

Die Schiffahrtsbewegung.

Von Hofrat Albert Frankfurter.

Generaldirektor des Oesterreichischen Lloyd.

In dem Maße, als der Zeitpunkt des Friedens näher rückt, ist das Interesse für die Unternehmungen der Seeschiffahrt und für die Schiffahrtsaktien stärker erwacht. Die Seeschiffahrt Oesterreich-Ungarns und Deutschlands ist zur Untätigkeit verurteilt und die Gesellschaften schließen samt und sonders mit Verlustbilanzen ab. Andererseits hat sich durch die Wertsteigerung des Schiffsräumes auch der Wert der Flotte erhöht und die Bewegung der Frachtraten im internationalen Verkehre ist natürlich von Einfluß auf die Verdienstmöglichkeiten im Frieden. Die freie Schiffahrt hat sich durch Bauten, die noch zu niedrigen Preisen getätigt wurden, billiges Schiffsmaterial gesichert und hiedurch große, allerdings vorläufig nur buchmäßige Gewinne erzielt. In England werden Standardschiffe mit einem Preise von 15 Pfund Sterling für die Tonne Schiffraum gezahlt. Das sind Preise, welche dadurch erzielt wurden, daß die Regierung ihre Aufträge mit billigem Requisitionsmaterial gegeben hat. In anderen Ländern stellen sich die Baukosten der Schiffe noch weit höher. In Japan sind fertige Schiffe bis zum Betrage von 45 Pfund für die Bruttotonne Schiffraum bezahlt worden. Daraus ergeben sich schon die großen Schwankungen im Werte des Schiffsparks.

Die Frachten im Seeverkehre haben bisher eine nie beobachtete Höhe erreicht. Der Unterseebootkrieg hat die Seefahrt äußerst gefährlich und riskant gemacht, so daß Fahrten mit Verachtung solcher Gefahren nur dann unternommen werden, wenn der Gewinn das Risiko lohnt. Das muß bei den Gewinnen der neutralen Schiffahrt zum Ausdruck kommen. Es gibt neutrale Gesellschaften, welche bei reichlichen Abschreibungen in einem Jahre 600 Prozent ins Verdienen gebracht haben. Schiffe mit einem durchschnittlichen Alter von zehn Jahren machen sich in einer einzigen Reise bezahlt. Andererseits ist der Schiffsbau ungemein erschwert, weil Material und Arbeitskräfte fehlen, was für Gesellschaften ein Nachteil ist, die nicht selbst Werften haben, sondern neue Schiffe andernwärts bestellen müssen. Durch den Eintritt Amerikas in den Weltkrieg sind diese Schwierigkeiten noch vergrößert worden, weil früher aus Amerika Materialien bezogen wurden, welche jetzt nicht abgegeben werden.

Allerdings werden all die erwähnten günstigen Momente im Frieden nicht bleiben. Frachtraten, wie sie jetzt bezahlt werden, können auch nicht annähernd in solcher Höhe aufrechterhalten werden. Andererseits sichert aber auch ein Bruchteil dieser Frachten eine entsprechende Rente. Allerdings ist nach dem Kriege durch die allseits hervortretende Erschöpfung eine starke Einschränkung des Verkehrs zu erwarten. Die Menge der unbedingt notwendigen Austauschartikel dürfte aber doch genügend sein, damit die dann in Dienst tretenden Dampfer ein Feld der Tätigkeit haben werden. Trotzdem bei den gegenwärtigen enormen Materialpreisen und Löhnen der Schiffsbau eigentlich gar nicht rentabel sein sollte, werden doch die bestehenden Reedereien erweitert, neue Reedereien geschaffen, Schiffe werden gekauft. Eine Abschätzung der Aussichten, die sich für die Schiffahrt im Frieden bieten werden, ist unmöglich, denn wir stehen vor lauter ungewissen Faktoren. Die Schiffahrtsgesellschaften werden jedenfalls große Mühe haben, die Verluste von drei Jahren absoluter Untätigkeit hereinzubringen, die Reserven aufzufüllen, die Abschreibungen nachzuholen, ihre Bilanzen zu bereinigen. Auch dürfte der Verkehr wahrscheinlich erst langsam zur Entwicklung gelangen und es ist noch sehr ungewiß, ob die großen Schwierigkeiten der Rohstoffbeschaffung eine volle Ausnützung des vorhandenen Schiffsräumens gestatten werden. Übertreibungen sind sicherlich zu beobachten und können schwerwiegende Folgen haben. Die Aussichten der Seeschiffahrt müssen aber nach dem Kriege günstig eingeschätzt werden.