

7. 11. 1917

## U-Bootkrieg und Getreidenot in England.

Von einem Sachmann.

Je länger der Krieg dauert, umso mehr erhalten wir die Gewißheit, daß England gegen den U-Bootkrieg nicht gerüstet war. Großbritannien war der Meinung, daß es mittelst seiner zahlreichen Kreuzer imstande sein werde, die U-Boote zu seinen Versorgungshäfen aufrecht zu erhalten und daß eine Gefahr für die Ernährung der Bevölkerung mit Getreide und eine solche für die Versorgung der Industrie mit Rohprodukten nicht eintreten werde. Wohl gab es Stimmen, die vor dieser allzugünstigen Auffassung der kommenden Möglichkeiten warnten. Zu diesen Männern gehörte insbesondere Admiral Lord B e r e s f o r d, der mir im Mai 1911 persönlich die schwierige Situation erklärte, in der sich England in einem Kriege infolge der zu geringen Anzahl von Auslandskreuzern befände.

Der Unterseebootkrieg hat aber alle Maßnahmen der Briten zunichte gemacht. Die Transportkrise bei unseren Gegnern, der Mangel an Frachtraum und Schiffsmaterial sind auf den Höhepunkt gestiegen, und trotz der von Lord George angekündigten staatlichen Regulierung der Schifffahrt, des Charterungsmonopols und der vielen Verhandlungen und Versprechungen, die zwischen den einzelnen Entente-Regierungen hin- und hergehen, ist die Entmischung des Knotens nicht gelungen und nicht abzusehen. Der Grund aber liegt nicht so sehr in einer falschen Organisation des Transportdienstes, sondern in dem Mangel an T o n n a g e, die mit jedem Monat fühlbarer wird. Trotz der beruhigenden englischen Statistiken über die Schiffsbautätigkeit sind die Rüden, die deutsche Unterseeboote und Minen in die Reihen der für die Entente arbeitenden Handelsflotten gerissen haben, nicht ausgefüllt worden. Die Abnutzung des überangestregten Materials ließ die Reparaturliste gewaltig anschwellen, ohne daß doch Arbeitskräfte und Docks genug für die Ausführung der Reparaturen verfügbar waren. Die Ausdehnung der überseeischen Kriegsschauplätze, die ständige Vergrößerung der englischen, über See kämpfenden Armeen belegte einen immer größeren Teil des Schiffstraumes der Alliierten für Hilfskreuzer-, Sicherungs- und militärische Transportzwecke, und die Folge davon war, daß der für den eigentlichen H a n d e l, für die Versorgung der Ententestaaten mit Rohstoffen, Lebensmitteln und weiteren notwendigen Erzeugnissen verfügbare Schiffstraum zusammenschnitz. So kam es, daß gerade durch die Schiffskalamität für die Völker der Entente W i r l u n g e n eintraten, die den Wirkungen einer B l o c k a d e recht ähnlich sahen.

Aber nicht nur die Zuspitzung der Frachtraumnot hat die überseeische Versorgung der Ententestaaten in ein kritisches Stadium versetzt, sondern auch die F e h l b e t r ä g e und Minderergebnisse, die allenthalben in der Erzeugung der wichtigsten Nahrungsmittel, namentlich des Getreides, zu verzeichnen sind. Ungünstige Witterung, Mangel an Düngemitteln und Arbeitskräften haben nicht nur in den Vereinigten Staaten des Vierverbandes, sondern auch in den größeren überseeischen Agrarländern gewaltige Ernteaussfälle zur Folge gehabt.

Frankreich ist in seinen Ernterträgen gegenüber Friedenszeiten schon dadurch schwer beeinträchtigt, daß die von den deutschen Truppen besetzten Gebiete über ein Viertel der französischen Getreideernte lieferten. Aber auch gegenüber dem Vorjahr blieb 1916 sein Erntertrag von Weizen um 950.000 Tonnen, der der anderen G e t r e i d e a r t e n um über zwei Millionen Tonnen, zusammen um drei Millionen Tonnen zurück.

