

Die Störungen der Seeschifffahrt.

In dem Wirtschaftskrieg zwischen England und Deutschland nehmen die verschiedenen Kapitalistengruppen nicht die gleiche Haltung ein. Der Gegensatz besteht zwischen deutscher und englischer Eisenindustrie, während sich die englische Textilindustrie bisher niemals — bis auf die allerjüngste Zeit — schutzöllnerisch betätigt hat. Der auffallendste und schärfste Konkurrenzkampf bestand wohl zwischen deutschen und englischen Schiffreedereien. Die deutsche Handelsflotte hat in den letzten Jahrzehnten einen gewaltigen Aufschwung genommen und dieses Vordringen scheint Englands Kapitalistenklasse mehr verdrossen zu haben als der industrielle Aufschwung Amerikas, das so gut wie keine eigene Handelsflotte besitzt und bisher wenigstens seine Waren auf englischen oder deutschen Schiffen ein- und ausgeführt hat. England wacht aus vielen Gründen besonders über seinen Vorrang zur See; er sieht ihn höher als sein industrieller Vorrang.

In seiner Seestellung steht England auch sein wichtigstes und wirksamstes Kriegsmittel. Englands Aushungerungskrieg drückt zwar auf die Mittelmächte, wirkt aber nicht weniger empfindlich auf England und seine Verbündeten zurück. Im Verlauf des Krieges wurden, wie Paul Dehn in einem Vortrag ausführt, Handelsschiffe mit zusammen 16 Millionen Tonnen außer Betrieb gesetzt. Davon vernichtet, meistens durch deutsche U-Boote, 18 Millionen Tonnen, für militärische Zwecke beschlagnahmt, und zwar in England 5,5, in Frankreich, Rußland und Italien 1, ferner durch Einsperrung von feindlichen Schiffen in deutschen und österreichischen Häfen 1,2, durch Einsperrung deutscher und österreichischer Schiffe im Feindesland 1,1, in neutralen Häfen 2,2, in Heimathäfen 2,2 Millionen Tonnen, dazu auch die jährlichen Verluste durch Seemfälle und Abwracken mit 1 Million Tonnen. Durch den Krieg war ein reichliches Drittel der englischen Handelsflotte außer Betrieb gesetzt worden und rasch stiegen infolge mangelnden Angebots die Seefrachtsätze zu erstaunlicher Höhe, so unter anderem für Weizen nach England auf das Sechsfache, noch stärker die Kohlenfrachten von England nach dem Mittelmeer auf mehr als das Zehnfache. Mit den Frachten stiegen in England alle Preise, die Lebensmittelpreise durchschnittlich um 47 Prozent. Wie England, so litten auch Frankreich und besonders Italien unter den Folgen der Ausdehnung des Unterseebootskrieges auf die Handelsschifffahrt. In Genua kostet englische Kohle heute mehr als das Siebenfache und ist nicht einmal in genügender Menge zu haben. Viele Fabriken, Nebenbahnen und selbst Dampfschiffe auf dem Dardanellen See mußten den Betrieb einstellen. England hoffte, mit seinem Erschöpfungskrieg die Mittelmächte zu raschem Frieden zu zwingen, nachdem ein berühmter englischer Sachverständiger berechnet hatte, daß die Mittelmächte schon wenige Monate nach ihrer Absperrung keinen Salpeter mehr hätten.

Das Ergebnis dieses Mangels an Schiffraum und der Frachtwertenerung dürfte wohl sein, daß am Ende der Nacht sich auf beiden Seiten ausgleicht: Was die Mittelmächte durch schlechtere Bodenbestellung und Unterbindung aller Zufuhren einbüßen, das verlieren die Westmächte an Schiffraum und Frachtwertenerung, wenigstens wenn man den Erfolgen der U-Boote Glauben beimißt. Der Krieg schlägt eben beide Teile.