

Die Abhängigkeit Englands von der neutralen Schifffahrt.

Von Max Schloß.

Je länger der Krieg dauert, desto mehr zeigt sich die Tatsache, daß die englische Handelsmarine in den Ansprüchen Großbritanniens zur Versorgung des Landes mit Nahrungsmitteln und industriellen Rohprodukten bei weitem hinter jenen Erwartungen zurückbleibt, die in den langen Friedensjahren von der gesamten Bevölkerung gehegt wurden. Wer England aus eigener Erfahrung kennt, wer Gelegenheit gehabt hat, mit den Angehörigen der einzelnen Berufsklassen in intimere Verbindung zu treten, der weiß, daß man in Großbritannien unterschiedslos festgesetzt davon überzeugt war, daß die eigene Handelsmarine vollkommen ausreichen werde, um das Land mit allen nötigen Produkten zu versorgen. Diese Ueberzeugung ist aber sehr bald zusammengebrochen! Immer mehr und mehr stellt sich der Zwang ein, die neutrale Schifffahrt heranzuziehen, ohne die Frieden war Großbritannien auf die neutrale Schifffahrt angewiesen. Die vor einigen Tagen eingetroffene Nummer der „Fortnightly Review“ gibt in einer Tabelle ein sehr reiches Bild dieser Abhängigkeit der britischen Seeinteressen von den Machtfaktoren der Neutralen:

Schifffahrt (Außenhandel).

Angekommen (mit Ladung).

Jänner bis Nov. einschließlich	Britisch		Zusammen
	Britisch	Ausländisch	
1916	18.718.395	9.127.232	27.845.627
1915	21.081.043	10.017.285	31.098.328
1914	26.770.195	13.501.951	40.272.146
1913	29.489.141	15.355.964	44.845.105

Abgegangen (mit Ladung).

Jänner bis Nov. einschließlich	Britisch		Zusammen
	Britisch	Ausländisch	
1916	16.388.282	16.632.525	33.020.807
1915	18.787.356	17.569.933	36.357.289
1914	30.690.424	21.852.419	52.542.843
1913	36.815.520	26.414.209	63.229.729

Wfo: Die Tonnage der Einfuhr nach Großbritannien und Irland ist durch den Krieg von rund 45 Millionen Tonnen (1913) auf rund 28 Millionen (1916) zurückgegangen — trotz der enormen Einfuhrmengen für Kriegszwecke. Was aber für unsere Behauptung und Beweisführung sehr viel wichtiger ist: Die Tonnage der Ausfuhr aus den britischen Häfen, also der hauptsächlichste Wertmesser für die Verdienste der englischen Wirtschaft durch Außenhandel während des Krieges, ist fast auf die Hälfte zurückgegangen, nämlich von rund 63 auf 33 Millionen Tonnen — trotz der Kriegslieferungen an die Alliierten, soweit diese nicht auf den von der Admiralität requirierten Dampfern befördert worden sind. Der Krieg ist für England in der Tat ein höchst mißrables Geschäft.

Im Jahre 1912 entfielen von dem Gesamttonnagegehalt der in Großbritannien eingelaufenen Schiffe (also auch ohne Ladung) in Prozenten auf die Schiffe Großbritanniens etwa 58 Prozent, Deutschlands 10 Prozent, Norwegens 7 1/2 Prozent, Frankreichs 2 1/2 Prozent, Spaniens und Belgiens etwa 2 Prozent, Rußlands, Griechenlands, der Vereinigten Staaten, Italiens und Oesterreichs je 1 Prozent und Japans 1/2 Prozent. Im Jahre 1916 waren in der Einfuhr (vergl. die Tabelle) von 27,8 Millionen 9,1 „ausländisch“ und 18,7 „englisch“. In der Ausfuhr beladener Schiffe war sogar die Biffer der ausländischen fast ebenso groß, wie die der englischen Tonnage.

Aus dieser Statistik folgt, daß die ausländische Tonnage für Englands Schifffahrt geradezu unentbehrlich geworden ist und daß tatsächlich die Neutralen den Hauptanteil der ausländischen Tonnage darstellen. Während des Krieges hat sich dieses Verhältnis immer und mehr und mehr zugunsten der Neutralen gehalten. Diese Tatsache geht auch aus dem internationalen Schiffbau hervor. Nach den Mitteilungen des Glasgow „Globe“ wurden in den letzten beiden Jahren fertiggestellt:

	1916		1915	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Großbritannien	412	582.305	517	649.836
Vereinigte Staaten von Nordamerika	178	554.818	127	270.124
Japan	250	246.234	127	98.213
Holland	200	211.698	890	217.592
Deutschland	30	81.950	46	179.804
Italien	300	60.472	4	20.230
Frankreich	10	39.457	32	41.488
Norwegen	70	44.902	86	64.477
Schweden	35	400.090	33	25.927
Dänemark	50	37.150	40	51.961
Spanien	10	11.171	7	14.206
China	38	7.862	50	8.078
Rußland	—	—	18	792

Aus diesen Biffern ergibt sich mit nicht widerlegbarer Sicherheit, wie sehr der britische Schiffbau gegenüber dem der übrigen Staaten ins Hintertreffen geraten ist. Während in den früheren Jahren, vor dem Krieg, die Ergebnisse des britischen Schiffbaues diejenigen der übrigen Staaten weit übertrafen und England nahezu sämtliche Länder, mit Ausnahme von Deutschland, vollständig mit Schiffen versorgte, mußte England während des Krieges den neutralen Werften zahlreiche Aufträge erteilen. Sogar China baute für englische Rechnung. Die eine große Lehre und das eine wichtige Ergebnis des Krieges besteht eben darin, daß England gehofft hat, sowohl die gegnerische Schifffahrt, wie auch diejenige seiner Verbündeten und

der Neutralen zu schwächen, während die Briten nun sehen müssen, daß gerade der umgekehrte Vorgang sich vollzieht.

Um nun sich genügend Tonnage zu sichern, heßt England einen Neutralen nach dem anderen in den Krieg, in der sicheren Erwartung, weiteren Schiffsraum zu erhalten. Wie sehr die englische Schifffahrt von dem guten Willen der Neutralen abhängt, darüber gibt die soeben eingetroffene Nummer des „Shipping World“ einen schlagenden Beweis. Sie schreibt: Man kann die Tatsache nicht mehr verheimlichen, daß das Tonnageproblem von Tag zu Tag akuter wird. War die Situation im Februar schlecht, so ist sie noch ärger im März geworden. Von Tag zu Tag hat sich das Chartergeschäft in den Ladehäfen zu einem Schatten vermindert, und zwar ist diese Erscheinung so oft, da das Geschäft vollständig aufgehört hat. Freilich laufen die requirierten Schiffe und die Charterboote auf Zeit, sonst würde die Situation wirklich ernst sein. Das ganze Problem hängt am Vorhandensein von genügender neutraler Tonnage, aber gerade diese fehlt auf dem Markte.

Dieses Eingeständnis spricht mehr als alle Kommentare. Und je länger der U-Boorkrieg dauert, desto weniger werden die Neutralen geneigt sein, ihre unter günstigen Bedingungen gebauten Schiffe dem sicheren Untergang zuzuführen. Schon heute kann die unabwiesbare Ueberzeugung ausgesprochen werden, daß England infolge des U-Boorkrieges, gegen den es nach Admiral Jellicoes Mitteilungen kein Gegenmittel gibt, einer furchtbaren Katastrophe entgegensteht.