

# Die italienische Handelsmarine am Ende des zweiten Kriegsjahres.

Von Max Schölk.  
(Schluß\*)

Drei fundamentale Tatsachen bedingen die ungünstige Lage Italiens: Es produziert nur sehr wenig Kohle und Eisen; es muß sehr viel Getreide einführen und es verfügt über eine Handelsmarine, die in normalen Zeiten höchstens 20 Prozent des italienischen Ueberseeverkehrs zu bewältigen vermag. Die Eigenproduktion von Kohle vermag nur etwa sechs Prozent des Bedarfes zu decken; zieht man dabei auch die Qualität in Betracht, so gestaltet sich die Lage noch ungünstiger. Ungefähr 10 Millionen Tonnen müssen jährlich nahezu ausschließlich aus England eingeführt werden. Dies ist aber England schon lange nicht mehr infolge der Raumfrachtnot zu leisten imstande. Am 10. März 1917 verweist das „Giornale d'Italia“ darauf, daß die Kohleneinfuhr aus England nach Italien im Jahre 1916 nur 5.710.000 Tonnen betragen habe, um 3.987.062 Tonnen weniger als im Jahre 1913. Unter diesen Umständen sind die Preise für dieses unentbehrliche Heizmaterial allmählich fast unerschwinglich geworden. Vor dem Krieg betrug der Frachtsatz zwischen englischen und italienischen Häfen zirka 7½ Schilling per Tonne; jetzt ist er annähernd auf 7½ bis 8 Pfund (220 bis 240 Lire) gestiegen. Der für Italien so ungünstige Wechselkurs verteuert den Kohlenpreis auch noch um 50 Prozent. Der Hauptfaktor ist jedoch der Transport von Häfen zu Häfen.

Neben der Kohle hat die Beschaffung des Getreides größte Bedeutung. Diese Verhältnisse werden kompliziert dadurch, daß das Getreide infolge des Krieges aus viel größerer Ferne herangeführt werden muß. In diesem pflegte Italien den größten Teil seiner Bedürfnisse auf dem russischen und rumänischen Markt zu decken; der erstere ist infolge der Dardanellenperre, der letztere durch die Besetzung durch unsere Truppen ausgeschaltet worden. Nord- und Südamerika bilden nun die italienischen Hauptweizenlieferanten. Doch die Zufuhr auch von diesen Märkten wurde von Tag zu Tag erschwert: zuerst spielte die Frage der Transportkosten eine alles dominierende Rolle, denn die Frachtsätze aus amerikanischen Häfen sind gewaltig in die Höhe gegangen. Später und insbesondere seit dem 1. Februar 1917 traten die Wirkungen des schärfsten U-Bootskrieges hinzu. Am 14. März d. J. hielt der Landwirtschaftsminister Raineri in der Kammer eine Rede, in der er unter anderem sagte, das Ministerium lebe in fortwährender Angst wegen der Dampfer, die Italien Korn und damit Leben herbeibringen sollen. Wenn die Kammer heute frage, ob das Ministerium volle Sicherheit über die Fortdauer der Kornprovisionierung besitze, müsse er mit Nein antworten.

Wie die Verhältnisse in Italien tatsächlich liegen, wird noch klarer, wenn man bedenkt, daß dieses Land an Eisen, Stahl, Kohle und Getreide zirka 15 Millionen Tonnen einzuführen hat. Nur eine erstklassige Handelsmarine wäre einer solchen Aufgabe gewachsen; nun ist aber die italienische Kauffahrteiflotte nichts weniger als erstklassig. Heute, in Kriegszeiten, können die italienischen Schiffe bei weitem auch nicht einmal das Minimum dessen in die italienischen Häfen führen, was das Land für die Ernährung seiner Bewohner und die Aufrechterhaltung des industriellen Lebens nötig hat. Dieses Zugeständnis mußte vor nicht allzu langer Zeit selbst von ministerieller Seite gemacht werden. Der Verkehrsminister gab am 16. Dezember 1916 in der Kammer die Möglichkeit der italienischen Handelsflotte zu, die sich absolut und allgemein selbst für die dringendsten Erfordernisse als zu geringfügig erwiesen hat. Für die Kohlenzufuhr sei aus eigenen Mitteln Italiens selbst nach allen möglichen rücksichtslosen Requirierungen und nach Beschlagnahme von 66 Dampfern von insgesamt 356.000 Tonnen nur ein Drittel der erforderlichen Schiffe auszureichen gewesen. Das zweite Drittel habe England, wo auch 11 Schiffe angelautet wurden, und den Rest die neutrale Schifffahrt gestellt. Die griechische Schifffahrt sei leider seit kurzem in den europäischen Gewässern unsichtbar und die norwegische mache ungeheure Ansprüche. Die Lage des Seetransportwesens sei umso schwieriger, als jetzt Schiffe von insgesamt 140.000 Tonnen für den Getreidetransport aus Nordamerika dringend gebraucht werden. Eine Woche vorher legte der Senator Franchetti dar, Italien habe mehrere Jahrzehnte gearbeitet, 800 Millionen verausgabt und habe dennoch heute so gut wie keine Handelsmarine. Diese Lage wird von Tag zu Tag infolge der Wirkungen des schärfsten U-Bootskrieges noch verschlimmert. Bis zum 15. Oktober 1916 waren diesem 270.000 Tonnen der italienischen Handelsflotte zum Opfer gefallen, ein Verlust, der ein volles Sechstel der Tonnage der italienischen Handelsmarine bedeutet und ein Fünftel, wenn man von den Schiffen unter 500 Tonnen abzieht. Ende Dezember 1916 betrug der Verlust 321.452 Bruttotonnen. Diesem Abgang stehen als Zuwachs gegenüber die Tonnage der in Beschlag genommenen feindlichen Schiffe, also 356.000 und der Gehalt der Neubauten, der recht gering war. Er betrug im Jahre 1915 vier Schiffe mit 20.280 Tonnen und im folgenden Jahre 30 Schiffe mit 60.472 Tonnen. Der gesamte Zuwachs beträgt demnach 436.702 Tonnen. Dieser würde als Ersatz für die Verluste ja hinreichend genügen, wenn die fremde Schifffahrt wie im Frieden zur Verfügung stünde. Aber diese weigert sich größtenteils, ihre wertvollen Schiffe versenken zu lassen.

