

Wettschiffbau und Verkehr während des Krieges.

Nach den amtlichen amerikanischen und britischen Statistiken bearbeitet von Dr. Erich Junge.

Die der Preis eines Baues im Handelsgeschäft richtet sich nach der Preis eines Schiffes bei Kauf oder Charter nach dem kategorischen Verhältnis von Angebot und Nachfrage; während seine Baufosten, gleich den Herstellungskosten anderer Bedarfsmittel, von den drei Grundfaktoren der Gütererzeugung: Natur, Arbeit und Kapital, bestimmt werden. Durch seine politischen Konsequenzen, die ja mit den ökonomischen Wirkungen auf das engste verknüpft sind, hat der Weltkrieg in die Entwicklung und Gestaltung des Schiffbaus in durchaus ungewöhnlicher Weise eingegriffen, und zwar waren diese Eingriffe sowohl technischer als auch wirtschaftlicher Natur. Von den erkannten Eingriffen und Umwälzungen, mit denen wir uns an dieser Stelle nicht beschäftigen wollen, sei nur des Aufstieges der Tauchboote kurz Erwähnung gemacht, die in ihrer Doppelrolle als Kriegsschiffe und Frachtkarrieren die Frage des maritimen Aufstieges und damit einer Neuordnung der internationalen Handelsbeziehungen den Boden bereitet haben.

Von den wirtschaftlichen Umwälzungen, die durch die Ereignisse des Krieges in Fluss gekommen sind, erhält man den eindrucksvollsten Begriff, wenn man sich die Steigerung der Baufosten, der Betriebskosten, der Kaufpreise und, last not least, der Frachttarife in den verfloßenen drei Jahren graphisch vor Augen hält. Naturgemäß ist diese Steigerung am stärksten wahrnehmbar in England, wo infolge des Kriegszustandes und des wachsenden Bedarfes an Frachtkarrieren für Ausländer, Waizen, Transport- und Frachtwagen die Nachfrage nach Handelsschiffen eine brennende geworden ist, so brennend, in der Tat, daß sie sich — nach Ansicht mancher — bei Fortsetzung des Weltkrieftes zu einer Lebensfrage für das britische Imperium anwandeln kann.

Von dem Anstiege der Schiffsbaukosten innerhalb längerer und kürzerer Zeiträume gibt die folgende Tabelle (Fig. 1) eine anschauliche Darstellung. Es ergibt sich daraus, daß während noch im Jahre 1915 die Summe von 10 Pfd. Sterling pro Tonne als anfänglicher Preis galt, dieser Preis innerhalb der verfloßenen 12 Monate bereits auf das Vierfache des früheren gestiegen war. Dabei ist diese Preissteigerung keineswegs auf neuere Dampfer beschränkt. So erzielte der vor 10 Jahren in Sunderland erbaute Dampfer „Corona“ von 5000 Tonnen £277,730, das sind £54 pro Tonne. Welch fabelhafte Summen unter dem Druck der auf ihn hergestiegenen Nachfrage nach Frachtraum an Schiffbauwerken verdient werden, geht unter manigfachen Beispielen besonders deutlich aus dem Beispiel des 21 Jahre alten Schiffes „Scottish Glen“ von 1977 Register-Tonnen hervor, das im Jahre 1916 für £3000 verkauft wurde, dagegen Ende 1916 einen Kaufpreis von £47,250 erzielte, also 26 Mal mehr als vor fast 20 Jahren.

