

Der Unterseeboottkrieg und die englischen Schiffahrtskreise.

Von Prof. Dr. Hermann Levy (Selbberg).

I.

Seit dem Beginn des uneingeschränkten Unterseeboottkrieges hat sich die englische Regierung gezwungen gesehen, ihre Hand immer fester auf den britischen Schiffsraum zu legen. Nur eine möglichst lückenlose Kontrolle über die überseeischen Fahrzeuge konnte die durch die Seesperre bedingte Politik der englischen Regierung, den Frachtraum planmäßig auf die dringlichsten Bedürfnisse zu verteilen, überhaupt ermöglichen. Als ein weiterer Grund für die Ausdehnung der staatlichen Kontrolle über den Schiffsraum ist seit dem uneingeschränkten Unterseeboottkrieg das Steigen der Preise und die dadurch hervorgerufene Agitation gegen den Preismacher zu nennen, welche die englische Regierung veranlaßte, außer der Festsetzung von Höchstpreisen, alles aufzubieten, um die Beschaffung fremdländischer Waren zu verbilligen. Hierbei lag es natürlich am nächsten, durch eine Erweiterung der behördlich regulierten Schiffahrt gleichzeitig den Wirkungskreis der Höchstfrachtraten zu vergrößern und damit zumindest ein wichtiges Kostenelement der Preisbildung zu verringern. Drittens sah sich die englische Regierung in dem Augenblick, in welchem, ebenfalls im Hinblick auf die Seesperre, die Steigerung des heimischen Schiffbaues beschlossen wurde, genötigt, in die Verfügungsfreiheit der Werften noch erheblicher als bisher einzugreifen. So kommt es, daß heute die englische Schiffahrt und die ihr nahestehenden Gewerbegebiete das Bild einer Industrie zeigen, welche durchgängig und so gut wie lückenlos einer behördlichen Kontrollorganisation untersteht.

Daß dieser Zustand die englischen Schiffahrtskreise nicht erfreut, ist begreiflich. Mit einer anerkanntswerten Offenheit hat in der Jahresversammlung seines Unternehmens der bekannte Lord Furness, ein Führer der englischen Schiffahrtskreise, erklärt, daß fast zwei Jahre lang das Schiffahrtsgewerbe Gewinne hätte behalten dürfen, welche 50 bis 20 Prozent der weit über das normale Maß hinausgehenden Reineinnahmen bedeuteten. Aber gleichzeitig wurde in derselben Sitzung betont, „wie ernst der Ausblick für die britische Schiffahrtindustrie sei“.

In der Tat, es hat sich das bisherige Kriegsbild der englischen Schiffahrt prosperität seit dem Einsetzen des uneingeschränkten Unterseeboottkrieges grundlegend geändert. Nicht als ob eine Einschränkung der Bewegungsfreiheit der englischen Schiffahrt nicht schon vor dem 1. Februar 1917 vorhanden gewesen wäre! Aber diese Einschränkung war eben doch nur eine prozentuale; der freibleibende Prozentsatz der Handelsschiffe konnte, da diese nunmehr geradezu einen monopolistischen Wert darstellten, in dem Maße verdienen, wie die requirierten oder kontrollierten Fahrzeuge ihren Verdienst, der immer noch im Vergleiche zum Frieden erheblich gewesen sein muß, geschmälert sahen. Erst die lückenlose Kontrolle hat diesen für die englischen Schiffahrtskreise angenehmen Zustand beseitigt. Die Folge davon sind heftige Klagen und immer energischer werdende Vorwürfe gegen die amtliche englische Schiffahrtspolitik. Was wird nicht heute alles der englischen Regierung dauernd von diesen Kreisen zum Vorwurf gemacht! Hier wird über die ungenügenden Höchstfrachtraten geklagt und auf die entsprechend höheren Gewinne der neutralen Schiffahrt verwiesen, dort auf die verkehrten Anordnungen der englischen Regierung, welche z. B. vergessen habe, daß man die Linien-schiffahrt, welche besonders empfindlich sei, anders behandeln müsse als die Trampschiffahrt, oder daß man bei der Beschlagnahme der Schiffe mit Kühlvorrichtungen besondere Vergütungen hätte bezahlen müssen, oder daß man beim Schiffsbau zunächst den angefangenen Bau fördern sollte, anstatt die Werften für neue, zum Teil experimentelle Fahrzeuge mit Beschlag zu belegen. Hier sind es die Schiff-

