

Die schlechten Rechner.

Von
Georg Münch.

Englands Krieg gegen Deutschland war vom ersten Tage an ein Handelskrieg. Deutschlands Handel und Reichtum sollte vernichtet, seine militärische Widerstandskraft durch Absperzung von fremdländischer Nahrungsmittelzufuhr zermürbt werden. Nichts haben die Machthaber in London unversucht gelassen, um dieses Ziel zu erreichen. Je größer ihre Mißerfolge wurden, desto grimmiger wurde die gegen alles Deutsche gerichtete Wut. Keine Verletzung geheiligter Rechte, Jahrhunderte alter kaufmännischer Ehrenregeln scheuen sie. Und doch haben sie mit dem allem nichts weiter erreicht, als sich des Rufes ehrenhafter, zuverlässiger Kaufleute entkleidet. Der gute Ruf, der erste und höchste Aktivposten jedes Kaufmanns, ist von einer ganzen Nation von Kaufleuten leichtfertig als altes Gerümpel in die Ecke geworfen worden. Triumphierend verkünden sie eben jetzt, daß Deutschland in Großbritannien für 134 Millionen Pfund Sterling Eigentum habe, während andererseits das englische Eigentum in Deutschland nur 90 Millionen Pfund Sterling ausmache. Die widerrechtliche Aneignung des deutschen Gutes würde ihnen, auch bei entsprechenden Vergeltungsmaßnahmen Deutschlands, also noch immer einen „Nettoüberschuß“ von 44 Millionen Pfund Sterling oder rund 900 Millionen Mark lassen. Daß sich in der so bedeutenden Anlage deutscher Kapitalien in England das Vertrauen zu seiner Rechtmäßigkeit widerspiegelte, das es nunmehr schändlich mißbraucht, treibt den Briten keine Schamröte in die Wangen; ebenso wenig wie ihnen der Gedanke aufsteigt, daß das Vertrauen zu englischer kaufmännischer Treue für alle Zeiten bei allen Völkern dahin sein wird. Für geldlichen Nutzen sind ihnen Treue und Ehre feil. Daß sich der wertvollste Aktivposten ihrer Bilanz damit verflüchtigt, kommt ihnen nicht in den Sinn. Welch schlechte Rechner!

Daß die deutsche Kriegsflotte ihrer Marine ernstlich schaden könne, haben die Engländer sicherlich nicht geglaubt, als sie uns den Krieg erklärten. Von der Uebermacht der „alliierten“ Flotten würde die deutsche Kriegs- und Handelsflotte ja rasch weggefegt werden können. Was sollte für England dabei verloren gehen? Statt dessen haben schon einige wenige unserer Kampfschiffe, die bei Kriegsausbruch fern von der Heimat waren, den Briten schwere Verluste beigebracht, nicht nur unmittelbar, sondern auch mittelbar durch Beunruhigung des Handelsverkehrs; haben vor allem unsere Tauchboote mit ungeahnter Kühnheit und alle Erwartungen übersteigendem Erfolge unausgesetzt die englische Flotte bedrängt; ja, fast eine Blockade der englischen Küsten hätten sie herbeigeführt, wenn nicht Rücksichten auf die neutrale Schifffahrt ihrer Tätigkeit Schranken auferlegten. Trotz dem letzteren Umstände können wir mit den Leistungen unserer Kriegsmarine wahrlich zufrieden sein. Seit Beginn des Krieges bis Ende März d. J. hat Großbritannien an Kauffahrteischiffen 587 Stück mit 1380 000 Tonnen Gehalt im Werte von 492 Millionen Mark verloren. Die gesamten Schiffsverluste der Ententemächte und ihrer Verbündeten beliefen sich in dieser Zeit auf 693 Schiffe mit 1650 000 Tonnen Gehalt im Werte von 580 Millionen Mark. Den echten Engländer erregt nichts so sehr wie Verluste von „property“, von barem Geldeswert. Tagtäglich wird die Liste seiner Schiffsverluste länger. Sein Fluchen auf die „unmenschliche“ Taktik unserer Tauchboote beweist uns, wie sehr er sich mit diesem Kriege verrechnet hat.