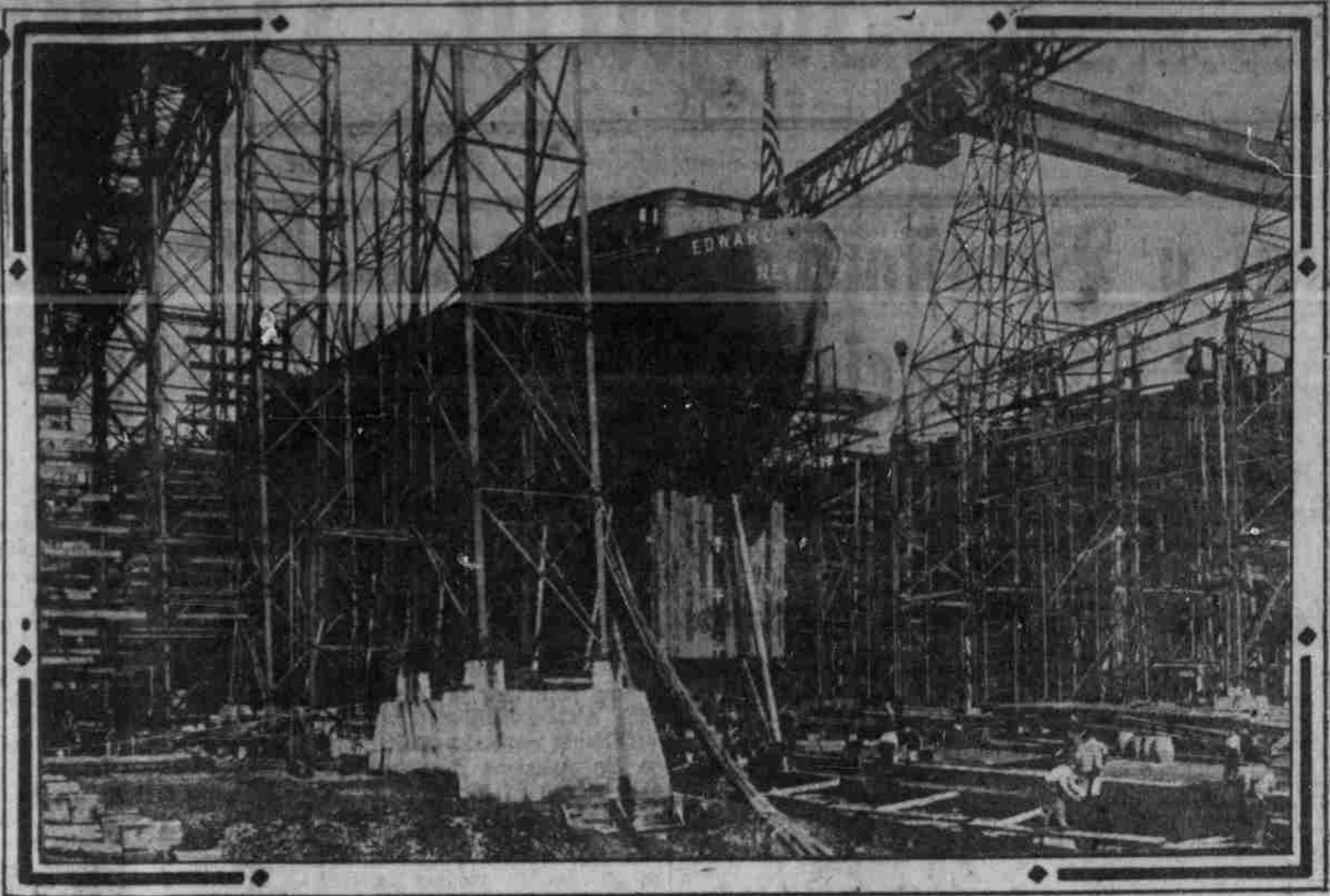
Was die Schiffsbaukosten anlangt, so hängen dieselben in erster Linie von Materialpreisen und Löhnen ab, sofern nicht zufällige Vorkommnisse oder Vermutungen in Frage kommen. Das Steigen der Materialpreise und insbesondere der Stahlpreise, Erzeugnisse, Winterkleidung, etc., die hauptsächlich für den äußeren Aufbau des Schiffes in Frage kommen, veranschaulicht das beiliegende Diagramm (Fig. 2). Die erhebliche Steigerung der Kosten für die Schiffbauarbeiten ist durch den großen Anstieg der Stahlpreise, einerseits durch die Erhöhung der Löhne, andererseits durch den Anstieg der britischen Wertschöpfung, die bekanntlich — nicht als Preiswucherer oder Schwindler angesehen — einen nicht unbedeutenden Anteil an den britischen Handels- und Kriegsmarinekosten hat. Auch das Gefährliche, das mit der Zunahme der Tauchboote- und Kriegsschiffbaukosten verbunden ist, wird kurzgefaßt auf den Manuskriptseiten und zum Teil in der beigefügten Tabelle des Schiffbaukosten, durchschnittlich ein Pfund Sterling pro Kopf und Monat.

