

Englands Seenöte.

Die Verteuerung des Seeverkehrs ist das brennendste wirtschaftliche Problem in England geworden, dem täglich die Zeitungen Berichte und Vorschläge, Klagen und Befürchtungen widmen. Es kommen hierbei vornehmlich zwei Momente in Betracht:

1. die Steigerung der Frachtraten,
2. die Uebersättigung der englischen Häfen.

Die Steigerung der Frachtraten schien im Sommer 1914 ihren Höhepunkt erreicht zu haben, da die Frachten gegenüber dem Frühjahr eine abrückelnde Tendenz zeigten. Nunmehr hat diese wieder einer erheblichen Steigerung Platz gemacht. Um nur zwei Beispiele zu erwähnen: In der letzten Februarwoche des Jahres 1914 hatte die La-Plata-Fracht 15 s betragen, in derselben Woche des Jahres 1915 betrug sie 60 s, dann im Juli 1915 60 s und heute 80 s. Die Karachi-Fracht ist in den gleichen Perioden von 13 auf 50 s gestiegen, dann auf 41 s gesunken, um heute wieder 53 s zu betragen. Während im Jahre 1914 die englische Kohlenfracht nach Port Said etwa 7 s betrug, stieg sie im Februar 1915 auf 30 s, während heute von Cardiff nach Alexandria oder vom Tyne nach Genoa 45 bis 46 s bezahlt wird. Tatsächlich kostet englische Kohle in Port Said heute über 60 s die Tonne, während ihr Preis in Cardiff 18 s beträgt. Die Ursachen der außerordentlichen Frachtratensteigerung sind schon öfter erörtert worden; sie sind vor allem darin zu finden, daß durch den Fortfall des weitaus größten Teils der deutschen und österreichischen Tonnage und die Einschließung der russischen Handelschiffahrt ein beträchtlicher Teil der Welt-Tonnage stillliegt, daß weiter ein erheblicher Prozentsatz der englischen Handelschiffe von der britischen Regierung zu militärischen Zwecken requiriert wurde, und daß ferner eine nicht unbeträchtliche Anzahl von Handelsdampfern der Vernichtung durch die deutsche Marine anheimfiel und noch anheimsinkt; daß endlich die englische Admiralität sich genötigt gesehen hat, etwa drei Viertel des Bestandes der Fischereiflotte für den Wachdienst und Minensuchdienst zu verwenden. In den letzten drei Monaten sind nun zu den genannten Umständen noch weitere Momente getreten, die, wie das englische Frachtblatt "Economist" sagt, geradezu dazu führten, daß der Frachtratenmarkt jede Kontrolle über sich selbst verlor". Zeigt schon an sich im September und Oktober der Frachtratenmarkt gewöhnlich eine steigende Tendenz, so kam nunmehr zu allen schon vorhandenen Schwierigkeiten hinzu, daß die englische Regierung für ihre Unternehmungen im Mittelmeer neue Anforderungen an die Handelschiffahrt stellte und überall Schiffe kurzerhand requirierte. Durch die Mobilisierung in Griechenland wurde die Handels-tonnage auch dieses Landes mehr oder weniger festgelegt. Alle diese Umstände zusammen führen zu einer bisher noch nicht dagewesenen Frachten-Hausse.

Die Uebersättigung der englischen Häfen wurde zum Teil dadurch verursacht, daß Rohstoffe, die in Friedenszeiten von England nach dem Kontinent weitergehen, wie zum Beispiel Wolle, nunmehr in den englischen Häfen aufgestapelt liegen bleiben, während andererseits die von der Regierung für die Zwecke des Krieges gekauften Waren ebenfalls umfangreiche Lagerräume beanspruchen. So wird heute wieder darüber geklagt, daß der von der englischen Regierung aufgekauften Zucker nicht zur Ausladung komme und damit die Schwierigkeiten in den Häfen steigere. Es ist ohne weiteres verständlich, daß die Uebersättigung der Häfen wieder auf die Frachtratensteigerung zurückwirkt.

Am deutlichsten zeigt sich die Verteuerung der Frachten in der Preisbildung des Getreides auf den englischen Märkten. So ist in der Woche, die am 6. November abschloß, der Durchschnittspreis für englischen Weizen etwa 6 s für das Quartier oder etwa 27 Mt. für die Tonne höher gewesen als in den letzten zehn Wochen, und etwa 21 s oder etwa 95 Mt. höher als in derselben Woche im Jahre 1913. Der beste amerikanische Weizen kostete an der Londoner Produkturbörse am 29. Oktober 1915 etwa 60 s das Quartier, d. h. etwa 270 Mt. die Tonne, während in derselben Woche der Preis in Chicago etwa 33 s das Quartier, d. h. etwa 148 Mt. die Tonne betragen hatte. In Friedenszeiten aber pflegt zwischen diesen beiden Preisen, die jetzt eine Differenz von etwa 27 s das Quartier aufweisen, nur eine solche von wenigen Schillingen zu bestehen. So hat die Zunahme und Erschwerung des Seeverkehrs einen Walf um die englische Nahrungswirtschaft im Kriege gelegt, der höher ist als der Schuldsoll Irlands im Lande im Frieden.

Aber nicht nur als Verteurer der Einfuhr wirkt die Frachtlalamität, sondern sie erschwert auch die Ausfuhr und bedroht ernstlich den englischen Kohlenhandel. Selbst aber schon ein Artikel wie die englische Kohle, die so notwendig von den Deutschen gebraucht wird, unter der Verteuerung der Ausfuhrkosten, wieviel schwerer werden dann erst die englischen Fabrikate getroffen, deren Verteuerung sofort eine starke Einschränkung des Verbrauchs in den Kundenländern zur Folge haben muß, wie es sich ja auch schon bezüglich der Ausfuhrverminderung englischer Textilfabrikate gezeigt hat.

Daß eine Regelung des Frachtmärktes heraus schwierig, ja geradezu unmöglich ist, ist überall zugegeben. In die Entscheidung von gesetzlichen Höchstfrachtraten ist aus den verschiedensten Gründen gar nicht zu denken. Ja, es würde eine einseitige Festsetzung von Höchstfrachtraten durch die englische Regierung geradezu den anderen Ländern, die am Seeverkehr beteiligt sind, zugute kommen, ganz abgesehen davon, daß die Festsetzung von Höchstpreisen ja nicht den Mangel an Frachtraum beseitigen würde. Alle diese schwierigen Fragen aber verhindern nicht, daß man die englische Regierung zum Tadeln dieser überaus ernsten und bedrohlichen Verhältnisse macht, und daß damit die politische Unzufriedenheit in England noch weiter verschärft wird. Wir lassen es dahingestellt, ein Urteil darüber zu fällen, was die englische Regierung in dieser Frage versäumt hat. Fest steht jedenfalls, daß sie so gut wie nichts getan hat, um der englischen Volkswirtschaft über die großen Schwierigkeiten des Seeverkehrs und der mit ihm zusammenhängenden Ernährungsfrage auch nur einigermaßen hinwegzuhelfen, und daß sie diesen Fragen heute, wo sie zu einer wirklichen Gefahr für die englische Volkswirtschaft geworden sind, ratloser als je gegenübersteht.