Doch viel tiefer noch als die paar hundert Millionen Mark Einbuße an Handelsschiffen greift der dadurch hervorgerufene Mangel an Frachtraum in das englische Wirtschaftsleben ein. Um so mehr, als auch die neutrale Schifffahrt durch den Krieg große Verluste erlitten hat. Sie werden von August 1914 bis Ende März 1916 auf 283 000 Tonnen angegeben. Alles in allem hat demnach schon in den ersten zwanzig Kriegsmontaten die Welthandelsflotte 1933 000 Tonnen an Raumgehalt eingebüßt. Dazu kommt die Vertreibung der großen deutschen Handelsflotte von den Meeren. Sie hat ganz erheblich zur Steigerung der Frachtsätze beigetragen, unter denen jetzt alle feindlichen Länder in bedenklichstem Maße leiden. Auch der Raub der in italienischen und portugiesischen Häfen befindlichen deutschen Schiffe hat keine merkliche Veränderung herbeigeführt. Englands letzte Hoffnung waren darum offenbar die in Häfen der nordamerikanischen Union vor Anker liegenden deutschen Dampfer und Segler. Auch damit hat es sich, dank der Klugheit unserer Regierung, geirrt. Ein Rechenfehler nach dem andern!

Kaum glaublich ist, was für eine Entwicklung die britischen Frachtsätze im Kriege genommen haben. Es betragen heute die Kohlenfrachten von England nach Algier 110 Frank (gegen 7½ Fr. vor dem Kriege), nach dem Piräus 100 Frank (gegen 7,30), nach Neapel 99 Frank (gegen 7), nach Bombay 130 Frank gegen damalige 10 Frank! Die englischen Reeder zwar mögen ihre Freude daran haben. Aber was wiegt sie gegen die aus diesen Zahlen sprechenden, ganz unerhörten Schwierigkeiten des englischen Handelsverkehrs?

Nahe läge nun die Vermutung, daß die ungeheuer hohen Frachtsätze dem britischen Schiffbau eine starke Anregung gäben, und so der Boden für eine baldige Besserung bereitet würde. Doch das ist nicht der Fall. In einem Brief an die „Times“ erklärt Sir Danie Stevenson, es wäre jetzt ein reines Glückspiel, Schiffe zu bauen. Der Krieg könne zu Ende sein, wenn sie von Stapel laufen; und dann würden die Frachten so fallen, daß sich der Bau neuer Schiffe zu den jetzigen teuren Herstellungspreisen nicht bezahlt machen könnte. Tatsächlich ist im letzten Vierteljahr der Bau von nur 54 Schiffen in England begonnen worden; sie haben eine durchschnittliche Größe von 1902 Tons, d. h. weit weniger als die im Jahre 1914 von Stapel gelaufenen. Dabei sind die jetzt im Bau befindlichen Fahrzeuge hauptsächlich Schlepper, also nicht für den überseeischen Verkehr geeignet. Dieselbe Erscheinung zeigte sich schon im vorangegangenen Vierteljahr, in welchem 67 Dampfer mit einer durchschnittlichen Größe von unter 1200 Tons fertiggestellt wurden. Insgesamt sind jetzt auf britischen Werften 420 Schiffe im Bau. Teilweise wurden sie schon vor

dem Kriege in Angriff genommen. Ihre langsame Herstellung erklärt sich bezeichnenderweise auch aus der verzögerten Lieferung der Maschinen; andere Schwierigkeiten erwachsen daraus, daß die Schiffbauer nicht die Materialien zu den von ihnen veranschlagten Preisen erhalten können. Deshalb wird bereits der Regierung nahegelegt, zugunsten des Baues von Frachtdampfern eines von ihr zu genehmigenden Typs einzugreifen.

