

A

436



A 4036

~~1862~~

93.007-5

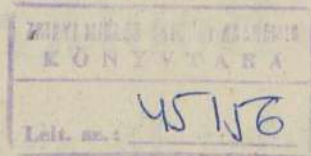
Die Wirkungen des U-Bootkrieges in amtlicher Darstellung.

(Abgeschlossen im August 1917.)



Berlin 1917.

Gedruckt im Admiralstab der Marine.



219/1918



M-1697.

Die Wirkungen des U-Bootkrieges in amtlicher Darstellung.

Mit den steigenden Erfolgen des U-Boot-Krieges sind die gegnerischen Bemühungen gewachsen, ihn als unwirksam hinzustellen. Den Völkern der Entente und den Neutralen soll die Furcht vor dieser neuen Waffe, uns und unsern Verbündeten die Hoffnung auf ihre entscheidende Wirkung genommen werden. Die Behauptungen, die sowohl in Reden und Äußerungen der feindlichen Minister und anderer hervorragender Persönlichkeiten, wie in der Presse der Entente und in einigen von ihr beeinflussten neutralen Zeitungen zu diesem Zwecke aufgestellt und mit mehr oder minder Geschick verfochten werden, bewegen sich in drei Richtungen:

Sie zweifeln die Richtigkeit der Bekanntmachungen des deutschen Admiralstabes über die Versenkungsziffern an;

sie suchen die der Entente für ihre überseeische Versorgung zur Verfügung stehende Tonnage als so groß und durch Neubauten dauernd gesichert hinzustellen, daß die durch den U-Boot-Krieg eintretenden Verluste ertragen werden können;

sie bemühen sich schließlich, den Glauben zu erwecken, daß durch Einschränkung der Einfuhr nicht lebensnotwendiger Dinge und durch Steigerung der Eigenproduktion für die Heranschaffung der zum Leben und Kriegführen unentbehrlichen Güter auf unabsehbare Zeit der nötige Schiffsraum vorhanden sein wird. Diese Behauptungen sollen einer näheren Prüfung unterworfen werden.

I.

Die Veröffentlichungen des Admiralstabs beruhen in gleicher Weise, wie die der Obersten Heeresleitung, auf den nach bestem Wissen und Gewissen gemachten Angaben der Front und auf anderen glaubwürdigen Nachrichten, die eingehender und sorgsamer Nachprüfung unterzogen werden. Daß der Admiralstab nicht alle Unterlagen für seine Veröffentlichungen bekanntgeben kann und darf, ist eine Kriegsnotwendigkeit, die bei der Entente, nach Art und Zuverlässigkeit ihrer Berichterstattung zu urteilen, in viel höherem Maße und weiterem Umfange vorzuliegen scheint, als bei uns. So wird es dem vorurteilsfreien Leser auch keinen Verdacht erregen, wenn er in den Admiralstabsveröffentlichungen über die versenkte Tonnage wohl ihre Summe, nicht aber alle Schiffe, deren Raumgehalt zusammen diese Summe ergibt, mit Namen aufgeführt findet; eine Bemerkung wie: „unter den versenkten Schiffen befanden sich —“ oder ähnlich, macht auf letzteren Umstand ausdrücklich aufmerksam.

Bei Schiffsraumschätzungen, die sich als Unterlagen für die Admiralstabsmeldungen nicht ganz entbehren lassen, können natürlich Irrtümer unterlaufen. Auch dem Laien wird es klar sein, daß die Größe eines Schiffes selbst von einem erfahrenen Fachmanne verschätzt werden kann, je nachdem das Schiff infolge größerer oder geringerer Ladung mehr oder weniger tief im Wasser liegt, ebenso daß Schätzungen bei Nacht oder nebligem Wetter oder wenn das einzuschätzende Schiff nur kurze Augenblicke betrachtet werden kann, selbst bei bestem Willen fehlerhaft werden können. Wo aber Schätzungen verwertet werden müssen, werden sie so vorsichtig wie möglich eingesetzt, und soweit irgend angängig, durch spätere genauere Ermittlungen ergänzt und verbessert. Wie gering die dann noch verbleibenden Fehler sind, ergibt sich aus der Berechnung einer vom Admiralstabe gänzlich unabhängigen und unbeeinflussten, aber gerade auf dem Gebiete des Seeverkehrs besonders sachkundigen Stelle; nach ihr stimmen die

Größenschätzungen der zunächst als unbekannt gemeldeten Schiffe im Durchschnitt bis auf 2% mit den Ermittlungen auf Grund späterer zuverlässiger Nachrichten überein. Daraus erhellt, daß gelegentlichen Überschätzungen ebenso große Unterschätzungen gegenüberstehen und sie ausgleichen. Hierdurch findet auch die Behauptung des französischen Verfassers von 2 Artikeln in der „Neuen Züricher Zeitung“, daß der Raumgehalt sämtlicher von den deutschen U-Booten nicht identifizierten versenkten Schiffen planmäßig in die Höhe geschraubt wird, ihre bündige Widerlegung.

Aber selbst wenn der französische Verfasser mit seiner Unterstellung Recht hätte, würde diese Überschätzung der unbekannten Schiffe auf das Gesamtergebnis nur wenig Einfluß haben; denn von den versenkten Schiffen bleiben noch nicht $\frac{1}{5}$ unbekannt. Nimmt man bei diesen, wie er es tut, selbst eine durchschnittliche Überschätzung um $\frac{1}{3}$ an, so würde sie das Gesamtergebnis mithin nur um $\frac{1}{15}$ beeinflussen, also bei den höchsten bisherigen Monatsergebnissen noch nicht 70 000 Tonnen erreichen. Die gegnerische Behauptung, die Überschätzung betrage mehrere Hunderttausende von Tonnen, ist also reines Phantasiegebilde.

Weiter wird von feindlicher Seite gegen die Zuverlässigkeit der Admiralstabsmeldungen ins Feld geführt, daß Schiffe, die als versenkt gemeldet würden, in Wahrheit nicht gesunken seien, sondern den Hafen erreicht hätten. Dem Leser der laufenden Admiralstabsveröffentlichungen wird erinnerlich sein, daß sich in ihnen bei Erwähnung einer Torpedierung manchmal die Bemerkung findet: „Sinken nicht beobachtet“. Solche Erfolge werden, wie ausdrücklich bemerkt sei, der Versenkungsziffer grundsätzlich **nicht** zugeschlagen. Daß in solchen Fällen den U-Boot-Kommandanten ab und zu Irrtümer unterlaufen können, wird klar, wenn man sich vergegenwärtigt, daß manche Torpedierungen in dunkler Nacht oder bei scharfer Gegenwehr durch feindliche bewaffnete Geleitfahrzeuge stattfinden, deren Angriffe das U-Boot zwingen, längere Zeit unter Wasser zu bleiben und ohne nochmals aufzutauchen

den Schauplatz des Kampfes zu verlassen. Der betreffende U-Boot-Kommandant kann dann aus der Detonation seines Torpedos und der Lage des angeschossenen Schiffes zu der Überzeugung gelangen, das getroffene Schiff werde bestimmt sinken; trotzdem mag es in einem oder dem anderen Falle gelingen, es in einen nahen Hafen zu schleppen. Da die Wiederherstellung eines solchen Schiffes bei den großen Beschädigungen, die unsere Torpedos hervorbringen und bei dem allbekannten Mangel an gelernten Arbeitern, Schiffbaumaterial und in den französischen und italienischen Werften auch an Kohlen viele Monate dauert und den Neubau von Schiffen hemmt und verzögert, so ist ein solcher Erfolg eines U-Boot-Angriffes nicht viel geringer einzuschätzen, als eine Versenkung. Übrigens verdirbt bei solchen Beschädigungen auch die Ladung meist ganz oder zu ihrem größten Teil.

