

## Requirierung der Handelsflotte in Frankreich.

Am 11. d. M. hat die französische Kammer den Antrag Bouhsson, der darauf abzielt, die Handelsflotte Frankreichs auf Kriegsdauer zu requirieren, mit 250 gegen 207 Stimmen angenommen. Dieser Kammerbeschluss verdient umso größere Beachtung, als er trotz der ablehnenden Haltung des Unterstaatssekretärs für die Handelsmarine, Nail, und des Marineministers gefaßt worden ist. Was dieser Beschluss der Kammer bedeutet, wird vielleicht klar, wenn wir anführen, daß Frankreich kurz vor Kriegsausbruch 757 Handelsdampfer mit 696.994 Tonnengehalt besaß. Die Verfügung der Requisition von Handelsdampfern kann an sich kaum überraschen, ist sie doch nur die folgerichtige Fortbildung des Grundsatzes der Kriegseleistungen, die ursprünglich auf das Fuhrwerk angewendet, dann aber auf Transportmittel aller Art, so auch auf Automobile und Motorboote bezogen wurde. Ueberraschend ist beim Kammerbeschlusse also eigentlich nur sein genereller, auf die ganze Handelsflotte Frankreichs ausgebehnter Umfang. So weit ist man auch in England noch nicht gegangen, so sehr man auch dort nicht geögert hat, Handelsschiffe zu requirieren. Gallipoli, die Verteidigung des Suezkanals und die Operationen in Kleinasien veranlaßten dort, zunächst etwa 40 bis 50 Prozent des Frachtraumes der Handelsflotte in Beschlag zu nehmen. Seither hat die Schiffsrequisition in England noch größere Ausdehnung gefunden — bis auf drei Viertel des Frachtraumes! — da England mit seinen Dampfern für die Lieferung von Kohle, Eisen zc. an seine Verbündeten, vor allem Frankreich und Italien aufkommen muß.

Auch in Frankreich ist die staatliche Requisition der Handelsflotte durch die kaum mehr erträgliche Steigerung der Schiffsfrachten veranlaßt. Die Fracht der Cardiffkohle nach den französischen Häfen hat sich allmählich auf das Acht- bis Zehnfache der Friedensfrachtraten gesteigert. Diese Steigerung der Frachtraten trat aber erst so recht seit dem Beginn der Saloniki-Aktion, für die Hunderte von Handelsdampfern beansprucht werden mußten, in die Erscheinung. Die Frachten stiegen so von 35 Frank des 1. September 1915 bis auf 90 Frank. Das Mißverhältnis zwischen der Menge der zu befördernden Waren und dem verfügbaren Frachtraum wurde zudem noch durch die vom Kriege verursachten Schiffsverluste gesteigert und verschärft. Frankreich hat bisher 53 Schiffe mit 158.190 Tonnengehalt eingebüßt. Diese Notlage der französischen Handelschiffahrt wird noch durch die Störung vergrößert, die der französische Außenhandel erfahren hat, wie andererseits wieder diese durch die Unzulänglichkeit der Handelsflotte verschärft wird. Frankreich führte im Jahre 1913 48 Millionen Tonnen ein, davon 30 Millionen zu Wasser, 18 über Land. Die gesamte Einfuhr ist 1915 auf 32 Millionen Tonnen zurückgegangen. Davon kamen jedoch 31 Millionen über See, nur 1 Million zu Lande. Ein weiterer Verlust ist während des Krieges dadurch entstanden, daß viele Schiffe französische Häfen ohne Ladung verlassen, in der ersten Hälfte des März zum Beispiel Schiffe mit 440.000 Tonnengehalt. Für 1915 macht dies gegenüber dem Stand vom Jahre 1913 etwa den doppelten Tonnengehalt (ohne Ladung) aus. Die längeren Fahrten bedeuten, so für den Bezug von Getreide und Petroleum, einen weiteren Zeit- und damit Raumverlust. Ebenso wirkt die Verstopfung der Häfen, der amerikanischen und der französischen. In Friedenszeiten bedurfte es, um den gewöhnlichen Abgang von Schiffen auszugleichen, 3 Millionen Tonnen neue Bauten. Solche sind 1915 auf 1,5 Millionen gesunken. Der Rückgang des verfügbaren Schiffsraumes ist daher beträchtlich. Die französischen Kolonien, Antillen, Westafrika, Réunion, erhalten solchen überhaupt kaum noch.

Die französische Regierung selbst ist sich, so lebhaft sie dem Antrage der allgemeinen Requisition widerstrebt, der Notwendigkeit eingreifender Maßregeln voll auf bewußt. Darauf deutet ja auch die vor kurzem gefaßte gesetzliche Ermächtigung hin, 50 Handelsschiffe anzukaufen, eine Maßnahme, welche die weitere Erhöhung der Frachtraten und die mit ihr zusammenhängende Verteuerung der Lebensmittel bekämpfen sollte. Schon früher waren Verhandlungen mit der englischen Schiffsmallerfirma Harris and Dixon wegen Ankaufs einer Flotte von 100 Handelsschiffen mit einem Tonnengehalte von 500.000 angeknüpft worden. Die Verhandlungen wurden indes abgebrochen, weil der Unterhändler eine Provision von fünf Prozent auf den Kaufpreis in Höhe von 150 Millionen Frank (7½ Millionen Mark) verlangte. Die Verhandlungen sind mit derselben Londoner Firma seither wieder aufgenommen worden und bezwecken den Ankauf von fünfzig Handelsschiffen.

Die allgemeine Requisition der Handelsflotte in Frankreich ist unzweifelhaft die schärfste Waffe, die im Kampfe um den Frachtraum anwendbar war. England hat sich mit weniger radikalen Maßregeln, mit Einfuhrverboten aller Art und mit der Einschränkung der An- und Abreise des Requisitionsbereiches auf bloß einen Teil der nationalen Handelsflotte begnügt.