Nach den hier enthaltenen Andeutungen zeigen die den ersten Offizieren auf Handelsschiffen bezüglichen Gehälter eine durchschnittliche Höhe von £16—£17 im Monat, wofür nach der Größe des Fahrzeugs, was eine Erhöhung von 50 Prozent gegen das Vorjahr darstellt. Daraus ist der vorerwähnte Anstieg des Gehaltens zu ersehen. Ein weit bemerkenswerteres Beispiel zeigen die Gehälter der zweiten Offiziere, nämlich von £6 im Jahre 1914 auf £14 im Jahre 1916. Dagegen zeigt die Entlohnung der Schiffbauarbeiter nur von £20 auf £22 im Monat, und die der Arbeiter und Arbeiterinnen nur von £1 auf £1,50 im selben Zeitraum. Diese durchschnittlichen Gehälter sind im Vergleich mit den Gehältern der Offiziere und Arbeiter, die im Jahre 1917 im Durchschnitt auf £100 bis £150 im Monat betragen, ein sehr geringes.

Zeit ausbauen und gemeinsam mit den anderen gesteigerten Anlagen und Betriebskosten die Wettbewerbsfähigkeit der britischen Frachtkarrieren im internationalen Verkehr nicht unbedeutend beeinträchtigen.

Da Kohle ein Hauptfaktor im Schiffbau ist, sowohl wegen ihrer Bedeutung als Betriebsbrennstoff für die Maschinen, wie auch als Rohmaterial, ist es von Wichtigkeit in diesem Zusammenhang die Preis- und Frachtkostenbewegungen dieses Minerals zu erwähnen. Dabei ist die Preisentwicklung interessant, daß zum ersten Male in der Geschichte der britischen Industrie der Kohlenhandel unter staatlicher Kontrolle gestellt war, indem die Regierung sowohl die Maximalpreise festsetzte, als auch über den Umfang der Veräußerung sich das Verfügungsrecht vorbehalt. Lieferung des Kohlen ist ja ein beliebtes Mittel Großbritanniens, sich seine Außenbeziehungen günstig zu gestalten. In-

