

22. IV. 1917 MVI

## Der Niedergang der französischen Handels-schiffahrt.

Von Professor Dr. Alfred Maues.  
Berlin, 19. Mai.

Die Regel, daß die Handels-schiffahrt eines Landes eine ähnliche Entwicklung aufweist wie sein Handel, gilt nicht für Frankreich. Schon lange vor Kriegsausbruch hat die Zahl der Frachtdampfer der französischen Handelsflotte nicht den gleichen Aufschwung genommen wie die kommerzielle Entwicklung. Bei einem Vergleich der Leistungen des französischen Schiffbaues mit dem Deutschlands und Englands scheidet Frankreich sehr schlecht ab. So liefen 1912 auf französischen Werften Handelsdampfer mit 122.000 Tonnen, 1913 mit 130.000 Tonnen vom Stapel. Demgegenüber weist der deutsche Schiffbau für die Jahre 1912 und 1913 465.000 Tonnen auf und der britische 1.900.000 Tonnen. Das klägliche Ergebnis des französischen Schiffbaues wurde trotz der staatlichen Unterstützung nicht verbessert, die nach dem Gesetz von 1906 mit 145 Francs für jede Tonne eines in Frankreich gebauten Dampfers und mit 95 Francs für die Tonne jedes dort gebauten Segelschiffes ausgeschrieben worden war. Dazu kamen noch die sehr erheblichen Postdampfersubventionen, die im Staatshaushalt von 1914 mit 33 1/2 Millionen Francs angegeben sind.

Trotz solcher und anderer künstlicher Förderungen der französischen Handels-schiffahrt ist diese dennoch nicht in die Höhe gekommen. Von allen Handels-schiffen, die in den französischen Häfen vor dem Kriege ein- oder ausliefen, führen vier Fünftel unter fremder Flagge. Von den mehr als 600 Millionen Francs betragenden Ausgaben Frankreichs für Schiffstrachten im letzten Friedensjahr ist in die Taschen französischer Reeder kaum ein Drittel geflossen. Noch trauriger sah es schon vor Beginn des Weltkrieges mit den französischen Häfen aus. Es ist längst bekannt, daß Frankreich tatsächlich keinen erstklassigen Welthafen besitzt. So wenig wie Marseille und Bordeaux erfüllen Havre, Boulogne oder andere Häfen die Ansprüche, welche moderne Handels-schiffe an einen Hafen stellen müssen. Zwar hat Frankreich durch ein an sich nicht unzweckmäßiges Gesetz vom Jahre 1912 den französischen Hafenstädten weitgehende Rechte eingeräumt, die eine günstige Entwicklung der Häfen ermöglichen; aber die Ausführungsbestimmungen dieses Gesetzes überließ man in kurzfristiger Weise drei verschiedenen Ministerien, und diese ließen es an dem erforderlichen Interesse zur Hebung der französischen Seeschiffahrt durchaus fehlen. Die französische Fachpresse häuft seit Jahren Vorwurf über Vorwurf auf die französische Regierung und wirft ihr offenbar mit Fug und Recht Verstandnislosigkeit, Einsichtslosigkeit, einseitige Protektionswirtschaft und Schlamerei vor.

So war es vor Ausbruch des Weltkrieges. Daß sich die verlotterten Zustände der französischen Handels-schiffahrt während des Krieges gewaltig weiter verschlechtert haben und vielleicht schlimmer geworden sind, als in irgend einem anderen am Krieg beteiligten Lande, kann daher nicht überraschen. Man versteht es durchaus, wenn in schroffem Gegensatz zu den massenhaften Aussagen in der französischen Presse, die Zuversicht, Ueberlegenheit und Siegesgewißheit wenigstens vortäuschen, die Darlegungen und Kundgebungen stehen, welche von der Lage der französischen Handels-schiffahrt handeln und fast sämtlich klägliche Trostlosigkeit, Niedergeschlagenheit und geradezu Verzweiflung atmen. Selbst in englischen Fachblättern erheben neuerdings in geradezu mitleid-erregender Weise die französischen Reeder ihre Stimme, enthüllen ungeniert die schlimmen Zustände der französischen Handelsflotte und suchen das Mitleid ihrer lieben britischen Bundesgenossen wachzurufen.