Wie oft kommen überhaupt solche Irrtümer der U-Boot-Kommandanten vor? Der vorerwähnte französische Verfasser zählt in seinem Artikel vom 10. Juli sieben solcher Fälle innerhalb drei Monaten auf, während derer nahe an 1000 feindliche Schiffe versenkt worden sind. Also auch dieser Versuch, die Admiralstabsmeldungen in Zweifel zu ziehen, scheitert an erweislichen Tatsachen.

Nicht anders steht es mit den immer wiederkehrenden feindlichen Behauptungen, wir erlitten dank den getroffenen Gegenmaßregeln schwere Verluste an U-Booten. Dem gegenüber kann nur erneut auf die amtliche Feststellung hingewiesen werden, daß der Durchschnittsverlust an U-Booten im Monat die Zahl 3 nur um einen geringen Bruchteil überschreitet, während der Zuwachs in der gleichen Zeit ein Mehrfaches davon ausmacht.

Die erfinderischsten Köpfe, der größte Aufwand an Geld haben unseren Gegnern noch immer nicht das Allheilmittel gegen die „U-Boot-Pest“ in die Hand gegeben. Auch den weiteren Bemühungen, es zu finden, sehen unsere U-Boot-Leute kalten Blutes und mit dem Vertrauen entgegen, daß Mut, Sachkenntnis und Geistesgegenwart, wie bisher, auch künftig das neue Mittel durch ein wirksameres Gegenmittel matt setzen werden.

II.

Der U-Boot-Krieg ist angesetzt gegen den England und seine Verbündeten versorgenden Schiffsraum, der in Wahrheit Englands Lebensader ist. Man hat wohl in England und anderwärts die Frage so zu drehen gesucht, als ob durch den U-Boot-Krieg England lediglich von der Lebensmittelzufuhr abgeschnitten, also ausgehungert werden sollte, eine Fragestellung, die in ihrer leichten Faßlichkeit der breiten Öffentlichkeit besonders naheliegt. In Wirklichkeit greift der U-Boot-Krieg aber viel weiter; gerade in England sind ernste und sachliche Stimmen laut geworden, die die Bedeutung der Vernichtung des Schiffsraums für Englands gesamte Kriegs- und Wirtschaftsführung in aller Schärfe betonen und hervorheben. Der U-Boot-Krieg ist also das Problem des Schiffsraums.

Von drei verschiedenen Standpunkten aus kann man die Frage betrachten.

Zunächst ist der Besitz einer eigenen starken Handelsflotte für Englands Lebensbedingung. Dies Wort des Chefs des Admiralstabs Sir John Jellicoe: „Ohne unsere Handelsmarine kann die Kriegsflotte und in Wahrheit die Nation nicht existieren“, steht über allen Erörterungen dieser Art.

Als der uneingeschränkte U-Boot-Krieg begann, verfügte England, wenn man von seinen eigenen Quellen ausgeht, noch über rund 191/2 Millionen Brutto-Register-Tonnen Handelsfrachtraum, alle Schiffe über 100 Tonnen mitgerechnet und auch die Schiffe der Kolonien einbegriffen; dabei sind auch die von England beschlagnahmten und in Besitz genommenen Schiffe der Mittelmächte berücksichtigt. Von jener Zahl sind die Schiffe abzusetzen, die jeweils reparaturbedürftig und deshalb nicht fahrtbereit sind, und diejenigen, die in England und seinen Kolonien der Küstenschifffahrt dienen, sowie die auf den kanadischen Seen. Nimmt man diesen Abzug vorsichtig mit insgesamt 11/2 Millionen Tonnen an, so bleibt für die überseeische Fahrt ein Frachtraum von 18 Millionen Brutto-Register-Tonnen übrig. Er vermindert sich infolge der Kriegsverluste und

des normalen Abganges, unter gleichzeitiger Berechnung eines hochgegriffenen, sich steigernden Zugangs von Neubauten, im Monatsdurchschnitt um 450 000 bis 500 000 Tonnen. Am 1. Juli belief sich danach der englische Schiffsraum noch auf rund 15 $\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen. Am 1. Oktober wird er nur noch reichlich 14 Millionen Tonnen ausmachen. Berücksichtigt man dazu den Raubbau, der jetzt, vollends im dritten Kriegsjahr, an dem Schiffsraum getrieben wird, insofern Reparaturen und Überholungen der Maschinen weit über das wirtschaftlich gebotene Maß hinaus aufgeschoben werden, so wird auch dem Laien deutlich, welche verhängnisvolle Bedeutung diese unaufhaltsame Verminderung des Frachtraumes politisch und volkswirtschaftlich für Englands Gegenwart und Zukunft hat. Ohne den Krieg würde England heute schätzungsweise über eine Handelsflotte von annähernd 25 Millionen Brutto-Register-Tonnen verfügen, soviel haben die Kriegsverluste und der Rückgang der Neubauten ausgemacht.

Der zweite Gesichtspunkt, unter dem der U-Boot-Krieg zu betrachten ist, ist der des englischen Seeverkehrs. Er hat unmittelbare Bedeutung für die gegenwärtige Kriegslage.

Von den 18 Millionen Brutto-Register-Tonnen, über die England für seinen Überseeverkehr am 1. Februar 1917 verfügte, ist die gewaltige Flotte abzusetzen, die von der Kriegsmarine und der Armee für militärische Zwecke verschiedenster Art und ihre Versorgung, sowie für die kriegerischen Unternehmungen Englands auf überseeischen Schauplätzen und für die Bedürfnisse Frankreichs und Italiens beansprucht wird. Wir kennen eine ganze Reihe amtlicher Angaben über die Größe dieser Flotte. Sie kann danach, gering gerechnet, auf 10 $\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen veranschlagt werden. Sonach verblieben für die Versorgung des Landes mit Nahrungsmitteln und Rohstoffen und für die Ausfuhr nur noch 7 $\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen. Davon war im Januar noch ein gewisser Teil in Fahrten tätig, die nicht unmittelbar der englischen Versorgung dienten: „Skelette“ des einst mächtigen Weltreedergeschäfts Englands, um eine Wendung zu wiederholen, die im Unterhaus vom Regie-

rungstisch gebraucht worden ist. Seitdem hat die Not der Zeit dazu geführt, daß so gut wie alle englischen Schiffe in den Seeverkehr auf England gezogen worden sind.