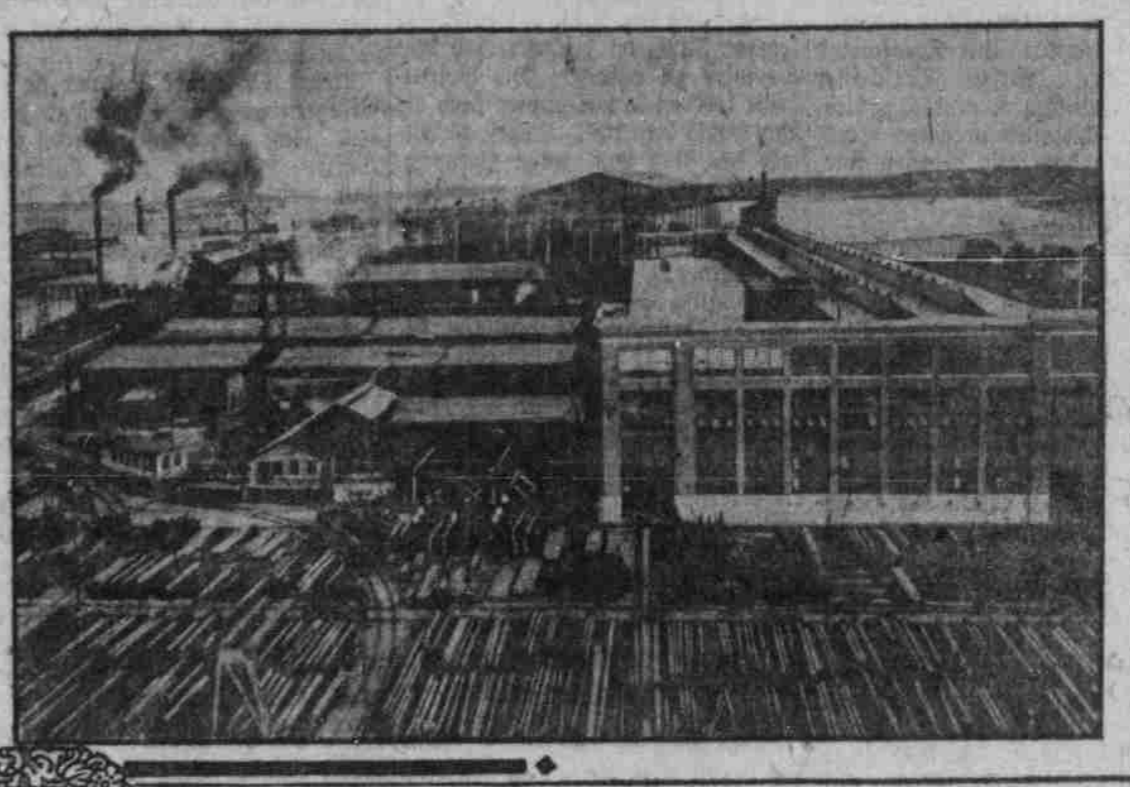
leben, die jeden Wettbewerb mit auswärts gebauten und bemanneten Schiffen ausschloß. Da letztere nach den bestehenden Beschränkungen zum amerikanischen Register nicht zugelassen werden, falls nicht eine den fremdgebauten Schiffen entsprechende Anzahl in Amerika zu erbauden Frachtkarrieren auf Stapel gelegt wird, so trat eine fortschreitende Unzulänglichkeit in diesem Zweige der amerikanischen Produktivität ein, die schließlich dazu führte, daß — mit Ausnahme der Küsten- und Binnenfahrt — fast der gesamte äußere Seeverkehr durch ausländische Gesellschaften besorgt wurde, und zwar im Atlantik durch europäische und im Pacific durch japanische Linien. Erst der Krieg, der ja in fast sämtlichen Belangen der menschlichen Wirtschaftstätigkeit und Organisation unumwunden eingegriffen hat, hat auch die amerikanischen Schiffbauwerke mit neuem Leben erfüllt, und zwar ist die Beschäftigung mancher Werke heute eine bereits so hohe, daß viele von Europa und Asien einlaufende Bauaufträge mangels genügender und kompetenter Arbeitskräfte abgelehnt werden müssen.



SCHIFFSWERFT DER FORE RIVER SHIPBUILDING CO.



