

Amerika und die voraussichtlichen Folgen des U-Boot-Krieges.

Von Dr. Johann Kuislger.

Wien, 7. Februar.

In der historischen Rede, die der deutsche Reichskanzler vor einigen Tagen im Hauptauschuß des Reichstages hielt, sind die voraussichtlichen Wirkungen des bevorstehenden U-Boot-Krieges mit voller Deutlichkeit und Bestimmtheit bezeichnet. Die wichtigste der unmittelbaren Wirkungen wird die Steigerung der feindlichen Frachtraumnöte bis zur Unverträglichkeit sein. Diese Not ist seit der ersten Blockaderklärung durch Deutschland von Monat zu Monat größer geworden. Sind bis vor einem Vierteljahre im Monat durchschnittlich 100.000 bis 150.000 Bruttoregister-tonnen in den Strand gehohet worden, so ist der Umfang der veräußerten Tonnage seit drei Monaten auf einen Durchschnitt von 400.000 Tonnen angewachsen. Eine Steigerung der Frachtpreise, wie sie in der Belageschichte nie zu verzeichnen war, ist eingetreten und das Fehn- bis Fünfzehnfache der Friedensraten ist die Frachtrate geworden. Der Preis der beförderten Waren am Einfahrtsort ist infolge dessen vielfach nur ein ganz kleiner Bestandteil des Öl-Preises in den Häfen der Feindesländer geworden. Wenn beispielsweise heute Rio Port-Said erhaltene Cardifflohe 110 Schilling per Tonne kostet, so werden 80 Schilling allein durch den Transportpreis verschlungen. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei Getreide, Mehl, Saaten und vielen anderen Artikeln des notwendigsten Gebrauches. In Italien ist die Strohnot auf das höchste g. wegen und der Peterzentner englische Kohle kostet dort ab Waggon 33 Lire, in Florenz, Lirin oder Rom, unter Zuschlag der Bahnfracht und Zufuhr, 40 bis 45 Lire.

Wenn daher schon jetzt die Frachtraumnöte in den Feindesländern den Charakter der Arme angenommen hat, darf man voraussagen, daß nunmehr die Katastrophe vor der Tür steht. Es ist vor allem höchstwahrscheinlich, daß die neutralen Länder ihre Schifffahrt nach den uns feindlichen Staaten vollständig einstellen werden, und zwar nicht bloß deshalb, weil die Schiffseigentümer ihren Schiffsbesitz dem beinahe sicheren Untergang nicht werden preisgeben wollen, sondern insbesondere auch deshalb, weil Schiffsstab und Mannschaft durch keine wenn auch noch so große Belohnung sich auf Fahrten begeben werden, auf denen der Tod mit fast absoluter Sicherheit ihnen entgegensteht. Ein sehr erheblicher Teil des Schiffsraumes, der jetzt den Feinden für die Zwecke der Zufuhr von Rohstoffen und Nahrungsmitteln zur Verfügung stand, wird daher ansfallen. Wie aber die feindliche Schifffahrt den Versorgungsbedürfnissen der Ententeländer nachkommen soll, ist wirklich nicht erkennbar.

Betrachten wir die Verhältnisse der englischen Schifffahrt. Vor dem Kriege standen dem Ueberseehandel Englands rund 16 Millionen Bruttoregister-tonnen zur Verfügung; von der gesamten Tonnage von 20 Millionen Tonnen wurden 4 Millionen in der Küstenfahrt und zum Verkehr mit nahegelegenen Ländern verwendet. Von den 16 Millionen Tonnen wurden rund 10 Millionen zum direkten Ein- und Ausfuhrhandel Englands verwendet, während 6 Millionen den Handel zwischen den Dominionen und fremden Gebieten oder von fremden Gebieten allein besorgten. Nach Ausbruch des Krieges ist wohl die Hälfte dieser letztbezeichneten Tonnage für die Bedürfnisse Englands selbst herangezogen worden, so daß im Kriege rund 13 Millionen Bruttoregister-tonnen dem englischen Handelsamte und der Admiralität zur Verfügung standen. Davon wurden jedoch mehr als 60 Prozent, daher also 7.700.000 Tonnen für Truppen- und Munitionstransporte, und zwar zum Teile in entfernte Gebiete, wie Saloniki, Ägypten, Mesopotamien, herangezogen, so daß im ganzen 5.200.000 Tonnen dem eigentlichen Zivilverkehr zu dienen vermögen. Bei einem normalen Jahresimport und Export Englands von circa 160 Millionen Tonnen reicht demnach die verfügbare Tonnage, wenn für jeden Dampfer vier Ueberseereisen zur Grundlage genommen werden, entschieden nicht hin, um auch nur einen halbwegs ansehnlichen Teil dieser Warenbewegung zu bestreiten. Die französische und italienische Flotte dürfte heute kaum mehr als eine Million Bruttoregister-tonnen in dem Zivilgüterverkehr eingefügt haben. Es ist demnach der Schluß nicht gewagt, daß nach Ausfall der neutralen Handelsflotte jener Zustand bei den feindlichen Staaten eintreten muß, den der deutsche Reichskanzler mit „Unverträglichkeit“ gekennzeichnet hat.

Denn die neutrale Flotte — mag sie auch ihren Verkehr mit den uns feindlichen Ländern sehr eingeschränkt haben — repräsentiert doch mehrere Millionen Tonnen Schiffsraum.

Nordamerika allein verfügt — wenn von der Dampfschifffahrt der Seen abgesehen wird — über ungefähr 3 Millionen Bruttoregister-tonnen, Norwegen über 2½, Holland über 1½ Millionen, Schweden über 1.000.000, Dänemark über 800.000 und Spanien über 800.000 Bruttoregister-tonnen. War auch nur die Hälfte dieser Tonnage im Verkehr mit den feindlichen Gebieten tätig gewesen sein, so ist doch ein Ausfall der Hälfte der neutralen Flotte in der Höhe von circa 4.000.000 Tonnen so empfindlich, daß die Versorgung der feindlichen Gebiete unbedingt unterbunden werden muß.