

Die Hochkonjunktur in der fremdländischen Seeschifffahrt.

Die vor einigen Tagen aus Stavanger gemeldete Tatsache, daß eine dortige Reederei eine Dividende von sage und schreibe 1500% verteilen konnte, lenkt wieder einmal die allgemeine Aufmerksamkeit auf die Hochkonjunktur, die der Krieg in der ausländischen Seeschifffahrt, u. zw. in der feindlichen ebensogut wie in der neutralen herbeigeführt hat. Der ungeheure Tonnageverlust und der gewaltige Schaden, den die U-Boote damit unseren Gegnern zufügen, kommt bisher in den Bilanzen der feindlichen Reedereien noch nicht zum Ausdruck. Diese letzteren verstehen es ausgezeichnet, die U-Boot-Verluste zum Teil auf die Versicherungsgesellschaften, noch viel mehr aber auf die breiten Schultern der Bevölkerung der Ententemächte überzuwälzen, die den Schiffahrtsgesellschaften in Gestalt enorm hoher Frachtsätze ihren Tribut entrichten muß. Das finanzielle Ergebnis der englischen Reedereien ist daher wenigstens bis Ende vorigen Jahres ein geradezu glänzendes gewesen. Um welche hohe Gewinnziffern es sich hierbei handelt, das zeigt folgende, die Einnahmen und Reingewinne aller englischen Reedereien umfassende Aufstellung:

	in Millionen Pfund Sterling			
	1916	1913	Zunahme	
Einnahmen	410	127	283	223%
Ausgaben	160	107	50	50%
Reingewinn	250	20	230	1150%
Kapital	200	192	8	4%
Dividende	67 1/2%	10 1/2%	57%	543%

Diese Zahlen sind deutlich genug und haben einen Kommentar nicht weiter notwendig. Sie zeigen besser als Worte es vermögen, in welcher hervorragender Weise die englischen Schiffahrtsunternehmen im Kriege gekräftigt wurden und wie groß heute deren finanzieller Rückhalt ist. Selbst die großen englischen Linienreedereien, die infolge starker Schiffsrequisitionen seitens der Regierung und infolge ihres Linienfahrplanes mehr gebunden sind und den jeweils höchsten Frachtenstand nicht in dem Maße ausnützen können wie die Trampdampfer, haben glänzend abgeschnitten, wie aus folgenden Dividenden hervorgeht:

	1914	1915
Royal Mail Steam Packet Co.	5%	11%
Furness Withy & Co.	10%	20%
Cunard Line	25%	25%
Penland & Co.	20%	47%
White Star Line	35%	65%

Ob diese Aufwärtsbewegung im Jahre 1916 noch weitere Fortschritte gemacht hat, darüber sind bisher zahlenmäßige Angaben nicht veröffentlicht worden. Fest steht nur das eine, daß die englischen Schiffahrtsgesellschaften an dem durch die U-Boote verursachten Tonnageverlust weit weniger leiden wie die englische Volkswirtschaft als Ganzes genommen.

Noch glänzender sind die Verdienstmöglichkeiten in der neutralen Seeschifffahrt. Von den nordischen Reedereien hat man ausgerechnet, daß sie im Jahre 1915 ihr

Kapital mit rund 43% verzinsen konnten. In vielen Fällen geht die Dividende noch um ein beträchtliches über diesen Durchschnittsatz hinaus und bei einigen Schiffahrtsgesellschaften wurden 100% Dividende und noch mehr ausbezahlt, wie aus folgender Zusammenstellung hervorgeht.

Dividenden schwedischer Reedereien:

	1914	1915
A.-S. Kallefatt, Varberg	15%	167%
A.-S. Philio, Helsingborg	10%	100%
A.-S. Sall, Helsingborg	?	100%

Dividenden dänischer Reedereien:

Torm	12%	100%
Myren	8%	60%
Safnia	10%	50%
Detmald	8%	50%

Dividenden norwegischer Gesellschaften:

Bergenske D. S.	7 1/2%	75%
Selmerske Reederei	10%	80%
Gressfadt & Horloffsohn A.-S.	?	200%
A.-S. Felske	?	200%