DIE WERKSTATT EINER SCHIFFSWERFT



GESAMTANSICHT EINES SCHIFFBAUWERKS

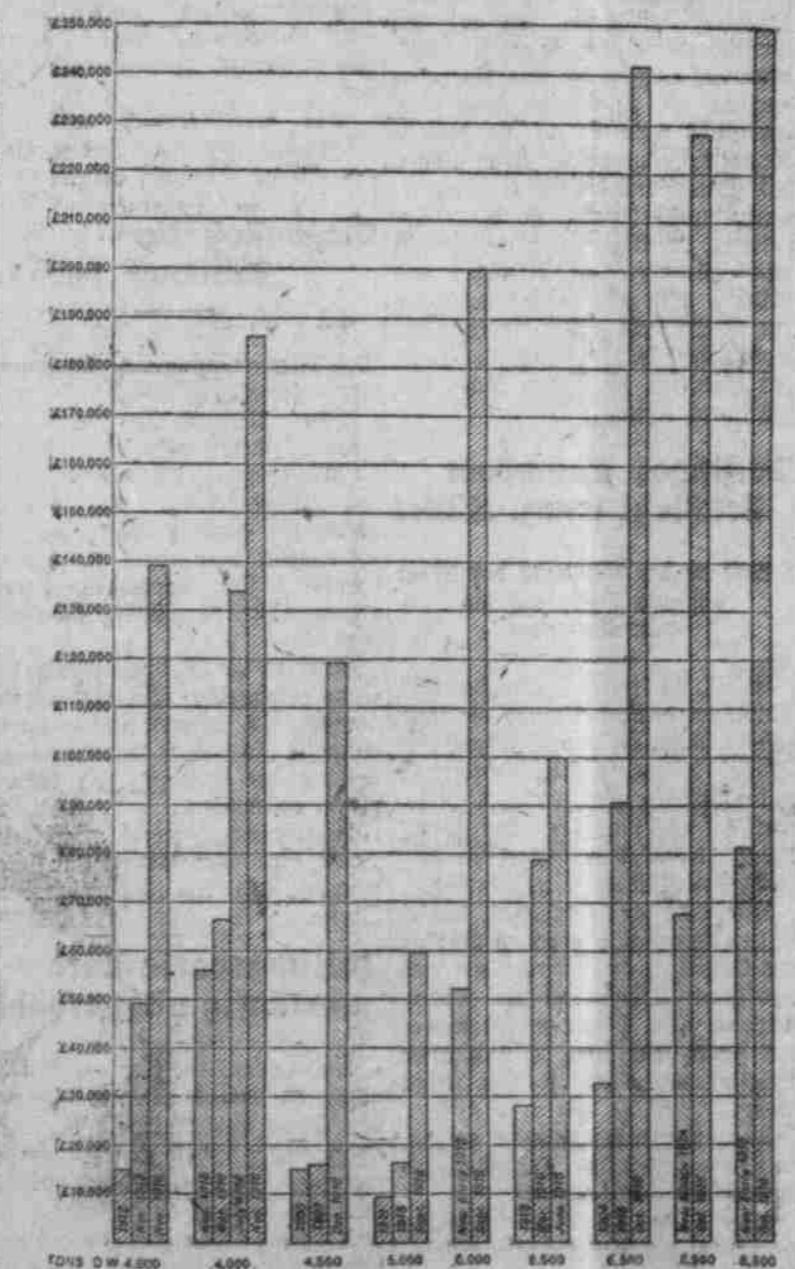
folgt der großen Mangel an Erdenarbeiten und der abnormen Ansprüche auf Kohle für industrielle und maritime Zwecke, sowie infolge zunehmender Frachtkosten, die die Kohlenlieferungen an die alliierten Länder Frankreich und Italien ohnehin fast beschränkt werden, so daß die Kohlenpreise in Frankreich auf £5, in Italien sogar auf £10 pro Tonne stiegen, was naturgemäß eine Stilllegung vieler Industrien in diesen Ländern zur Folge haben mußte. Dabei fand die britische Kohlenproduktion von 287 Millionen Tonnen im Jahre 1913 auf 253 Millionen im Jahre 1915, und die entsprechenden Exportleistungen von 73,5 Millionen auf 43,5 Millionen Tonnen im selben Zeitraum.

Hingegen wuchsen dem mangelnden Laderaum entsprechend die Frachttarife für ausgehende Kohlen, ebenso wie für andere Massengüter, ins Fabelhafte. So z. B. von Rotterdam von 1914 gegenüber für Ladungen von 2000 T. um 785 Prozent, und für solche von Tonne je nach 804 Prozent. Ende 1916 betragen die Tarife rund das Zehnfache des in normalen Zeiten für Laderaum geforderten Betrages. Fig. 3 gibt eine graphische Darstellung der Wertenerhöhung.

