

## Die Abwehr des Aushungerskrieges.

In einer halbamtlichen Erklärung hat gestern das deutsche Kanzlerblatt die Besuche der Zeppeline in England als Antwort auf die englische Kriegsführung bezeichnet, die rücksichtslos auf die Zerstörung der ganzen deutschen Volkswirtschaft hinarbeitet. Aus demselben Beweggrund entspringt auch, wie gleichfalls offiziöse Neußerungen besagen, die Aussendung der Unterseeboote gegen die englischen Handelsschiffe. In dem Gegensatz zwischen England und den Zentralmächten steigt eben der Weltkrieg zur Höhe seiner Erbarmungslosigkeit und Schrecklichkeit auf, in England lebt auch der lange anhaltende Wille, der allen etwaigen Neigungen zum Frieden in Frankreich oder Rußland entgegenstreben wird. Das Wort Vernichtungskrieg ist im Munde der britischen Staatslenker keine Phrase, kein Grenzbezug einer Theorie, sondern brennender Wille zur Tat. Und obwohl sicherlich durch die Vorkehrungen und die natürlichen Hilfsquellen der Zentralmächte der britische Aushungersplan schmählich wird zu Schanden werden: daß zum erstenmal in der neueren Geschichte ernstlich und mit allen Mitteln der Versuch unternommen wird, große Völker und Staaten auszuhungern und durch den Hunger zur widerstandlosen Unterwerfung unter die Willkür des Siegers zu treiben, das unterliegt keinem Zweifel, das ist im englischen Geiste der eigentliche Sinn, das eigentliche Ziel des Weltkrieges.

Mit dem Aushungersplan als dem Plan des Hasses und der Habgier verbindet sich der andere, vom kaufmännischen Gewinntrieb eingegebene, Deutschland und seinen Verbündeten auf die Dauer wirtschaftlich zu schädigen, seinen Wettbewerb für die Zukunft zu vernichten. Auch hier handelt es sich nicht um Lebensarten, sondern um ein streng und genau durchgeführtes System, das mit einem Teile seiner Leistungen und Wirkungen schon ziffermäßig kann erfasst werden. Der Bericht der Londoner Versicherer gibt, wie kürzlich gemeldet, die Zahl der beschlagnahmten oder in den Häfen zurückgehaltenen deutschen Schiffe mit 445 und einem Gesamttonnagehalt von 1.004.826 an, 505 deutsche und 50 österreichische Schiffe suchten in neutralen Häfen Zuflucht. Bei Ausbruch des Krieges wurden 79 britische Schiffe mit 172.988 Tonnen aufgehalten, 45 britische Schiffe von langer Fahrt mit 200.856 Tonnen wurden seither von deutschen Kriegsschiffen weggenommen. Hierzu ist zu bemerken, daß der Tonnagehalt der beschlagnahmten und in den Häfen zurückgehaltenen deutschen Schiffe mindestens ein Fünftel des Gesamttonnagehalts der deutschen Handelsflotte umfaßt. Zugleich ist der gesamte Handelsverkehr zwischen den Zentralmächten und der Uebersee unterbunden, ihre Flagge auf den Ozeanen verschwunden. Diesen Erfolg verdankt England nicht einmal so sehr seiner Uebermacht zur See als der geographischen Lage, die Deutschland in der Nordsee absperrt, während gleichzeitig das Mittelmeer an beiden Ausgängen unter der Aufsicht Englands und seiner Verbündeten steht. Unter diesen Umständen müssen die 200.000 Tonnen, die von deutschen Kriegsschiffen den Engländern weggenommen wurden, als eine ganz gewaltige Ziffer bezeichnet werden, denn sie stellen das Ergebnis der Tätigkeit der Kreuzer im Stillen, Indischen und Atlantischen

Ozean dar, einer Tätigkeit, die unter den schwierigsten Umständen ausgeübt wurde. Da nun aber heute bis auf zwei oder drei Fahrzeuge alle deutschen Kreuzer, die sich auf den Auslandsstationen befanden, außer Gefecht gesetzt sind, so wäre damit der deutsche Handelskrieg gegen England zu Ende, wenn Deutschland nicht nach dem neuen Mittel griffe, seine Unterseeboote im Kanal wirken zu lassen.

Jederzeit war der Kreuzerkrieg oder Kaperkrieg das Mittel der schwächeren Seemacht. Man hat ihm nach dem Beispiel der letzten Seekriege jede Wirkungsmöglichkeit abgesprochen und unzweifelhaft haben sich die Bedingungen außerordentlich verschlechtert. Man denke, um ein gleich großes Bild eines Ringens zur See zu gewinnen, an den Krieg der französischen Revolution und Napoleons gegen England. Damals bildete der Kaperkrieg die eigentliche Waffe der Franzosen. Sie konnten sie mit Leichtigkeit und Erfolg handhaben, denn bei der Kleinheit der damaligen Handelsschiffe — die nach Amerika fahrenden Rauffahrteischiffe hatten selten mehr als 250 bis 300 Tonnen — und bei dem Umstand, daß der damalige Brauch das Kapern durch private Unternehmer gestattete, war es leicht möglich, durch wohlfeile, stärker bemannte und rascher segelnde Schiffe, ja bei Windstille sogar im Karaischen Meere durch Ruderboote die schwach bemannten Handelssegler zu überwältigen und gute Preise zu machen. Die geographische Lage begünstigte Frankreich aufs höchste, denn zwei Drittel des englischen Handels gingen damals durch den nirgends mehr als 80 Seemeilen, an seiner engsten Stelle bloß 20 Seemeilen breiten Ärmelkanal nach London, und die ganze Küstenstrecke von St. Malo bis Degerl wimmelte von Schlupfwinkeln für Kaperschiffe, die nach denjenigen englischen Amerikafahrern, die sich dem geschützten Convoi nicht angeschlossen, oder nach den englischen Küstenfahrern lauerten. Nur die Unfähigkeit der französischen Flotte, in ihren Kampf System zu bringen und den Kleinkrieg als Vorbereitung zu benutzen für die Austragung des Streites mit den großen Mitteln der Kriegsflotte, ließ damals England triumphieren und von schwerem Schaden freibleiben. Im Kreuzerkrieg, den Deutschland führte und führt, liegt das Verhältnis umgekehrt. Die geographischen Bedingungen machen einen Handelskrieg in den europäischen Gewässern westlich der englischen Küste für Deutschland fast unmöglich, die Ostsee hat der britische Handel vollständig, die Nordsee größtenteils geräumt, weil hier von britischer Seehererschaft nicht gesprochen werden kann. So fielen alle Schläge, die Deutschland im Kreuzerkrieg den Engländern versetzte, in fernen Meeren, wo aber nicht, wie seinerzeit der französischen Republik in Westindien, Stützpunkte zu Gebote standen. Der ganze bisherige Kreuzerkrieg der Deutschen war die praktische Durchführung einer theoretisch oft bewiesenen Unmöglichkeit.