

Die Seeinteressen der Neutralen des europäischen Nordens und die Absperrung vom Handel mit unseren Feinden.

Wien, 8. Februar.

Die Schweiz hat, wie verlautet, auf die Aufforderung des Präsidenten Wilson, sich dem Schritt der Vereinigten Staaten gegen Deutschland anzuschließen, mit einer glatten Ablehnung geantwortet. In dieser Antwort wurde auf die traditionelle Neutralität der Schweiz hingewiesen, aber auch betont, daß sie auf ganz andere Umstände Rücksicht zu nehmen habe, ganz andere Gesichtspunkte für sie maßgebend sein müßten als bei der Union. Diese Umstände sind zum Teil wirtschaftlicher Natur. Derartige Fragen kommen auch für die nordischen Staaten in Betracht, und es ist nicht ohne Interesse, sich mit ihnen näher zu befassen, da man dann leichter in der Lage ist, sich ein Urteil über die Melbungen, die über die Stellungnahme dieser Länder austauschen, zu bilden.

Daß für die nordischen Staaten die Aufrechterhaltung des freien Verkehrs mit den Seemächten gegenwärtig viel wichtiger ist als die Möglichkeit des ungehinderten Handels mit England und Frankreich, dürfte heute schon so ziemlich jedem klar sein. Darüber wurde schon von verschiedenen Seiten berichtet. Weniger bekannt dürfte aber sein, daß durch die Absperrung Englands eine wirklich gefährdende Kohlennot in keinem der vier nordischen Länder einzutreten braucht. Die jetzt dort herrschende Kohlenknappheit hat ihre Ursache darin, daß England Kohle nur dann liefert, wenn dafür die Schiffe der betreffenden neutralen Staaten ihm bestimmte, seine Kriegsführung fördernde Dienste leisten. Das hat Schweden niemals zugelassen. Es bekommt britische Kohle nur auf dem Kompensationswege, bezieht daher den Großteil seines Bedarfes aus Deutschland, dessen Kohlenförderung in den letzten zehn Jahren bedeutend gestiegen ist. Norwegen hat im Jahre 1916 vier Millionen Tonnen Kohle aus Deutschland geliefert erhalten. Das ist weit mehr, als der durchschnittliche Jahresbedarf in normalen Zeiten ausmacht. Die Steigerung des Verbrauches ist auf die intensivere Beschäftigung der Handelsmarine während des Krieges zurückzuführen, hat also hauptsächlich im Baumwarenhandel ihre Ursache.

Die Kohlenbewegung in den nordischen Ländern stellte sich im Jahre 1911 wie folgt:

	Kohlen		Wirtschaftlicher Bedarf des Landes
	Einfuhr	Ausfuhr	
Norwegen	21287	—	21287
Schweden	42876	—	42876
Dänemark	29519	—	29519
Holland	11.6040	50682	55458

Der normale Bedarf läßt sich unter Berücksichtigung der erfahrungsgemäßen Steigerung für das Jahr 1917 ungefähr folgendermaßen schätzen:

	Bedarf in Millionen Tonnen
Norwegen	22
Schweden	45
Dänemark	31
Holland	60

Das gibt zusammen ungefähr 16 Millionen Tonnen.

Deutschlands Kohlenexport — er stellte sich 1911 auf 34.536.500 Tonnen — richtete sich im Frieden hauptsächlich nach Rußland und Oesterreich-Ungarn. Ersteres ist ausgefallen und letzteres versorgt sich im Kriege der Hauptsache nach selbst. Außerdem haben die Mittelmächte die ergiebigen belgischen, nordfranzösischen und russischen Kohlengebiete in ihrer Hand; sie können daher nicht nur ihre Verbündeten, sondern auch die Schweiz und die nordischen Staaten mit Kohle versorgen. Den letzteren ist überdies auch noch der Bezug amerikanischer Kohle möglich, was freilich nur unter finanziellen Opfern durchgeführt werden kann. Die Kohlenfrage in den nordischen Ländern wird somit durch den Tauchbootkrieg wohl nicht verschärft.