Dementsprechend sind naturgemäß die Gewinne der Schiffahrtsgesellschaften und aller derer, die Frachtkarrieren zur Verfügung hatten, gleichfalls in die Höhe geschossen. So stieg der Gesamtgewinn von 10 repräsentativen britischen Schiffahrtsgesellschaften von 1,2 Millionen Pfund Sterling im Jahre 1914 auf 3,2 Millionen im Jahre 1916, was einem Wachstum der bezahlten Dividende von 68 auf 152 Prozent gleichkommt.

Die infolge der Kriegslage und infolge der Ausdehnung der zentralen europäischen Handelsflotten fast gestiegene Nachfrage nach Frachtraum hat, wie zu erwarten war, auch eine starke Steigerung der Schiffbaukosten zur Folge gehabt. So liegt, um nur einige der markantesten Beispiele herauszugreifen, die Löhne der von der Gröbenburg Company in Schonen von Stapel gelassenen Frachtkarrieren von 1223 Tonnen im Jahre 1912 auf 14,500 im Jahre 1916; und diejenige der Union Iron Works in San Francisco, Ca., von 1870 Tonnen auf 68,200 Tonnen im selben Zeitraum. Zur Zeit beträgt die Löhne der von der letzten genannten Gesellschaft gebauten oder zur Bauausführung übernommenen Schiffe je nach 175,000 groß ton.

In den Vereinigten Staaten hat die Entwicklung der Handelsflotte fast langsam unter einer — vom Standpunkte der nationalen Ökonomie betrachtet — rückwärtigen Wirtschaft und Nachkriegszeit zu leiden gehabt. Zunächst unter der hohen Schuldenlast, die viele in der Konstruktion von Schiffen benötigten Materialien und Arbeitskräften bereit zu stellen und den Schiffbau unprofitabel machten. Sodann unter dem Druck der Arbeitslosenverhältnisse, welche die Lösung der sowohl beim Bau als auch beim Betrieb von Schiffen zu bewerkstellenden Schwierigkeiten auf eine Dauer-



Figur 1.