In G r o ß b r i t a n n i e n ergab die Weizenernte nur 1,3 Millionen Tonnen gegen 1,89 Millionen Tonnen im Vorjahr, und auch die der anderen Getreidearten war ungünstig. Der Einfuhrbedarf allein an Weizen stellt sich im laufenden Erntejahr auf 6,79 Millionen Tonnen.

Italien erntete zwar ungefähr ebensoviel Weizen wie im Vorjahre, aber seine M a i s e r n t e blieb um 1,3 Millionen Tonnen hinter der vorjährigen zurück, und schon bei dieser mußten noch 2,5 Millionen Tonnen Mais eingeführt werden.

War für alle drei Länder die Getreideeinfuhr demnach schon eine unbedingte Notwendigkeit, so wird sie es in diesem Jahre also erst recht. Wer aber kann das Fehlende liefern?

1913/14 stammten 74 Prozent der englischen Weizeneinfuhr aus den Vereinigten Staaten von Amerika und aus Kanada; im folgenden Jahre sogar 88 Prozent. Aber im laufenden Jahre versagen beide Länder in hohem Maße, Kanada hatte eine Weizenernte von nur f ü n f M i l l i o n e n T o n n e n gegen zehn Millionen im Vorjahre und die Vereinigten Staaten von Amerika nach den letzt enantlichen Mitteilungen eine solche von nur 17,3 Millionen Tonnen, das sind 10,6 Millionen weniger als im Vorjahr. Ob ganz Nordamerika mehr als drei Millionen Tonnen aus der diesjährigen Ernte wird abgeben können, ist sehr fraglich, und der Weizeneinfuhrbedarf Englands, Frankreichs und Italiens wird auf 16 Millionen Tonnen geschätzt.

A r g e n t i n i e n kann den Fehlbetrag nicht decken, da es eine ausgesprochene Miskerte einbringt, die nach den neuesten offiziellen Meldungen um 2,590.000 Tonnen gegen die vorjährige von 4,690.000 Tonnen zurückbleibt. Aus den vorjährigen Beständen und aus der laufenden Ernte wird es kaum mehr als 1 bis 1 1/2 Millionen Tonnen abgeben können.

Auch A u s t r a l i e n s Weizenernte ist um 1,9 Millionen Tonnen geringer als die vorjährige, und wenn dort auch noch Vorräte lagern, so spielen doch diese für die Weltversorgung

keine große Rolle, ganz abgesehen davon, daß es schwer hält, für die weite Fahrt den erforderlichen Schiffsraum zu beschaffen.

Britisch-Indien hat schließlich unter starkem englischen Druck 400.000 Tonnen Weizen freigegeben.

Insgesamt ergibt sich bei den genannten Ländern ein Minderertrag an Weizen von 21,1 Millionen Tonnen (422 Millionen Zentnern). Auf ihre Ernte sind aber nicht nur England, Frankreich und Italien, sondern auch Portugal, die Niederlande, Dänemark, Norwegen, die Schweiz und zum Teil auch Schweden angewiesen. Sie alle sehen mit schwerster Sorge der Zukunft entgegen.

Kann nun das Defizit an Weizen durch ein Mehr an anderen Getreidearten gedeckt werden? Wie erwähnt, hat Frankreich an diesen einen Ernteaussfall gegen das Vorjahr von über zwei Millionen Tonnen, Italien an Mais 1,3 Millionen Tonnen und auch England hat darin eine weit geringere Ernte. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika haben aber von Mais 12,77 Millionen Tonnen, von Hafer 7,8 Millionen Tonnen und von Gerste 1,52 Millionen Tonnen weniger als im Vorjahre geerntet. Und in Argentinien schätzt man den Ausfall an Hafer auf 610.000 Tonnen und an Weinsaat auf 860.000 Tonnen. Ueber die Aussichten der Maisernte liegen noch keine Schätzungen vor, die den Anspruch auf unbedingte Zuverlässigkeit erheben können. Aber auch bezüglich ihrer bestehen ernsthafte Besorgnisse.