Solche Riesengewinne mußten die Spekulation natürlich gewaltig anschwellen lassen. In Holland, Dänemark und Schweden, besonders aber in Norwegen setzte ein Gründungsfieber ein, von dem die breitesten Schichten der Bevölkerung ergriffen wurden. In den Monaten Juli, August und September v. J. sind allein in Norwegen 105 neue Schiffahrtsgesellschaften gegründet worden mit einem Kapital von 209,840.000 Kronen. Der Zuwachs der norwegischen Flotte ist denn auch ein ganz außerordentlicher. Ende Oktober v. J. waren norwegische Dampfer mit einer Gesamttragfähigkeit von 1.300.000 Gewichtstonnen = zirka 800.000 Bruttotonnen im Bau. Zweidrittel dieser Schiffe wurden an amerikanische und japanische Werften vergeben und nur der zehnte Teil der im Auftrage gegebenen Tonnage gelangt auf heimischen, das ist norwegischen Werften zur Ausführung.

In diesem Zusammenhange bedarf es auch eines Hinweises auf die weitgehenden Projekte, die gegenwärtig im Auslande erörtert werden und die auf eine weitgehende staatliche Förderung der Handelsschifffahrt nach dem Kriege hinauslaufen. In England ist der im vorigen Jahr eingesetzte Schiffskontrolleur berechtigt, den Neubau von Schiffen durch staatliche Subventionen zu unterstützen. In Frankreich hat das Parlament auf Grund einer Regierungsvorlage 200 Millionen Franken bewilligt, von denen 120 Millionen für Neubauten bestimmt sind, während 80 Millionen für Ankäufe von Schiffen den Reedern zur Verfügung gestellt werden. Bei dieser Gelegenheit sei bemerkt, daß auch die französischen Reedereien während des Krieges viel höhere Gewinne erzielt haben wie in Frieden. Auch Italien hat erhebliche Summen ausgeworfen, um die nationale Handelsflotte zu heben. Man beabsichtigt die Gründung einer großen Gesellschaft, der „Societa del Naviglio Nazionale“ mit einem Kapital von 500 Millionen Lire, wovon die Regierung 200 Millionen aus eigenen Mitteln aufbringen soll. Dieses Projekt wurde im vorigen Jahre aufgestellt, ohne daß man seither wieder etwas davon vernommen hätte. Die Regierung in Rom, die ohnehin nicht an Geldfülle leidet, scheint sich also bei ihren Millionenprojekten etwas reichlich Zeit lassen zu wollen. Umso reger ist dafür die Tätigkeit des Privatunternehmertums. Erst vor wenigen Tagen ist ein gewaltiger Trust zwischen den Werften und Kanonenfabriken Ansaldo, der Fiatgruppe und einer neuentstandenen Schiffahrtsgruppe zustande gekommen. Bei dieser Schiffahrtsgruppe handelt es sich um die „Societa Nazionale di Navigazione“, die vor kurzem in Genua mit einem Kapital von 110 Millionen Lire gegründet wurde und die nicht weniger wie 16 Dampfer zu je 8000 Tonnen in Auftrag gegeben hat. Daneben will sie noch eine größere Anzahl von 2000-Tonnen Seglern bauen, die mit Dieselmotoren zu je 450 Pferdestärken ausgerüstet werden sollen.

Überall in der Welt herrscht jetzt eine fieberhafte Bautätigkeit auf den Werften, um einerseits die Konjunktur auszunützen und andererseits den durch den U-Bootkrieg verursachten Tonnageverlust auszugleichen. Es hat ein Wettrennen begonnen zwischen den Werftarbeitern und den U-Boot-Mannschaften, bei dem der Werftarbeiter anscheinend immer mehr ins Hintertreffen gerät. Damit verbessern sich die Aussichten für unsere heimische Seeschifffahrt, die bisher im Kriege nur Verlust über Verlust erlitten hat. Freilich, die fabelhaften Kriegsgewinne, die den feindlichen und neutralen Reedereien bisher in den Schoß fielen, lassen sich nicht mehr hinwegdividieren und unsere Schiffahrtsgesellschaften werden einen harten Kampf zu bestehen haben, sobald einmal die Flut der Frachtaufträge, die unmittelbar nach dem Kriege einsetzt wird, abgeebbt haben wird. Die Millionen, die die Austro-Americana und der Lloyd unlängst durch den Verkauf von ein paar Schiffen verdient haben, werden dann in der Zeit des Konkurrenzkampfes dringend benötigt werden, dringender jedenfalls als gegenwärtig die Spekulanten von der Wiener Börse anzunehmen gewillt sind.