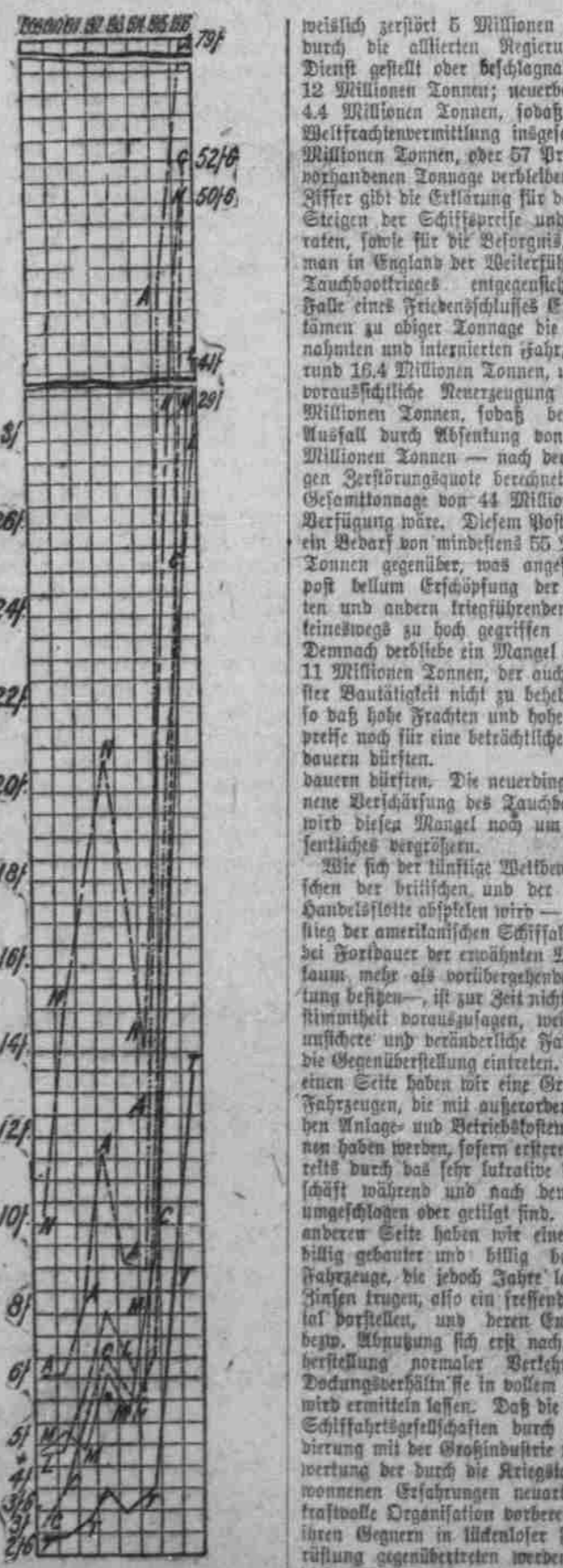
Nach dem beiliegenden Ausweis des U. S. Bureau of Navigation wurden im Jahre 1913 in den Vereinigten Staaten insgesamt 403 Stahlschiffe mit einem Tonnagevolumen von 1,495,001 Tonnen im Bau oder unter Konstrukt, von denen 367 vor Ende des Jahres von Stapel laufen lassen; ein Drittel davon für fremde Aufträge. In erster Stelle unter den amerikanischen Schiffbauwerken stehen die bereits erwähnten Union Iron Works in San Francisco, Ca., mit einem Auftragsbestand von rund 175,000 Tonnen. Es folgt die New York Shipbuilding Co. in Camden, N. J., mit rund 120,000 Tonnen. An dritter Stelle steht die Newport News Shipbuilding & Dry Dock Co., in Newport News, Va., mit 100,000 Tonnen. Es schließen sich an: die Bethlehem Steel Co., Sparrows Point, Pa., die Kaiser Shipbuilding Co., in Portland, Ore., die American Shipbuilding Co., in Cleveland, Ohio, die Pennsylvanian Shipbuilding Co., Gloucester, N. J., William Cramp & Sons, Philadelphia, Pa., u. a. m. Die übrigen Schiffbauwerke, die die Tätigkeit auf amerikanischen Schiffbauwerken betreiben.

Jahr	Preis pro Tonne
1913	£ 12-00
1914	£ 11-15
1915	£ 11-10
1916	£ 11-05
1917	£ 11-00
1918	£ 10-15
1919	£ 10-10
1920	£ 10-05
1921	£ 9-15
1922	£ 9-10
1923	£ 9-05
1924	£ 8-15
1925	£ 8-10
1926	£ 8-05
1927	£ 7-15
1928	£ 7-10
1929	£ 7-05
1930	£ 6-15
1931	£ 6-10
1932	£ 6-05
1933	£ 5-15
1934	£ 5-10
1935	£ 5-05

Figur 2.

von 2,3 Millionen Tonnen geprüft werden. In Ergänzung der obigen Angaben erscheinen nach den folgenden Zusammenstellungen von Stedron Taylor, dem Präsidenten der Society of Naval Architects, von Interesse. Die gesamte im Jahre 1915 vorhandene Löhne an Handelsschiffen betrug 50 Millionen Tonnen. Davon eignete das britische Reich etwa 43 Prozent, die Vereinigten Staaten 12 Prozent, Deutschland 10 Prozent, Frankreich 6 Prozent. Von der durchschnittlichen Jahresproduktion an Handelsschiffen von etwa 3,7 Millionen Tonnen pro annum erzeugten die britische Reich 54 Prozent, die Vereinigten Staaten 14,6 Prozent, Deutschland etwa 12,4 Prozent und alle anderen Länder zusammen etwa 19 Prozent. Die Produktion des Weltschiffbaus von 1899 bis 1915.

