

## Die deutsch-amerikanische Frage und die Frachtkrise.

Von Dr. Johann Aupfiker.

Generaldirektor-Stellvertreter des Oesterreichischen Lloyd.

Wien, 25. April.

Die Osterreichnote Amerikas wegen des Unterseebootkrieges steht mehr als jedes andere Kriegsereignis im Mittelpunkt des Interesses aller Vorgänge des Weltkrieges und man sieht mit größter Spannung der weiteren Entwicklung entgegen. Man wird sicherlich nicht fehlgehen, wenn man die englische Diplomatie als eines der treibenden Elemente bezeichnet, die, unter dem Hochdruck eines aufs Aeußerste gestiegenen Mangels an Schiffsraum, alle Wägen springen läßt, um Deutschland bezüglich des Gebrauches der Unterseeboote in den Arm zu fallen. Daß aber diese Not sich in bedrückendster Weise fühlbar macht, geht nicht nur aus der phantastischen Steigerung der Schiffsrachraten und der hiedurch bewirkten außerordentlichen Verteuerung der Lebensmittel in England und in den mit ihm verbündeten Mächten hervor, sondern auch aus den verzweifelten Versuchen, durch Organisation diesem sich immer mehr potenzierenden Uebel beizukommen.

Vor kurzem erst hat sich das englische Unterhaus neuerdings, wie seit Monaten zum wiederholten Male, mit diesen krisenhaften Verhältnissen beschäftigt, ebenso mit diesen Krisen abgeholfen werden könnte. Neben dem Parlament erörtern diese Frage die Zeitungen, welche förmliche Enquêtes abhalten, sodann die industriellen und kaufmännischen Körperschaften und sämtliche Handels- und Gewerbekammern des großen britischen Reiches. Das Ergebnis war bisher ein unbefriedigendes und dürfte, wie aus dem Nachstehenden geschlossen werden kann, voraussichtlich unbefriedigend bleiben. Der alte lateinische Spruch bewährt sich aufs neue, daß, wenn einer Krankheit nicht gleich zu ihrem Beginne entgegengetreten wird, späterhin das Heilmittel schwer zu finden sei.

Betrachten wir einmal Entstehung und Stand des Übels und wie es seit den ersten Wochen nach Kriegsausbruch gewachsen ist. Der internationale Frachtmärkte, der in den Jahren 1912 und 1913 vielfach Nordfrachtförderung gezeigt hatte, ließ zu Beginn 1914 einen merklichen Abfall erkennen und diese Richtung verschärfte sich, so daß im Juli, dem letzten dem Kriegsausbruch vorausgegangenen Monat, ein allgemeiner Tiefstand der Seefrachtmärkte zu verzeichnen war. Anfang August 1914 war auch die Reederei von Panik beherrscht und erst nach Wochen kam ein mehr oder weniger regelmäßiger Reedereibetrieb zustande. Nun fingen die Frachtmärkte zu steigen an, bis sie die heutige Höhe erreichten, die bisher niemals, seitdem ein Schiffsfahrtsbetrieb besteht, in die Erscheinung getreten ist.

An einzelnen Beispielen, einem englischen Frachtbillet entnommen, sei im folgenden, mit Berücksichtigung der wichtigsten Handelsartikel, das Ausmaß der Frachtmärkte beleuchtet:

### Heimwärtsfrachten.

Von	nach	Artikel	Frachtmäßig	gegenwärtige Rate	niederste Rate 1915	vormalige höchste Rate
England	Australien od. Kontinent	Getreide	1016 Kg.	150	—	43/3 (1912)
Chile	"	Salpeter	1016 Kg.	120	—	61/3 (1914)
Philippinen	"	Coprah	70 Kbfuß	157/6	—	55 (1913)
Burma	"	Reis	1016 Kg.	130	—	10 (1871)
Kalkutta	"	Zur	52 Kbfuß	150	34/6	92/6 (1872)
Amerika	"	Baumwolle	100 "	282/6	82/6	—
"	"	Getreide	480 lb.	17/6	7/3	7/6 (1874-1913)

### Ausfrachten von England.

Wales	Alexandrien	Kohle	1016 Kg.	72/6	20	207/2 (1913)
"	Bombay	"	1016 "	52/6	25	35 (1869)
"	Genoa	"	1016 "	100	22/6	18 (1913)
"	Port Said	"	1016 "	70	20/6	21/6 (1913)

