

Die italienische Handelsmarine am Ende des zweiten Kriegsjahres.

Von Max Schloß.

I.

Ende April waren es zwei Jahre, daß sich Italien der Entente verschrieben hat. In dieser Zeit hat der Krieg einen guten Teil jenes Fortschrittes und jener Entwicklung zunichte gemacht, welche die italienische Handelsmarine in den letzten 15 Jahren genommen hat. Die Pflege der Schifffahrt gehörte zu den Hauptpflichten jeder Regierung Italiens, welcher Partei diese auch angehören mochte. Galt doch als Hauptziel, die möglichste Nationalisierung der Schifffahrt zu erreichen und aus ihr fremdes Geld und fremde Investitionen soviel wie möglich zu verdrängen. Zu den zur Erreichung dieses Zieles ergriffenen Maßnahmen gehörten Erschwerungen der verschiedensten Art für die ausländischen Reedereien, namentlich auch der deutschen Passagierdampfer-Gesellschaften, ferner direkte finanzielle Beihilfen von außerordentlicher Höhe. So sind in den Jahren 1901 bis 1912 alljährlich zwischen 16,8 bis 22,7 Millionen Lire an Postdampferunterstützungen, Meilengeldern, Schiffsbauprämien und Zollrückvergütungen den italienischen Reedereien zugute gekommen. Der Gesamtbetrag der in diesen zwölf Jahren bezahlten staatlichen Unterstützungen belief sich auf rund 230 Millionen Lire.

Trotz dieser hohen direkten und zahlreichen indirekten Unterstützungen mußte die italienische Regierung selbst bei einer im Jahre 1913 beendeten amtlichen Erhebung zugeben, daß die Ergebnisse der damals schon mehrere Jahrzehnte getriebenen Schifffahrtsunterstützungspolitik den Aufwendungen bei weitem nicht entsprächen. Die Schifffahrtsstatistik der italienischen Häfen hatte nämlich ergeben, daß der Raumgehalt des Hafenverkehrs unter fremder Flagge in dem Jahrzehnt 1902 bis 1911 um 65 Prozent, dagegen der Raumgehalt des Verkehrs nationaler Flagge nur um knapp 50 Prozent gestiegen war. Vollends wenn der der heimischen Flagge vorbehaltenen italienischen Küstenverkehr außer Betracht blieb, dann hätte der Zuwachs der nationalen Flagge sogar nur 22,5 Prozent betragen. Lediglich im Auswärtigerverkehr überwoog der Zuwachs der italienischen Flagge den der fremden um ein bedeutendes. Der Grund dafür liegt in den vielen Erschwerungen, die den fremden Schifffahrtsgesellschaften seitens der italienischen Regierung auferlegt werden. Auch der Zuwachs der italienischen Handelsflotte an Tonnanzahl wird von den amtlichen Kritikern als ungenügend bezeichnet. Tatsächlich war dieser Zuwachs auch nur gering, wenn man das Wachstum der nicht oder nur in geringem Umfange unterstützten Handelsflotten — Deutschland, Norwegen, Holland — zum Vergleich heranzieht. Hat sich doch die italienische Handelsflotte in den zwölf Jahren 1901 bis 1913 nur um 404.400 Tonnen, von 1,12 auf 1,52 Millionen Bruttoregister-tonnen vermehrt, während in der gleichen Zeit der Zuwachs bei Deutschland 2.176.280, bei Holland 831.740 und bei Norwegen 830.670 Bruttoregister-tonnen betrug.