Dazu kommen die fremden Flaggen, die noch im Januar auf England fuhren und die man auf Grund der Statistik des damaligen englischen Seeverkehrs mit etwa $3\frac{1}{4}$ Millionen Tonnen annehmen kann. Das bedeutet insgesamt $10\frac{3}{4}$ Millionen Brutto-Register-Tonnen, die am 1. Februar 1917 auf England fuhren.

Dieser Schiffsraum vermindert sich durch Kriegsverluste und normalen Abgang im Monat durchschnittlich um 950 000 Tonneß. Ihm muß man nämlich auch zur Last schreiben, was an militärischen Hilfsschiffen und von der auf Frankreich und Italien fahrenden Tonnage versenkt wird, denn er allein ist das Reservoir, aus dem diese Abgänge gedeckt werden können. Geschieht dies nicht, so muß die Kriegführung oder die Versorgung der Bundesgenossen in einem Grade leiden, die die Möglichkeit der Fortsetzung des Krieges wesentlich beeinflußt.

Eine Verminderung ist ferner durch Abschreckung neutraler Schiffe eingetreten, die seit dem uneingeschränkten U-Boot-Krieg dem Sperrgebiet fernbleiben. Den Umfang zu schätzen ist schwierig. Sicher ist nur, daß es sich um Vielfaches von hunderttausend Tonnen handelt und daß sie nicht durch anderweiten Schiffsraum aufgewogen werden, der seit dem Februar etwa neu in den englischen Seeverkehr eingetreten wäre. Es kann keine Rede davon sein, daß dies in irgendwie nennenswertem Umfang geschehen wäre. Dafür sorgt eine Reihe von Umständen, insbesondere die überall in der Welt herrschende Frachtraumnot, ferner die Zurückziehung englischer Schiffe aus überseeischen Fahrten, so des Großen Ozeans und des Indischen Ozeans, woselbst jetzt die amerikanische und die japanische Flagge die Erbschaft angetreten haben.

Andererseits wird von englischer Seite behauptet, daß einige technische Maßnahmen wie die Aufhebung der Ladelinie, Decksaufbauten und dergleichen zu einer Vermehrung des Frachtraums geführt hätten. Das ist mehr Theorie als Praxis; schon weil diese Gewalttätigkeit gegen die Kon-

struktionsbedingungen der Schiffe ihre Seefähigkeit und ihre Geschwindigkeit ungünstig beeinflußt. Trotzdem wollen wir dagegen, um ganz sicher zu gehen, aufrechnen, was durch die Abschreckung fremder Flaggen dem englischen Seeverkehr entzogen worden ist. Diese Rechnung erscheint um so vorsichtiger, wenn man erwägt, daß nach fachmännischer englischer Schätzung die Verwaltung der ganzen englischen Handelsflotte von einer bürokratischen Stelle aus durch Schwerfälligkeiten und Verlangsamungen eine Einbuße an nutzbarem Frachtraum von 10—25% im Gefolge hat. Weitere Momente, die die normale Ausnutzung des Frachtraums behindern, liegen in den immer wiederholten Störungen durch unsere Minensperrungen und durch die verlangsamte Abfertigung in englischen Häfen, in der Schwierigkeit, genügend ausgebildete Mannschaften zu beschaffen, und in der Notwendigkeit, wertvolle Schiffe im Geleit bewaffneter Fahrzeuge fahren zu lassen, wodurch die Leistungsfähigkeit dieses Schiffsraums erheblich sinkt.

Von besonderer Bedeutung ist die Frage der Neubauten, über die unendlich viel geredet und geschrieben worden ist. Bekanntlich sind die Äußerungen des englischen Premierministers über diesen Gegenstand ungemein optimistisch. Wollte man ihm glauben, so müßte man die Leistung der englischen Werften für das laufende Kalenderjahr auf mehr als 2 Millionen Tonnen annehmen gegen 580 000 Tonnen im Vorjahre. Sein Kollege, der Munitionsminister, gibt die anzustrebende Leistung bescheidener auf 1,5 Millionen an. Sachverständige schätzen sie noch geringer ein. Daß die englische Regierung es sich nicht übernimmt, in solchen Dingen zu übertreiben, lehrt die Geschichte ihres landwirtschaftlichen Anbauprogramms, dessen Ziffern jetzt auch von Regierungsseite nur noch als ein Ideal bezeichnet werden, dem man nachstrebe. Wir wollen aber stark zu Gunsten Englands annehmen, daß die Neubauten des laufenden Jahres, in wachsender Steigerung 1,5 Millionen Tonnen erreichen werden. Die gleiche Annahme soll, ebenfalls sehr vorsichtig, für die Vereinigten Staaten gelten, in denen das Bauprogramm zunächst allerdings nur zu schweren Unstimmigkeiten der

verantwortlichen Stellen geführt und eben erst die Amtsniederlegung des General Goethals und des Vorsitzenden des Schiffahrtsamtes Denman veranlaßt hat. Wir wissen, daß die englische Regierung es peinlich empfindet, daß ihre ursprünglichen Erwartungen auf die Hülfe amerikanischen Frachtraums sich nicht verwirklichen. Schließlich kommen die deutschen und österreichisch-ungarischen Schiffe in Betracht, die in beschädigtem Zustande in den Vereinigten Staaten und Brasilien beschlagnahmt worden sind; von ihnen soll angenommen werden, daß im Laufe des Sommers bis Ende September etwa 750 000 Tonnen werden fahrtbereit werden. Das würde aus den amerikanischen Neubauten und diesen wiederhergestellten Schiffen einen Frachtraum von $2\frac{1}{4}$ Millionen Brutto-Register-Tonnen ergeben; nimmt man an, daß davon 2 Millionen Tonnen dem englischen Seeverkehr zur Verfügung gestellt werden, so ist das angesichts der Bedürfnisse des sonstigen amerikanischen Verkehrs und des mit Amerikas Eintritt in den Krieg entstandenen und nun ständig wachsenden Bedarfs an Schiffsraum für Zwecke der Flotte und des Expeditionskorps wohl überreichlich gerechnet.

Aus alledem ergibt sich, daß, Zu- und Abgänge gegeneinander gerechnet, der englische Seeverkehr, der am 1. Februar mit $10\frac{3}{4}$ Millionen Brutto-Register-Tonnen begonnen haben soll, am 1. Juli bereits auf etwa 7 Millionen Tonnen verringert war; am 1. Oktober würden unter Einrechnung der in Amerika wiederhergestellten Schiffe noch $5\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen übrig sein. Am 1. Januar 1918 aber, wenn man mit Rücksicht auf die Verringerung des Seeverkehrs eine beträchtliche Verringerung der Ausbeute des U-Boot-Krieges in Rechnung stellt, noch 4 Millionen Tonnen.