Diese ungeheuerlichen, noch nie dagewesenen Frachtmärkte verursachen naturgemäß jene Teuerung, die im reichen England, wenn auch mäßig, ertragen wird, die aber in anderen Ländern, wie beispielsweise in Italien, zu einer wirtschaftlichen Katastrophe führen kann. In diesem Blatte wurde jüngst dargelegt, daß der Kohlenimport Italiens zirka 11 Millionen Tonnen im Jahre betrage, ferner daß der Kohlenpreis von 25 bis 30 Lire per 1000 Kilogramm auf 240 Lire gestiegen ist. Man denke, was das bedeutet, wenn für einen Meterzentner Kohle statt eines Preises von 2 Lire 40 Centesimi 24 Lire gezahlt werden müssen, wie dies die Bahnen, die gesamte Industrie, insbesondere die Gasanstalten belastet, wie dies aber auch in das Budget der armen Bevölkerung einschneidet.

Nun hat die englische Regierung angeordnet, daß alle nicht für militärische Zwecke oder Nahrungsmittelversorgung eingelegenen Schiffe für Kohlentransporte nach Italien zur Verfügung gestellt werden, und dies zu Admiralsratsraten, die, wenn auch nicht bekannt, doch sicherlich erheblich unter den Raten des offenen Marktes stehen dürften. Welches Resultat hatte nun diese Verfügung? Mit Mühe gelang es, für einen Monat so viele Schiffe aufzubringen, daß damit zirka 100.000 Tonnen Kohle nach Italien gebracht werden können, das ist netto 10 Prozent des Normalbedarfes, während der Kriegsbedarf sicher ansehnlich höher ist. Der Kohlenpreis in Mailand soll durch diese großmütige Maßnahme der englischen Regierung um 1 Lire 50 Centesimi gefallen sein, beträgt daher — welche Erleichterung! — statt wie normal 2 Lire 40 Centesimi und wie bis vor kurzem 24 Lire, nunmehr 22 Lire 50 Centesimi.

Die Not an Schiffsraum hat ihre ganz natürlichen Ursachen. Vor allem hat die Welt Handelsflotte infolge des Krieges eine bedeutende Herabminderung erfahren, da die Handelsmarine Deutschlands, Osterreich-Ungarns und zum großen Teile Rußlands stillgelegt

sind. Mit rund sechs Millionen Bruttoregistertonnen, die eine Tragfähigkeit von zirka neun Millionen Tonnen im Gewicht darstellen, ist dieser Ausfall nicht zu gering veranschlagt. Ende 1913 betrug der Bruttoregistertonnengehalt der Welt Handelsflotte nach Lloyds Register rund 47 Millionen Tonnen. Der Jahreszuwachs an Frachtraum betrug vor dem Kriege, nach Abzug des durch Ausfall und Abbruch aus dem Verkehr geschwundenen Materials (zirka 700.000 bis 800.000 Tonnen), rund zwei Millionen Bruttoregistertonnen. Demgegenüber wurden im Jahre 1915 in der ganzen Welt insgesamt 1.671.000 Tonnen neu gebaut, während die Schiffsverluste sich in außerordentlicher Weise erhöht haben. Der Unterseebootkrieg, der von den Engländern anfänglich so bespöttelt wurde, hat während seiner einjährigen Dauer, das ist vom 18. Februar 1915 bis zum 17. Februar 1916, nicht weniger als 1097 Schiffe mit 2.128.754 Tonnen in den Ortus gesendet. (In der Zahl der Schiffe befinden sich 867 englische, 84 französische, 67 italienische, 55 russische, 13 belgische, 9 japanische und 2 montenegrinische Fahrzeuge.) Dem allgemeinen Verständnis werden diese monströsen Zahlen in ihrer Bedeutung näher gerückt, wenn angeführt wird, daß die gesamte Osterreichische Handelsmarine über zirka 240 Schiffe mit etwa 700.000 Bruttoregistertonnen verfügt.

Wenn nun auch die ganze Handelsmarine Deutschlands und Osterreich-Ungarns bei der Beurteilung des Raumbedürfnisses ausgeschaltet werden kann, da durch sie die Bedürfnisse der bezüglichen Volkswirtschaften gedeckt werden können, und wenn auch andererseits die in englischen Häfen bei Kriegsausbruch zurückgehaltenen deutschen und Osterreichisch-ungarischen Schiffe den zu Englands Verfügung stehenden Schiffsfrachtraum vielleicht um 600.000 bis 700.000 Tonnen erhöht haben dürften, so erklärt sich doch das Sinken des Angebotes von Schiffsraum, dem eine außerordentliche, durch die Kriegsbedürfnisse hervorgerufene Nachfrage in feindlichen Ländern gegenübersteht, in einfacher Weise. Dazu kommt noch, daß die englische Regierung in immer steigendem Maße für die Bedürfnisse der Heeresverwaltung nicht nur für England selbst, sondern auch für solche ihrer Verbündeten ihre eigenen (britischen) Handelsfahrzeuge einziehen mußte, wodurch allmählich nahezu 47 Prozent der britischen Handelsmarine unter die Kontrolle der englischen Regierung gelangten.