Die italienische Regierung hat sich allerdings durch diesen augenfälligen Mißerfolg ihrer Schifffahrtspolitik keineswegs abschrecken lassen, sondern im Jahre 1913 die Unterstützungen aus freien Stücken abermals um ein beträchtliches erhöht. Diese von ihr vorgesehene Erhöhung war aber den italienischen Schifffahrtsgesellschaften, denen durch die fortwährenden staatlichen Unterstützungen anscheinend auch der letzte Rest von Unternehmungslust und eigener Initiative verloren gegangen war, noch nicht genügend. Sie erklärten vielmehr, daß sie ohne eine weitere wesentliche Erhöhung der Unterstützungen den Dienst auf den verschiedenen Postdampferlinien nicht weiter aufrecht erhalten würden. Diese Forderung hatte den erwünschten Erfolg. Regierung und Parlament verstanden sich zu einer abermaligen Erhöhung, die dazu führte, daß seit dem Jahre 1913 die italienische Handelsmarine die gewaltige Summe von jährlich 27,9 Millionen Lire an direkten staatlichen Unterstützungen erhält, für die irgend eine außergewöhnliche Gegenleistung von ihr nicht verlangt wird. Trotz dieser enormen finanziellen Unterstützung hat aber auch das Jahr 1914 keine entsprechende Vermehrung des Raumgehaltes der Flotte gebracht. Sie umfaßte Mitte 1914 rund 1.668.300 Bruttoregister-tonnen, hat also seit Mitte des Jahres 1913 den nicht übermäßigen Zuwachs von rund 146.000 Tonnen erfahren.

Trotz dieser weitgehenden Fürsorge der italienischen Regierung für die nationale Schifffahrt reichte diese für die Versorgung des Landes mit industriellen Rohmaterialien doch nicht aus. Insbesondere fand die englische Schifffahrt bei der Versorgung des Landes mit den wichtigsten Einfuhrartikeln, mit Rohle reiche Beschäftigung. In welchem Maße die fremde Schifffahrt vor dem Krieg für Italien tätig war, darüber geben nachfolgende Ziffern einen sehr lehrreichen Aufschluß. Die Statistik gibt den Hafenverkehr des Haupthafens Italiens und den Anteil der verschiedenen Nationen wieder. Es wurden befördert Waren im Gewicht von Tausenden von Tonnen: 1901: Nationale Flagge: 8627, fremde Flaggen 8570, ebenso 1902: 9307 (9442), 1903: 9487 (9933), 1904: 9516 (9843), 1905: 9490 (10.439), 1906: 19.504 (12.784), 1907: (10.624 (12.077), 1908: 11.730 (12.613), 1909: 11.870 (14.590), 1910: 12.007 (14.668), 1913: 15.200 (16.771). Im letzten Jahre vor dem internationalen Konflikte hatte die nationale Flagge einen merklichen Aufschwung genommen. Im Vergleich gegen das Jahr 1912 gewann sie 5520 Schiffe, 4545 Dampfer und 975 Segler. Desgleichen gewann die nationale Flagge 1.299.000 Barentonnen, verlor hingegen 974.000 Registertonnen.

Diese Zahlen bringen einen erdrückenden Beweis für die Tatsache, daß Italien ohne die fremde Schifffahrt nicht zu leben vermag. Diese Erscheinung mußte selbstverständlich beim Beginn des Krieges im Jahre 1914 sofort zum größten Schaden Italiens geltend machen. Denn die österreichisch-ungarische und deutsche Schifffahrt wurde sofort eingestellt und die der anderen Staaten diente von da ab zum größten Teil der Versorgung des eigenen Landes und nur zum geringsten der Versorgung der anderen Länder. Dazu kam noch, daß die englische Tonnage, die früher überwiegend den Kohlendienst besorgte hatte, infolge der Räte des eigenen Landes für Italien in sehr kleinem Umfange zur Verfügung stand. Es ist daher begreiflich, daß man in Italien schon im August 1914 über die ungenügende Tonnage der italienischen Schifffahrt klagte.

Als nun der Krieg mit Oesterreich-Ungarn im Mai 1915 ausbrach, ward der Schiffsmangel immer mehr und mehr zur nationalen Kalamität. Aus eigenen Kräften konnte Italien diesem schweren Uebel nicht abhelfen. Es war durchaus auf die Unterstützung seiner Bundesgenossen, namentlich auf England angewiesen. Es ist nicht zuviel behauptet, wenn man sagt, daß die Intimität der englisch-italienischen Beziehungen zum guten Teil von der mehr oder weniger glücklichen Lösung des italienischen Verproviantierungsproblems abhängt.