Es leuchtet ohne weiteres ein, daß die englische Wirtschaft eine solche Unterbindung ihrer einzigen Verkehrsader nicht ertragen kann. Das große Programm der Einfuhr einschränkungen, das die englische Regierung Ende Februar ins Werk gesetzt hat, sollte nach optimistischer Rechnung ein Viertel der vorjährigen Einfuhr ersparen.

Nimmt man an, daß dies Programm nicht nur voll in die Tat umgesetzt, sondern sogar auf ein reichliches Drittel

der vorjährigen Einfuhr gesteigert werden könnte, so würde doch die Grenze, bei der der Schiffsraum des englischen Seeverkehrs unzulänglich wird, schon bei 6—7 Millionen Tonnen erreicht. Wir sehen, wie nahe wir dem Erfolge sind.

Schließlich hat man das Problem noch von folgendem Gesichtspunkte aus betrachten wollen. Der damalige Marineminister, Admiral Lacaze, hat der französischen Kammer zum Beweise, daß man die Entente mit dem U-Boot-Krieg nicht niederzwingen könne, die den alliierten und neutralen Ländern zur Verfügung stehende Tonnage auf 40½ Millionen Tonnen angegeben. Diese Zahl ist wohl dadurch gefunden, daß von der Welttonnage der Schiffsraum des Vierbundes, soweit er nicht in die Hände der Entente gefallen ist, und die in der Ostsee und dem Schwarzen Meer eingeschlossenen Ententeschiffe abgesetzt sind. Sie mag als angenähert richtig angenommen werden. Falsch aber ist die daraus abgeleitete Schlußfolgerung des Admirals, daß dieser gesamte Frachtraum erst vernichtet werden müsse, um die Entente niederzuzwingen, so falsch, daß sie nicht nur in den mit dem Seeverkehr vertrauten neutralen Staaten, sondern auch in England entweder nicht beachtet worden ist oder sogar ausdrückliche Ablehnung erfahren hat. Daß sich der U-Boot-Krieg nur gegen die europäischen Mitglieder der Entente und vornehmlich gegen den England versorgenden Frachtraum richtet, ist im vorstehendem dargelegt; daß aber dieser nicht gleichbedeutend ist mit dem Weltfrachtraum, liegt klar auf der Hand. Denn England zu Liebe werden und können z. B. Amerika und Japan auf ihre Seeverbindungen nicht verzichten. Der Handelsverkehr dieser und der anderen Anliegerstaaten auf dem Stillen, aber auch auf dem Indischen Ozean ist so bedeutend und steigert sich vollends unter den Verhältnissen der Kriegszeit und dem Ausdehnungsdrang ihrer Wirtschaft so sehr, daß er von der eigenen Tonnage nicht bewältigt werden kann und fremde Schiffe, z. B. norwegische, in beträchtlichem Maße heranziehen muß, um so mehr, als die in Friedenszeiten stark beteiligte englische Tonnage nun ausfällt. Auch die übrigen Flotten werden, soweit sie nicht

auf England fahren, unter den heutigen Verhältnissen von der Heimat dringend gebraucht, sind im übrigen zum guten Teil für die Ozeanfahrt nicht brauchbar. Es kann deshalb schlechterdings nicht damit gerechnet werden, daß irgend wie nennenswerter Frachtraum fremder Flaggen noch in den englischen Seeverkehr eintreten sollte; was dazu verfügbar war, ist schon vor dem Februar 1917 von England mit allen Mitteln herangezogen worden. England hat alle Mühe, das festzuhalten, was bisher seinem Seeverkehr diente. Von der Rücksichtslosigkeit, mit der es dabei verfährt, wissen die Neutralen zu erzählen.

Überblickt man die ganze Frachtraumfrage ohne Voreingenommenheit, so versteht man Lloyd Georges beschwörenden Ruf: „Schiffe! Schiffe! Schiffe!“, um die Todesgefahr zu bannen, die sich über England durch den U-Boot-Krieg zusammenzieht. Man begreift dann auch, daß der Parlamentssekretär des Munitionsministeriums, Kellaway, sich nicht scheute, vor den Birminghamern Munitionsarbeitern auszusprechen, England werde unvermeidlich zu einem schmäblichen Frieden getrieben werden, wenn nicht ein Teil der Schiffsverluste durch vermehrten Neubau ersetzt werde. Daß dieser Ersatz in ausreichendem Maße nicht möglich ist, ersehen wir aus den vorstehenden Darlegungen.

III.

England kann auf den Frachtraum nicht verzichten, weil es als Inselreich auf den Seeverkehr als einzige Verbindung mit andern Ländern angewiesen ist und wie kein Land sonst im Laufe der letzten Jahrzehnte in immer steigendem Maße seine gesamte Volkswirtschaft auf die Einfuhr von Lebensmitteln, Rohstoffen und Halbfabrikaten eingestellt hat. Von amtlicher englischer Stelle ist berechnet worden, daß von dem Gesamtverbrauch des Inselreiches in den letzten Friedensjahren von Weizen nur 19%, von Butter 25,1%, von Käse 19,5%, von Früchten 36,3% und von Fleisch 57,9% in dem Vereinigten Königreiche erzeugt wurden, wobei noch zu berücksichtigen ist,

daß die englische Viehzucht mit ihrem Futtermittelbedarf ebenfalls beträchtlich auf die Einfuhr angewiesen ist. Der Zucker muß vollständig aus dem Auslande beschafft werden. Die englische Eisenindustrie bezieht, wenn man den Gehalt der Erze berücksichtigt, 50% der Erze aus dem Ausland. Die Bedeutung der Einfuhr für den größten englischen Industriezweig, die Baumwollindustrie, erhellt aus der Tatsache, daß der Verbrauch an Rohbaumwolle in den Jahren 1912—13 in Großbritannien größer war als derjenige von Deutschland, Frankreich, Österreich und der Schweiz zusammengenommen.