Insgesamt ist demnach der Ernteaussfall aller Getreidearten in den genannten Ländern gegenüber dem Vorjahre auf 48 bis 50 Millionen Tonnen oder nahezu einer Milliarde Zentner zu schätzen.

Die Getreidestaaten werden natürlich bestrebt sein, zunächst ihren eigenen Bedarf zu decken. Und wenn sie diesen auch beträchtlich einzuschränken in der Lage sind, so bleibt doch verhältnismäßig recht wenig für die Ausfuhr übrig.

Infolge der schlechten Ernten ist vor allem in Amerika eine sehr starke Verteuerung an Brotfrüchten entstanden und schon erheben sich allenthalben Stimmen, die nach einem Ausfuhrverbot schreien. Unter der Verteuerung hat der englische Getreidemarkt ganz erheblich zu leiden. Dort kostete Weizen vor der Aufwärtsbewegung 430 Mk. die Tonne, inzwischen dürfte unter dem Einfluß der Aufwärtsbewegung in Amerika eine neue Steigerung eingetreten sein, und es wird nicht mehr lange dauern, bis in England ein Preisstand von 500 Mk. für die Tonne erreicht ist. Zu einem sehr erheblichen Teile wird die starke Verteuerung in England durch den von Tag zu Tag steigenden Stand der Frachten bewirkt. Wie sich der Durchschnitt der Frachtraten im Jahre 1916 im Vergleich mit den Vorjahren stellt, zeigt nachstehende Tabelle.

Frachten nach England

	Durchschnitt			
	1916	1915	1914	1913
	S c h i l l i n g			
Von Nordamerika	142	121	32	27
Kanada	129	90	33	29
San Lorenzo	1499	662	1711	185
Rosario	1411	684	180	160
Karachi	1035	493	151	180
Bombay	1326	628	171	258
Kalkutta	1808	671	1711	238
Bladiwostol	1568	671	303	312

Hieraus geht ganz deutlich die starke Verteuerung namentlich auf den Strecken von Südamerika und Indien hervor.

Die Entwicklung der Verhältnisse am englischen Getreidemarkt ist umso interessanter, als D e u t s c h l a n d gerade in den letzten Wochen in der Lage war, die Höchstpreise für Roggen und Weizen herabzusetzen. Nichts illustriert mehr die jetzige vollständige Desorganisation des Weltgetreidemarktes, als die beträchtliche Ermäßigung der deutschen Getreidepreise in der gleichen Zeit, in der in England eine neue Teuerung eingetreten ist.

Durch die Maßnahmen vom 31. Jänner wird die Teuerung noch beträchtlich zunehmen. Denn England ist bei der Versorgung mit Brotfrüchten auf die neutrale Schifffahrt angewiesen. Sie war es in den vergangenen Jahrhunderten und ist es noch heute. Doch diese fällt infolge des scharfen U-Bootkrieges fort und die England zur Verfügung stehende eigene Schifffahrt genügt bei weitem nicht für diesen Dienst, da sie ja größtenteils für militärische Zwecke verwendet wird. Wird dann der Frachtraumverlust infolge der schärfsten Führung des Krieges stark zunehmen, so werden viele Reeder ihre Schiffe in den Häfen zurückhalten, die Frachten und Versicherungsprämien werden unerschwingliche Höhen erreichen, sodaß dann tatsächlich der Fall eintreten wird, daß England sich infolge der Unmöglichkeit, sich mit den nötigen Zufuhren zu versorgen, veranlaßt sehen wird, die Hand zum Frieden zu bieten. Es wird wie ein Belagerter um die Bedingungen der Uebergabe verhandeln.