Eine andere Frage ist die der Beschäftigung der Handelsflotten. Es entsteht die Frage, soll den Schiffen volle Freizügigkeit gewährt oder sollen die Reedereien durch Regierungsmaßnahmen verhindert werden, ihre Flotten nach den Verbotszonen zu entsenden. Entschieden man sich für ersteres, so haben sich die Reedereien selbst die analoge Frage zu beantworten. Jedenfalls handelt es sich hierbei um Entschlüsse von größter Tragweite für die Volkswirtschaft.

Die infolge der Kriegsereignisse eingetretene Not an Schiffsraum hat das Emporschnellen der Frachttarife zur natürlichen Folge gehabt. Niemals bisher gab es eine so allgemein gute Konjunktur auf dem Seetransportmarkt. Der Anreiz, jetzt, da durch die Unterseebootblockade eine noch weitere Verringerung des Schiffsraumes eintreten wird, die Gelegenheit zu noch höheren als den bisher erzielten Gewinnen zu suchen, ist daher groß. Demgegenüber steht aber das unverhältnismäßig gesteigerte Risiko. Für den einzelnen ist das bloß ein Rechenexempel. Für ihn kann der augenblicklich mögliche oder gar sichere Meeresverdienst den Ausschlag geben. Ist dieser eingeeignet, dann geschehe mit dem Schiffe, was wolle. Es hat sich bezahlt gemacht. Anders verhält sich die Sache, sobald es sich um die Verwendung der ganzen Handelsflotte eines Staates oder selbst nur um die einiger größerer Reedereien handelt. Da müssen die Aussichten für die Zukunft mitbestimmend, sogar in erster Linie mitbestimmend wirken. Und da darf nicht übersehen werden, daß nach dem Aufhören der Hemmungen des Krieges eine Nachfrage nach Schiffsraum eintreten dürfte, die kaum geringer sein wird als die gegenwärtige, vielleicht sogar größer. Dann wird aber das Risiko unverhältnismäßig geringer sein, als jetzt, die Gewinnsaussicht gleich gut, aber viel sicherer sein. Der Schiffbau wird den Anforderungen der Reedereien innerhalb der ersten drei, vier Jahre nach

Friedensschluß nicht genügen können. Jedes im Kriege verlorengegangene Schiff bedeutet also, vorausgesetzt, daß die Verzögerungssumme ausbezahlt wird, ein für mehrere Jahre brachgelegtes Kapital, das erst nach geraumer Zeit wieder ins Verdienen gebracht werden kann. Die für die nordischen Staaten in betracht kommenden Werften dürften schon jetzt mit Aufträgen für das erste Friedensjahr, wenn nicht für länger, versorgt sein. Ein jetzt eintretender Schiffsverlust kann also aller Voraussicht nach frühestens zwei Jahre — für den Bau muß man ungefähr 12 Monate rechnen — nach Friedensschluß ersetzt sein. Dann ist aber die Zeit der günstigsten Seefrachtkonjunktur fast vorüber. Die nordischen Staaten können Handelschiffe nur in ganz geringem Maße im eigenen Lande bauen, deshalb heißt es jetzt für sie mit den Schiffen sparen. Manche Gesellschaften vermochten 1915 und 1916 in einem Jahre Gewinne in der Höhe des ganzen Kapitals einzubeheben. Man ersieht daraus, welche Folgen für die ersten Friedensjahre jetzt eintretende Schiffsverluste nach sich ziehen können.

Welche Bedeutung die Handelsflotten für die Volkswirtschaft der nordischen Länder haben, wird aus folgendem klar werden.