Bezüglich seiner gewaltigen überseeischen Versorgung lebt England heute von der Hand in den Mund. Bei Beginn der Seesperre waren seine Vorräte an Nahrungsmitteln und Rohstoffen knapp, und eine Aufstapelung von Vorräten für eine längere Zeitdauer hatte nicht stattgefunden. Ganz besonders gilt dies von Brotgetreide und Futtermitteln. Zwar hat die englische Regierung es für nötig befunden, nach dem Beginn der Seesperre alle Zahlenangaben über die eingeführten Mengen von Nahrungsmitteln und neuerdings auch von einzelnen Rohstoffen zu unterdrücken, aber es ist ihr durch dieses Verfahren nicht gelungen, den tatsächlichen Mangel an Vorräten zu verheimlichen. In englischen Fachkreisen ist man sich dieses Mangels wohl bewußt. So konnte die „Morning Post“ in diesem Frühjahr den Brief eines Getreidehändlers veröffentlichen, in welchem dieser sich darüber beklagt, daß die früheren Minister Asquith und Runciman, obschon nachdrücklichst darauf hingewiesen, keine Maßnahmen getroffen hätten, um eine Lagerung des Getreides in großen Mengen in England vorzusehen. Vertreter der englischen Regierung haben es zwar in letzter Zeit aus wohl zu verstehenden Gründen so hingestellt, als ob das englische Volk durch eine stärkere Zufuhr von Getreide in seiner Brotversorgung sichergestellt worden sei. Die Beschaffenheit aber des englischen Kriegsbrottes, über die weiter unten noch gesprochen werden soll, und die Weigerung der Regierung trotz heftigsten Einspruchs des Publikums, diese zu verbessern, sind vollgültige Beweise für die außer-

ordentliche Knappheit der Getreidevorräte. Über die Versorgung Englands mit Butter hat vor kurzem ein Fachblatt des Butterhandels berichtet, daß infolge der Verluste von Buttertransporten, der häufig ohne entsprechende Kühlung vorgenommenen Verschiffungen und des Festliegens der Vorräte in Argentinien und Australien die Butterversorgung Englands in große Schwierigkeiten geraten sei. Nach einem Bericht vom 20. Juli gehen die Vorräte an kolonialer Butter in England zu Ende.

Ähnlich liegen die Dinge hinsichtlich der Rohstoffvorräte für die wichtigsten Industrien.

Was die Baumwollversorgung angeht, so ist eine bisher noch nicht dagewesene Teuerung von Rohbaumwolle in England eingetreten und hat zu einer beträchtlichen Einschränkung von Betrieben Anlaß gegeben, um so mehr, als gleichzeitig die Ausfuhr der Fabrikate durch den Frachtraummangel auf das stärkste eingengt wird. So meldet „Daily Telegraph“ vom 13. Juli 1917 aus Manchester, nach Ansicht der Handelskreise habe die dortige Bestandsaufnahme der Baumwollbestände nicht befriedigt und die Baumwollkontrollbehörde würde die Einschränkung der Erzeugung empfehlen, so daß die Spinnereien nur an vier Tagen wöchentlich arbeiten würden. Aus der Wollindustrie berichtet der „Economist“ vom 14. Juli 1917, daß viele Verbraucher von Wolle sich beim englischen Kriegsamt darüber beklagt hätten, daß sie bei den ihnen gemachten Zuweisungen ihre Betriebe nur bis Ende August aufrecht erhalten könnten.

Gleiche Anzeichen für die Knappheit der Vorräte in England sind heute nicht nur auf den hier genannten, sondern auch auf zahlreichen anderen Gebieten vorhanden. Welche Versuche sind nun in England gemacht worden, um die Katastrophe der dauernden Vorratsverminderung abzuwenden?

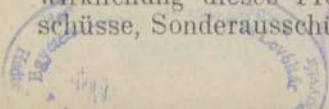
Wiederholt hat die englische Regierung und zwar schon sehr bald nach dem Beginn der Seesperre erklärt, daß sie eine Rationierung der Lebensmittel vornehmen müsse, wenn das englische Volk nicht freiwillig seinen Verbrauch erheblich beschränke. Aber diese Warnung hat

trotz eifrigster Propaganda so wenig gefruchtet, daß in seiner Rede am 16. Juni 1917 Captain Bathurst als Vertreter des Ernährungsamtes erklären mußte, die Verringerung des Brotverbrauchs habe im letzten Monat im Vergleich zu dem Monat Mai 1916 nur 1% betragen, während das ganze laufende Jahr, verglichen mit dem Vorjahre, bis zum Monat Mai eine Steigerung des Brotverbrauchs ergäbe. Trotzdem, und obschon der Ruf nach einer Rationierung in England von den verschiedensten Seiten laut erhoben worden ist, hat die Regierung von der Durchführung einer solchen Maßnahme Abstand genommen. Sie hat es tun müssen, weil sie sich nicht zuzutrauen scheint, die technischen Schwierigkeiten eines solchen Verteilungssystems zu meistern. In Deutschland hat man die Verteilung der Lebensmittel und Rohstoffe auf Grund einer Kriegserfahrung von mehreren Jahren in kriegswirtschaftlichen Organisationen auf- und ausbauen können. In England müßte man das Rationierungssystem in kürzester Zeit für alle Nahrungsmittel durchführen, wenn nicht die zwangsweise Einschränkung des Verbrauches einzelner Nahrungsmittel sofort zu einer entsprechenden scharfen Preissteigerung und Hamsterei auf anderen Gebieten führen soll. Für eine derartig umfassende und gleichzeitig innerhalb einer kurzen Frist durchzuführende Organisation ist aber die innerstaatliche Verwaltung Englands ihrem ganzen Aufbau und Wesen nach nicht geeignet. So erklärt es sich, daß die englische Regierung von der in Aussicht gestellten Rationierung immer wieder Abstand nehmen mußte, und mit allen möglichen anderen Eingriffen die Lebensmittelfrage zu bessern suchte, bisher scheinbar ohne rechten Erfolg und ohne die Allgemeinheit beruhigen zu können. Die Neubesetzung des dornenvollen Amtes des Nahrungsmitteldiktators stieß auf erhebliche Schwierigkeiten, und, nachdem sie nunmehr erfolgt ist, begrüßte der liberale Abgeordnete für Lancashire, Sir G. Toulmin, den neuen Vertreter dieses Amtes am 25. Juli im Unterhause mit der Erklärung, „der Nahrungsmitteldiktator und sein Adjutant würden einen schweren Stand haben, ehe sie das Vertrauen des Publikums wiedererwerben würden“.

Die englische Regierung griff in erster Linie zu Streckungsmaßnahmen, um die Brotknappheit zu mildern. Man zwang die Mühlen durch staatliche Kontrolle, dem Mehl alle möglichen und unmöglichen Ersatzmittel beizumischen mit dem Erfolge, daß Inspektor Burrell dem Gesundheitsamte auf Grund mikroskopischer Untersuchungen erklärte, die Haltbarkeit des Mehls sei minderwertig und große Mengen für die menschliche Ernährung wertvoller Stoffe würden durch dieses „Kriegsmehl“ unbrauchbar gemacht. Über die Beschaffenheit des aus diesem Kriegsmehl gebackenen Brotes haben wir eine Fülle von Zeugnissen:

Ein englisches Fachblatt des Getreidehandels vom 5. Juli 1917 führt aus, daß trotz der Versicherungen der Regierung, daß das Mehl vollkommen bekömmlich sei, die Klagen der Bäckermeisterinnungen über die Unbrauchbarkeit und die dadurch hervorgerufene Verschwendung sich dauernd vermehrten. Ein Londoner Verbandssekretär erklärte nach dem genannten Blatte einem Pressevertreter, daß in einer Vorstadt Londons ein einziger Bäcker 7200 Pfund Brot habe vernichten müssen; in einer anderen Vorstadt habe ein Bäcker 40 und ein anderer 36 Säcke infizierten Mehles erhalten. Im Osten Londons habe ein Bäcker 1200 Brotlaibe an Schweinefutterhändler verkaufen müssen. In weiten Kreisen habe der Genuß solchen Brotes starkes Unwohlsein und ernste Krankheitserscheinungen hervorgerufen; doch hat die dadurch verursachte schwere Beunruhigung die Regierung nicht zu veranlassen vermocht, Abhilfe in Aussicht zu stellen; der Grund dafür ist klar: es fehlen die nötigen einwandfreien Brotstoffe in der erforderlichen Menge.

