

Verproviantierungsorgen

Es wäre nichts irriger, als anzunehmen, daß die riesige Tonnenzahl der englischen Handelsflotte die durch den Unterseewoostkrieg verursachte Reduktion des Schiffsraumes nicht zu spüren vermöchte. Alle Anzeichen sprechen gegen eine solche Auffassung. Ganz abgesehen von der kürzlich erfolgten deutschen Zusammenstellung der versenkten Schiffe und dem zum Aufsehen mahnenden Artikel Maurice Hians, des früheren Unterstaatssekretärs der französischen Marine, im „Petit Parisien“ über die „unerhörten Transportkosten“! Wir spüren sie bereits seit geraumer Zeit am eigenen Leibe. Wenn man bedenkt, welche gewaltige Aufgabe der britischen Handelsflotte zugewiesen wurde, wie sie nicht nur das Mutterland versorgt, sondern auch Verproviantierungspflichten gegenüber den übrigen Ententeländern — neuerdings namentlich gegenüber Italien — übernommen hat und zudem in ausgedehntestem Maße für die Verpflegung und den Transport von Truppen in Anspruch genommen werden muß, so versteht man, daß jeder einzelne Schiffsverlust als nicht auszufüllende Lücke empfunden wird. Immer größere Aufgaben werden dem noch kontakten Stamm der Flotte aufgebürdet. Die Reeder sehen sich außerstande, die Schiffe in den Docks der üblichen Reinigung und Reparatur unterziehen zu lassen. Die Zeit fehlt dazu. Infolgedessen vermindert sich die Leistungsfähigkeit der Dampfer um ein Beträchtliches. Daß andererseits die Schiffsfrachten auf eine bisher nie erreichte Höhe ansteigen mußten, liegt klar. Heute betragen sie rund zehnmal mehr als in normalen Zeiten! Das bedeutet eine enorme Belastung aller Länder und Wirtschaftszweige, die auf den überseeischen Verkehr angewiesen sind. Sie trifft schon die seefahrenden Völker, noch viel mehr aber unsern Binnenstaat, der sich hinsichtlich seines überseeischen Verkehrs vollständig auf die Handelsflotten anderer Staaten verlassen muß.

Die den Ueberseeverkehr für die Schweiz vermittelnden Schiffe waren noch unlängst bis zu neunzig Prozent englischer Provenienz. Das hat nun ein Ende. England hat die Schiffe seiner Handelsflotte, die im ersten Vierteljahr 1915 für die schweizerischen Transporte gechartert worden waren, requiriert, mit dem Vorgeben, daß es sie selber nötig brauche. Dadurch war unsere Landesversorgung ernstlich gefährdet. Verhandlungen, die schweizerischerseits sofort eingeleitet wurden, führten glücklicherweise dazu, daß die englische Regierung vier Dampfer freigab, und man hofft auf ein weiteres Entgegenkommen, so daß wenigstens die Getreidezufuhr eine nicht allzu klaffende Lücke erleiden muß. Der kleinste Ausfall ist für unsere Versorgung empfindlich spürbar, wiewiewohl ein solcher von drei Monaten! Die genannte Freigabe ist indessen als eine Ausnahme zu betrachten; englische Schiffe werden in Zukunft überhaupt nicht mehr erhältlich sein. Man hat deshalb auf andere Transportmöglichkeiten Bedacht nehmen müssen und dabei vor allem auf eine straffere Organisation der gesamten Schiffsvermittlung. Die schweizerischen Behörden legten letztere in eine Hand, in diejenige einer sehr angesehenen Schiffsagentur in London, in der ein Schweizer als Teilhaber tätig ist und mit der man seit je in reger Geschäftsverbindung stand. Sie erhält entsprechende Vollmachten zum Chartern der Schiffe aus den Handelsflotten neutraler Länder, wovon hauptsächlich Griechenland, Spanien, Skandinavien und in geringerem Maße Holland und Amerika in Betracht kommen. Die bisherigen Schiffsangebote lassen Gutes hoffen. Die vorgenommene Zentralisation dürfte aber auch ermöglichen, daß das Herauftreiben der Frachtsätze, wie es das bisherige Anwerben der Schiffe durch verschiedene Makler mit sich brachte, aufhört oder doch nachläßt. Jedenfalls ist sie administrativ und kaufmännisch richtig gedacht; die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.

Es ist bereits gesagt worden, daß unsere Vorräte an Brotgetreide weitere Erschwerungen unserer Zufuhr nicht wohl ertragen würden. Der heutige Stand der Vorräte ist zwar nicht beängstigend, aber auch nicht erfreulich. Er hat sich von seinem tiefen Niveau, das im Herbst 1915 eintrat, nicht aufwärts bewegt. Die Hauptschuld daran trägt, wie am Eintritt des Tiefstandes selbst, der Mangel an Güterwagen. Französisches Wagenmaterial ist bekanntlich nicht mehr erhältlich. Die ganze Aufgabe haben unsere Bundesbahnen zu bewältigen, und dies geschieht natürlich nur mit dem Aufgebot der letzten Mittel. Mehr als bisher kann nicht geleistet werden, und in dieser Stabilität der zur Verfügung stehenden Wagenzahl ist auch der stets gleich große oder gleich klein bleibende Warenzufluß begründet. Der schweizerische Verbrauch an Brotfrucht beläuft sich im Tag