Ihr Gesamtthandel stellte sich 1914 wie folgt:

Land	Wert der Ausfuhr und Einfuhr in Millionen Kronen (abgerundet)
Norwegen	1350
Schweden	2160
Dänemark	2160
Holland (zum großen Teil transito)	10.630

Die Handelsflotten dieser Staaten hatten zu Beginn des Krieges folgenden Bestand:

Land	Dampfer		Segler	
	Zahl	Registertonnen brutto	Zahl	Registertonnen netto
Norwegen	1656	1,957.353	535	547.369
Schweden	1088	1,015.364	378	102.722
Dänemark	576	770.430	246	49.751
Holland	709	1,471.710	97	24.745

Der Wert einer Dampfer-Tonne (brutto) konnte im Frieden mit etwa 300 bis 400 Kronen, der einer Segler-Tonne (netto) etwa gleich hoch angesetzt werden. Heute kann man mit einem Wert von mindestens 1000 Kronen für die Tonne rechnen. Daraus ergibt sich folgende Bewertung der hier besprochenen Handelsflotten:

Land	Wert in Millionen Kronen
Norwegen	2.504.722
Schweden	1.118.086
Dänemark	820.181
Holland	1.496.455
Gesamt	5.939.444

Es stehen also Werte auf dem Spiele, die man nicht leichtfertig der Vernichtung aussetzen wird. Wenn man annimmt, daß der Verdienst der Volkswirtschaft am Warenumsatz 30 Prozent ausmacht und den Gewinn der Reedereien nur ebenso hoch ansetzt, so erhält man folgendes Bild:

Land	Verdienst aus dem Handel in Millionen Kronen	Verdienst aus dem Schiffsbetrieb in Millionen Kronen
Norwegen	405	751
Schweden	648	335
Dänemark	648	246
Holland	3189	449

Nach dem Kriege wird aber der Großteil des Seehandels nur mit eigenen Schiffen betrieben werden können. Fehlen sie, so muß natürlich auch der Warenumsatz entsprechend zurückgehen.

Die Vereinigten Staaten von Nordamerika stellen ein geschlossenes Wirtschaftsgebiet dar. Sie können schließlich ohne Außenhandel auch weiterhin ihr Dasein behaupten, können allenfalls ihre Handelschiffe für Englands Interessen opfern, ohne zu verbluten. Norwegen, Schweden, Dänemark und Holland sind aber nicht in der gleichen beneidenswerten Lage. Sie müssen Außenhandel treiben, müssen, da ihnen der Weg nach England und Frankreich versperrt ist, nach Deutschland exportieren, sich von dort ihren Bedarf holen. Sie können auch nicht ihre Handelsflotte aufs Spiel setzen, weil Präsident Wilson England mit allen Kräften zu unterstützen wünscht. Sie müssen ihre Schiffe vielmehr sorgsam behüten, damit sie nach Friedensschluß auf den dann hoffentlich von der britischen Seemannschaft wirklich besetzten Meeren ernten können.

Die Auffassung in finanziellen Kreisen.

Die finanziellen Kreise in Wien und in Berlin standen heute unter dem Eindruck der Tatsache, daß alle neutralen Staaten Europas es abgelehnt haben, sich dem Schritte des Präsidenten Wilson anzuschließen. Aus den Kundgebungen der amtlichen Stellen und der Presse, die den Willen dieser Länder auszudrücken, wurde entnommen, daß sie die Bedeutung der Aufrechterhaltung der wirtschaftlichen Beziehungen zu Deutschland und den Zentralmächten voll anerkennen. Die Berliner und die Wiener Börsen ließen diese Erwägungen voll auf sich wirken und verhielten sich ruhiger, zuversichtlicher Haltung. Der New Yorker Markt war gestern heftigen Schwankungen unterworfen, hatte mit erhöhten Kurven eröffnet und schloß dann mit nicht unerheblichen Abschwüchungen. Der Berliner Markt war von einer zureichenden Auffassung der Lage erfüllt, hatte lebhaften Verkehr und in den maßgebenden Papieren, insbesondere in den Bergwerks- und Münzrenten, wurden Kurssteigerungen zwischen 4 und 5 Prozent erzielt. Wamentlich waren nach den vorliegenden Meldungen die Aktien der Bergbaugesellschaft „Rhönitz“ und der Rheinischen Metallwarenfabrik sehr fest gehalten und erzielten wesentliche Verbesserungen. Die Wiener Börse war gleichfalls von einer günstigeren Stimmung getragen. Der Verkehr blieb auf ein geringes Maß beschränkt und die Veränderungen in den Bewertungen hatten nur einen geringen Umfang.