Noch auf einem anderen Wege versucht die englische Regierung der Nahrungsmittelsorgen Herr zu werden: durch Steigerung der Erzeugung im eigenen Lande. Sie hat zu diesem Zwecke am 23. Februar 1917 ein Agrarprogramm entwickelt, dessen Ziel eine starke Hebung des englischen Getreide- und Kartoffelbaues ist. Voraufgehend die Verwirklichung dieses Programmes wohl überaus viele Ausschüsse, Sonderausschüsse, Versammlungen und Reden, da-



45787 VVVTAR

gegen wenig greifbare Resultate und sehr schwere Bedenken gezeitigt. Einstimmig haben die Vertreter englischer Agrarkreise, an der Spitze der Nestor der englischen Landwirtschaft, Lord Chaplin, erklärt, daß die Durchführung des Programmes, etwa 1½ Millionen ha Weideland in Ackerland umzuwandeln, nur unter ganz bestimmten, jetzt kaum erfüllbaren Voraussetzungen möglich sei. Schon unter friedlichen Verhältnissen, in welchen für eine derartige Umwandlung der englischen Landwirtschaft eine lange Zeitspanne angesetzt werden könnte, würde es gewagt erscheinen, die mehr als vierzigjährige Entwicklung zur überwiegenden Weidewirtschaft durch staatliche Eingriffe plötzlich rückgängig zu machen. In jetziger Zeit, wo es England ganz besonders an landwirtschaftlichen Arbeitskräften für den Ackerbau, an künstlichen Düngemitteln, vor allem an Kali, aber auch an Chilisalpeter, an Maschinen, Geräten usw. fehlt, muß der Plan der Regierung als utopisch erscheinen. In der „Morning Post“ vom 29. Mai 1917 schreibt Lord Hindlip: „In den meisten Teilen Englands, wenn nicht in allen, ist das Land nicht nur der gewöhnlichen, sondern auch der gelernten Arbeiter beraubt worden. Die Pflege des Ackerlandes ist infolgedessen in beklagenswerter Weise gesunken und die produktiven Kräfte des Bodens haben infolgedessen enorm abgenommen. Es mag vergleichsweise leicht sein, große Flächen von Weideland unter Hinzuziehung einer genügenden Menge von Dampfmaschinen aufzubrechen; aber es ist fraglich, ob der entsprechende Zuwachs an heimischen Cerealien für den Herbst 1913 in irgend einer Weise den Ausgaben an Material und Arbeit entsprechen würde, welche von anderen Quellen abgeleitet werden müßten.“

Ähnliche Programme wie das landwirtschaftliche hat die englische Regierung für die Steigerung der Erzeugung heimischer Rohstoffe entworfen. Im Vordergrund stehen das Eisenerz — und das Holzprogramm. Auch hier erheben sich gerade aus den Kreisen der Industriellen selbst, die doch die besten Kenner der Verhältnisse sind, die schwersten Bedenken. Die Durchführung des Eisenerzprogrammes würde eine Révolutionierung der gesamten

englischen Eisenindustrie zur Voraussetzung haben. Denn die englische Eisenindustrie ist noch heute in erster Linie auf die Verhüttung der reineren ausländischen Erze und die Stahlwerke für das saure Verfahren eingerichtet, da das Thomasverfahren, welches die phosphorreichen Erze ausnutzt, obwohl in England erfunden, dort doch bisher nur in verhältnismäßig geringem Umfange angewandt wird. Man müßte also die Bessemer-Öfen umwandeln, wozu wiederum vermehrte Arbeitskräfte, Materialien usw. notwendig sind. Auch hier läßt sich **nicht** innerhalb Jahresfrist die englische Eisen- und Stahlindustrie umstellen, weil sie sich seit Jahrzehnten mehr und mehr auf die Einfuhr ausländischen Erzes und ausländischer Halbfabrikate eingestellt hat.

Das Holzprogramm verdankt seine Entstehung der großen Knappheit an Grubenholz, das für den englischen Kohlenbergbau unentbehrlich, früher fast ausschließlich vom Ausland bezogen worden ist. Die der Förderung der heimischen Holzgewinnung entgegenstehenden Schwierigkeiten beleuchtete ein englisches Fachblatt des Holzhandels kürzlich durch ausführliche Beiträge. Überall wird über Arbeitermangel geklagt. Die Einberufungen haben den Bestand an Holzfällern und Fuhrleuten gelichtet. Die Sägemühlen sind nicht in der Lage, entsprechende Erweiterungen in so kurzer Zeit vorzunehmen. Ein Versuch, irländische Arbeiter für diese Zwecke zu gewinnen, ist von diesen abgelehnt worden. Daß die englische Holzerzeugung die Einfuhr nicht ersetzen kann, erhärtet „Iron and Coal Trades Review“ vom 22. Juni 1917. Besonders wird für die Grubendistrikte im westlichen Teile des Inselreiches nachgewiesen, daß hier das benötigte Holz nur in geringen Mengen vorhanden ist und daß vor allem bei der Abholzung der in der Nähe der Gruben befindlichen Wälder die Transportkosten und Transportschwierigkeiten infolge der Überbelastung der Bahnen immer größer werden.

Angesichts der Fehlschläge bei den Streckungsmaßnahmen und der schweren Durchführbarkeit der wirtschaftlichen Zukunftsprogramme hat die englische Regierung die größten Anstrengungen unternommen, um für die lebensnotwendigen Güter Schiffsraum zu schaffen, einmal durch

Einschränkung oder Verbot der Einfuhr minder wichtiger Waren, und dann durch Steigerung des Schiffsbaues selbst auf Grund eines einheitlichen Programms.

