesentlich erweitert worden.

Die schwedischen Schifffahrtskreise sind bestrebt, die Vermittlung des russischen Außenhandels über See so viel als möglich an sich zu ziehen. Zunächst soll eine tägliche Linie zwischen Göteborg und England mit Schnelldampfern eingerichtet werden. Dampfer der gleichen Reederei sollen auch regelmäßige Verbindungen nach Spanien und Frankreich einrichten. Fünf der größten schwedischen Linien-Needereien mit dem Befehl der von ihnen kontrollierten kleineren Reedereien haben sich zu einer großen Interessengemeinschaft zusammengeschlossen. Der Zweck dieses Zusammenschlusses ist die Führung einer gemeinschaftlichen Tarifpolitik, die zielbewusste Förderung der gesamten schwedischen Linienchifffahrt nach Uebersee und die Aufstellung eines gemeinsamen Fahrplanes. Dieser Zusammenschluß wird zweifellos die Bedeutung jener Englands, nachdrücklich zu begegnen und den russischen Verkehr von der Ostsee in die Hand zu bekommen.

Der Schiffbau in Schweden, wo bisher nur kleine Schiffe gebaut worden waren, hat während des Krieges auch einen bedeutenden Aufschwung genommen, und eine größere Zahl von Schiffen, und zwar ebenso wie in Dänemark hauptsächlich Motorschiffe größerer Gattung, ist im Bau begriffen. Die hohe Sonderbesteuerung, die die Regierung der Schif-

fahrt auferlegt hat, hat auch in Schweden die Folge gehabt, daß der große Aufschwung seiner Schifffahrt im Jahre 1915 im laufenden Jahre bereits ins Stocken geraten ist.

Unzweifelhaft wird die erhebliche Vergrößerung der skandinavischen Handelsflotte nicht ohne Rückwirkung auf die Schifffahrt der benachbarten englischen und deutschen Handelsflotten bleiben können. Zieht man die Verluste von dem Stand vor dem Kriege ab und rechnet die Neubauten und noch im Bau befindlichen Schiffe hinzu, so dürfte sich voraussichtlich authentische Angaben können natürlich in dieser Zeit nicht gemacht werden, der Stand der englischen Flotte bei Friedensschluß um ungefähr 1.500.000 Tonnen brutto verringert haben, wogegen der Stand der deutschen Flotte voraussichtlich unverändert sein wird. Nach einer Aufstellung der deutschen nautischen Zeitschrift *Ganja* wird der Anteil an den Welthandelsflotten Skandinaviens, das heißt der drei skandinavischen Länder, von 10-9 Prozent vor dem Kriege auf 12-4 Prozent bis Mitte 1916 gestiegen sein, also bis zum Zeitpunkt des Friedensschlusses wahrscheinlich bis auf 13 Prozent. Dieses Wachstum ist fast ausschließlich auf Kosten Englands geschehen.

Für Deutschland ist diese Entwicklung der Handelsflotten und Werften der skandinavischen Länder zwar gewiß nicht ganz ohne Einfluß; aber die möglichen Verluste werden nicht groß und voraussichtlich nur von kurzer Dauer sein. Die Verschönerung in den Kräfteverhältnissen der Handelschifffahrt erfolgt gewissermaßen vor seinen Toren und läßt es selbst ziemlich unberührt. Eine Rückwirkung der Entwicklung der skandinavischen Schifffahrt auf die österreichische und ungarische Schifffahrt kommt überhaupt nicht in Betracht.