

[Die höchsten Seefrachten im Kriege.] Seit dem Beginne des verschärften Unterseeboottkrieges sind die Seefrachten auf eine phantastische Höhe emporgeschossen. Ein regelmäßiger Markt besteht auf diesem Gebiete längst nicht mehr. Für die Uebernahme von Waren, welche mit der Versicherung für die Ladung verbunden ist, werden Preise bezahlt, die in den größten Sprüngen schwanken. Regelmäßige Sätze sind nur für die eigentlichen Massenartikel festzustellen, und auch da umfassen die Frachttarife ein Vielfaches des Standes vor dem Kriege. So wurden im Jahre 1914 für die Beförderung von Zucker aus Kuba nach Genua 14 Schillinge gezahlt. Jetzt beträgt der Frachtsatz 230 Schillinge oder $11\frac{1}{2}$ Pfund. Seinerzeit kostete die Beförderung der Cardiffkohle nach den La Plata-Häfen 14 Schillinge 3 Pence und jetzt stellt sich dieser Satz auf 120 Schillinge oder 6 Pfund. Für die Verfrachtung von Cardiff nach Datta in Indien werden 75 Schillinge gegen 10 Schillinge 8 Pence in Normalperioden gezahlt. Nach spanischen Häfen kostete die Fracht für die Tonne Kohle vor dem Kriege 7 Schillinge 3 Pence, jetzt stellt sie sich auf 80 Schillinge. Ähnlich wild ist die Steigerung der Getreidefrachten. Für die Ausfuhr von Getreide aus amerikanischen nach englischen und französischen Häfen belief sich vor dem Kriege die Fracht für den Quarter auf 6 Schillinge, jetzt werden 30 bis $32\frac{1}{2}$ Schillinge gezahlt. Nach atlantischen Häfen Europas kostete die Getreidefracht vor dem Kriege 10 Schillinge 9 Pence, jetzt 155 bis 157 Schillinge. Ähnlich sind die Schwantungen in den übrigen Frachten und Relationen. Tatsächlich dürften aber die notierten Preise für Schiffsfrachten nur nominell und kaum effektiv sein, da bei den großen Risiken des Unterseeboottkrieges die Schifffahrt fast vollständig ruht. Wer wirklich fahren will, der muß seine Haut zu Markte tragen.