Die englische Regierung hatte zur Ersparnis von Frachtraum schon vor Beginn der Seesperre eine große Liste von mehr oder weniger entbehrlichen Waren aufgestellt, deren Einfuhr, selbst ohne Rücksicht auf das Ausfuhrinteresse befreundeter Länder, in England verboten wurde. Nach dem Beginn der Seesperre wurden jene Beschränkungsmaßnahmen erweitert, obschon für sie im wesentlichen nur noch jene Waren übrig blieben, welche für die englische Kriegs- und Volkswirtschaft eine erhebliche Bedeutung haben. Dennoch glaubte die englische Regierung rücksichtslos vorgehen zu müssen. So wurde z. B. die Einfuhr von Leder, Papier, Erz und vor allem von Holz, einschließlich des Grubenholzes, zur Ersparnis von Frachtraum eingeschränkt. Auf der anderen Seite wurde auf einzelne Zweige der Zufuhr, vor allem auf die Versorgung mit Getreide, Frachtraum in so starkem Maße konzentriert, daß die Einfuhr von Baumwolle, Wolle und Öl und die Ausfuhr von Kohle und Baumwollfabrikaten trotz deren Wichtigkeit für das englische Wirtschaftsleben erheblich litten. Heute zeigen sich bereits die Wirkungen dieser Maßnahmen, die selbstverständlich darin bestehen müssen, daß einzelne Versorgungszweige in dem gleichen Maße der Knappheit ausgesetzt werden, wie man sich bemüht, andere reichlicher mit Frachtraum zu bedenken. So wurde nach der „Morning Post“ vom 18. Juni 1917 von einem Vertreter der englischen Regierung zugegeben, daß die Herausziehung von Schiffen, welche bisher der Fleischversorgung dienten, zwecks Heranschaffung von Getreide ein Grund für die verstärkte Knappheit an Fleisch und die hohen Fleischpreise sei. Ebenso haben die Fachblätter des Holzhandels sowie die des Bergbaues und der Eisenindustrie in letzter Zeit wiederholt und nachdrücklich darauf hingewiesen, daß eine weitere Beschränkung der Einfuhr fremden Grubenholzes den englischen Kohlenbergbau in unabsehbare Schwierigkeiten bringen würde. Am verhängnisvollsten aber ist die Einfuhrpolitik der englischen

Regierung für die Baumwollindustrie geworden, in welcher heute der Rückgang der Erzeugung die Unternehmer und die Arbeiterschaft gleichzeitig mit schweren Verlusten bedroht. Die Einmischung der Regierung in die Verhältnisse der Textilindustrie ist gerade in letzter Zeit von den Interessenten als äußerst gefahrvoll mit dem Hinweis darauf abgelehnt worden, daß einzig und allein eine Erleichterung der Frachtraumschwierigkeiten für die Einfuhr von Rohbaumwolle Abhilfe schaffen könne. Gerade aber diese kann die englische Regierung nicht gewähren, wenn sie an ihrem Programm, Frachtraum für andere Zwecke herauszuziehen, festhalten will. Was aber die Baumwollindustrie für England bedeutet, geht daraus hervor, daß die Ausfuhr von Baumwollgarn und Baumwollfabrikaten im Jahre 1914 ca. 25% des Gesamtausfuhrwertes des Vereinigten Königreiches betrug. Die Gefahr einer Beschränkung dieser Industrie liegt also nicht in erster Linie in der Verringerung der Produktion für den heimischen Bedarf, sondern darin, daß gewaltige Arbeitermassen ihre Betätigung verlieren, die anerkanntermaßen nur teilweise und unter Schwierigkeiten anderweitig verwandt werden können.

Während also hier die englische Regierung immer mehr jene Erfahrung macht, daß man das Loch in dem einen Ärmel des Anzuges nur mit dem Stoff aus dem andern Ärmel zuflickern kann, bleibt als letzte Hoffnung das Schiffsbauprogramm. Es ist nicht das erste Mal, daß diese Hoffnung erweckt, aber nicht erfüllt wird. Wenn heute Lloyd George erklärt, man werde allein in den zwei letzten Monaten des Jahres 1917 so viele Schiffe fertiggestellt haben, wie im ganzen Jahre 1916, so sei an die ähnliche Prophezeiung des früheren Ministers Runciman vom 15. November 1916 erinnert, als er keinen Grund zu sehen behauptete, warum England nicht Ende 1916 bei einer Neubautenziffer von 500 000 Tonnen für das zweite Halbjahr 1916 ankommen sollte. Das tatsächliche Ergebnis des englischen Handelsschiffsbaus war jedoch für das ganze Jahr 1916 nach Lloyd's-List nur 582 000 Tonnen! Auch andere Enttäuschungen im Schiffsbau sind den Engländern nicht erspart geblieben. Man denke nur an das mit größtem

Wortschwall angekündigte Holzschiffprogramm der Vereinigten Staaten von Amerika. Über die Standard-Schiffe, welche ebenfalls als eine Lösung der Schiffsbaufrage in England betrachtet wurden, schreibt der „Glasgow Herald“ vom 1. Juni 1917: „Der Mann der Praxis weiß ganz genau, daß der Bau von Standard-Schiffen jetzt nur wenig oder garnichts für die unmittelbare Erleichterung des Wirtschaftslebens leisten kann. Die Standard-Schiffe **kommen zu spät und zu langsam.**“ Dieser Einwand ist um so mehr verständlich, wenn man bedenkt, daß zur Steigerung des Schiffsbauwesens zunächst einmal eine Ausdehnung der Werften notwendig ist, weil die bestehenden Werften durch rein militärische Aufträge, vor allem aber durch die sich ständig mehrenden Reparaturen voll in Anspruch genommen werden. So werden dann weiter Vorschläge über Vorschläge gemacht. Immer wieder zeigen sich dieselben oder neue Bedenken. „Journal of Commerce“ weist z. B. darauf hin, daß die gleichmäßige Geschwindigkeit der Standard-Schiffe der Versenkung durch U-Boote besonders Vorschub leiste.

Man kann aus einer Betrachtung der einzelnen Industriezweige, auf welche sich das Hilfsprogramm der englischen Regierung erstreckt, schon jetzt ersehen, welche seiner grundlegenden Voraussetzungen unerfüllbar sind und daher die von ihm erwartete wirksame Abhilfe unmöglich machen werden. Man kann nicht der Landwirtschaft und der Industrie für diesen oder jenen Produktionszweig hier 50 000, dort 100 000 Arbeiter zuweisen, ohne die militärische Kraft Englands zu schädigen, während ohne stark vermehrte Arbeitskräfte eine stark vermehrte Erzeugung selbstverständlich ausgeschlossen ist. Man braucht ferner für die Produktionssteigerung nicht nur Rohstoffe allein, sondern gleichzeitig eine Vermehrung der Hilfsmittel der Produktion, nämlich der Maschinen, Fabriken, der inländischen Verkehrsmittel usw. Deren Bereitstellung erfordert wiederum Rohstoffe, die früher eingeführt, nun im Inlande erzeugt werden sollen, wie Eisenerz und Holz. Auf diese Erweiterung der Urerzeugung müssen also alle nachfolgenden Stadien erst warten, ehe sich die Wirtschaftsprogramme

der englischen Regierung verwirklichen lassen. Mag der Wille der englischen Regierung noch so stark, mag ihre Hoffnung noch so lebhaft sein, sie könnte nicht in wenigen Jahren des Friedens, geschweige denn in einem einzigen Jahre oder wenigen Monaten eines alle Kräfte an sich schon bis zum Äußersten anspannenden Krieges den ganzen Aufbau der englischen Volkswirtschaft so verändern, daß diese sich plötzlich nicht nur in einem großen Teile ihres Bedarfes selbst genügt, sondern noch darüber hinaus eine gegenüber dem Frieden stark vermehrte Erzeugung aufweist.