Noch einen anderen Kassandrarauf. Das Mitglied des Unterhauses R. P. Houston schreibt an die „Times“ unter anderem: Soll die Nation über die große, ständig zunehmende Gefahr, die aus dem Mangel an Handelstonnage droht, in Unkenntnis gehalten werden, bis ein Unglück gleich dem irländischen entsteht? Die Regierung kannte die Lage in Irland, das Publikum nicht. Das Resultat ist bekannt. Die Regierung scheint zu denken, es läge im öffentlichen Interesse, das Volk in Unwissenheit zu lassen. Diese Politik der Heimlichkeiten ist für viel Unruhe in den Reihen der Arbeiterschaft verantwortlich, Lord Beresford hat im Oberhause irreführende Angaben über die englische Handelsflotte gemacht. Wir haben nur eine beschränkte Anzahl von Ueberseedampfern zur Verfügung, die nicht nur unsern, sondern auch den Ansprüchen der Verbündeten zu genügen haben. „Der Feind kennt genau die Zahl der Schiffe, die wir bei Kriegsausbruch besaßen und wahrscheinlich auch die Zahl, die wir jetzt besitzen.“ so schließt Mr. Houston besorgt seine Zuschrift an die „Times“.

Für das Inselvolk der Engländer hängt alles von einem einigermaßen gut funktionierenden Schiffsverkehr ab. Kein Wunder denn, daß sich die wirtschaftlichen Verlegenheiten bei ihm zu häufen beginnen. Milch, Butter und Leinöl sind in London nur zu Notstandspreisen zu haben. Mehl und Brot sind so teuer, daß, wie „Daily Telegraph“ stöhnt, fast ein Viertel aller Ausgaben für Lebensmittel allein darauf entfällt. Die Nachfrage nach Pferdefleisch ist in England auf eine früher nicht gekannte Höhe gestiegen. Zucker fehlt. Dazu verteuert Arbeitermangel auf allen Gebieten die Herstellung. Die englische Kohlenförderung ging im Jahre 1914 von 287,4 auf 265,6 und im Jahre 1915 weiter auf 253,2 Millionen Tonnen zurück. Das alles hemmt die Entfaltung der Warenausfuhr. Sie war im April wiederum um 30 774 000 Lstr. kleiner als die Wareneinfuhr. Nachdem sich im Jahre 1915 ein Defizit der englischen Handelsbilanz von 370 312 000 Lstr. ergeben hatte, macht es für die ersten vier Monate des laufenden Jahres bereits 122 300 000 Lstr. aus: Für die letzten sechzehn Monate allein demnach rund zehn Milliarden Mark. Dabei sind in den Einfuhrziffern noch nicht einmal die von der Regierung selbst eingeführten Waren enthalten. Tatsächlich ist das Defizit also noch viel größer. Wie tief das allgemeine Vertrauen in England gesunken ist, geht am besten daraus hervor, daß der Staatsschatz die dritte Kriegsanleihe, die er eigentlich schon im letzten Quartal des vorigen Jahres hatte herausbringen wollen, nunmehr endgültig als jetzt nicht durchführbar bezeichnet. Er muß sich wohl oder übel weiter mit Schatzwechseln durchhelfen. Die erste Kriegsanleihe hat mittlerweile ein Disagio von 5% pCt., die zweite ein solches von über 7 pCt. erreicht.

So wankt und schwankt das Gebäude der englischen Wirtschaft immer bedenklicher. Diejenigen, die aus dem Kriege nur Nutzen zu ziehen gedachten, kommen von Tag zu Tag mehr in Bedrängnis. Darum heißt es für uns jetzt mehr wie je: Durch- und aushalten! Gewiß haben sich in der jüngsten Zeit auch bei uns die wirtschaftlichen Kriegsnöte vermehrt. Aber wir sind dabei, ihnen kräftig auf den Leib zu rücken. Alle Anzeichen sprechen dafür, daß die Störungen der Nahrungsmittelversorgung ihrer Beseitigung entgegengehen. Die Rechnung der Engländer wird auch im Punkte des Aushungerungskrieges gegen uns eine falsche bleiben.