

Die finanzielle Seite des U-Boot-Krieges.

Bis Ende Juni 1917 sind durch kriegerische Maßnahmen der Mittelmächte feindliche und neutrale Handelschiffe mit insgesamt 9.655 Millionen Bruttoregister-tonnen zugrunde gegangen. Die Tonne Schiffsraum gilt jetzt schon mehr als 40 Pfund Sterling oder rund 1000 Kronen gegen etwa 4 Pfund Sterling im Frieden; setzen wir für die Ladung der Schiffe durchschnittlich den gleichen Wert an wie für das Schiff, so beträgt der Wert des Gesamtschadens nicht viel weniger als 20 Milliarden Kronen. Wen trifft nun dieser Schaden finanziell? Die Reeder nicht, denn sie sind auf Wert und Ueberswert versichert. Für die kleinen Gesellschaften, die keine neuen Schiffe bauen, sondern die Versicherungssumme unter ihre Teilhaber verteilen, ist die Torpedierung sogar eine Quelle größerer Gewinne, wie sich aus den Mitteilungen ergibt, die der englische Minister Bonar Law seinerzeit über die Erfahrungen mit seinen Schiffsaktien gemacht hat. Auch die Seeverversicherer sind in der Regel nicht geschädigt, denn sie haben ihre Prämien entsprechend dem Risiko in die Höhe gesetzt, und nur gelegentlich, wenn die Versenkungen sprunghaft zunehmen, zahlen sie vorübergehend darauf. Die Prämien werden den Frachtfähren zugeschlagen und diese den Preisen der versicherten Waren.

Für die ganze ungeheure Summe haben also in letzter Linie die Käufer der Waren aufzukommen, das sind die Konsumenten, vor allem die gegenwärtigen Hauptkonsumenten, die kriegsführenden Staaten. Die hauptsächlich finanzielle Wirkung des U-Boot-Krieges ist also eine ungeheure Verteuerung der Kriegskosten für die Ententestaaten, eine Vergrößerung ihrer Auslandsverschuldung und Verschlechterung ihrer Wechselkurse. Ihre Zahlungsbilanz wird nicht nur belastet durch die ungeheuren Preise der angekommenen Importe, sondern auch durch die bereits für den Import angekauften Waren, die nicht angekommen sind und nicht in der Handelsstatistik erscheinen, weil sie versenkt wurden. In den Importpreisen wird nicht nur die Versicherungsprämie der Waren bezahlt, sondern auch die Versicherungsprämie des Schiffes, die heute wohl im Durchschnitt 25 Prozent des Schiffswertes beträgt.

Die Schifffahrt selbst ist in der Lage, den Schaden abzuwälzen, und sie erhält schon jetzt die finanziellen Mittel, um im gegebenen Moment ihren Schiffspark zu den erhöhten Gesehungskosten wieder zu ergänzen. Nationalwirtschaftlich bleibt es aber natürlich ein großer Schaden, daß in Zukunft soviel Arbeitskraft und soviel Material nötig sein wird, um den früheren Umfang des Schiffsraumes wieder zu erreichen. Die kriegswirtschaftlichen Schäden, die Schwierigkeiten der Versorgung und die Erschwerung der Kriegführung der Entente durch die U-Boot-Verluste sind allgemein bekannt. Vielleicht nicht so bekannt, aber gewiß nicht weniger kritisch sind, wie eingangs bemerkt, die finanziellen Konsequenzen des Tauchbootkrieges für England und seine Alliierten.