Werden somit die auf jenes Programm gegründeten Maßnahmen der englischen Regierung die auf sie gesetzten Hoffnungen nicht erfüllen, so bedeuten sie andererseits so starke Eingriffe in das bisher freie englische Wirtschaftssystem, daß Verwirrung und Erbitterung der Betroffenen die unausbleibliche Folge sind. Ohne Gewähr, ob sie die notwendigen Rohstoffe, Arbeitskräfte, Maschinen und Verfrachtungsmöglichkeiten erhalten werden, sollen sich die Betriebe der Bevormundung oder gar, wie die Kriegsindustrie, dem harten Zwange des Staates in einem Grade fügen, wie ihn bis jetzt noch keine Volkswirtschaft ertragen mußte. Und das in dem Lande, dessen Bürger bisher die größte persönliche Bewegungsfreiheit genossen und sich demgemäß am schwersten den ihnen auferlegten Fesseln fügen. Der Verbitterung des Arbeitgebers über die Beeinträchtigung seiner Verfügungsfreiheit über sein Unternehmen und seiner Verdienstmöglichkeit gesellt sich die „soziale Unruhe“ des Arbeitnehmers, dem keine Rationierung zu dem ihm gebührenden Anteil an unentbehrlichen Nahrungsmitteln zu erschwinglichen Preisen verhilft, und dessen Lohn-erhöhung nicht Schritt hält mit der Steigerung der Kosten einer erträglichen Lebenshaltung.

Und hinter all dem steht drohend das Gespenst der Beschäftigungslosigkeit großer Industriezweige, für deren Ein- und Ausfuhrbedarf die Regierung den Schiffsraum verweigern muß.

„Business as usual“ versprach die Regierung Englands Handel und Industrie beim Eintritt in den selbst-

gewollten Krieg. Mit den härtesten, rücksichtslostesten Eingriffen in die ganze Volkswirtschaft muß sie nun versuchen, die mit dem Schiffsraum, Englands Herzblut, unaufhaltsam dahinschwindenden Kräfte zum Durchhalten zusammenzufassen.

Werfen wir zum Schluß einen Blick auf die Wirkungen des U-Boot-Krieges auf die englische Kriegführung. Ganz abgesehen davon, daß die U-Boot-Abwehr tausende von Geschützen für die dauernd wachsende und doch nie ausreichende Zahl von U-Boot-Jägern und für die Handelsschiffe, hunderte von Fliegern für die Überwachung der Küstengewässer von den Landfronten abzieht, daß riesige Mengen von Munition und sonstigem Kriegsmaterial wirkungslos mit den Schiffen, die sie übers Meer führten, versanken, daß manchem Truppentransport die See zum Grab wurde, entzieht das U-Boot Englands Heer all die Kräfte und Stoffe, die nötig sind, um die Schäden auszugleichen, die es Englands lebensnotwendiger Volkswirtschaft zufügt.

Aber weiter: Es hat England den Landkrieg in seiner ganzen Größe und Schärfe aufgezwungen. „Die Flotte kann den Krieg nicht gewinnen; der Krieg muß zu Lande gewonnen werden“, sagte der englische Admiralstabschef Jellicoe am 5. April 1917 zu den Vertretern der Gewerkschaft. England beherrscht nicht mehr die See; denn das U-Boot durchschneidet ihm, unbehindert durch die übermächtige Flotte, die Seeverbindungen. Das Inselreich kann darum nicht mehr wohlversorgt mit allen Erzeugnissen der Erde und sich bereichernd durch einen ungehemmten Handel und durch die Ausfuhr seiner Industrie, im Schutze seiner unüberwindlichen Flotte, den Krieg von Bundesgenossen und Vasallen führen lassen und gemächlich sein Ende abwarten; es muß, in der beklemmenden Angst, die Wurzeln seiner Kraft nach und nach durchschnitten zu sehen, versuchen, schnell zur Entscheidung, zum Siege zu kommen; daher die Beteiligung am Landkriege mit einem Einsatz englischer Volkskraft, wie ihn die Geschichte bisher noch nie berichten konnte; daher, trotz aller Mißerfolge, die immer erneuten Offensiven mit Opfern an Blut, wie sie

vorher noch nie ein englischer Feldherr von englischen Heeren gefordert hat.

Wir haben dargelegt, worauf sich unsere Zuversicht gründet, daß wir im U-Boot-Krieg das rechte Mittel besitzen und anwenden, um England zum Frieden geneigt zu machen.

Um es kurz zusammenzufassen: Der U-Boot-Krieg ist das Problem des Schiffsraums: einmal insofern er einen Grundpfeiler der Volkswirtschaft Englands unterwühlt, die Handelsflotte, dann, indem er den englischen Seeverkehr immer mehr beengt, lähmt er dessen Funktionen, das englische Volk mit Lebensmitteln und mit Rohstoffen zu versorgen, der englischen Armee und Flotte Unterhalt und Kriegsmittel zuzuführen und den für ihre Lebenserhaltung unzulänglichen Frachtraum der europäischen Bundesgenossen wenigstens auf das erforderliche Mindestmaß zu ergänzen. An welchem Punkte zuerst die Möglichkeit aufhören wird, diese unentbehrlichen Funktionen in genügendem Maße zu erfüllen, läßt sich nicht voraussehen; das wird von der Verfügung Englands über seinen Schiffsraum abhängen. An welcher Stelle aber auch immer der Schiffsraum fehlen wird, ob zuerst die Versorgung der englischen Zivilbevölkerung oder der Kriegführung oder der Bundesgenossen versagen wird, in jedem Falle gerät damit die Grundlage für die Fortsetzung des Krieges seitens des Verbandes ins Wanken. Die Grenze des Erträglichen sehen wir überall näher rücken. Wir können den Abschluß dieser Entwicklung, die mit völliger Sicherheit in absehbarer Zeit ihr Ende finden wird, ruhig abwarten. England hat die Hand friedlicher Verständigung, die ihm geboten wurde, zurückgestoßen. England selbst hat damit sein Schicksal auf sich herab beschworen.





PROF. DR. KÖNYVÉSZ LUDVIG ALAGÓCSA
KÖNYVTÁRA.

ZMNE

Egyetemi Központi Könyvtár



84725900