Weiter steigerte sich der Raumbedarf der Entente durch die Sperrung des Suezkanals und des Panamakanals, wodurch die Reisedauer der einzelnen Fahrten um ein Erhebliches erhöht wurde, was einer Verminderung des Angebotes an Schiffsraum in entsprechender Weise gleichkommt. Endlich wird in England allgemein geklagt, daß die Regierung vermöge eines bürokratischen Apparates nicht imstande sei, eine richtige Verwendung des Schiffsraumes zu treffen und daß auch solcherart der Raumangel gesteigert werde.

Die englische Regierung sucht diesen Verhältnissen durch Organisation beizukommen und man kann nicht leugnen, daß eine stattliche Anzahl von Stellen geschaffen wurde, die mit der Kontrolle des englischen Schiffsraumes betraut sind. Offenbar schwebt den englischen Organisationsfaktoren das allerdings ruhmreiche und müßergültige Beispiel deutscher Organisation vor, aber wenn man sieht, wieviel Organisationen ins Leben gerufen wurden und wie wenig Organisation hiedurch geschaffen wurde, wird man nur an den Ausspruch erinnert: „Wie er sich räuspert, wie er spukt“ usw.

Es mag nicht ohne Interesse sein, die einzelnen Komittees kennen zu lernen, denen die bisher ungelöste Aufgabe anvertraut wurde, Ordnung in das Chaos des Frachtmärktes zu bringen. Es bestehen: 1. ein Transportdepartement der Admiralität, dem ein Beratungskomitee (advisory committee), bestehend aus Reedern, beigegeben ist; dieses Departement requiriert die Schiffe der Handelsmarine für den Bedarf der Kriegsflotte und für Soldatentransporte; 2. das Requisitionskomitee, welches für die Heimbeförderung von Nahrungsmitteln zu sorgen hat; 3. das Erlaubnis- (Licencing-) Komitee, welches befugt ist, einzelnen Reedern zu gestatten, den Transport von Gütern zwischen fremden Häfen zu übernehmen; 4. das Hafen- und Transitreferatorkomitee, das sich mit der Organisation der Einrichtungen von Arbeiten in den britischen Häfen befaßt; 5. das Eisenbahndirektorkomitee, welches dafür sorgen soll, jeweils die notwendige Anzahl von Eisenbahnwagen für den Abtransport der anlangenden Güter zu beschaffen; 6. das Kriegshandelsdepartement, das ist die Kohlenabteilung, welches insbesondere den Kohlenexport zu regeln hat; 7. die Commission internationale de ravitaillement, welche Kommission für die Bedürfnisse der Alliierten vorzulehren hat; 8. das International Joint Committee bestimmt, den Weizenimport zu überwachen und zu regulieren.

Neuerdings ist noch ein weiteres Komitee geschaffen worden: das Curzon-Komitee, welches speziell die Aufgabe hat, die „freien Schiffe“, das sind solche, welche nicht durch britische oder verbündete Regierungen requiriert wurden, oder die der Admiralität nicht als für Verbündeten transportierte bestimmte Schiffe bekanntgegeben wurden, zu Admiralsratsraten den verbündeten Regierungen zur Verfügung zu stellen.

Eine Flut von Hohn und galliger Kritik ergießt sich über die Häupter der Regierung aus allen Kreisen der Bevölkerung, nicht am wenigsten aus Reederkreisen, über die vorgenannten Einrichtungen, die alle neben- und durcheinander arbeiten, wobei es fast die Regel ist, daß ein Komitee von den Verfügungen des anderen nichts weiß, so daß das Ende heillosen Betwirrung und maßloser Mißbrauch von Schiffsraum ist. Nun wird enquettiert und debattiert und — die Frachtmärkte steigen weiter. Diesem frenetischen Aufstiege der Raten wird durch Organisation, wenn eine solche überhaupt zeitgerecht und auf vernünftiger Basis ins Leben treten sollte, nur in beschränktem Maße Einhalt getan werden können, nämlich dann, wenn der vorhandene Schiffsraum richtig ausgenutzt wird.