Nach französischen Angaben verfügte die französische Handels-schiffahrt im Juli 1914 über zweieinhalb Millionen Tonnen Schiffsraum. Bis Ende 1916 hat sich der Schiffsraum aber um mindestens 320.000 Tonnen verringert, hauptsächlich infolge des Unterseebootkrieges. Diese Schiffsraum-minderung um zwölf Prozent der Friedensstärke wird aber in ihrer ganzen, für Frankreichs Wirtschaft vernichtenden Bedeutung erkannt, wenn man hört, daß das Land ebensowenig in der Lage gewesen ist, von den von der Entente weggenommenen deutschen Schiffen sich eine in Betracht kommende Zahl zu sichern, wie Neubauten herzustellen. Hierzu kommt ferner, daß nach der übereinstimmenden Erklärung französischer Schiffskundiger die ganze noch vorhandene Handelsflotte auf das äußerste abgenutzt und höchst reparaturbedürftig ist, ohne daß irgendwelche Aussicht vorhanden wäre, während des Krieges die Schiffe wieder herzustellen oder etwa gar neue zu bauen. Man lese nur, was der Sekretär der Kriegsmarinekommission Garat neuerdings im Pariser *Matin* hierüber ausplaudert. Es fehlt dem erschöpften Frankreich nicht nur an Arbeitern, sondern vor allem an den erforderlichen Rohstoffen. Noch mehr als auf anderen Gebieten macht sich im Schiffbau die nunmehr schon zweieinhalb Jahre währende Besetzung des französischen eisenhaltigen Gebietes durch deutsche Truppen bemerkbar. Jede Eisenplatte und viele andere für den Schiffbau unentbehrliche Teile müßten über See nach Frankreich geschafft werden, ehe man dort an Ersatzbauten denken könnte. Vergebens haben aber die Franzosen bei den Neutralen Schiffe zu kaufen versucht; vergebens haben sie stets England um Schiffsbaumaterialien geradezu würdelos angebettelt. So kann man es begreifen, wenn in der führenden britischen Schiffahrtzeitung *Fairplay* der französische Reeder Paul de Kousiers von der „völligen Erschöpfung der französischen Handelsflotte“ spricht, von einem „höchst beunruhigenden Zustand“ dieses wichtigen Mittels französischer Wirtschaft, und gleichzeitig seufzend

der Auffassung Ausdruck gibt, man könne sich kaum vorstellen, daß die Entente ein „so dringendes und allgemein wichtiges Problem ungelöst lassen wolle“. Ein anderer sachverständiger Franzose, Lestonnel, erklärt in einem Aufsatz des Pariser *Journal* glattweg, die französische Handels-schiffahrt sei ruiniert. Nichts oder fast nichts an Neubauten befände sich in Ausführung, jedenfalls so wenig, daß es sich kaum lohne, davon zu reden. Und der gleichen Meinung ist offenbar der dem Kriegsmarine-ausschuß angehörende Abgeordnete Zels, wenn er unlängst zur Bekämpfung der Unterseebootgefahr von dem Pariser Marineministerium den schleunigen Bau von Handels-schiffen fordert, welche die Zahl der versenkten Schiffe übersteigen.

Wie sich die Engländer zu solchen Mänen stellen, verrät aufs deutlichste, daß diese wirtschaftlich ihren Freunden gegenüber, wenn es sich um ihre eigenen Interessen handelt, kaum weniger geschäftig und habgierig gegenüberstehen, als ihren Gegnern. Denn in derselben Nummer der Schiffahrtzeitung *Fairplay*, in der sich einer der angeführten Klageaufsätze und Hilferufe findet, wird von seiten der Schriftleitung erklärt: Da England Schiffsbaumaterial gerade so notwendig braucht wie Frankreich oder Italien, so sei gar nicht daran zu denken, daß die britische Regierung den ihr gegenüber geltend gemachten Forderungen nach Ausfuhrbewilligung Folge leistet. Die französische Regierung habe erst 50 Prozent ihrer Handelsflotte für den Seekrieg requiriert. So lange aber nicht auch noch die übrigen 50 Prozent von der französischen Regierung mit Beschlag belegt seien, könne eigentlich Frankreich gar keinen Anspruch darauf erheben, daß auf britischem Schiffsboden ihm, wie es bisher der Fall gewesen sei, Frachten übermittelt würden. Uebrigens hätte die französische Regierung für ihre Reeder immer viel mehr übrig gehabt als die britische Regierung für ihre eigenen, so daß um so weniger Anlaß vorhanden wäre, daß die englische Schiffahrt irgendwelche Opfer zugunsten der französischen bringe.

Wer zweifelt daran, daß eine solche Auffassung der Lage der maßgebenden englischen Kreise nun, nachdem der unbeschränkte Unterseebootkrieg eingesetzt hat und täglich von der feindlichen Handels-schiffahrt neue Opfer fordert, auch nach Friedensschluß fortbestehen wird? Dann aber haben sich die Handelsflotten anderer kriegsführenden Staaten, namentlich Japans und der Vereinigten Staaten, so vergrößert, daß die französische Handelsflotte ganz zurücktritt. Zweifelsohne sind alle diese Verhältnisse den maßgebenden französischen Regierungskreisen vollkommen klar; sie werden inzwischen wohl eingesehen haben, wie die Güinstlings- und Lotterwirtschaft in Friedenszeiten die französische Handels-schiffahrt geschädigt hat, ebenso wie sie heute sicher einsehen, daß sie auch auf dem Gebiet der Handels-schiffahrt durch die verhängnisvolle Umarmung Großbritanniens erdrückt sind und bleiben. Deshalb fehlt bei ihnen heute mehr als je wohl das ernsthafte Streben, eine durchgreifende Reform auf dem Gebiet der Handels-schiffahrt und des Hafenwesens in Frankreich durchzuführen. Aber wenn nicht alle Anzeichen täuschen, wird an Frankreichs Küste künftig wenigstens ein hervorragend gut ausgebauter Welthafen zu finden sein: Calais. Nur werden diesen wohl die Engländer für sich selbst bauen und aller Voraussicht nach von den Franzosen erst dann einmal daraus vertrieben werden können, wenn sich diese andere Bundesgenossen gesucht haben, als sie während des Weltkrieges besitzen.