Freilich, diejenige eigene Schifffahrt, die zur Verfügung steht, rentiert sich glänzend. Im ersten Geschäftsjahre des italienischen Krieges von Mitte 1915 bis Mitte 1916 erfreuten sich fast alle guter Kriegsgewinne. Da sie nach dem Kriegsgesetz nicht mehr als 8 vom Hundert, oder wenn sie vorher schon eine höhere Dividende gewährten, nicht mehr als das Mittel der drei vorhergehenden Jahre verteilen dürfen, so sind die Reedereien zu großen Müllagen gezwungen. Die Navigazione Generale Italiana in Genua verteilt für 1915/16 aus 13.703.493 Lire Reingewinn auf 60 Millionen Kapital 10,5 Prozent, während 6,5 Millionen zurückgelegt werden, gegenüber einer gewöhnlichen Rücklage von 680.672 Lire. Die Reederei besitzt Mitte 1916 7 Passagier- und 7 Frachtdampfer mit zusammen 101.167 gegen 11 mit 80.000 Tonnen im Jahre 1913. Zwei Passagierdampfer von je über 20.000 Tonnen und ein Frachtdampfer von über 10.000 Tonnen, die sich im Bau befanden, waren bis zum September 1916 noch nicht fertig.

Die Maritima Italiana in Genua, die erst 1914 gegründet ist, hatte erhebliche Verluste durch Tauchboote, so daß ihre Flotte von 87 Dampfern mit 97.729 Tonnen auf 33 mit

84.050 zurückging. Nachdem für beide im Vorjahr ein erheblicher Verlust herausgekommen war, konnten für 1915/16 schon 5 Prozent verteilt werden. Die Societa Veneziana di Navigazione vapore in Venedig verteilte auf das Kapital von 5 Millionen 23 Prozent und mußte 2¼ Millionen als Sonderrücklage einlegen. Die Schiffe dieser Gesellschaft fahren nach Triest und Kallatta. Die Reederei Puglia hat ihre Dampfer bis auf einen der Regierung überlassen müssen. Daß die Regierung nicht schlecht zahlt, beweist der Umstand, daß ein Verlust von 59.475 Lire gedeckt und dann noch 8 Prozent auf 2,4 Millionen Kapital verteilt werden konnten. Das Kapital ist auf 3,6 Millionen erhöht. Auch die Reederei „Sicilia“, die 1913 gegründet wurde und ein Kapital von 6 Millionen Lire hat, konnte für 1915/16 zum ersten Male einen Gewinn verteilen, der sich auf nicht ganz 2 Millionen belief. Der größte Teil ihrer Schiffe steht im Dienste des Staates, der sie teilweise für Post- und Passagierbeförderung verwendet. Drei von ihnen sind verloren gegangen, ein Neubau, „Citta di Trieste“, von 4785 Bruttoregister-tonnen ist Ende 1915 vollendet worden, ein ebenso großes Schiff, „Citta di Bengasi“, soll 1917 fertig werden. Diese Gesellschaft verteilt 5 Prozent an die Aktionäre. Die drei Gesellschaften „Societa di Servizi Marittimi“, die „Societa Marittima Italiana“ in Genua und die „Sicilia“ sind 1913 aus der „Societa Nazionale di Servizi Marittimi“ hervorgegangen, die sich auflöste und ihren Schiffspark an die drei neuen Gesellschaften übergab. Die „Societa Italiana“ fährt im Adriatischen Meer und will einen Schnelldienst nach Ägypten einrichten, die „Societa Marittima“ unterhält den Verkehr im Tyrhenischen Meer namentlich im Norden, die „Sicilia“ im Süden desselben, namentlich um Sizilien herum. So erfreulich vom italienischen Standpunkt aus die Anläufe zum Wachstum und zur Erstarbung der italienischen Handelsmarine sind, so fallen sie doch nicht ins Gewicht gegenüber den von Tag zu Tag sich mehrenden Verlusten.

\* Siehe „Fremden-Blatt“ vom 18. d. M.