Da der Weltkrieg die britischen Schiffbauwerke fast völlig auf die Erzeugung von Kriegsschiffen beschränkt hat, so wird sich die nächste Jahresproduktion von voraussichtlich 4,5 Millionen Tonnen wesentlich anders verteilen, indem die amerikanischen Werften einen Zuwachs von 32 Prozent, Deutschland etwa 30 Prozent und Großbritannien etwa 14 Prozent an betrieblicher Schiffbauaktivität aufweisen dürften. Auch über den Kennenstand am Schluß des Krieges lassen sich auf Grund der vorhandenen Unterlagen ziemlich befriedigende Kombinationen anstellen. Von dem ge-



Figur 3.

lont vertriebenen Weltfrachttonnen von 50 Millionen Tonnen sind bisher durch Australien, China etc. nach-

weltlich geliefert 5 Millionen Tonnen; durch die alliierten Regierungen in Dienst gestellt oder beschlagnahmt sind 4,4 Millionen Tonnen, jedoch für die Weltfrachtvermittlung insgesamt 28,6 Millionen Tonnen, oder 57 Prozent der vorhandenen Tonnage verbleiben. Diese Differenz gibt die Erklärung für das rapide Steigen der Schiffpreise und Frachttarife, sowie für die Verzögerung, mit der man in England der Weiterführung des Tauchbootkrieges entgegengeht. Im Falle eines Friedensschlusses Ende 1917 können zu obiger Tonnage die beschlagnahmten und internierten Fahrzeuge mit rund 16,4 Millionen Tonnen, und durch vorausgeschickte Neuzugänge etwa 3 Millionen Tonnen, jedoch bei einem Ausfall durch Abfertigung von etwa 4 Millionen Tonnen — nach der bisherigen Verfahrensweise berechnet — eine Gesamtkapazität von 44 Millionen zur Verfügung wäre. Diesen Vorkurs stände ein Bedarf von mindestens 55 Millionen Tonnen gegenüber, was angesichts der post bellum Erschöpfung der britischen und anderer kriegsführenden Länder keineswegs zu hoch gegriffen erscheint. Demnach besteht ein Mangel von etwa 11 Millionen Tonnen, der auch bei regelmäßiger Bauaktivität nicht zu beheben wäre, so daß hohe Frachttarife und hohe Schiffpreise noch für eine beträchtliche Zeit andauern dürften. Die neuerdings begonnene Veräußerung des Tauchbootkrieges wird diesen Mangel noch um ein wesentliches vergrößern.

Wie sich der künftige Weltverkehr zwischen den Briten und der deutschen Handelsflotte abspielen wird — der Aufstieg der amerikanischen Schiffahrt dürfte bei Fortdauer der erwähnten Mißstände kaum mehr als vorübergehende Bedeutung besitzen — ist zur Zeit nicht mit Bestimmtheit voraussagen, weil zahllose unrichtige und veränderliche Faktoren in die Gegenüberstellung eintreten. Auf der einen Seite haben wir eine Gruppe von Fahrzeugen, die mit außerordentlich hohen Anlagen- und Betriebskosten zu rechnen haben werden, sofern letztere nicht bereits durch das sehr lukrative Frachtschiff während und nach dem Krieges umgelenkt oder getilgt sind. Auf der anderen Seite haben wir eine Gruppe billig gebauten und billig betriebener Fahrzeuge, die jedoch Jahre lang keine Profite tragen, also ein treffendes Kapital vorziehen, und deren Unterhaltung bzw. Abnutzung sich erst nach Wiederherstellung normaler Verkehrs- und Bedingungsverhältnisse in vollem Umfange wird ermitteln lassen. Doch die deutschen Schiffahrtsgesellschaften durch Konfiskation mit der Großindustrie und Verwertung der durch die Kriegswirtschaft gewonnenen Erträge neuerliche und kostvolle Organisationen vorbereiten, und ihren Gegnern in internationaler Friedenszeit gegenüberstellen werden. In an dieser Stelle bereits angegedeutet worden. Auf die technischen und wirtschaftlichen Einzelheiten dieser Berechnungen einzugehen, dürfte zur Zeit kaum im beschriebenen Interesse liegen.