fahrtsgesellschaften, welche klagen, dort die Werften, dort wiederum, wie z. B. im „Journal of Commerce“ vom 16. August 1917 zu lesen ist, die Schiffsmakler, welche sich durch die behördliche Regelung der Schiffahrt aus ihrem Berufe gedrängt sehen. Die eigentliche Schiffahrtspresse, wie das „Journal of Commerce“ und der „Fairplay“, hat es besonders auf die „neuen“ Schiffe abgesehen, welche als Mittel zur beschleunigten Frachtraumvermehrung gedacht sind. Diese Blätter waren die ersten, welche an den Holschiffen ihre Zweifel hegten; jetzt greifen sie ebenso lebhaft die Standard-Schiffe an und betonen, wie z. B. der „Fairplay“ vom 2. August 1917, die viel dringlichere Notwendigkeit, die Werften in ihren traditionellen Erfahrungen zu unterstützen. Man braucht nur irgend eines der genannten Blätter aufzuschlagen, und man findet auf jeder Seite Angriffe, welche sich in der Festigkeit der Form von Woche zu Woche überbieten.

Besonders bemerkenswert aber ist es, daß die englische Schiffahrtspresse mit ihrer Gegnerschaft gegenüber den Regierungsmaßnahmen das Gefühl eines immer stärker werdenden Pessimismus über die Wirkung des Unterseeboottkrieges empfindet. Es ist charakteristisch, daß das „Journal of Commerce“ die große Beruhigungsrede von Lloyd George vom 16. August 1917 zunächst nur in einem kurzen Artikel kommentierte, welcher die Ueberschrift trug: „Was Mr. Lloyd George ausgelassen hat“, und welcher im Gegensatz zu allen anderen Blättern auf die statistischen Darlegungen des Premierministers überhaupt nicht einging. Acht Tage später aber veröffentlichte das „Journal of Commerce“ am 23. August 1917 eine Beilage, in welcher mit einer geradezu erstaunlichen Aus-

föhrlichkeit in nicht weniger als fünf bis sechs Artikeln zu den Darlegungen des Premierministers kritische Stellung genommen wurde. Das Blatt stellt in den verschiedenen Leitartikeln vor allem fest, daß es betrüblich sei, daß die Zahl der U-Boote, welche an der Arbeit seien, noch immer anwachse, daß der Premierminister bei seinen Berechnungen nicht berücksichtigt habe, daß die deutschen Unterseeboote auch die für England brauchbare Tonnage der Verbündeten Englands und der Neutralen vermindere. In einem anderen der betreffenden Aufsätze wird darauf hingewiesen, daß der Premierminister anscheinend die sehr zahlreichen, durch Torpedierung und Minen beschädigten Handelsschiffe nicht in seine Berechnung einbezogen habe, während diese doch stets für längere Zeit als unbrauchbar anzusehen seien. In wieder einem anderen Artikel desselben Blattes führt ein Schiffsbau-Korrespondent aus, daß ihn die Ziffern des Premierministers wohl enttäuscht, nicht aber überrascht hätten, da er bereits früher der Ansicht gewesen sei, daß die deutschen amtlichen Berichte während des Krieges einigermaßen verlässlich gewesen seien. „Die Gesamtsumme unserer tatsächlichen Verluste“, so schreibt der Korrespondent, „reicht viel näher an die Berliner Behauptungen heran, als die meisten Menschen angenommen hatten.“