

1. II. 1917

Die Folgen des verschärften Unterseebootkrieges.

Sektor Politik.

Leitender Direktor der Triester freien Schifffahrt-A. G.

Wien, 31. Januar.

Die Ausrückung des verschärften Unterseebootkrieges ist das größte nautische Ereignis seit Kriegsbeginn. Die Unterseebootwaffe hatte schon im bisherigen Kriegsverlaufe die größten Erfolge aufzuweisen, aber sie konnte noch nicht voll angewendet werden.

Die Unterseeboote vermochten auch in der letzten Zeit, in der sie mit außerordentlicher Schneidigkeit vorgegangen sind, keinen sehr großen Bruchteil der gesuchten Schiffe zu versenken; denn die Unterseeboote mußten, um das Handelsschiff zu warnen, aus dem Wasser emporrauchen und da dies stets mit einem großen Risiko verbunden war und die Bewaffnung der Handelsschiffe sich immer mehr vervollkommen hat, so ergeben sich die Hindernisse der Unterseebootaktion von selbst. Das wird sich naturgemäß sofort ändern, wenn die Unterseebootwaffe in uneingeschränkter Weise angewendet werden kann. Der Prozentsatz der versenkten Schiffe wird ohne Zweifel gewaltig ansteigen und die Versorgung der Ententestaaten mit Lebensmitteln und sonstigen Bedarfsartikeln wird auf das schärfste bedroht sein. Ich habe kürzlich in der „Neuen Freien Presse“ ausgeführt, daß der Schiffsräum bei der Fortführung des Unterseebootkrieges in der bisherigen Form in der Mitte des Jahres um 9 bis 10 Millionen Tonnen herabgesetzt sein wird. Bei Anwendung des verschärften Unterseebootkrieges ist meiner Ansicht nach mit Bestimmtheit darauf zu rechnen, daß sich ein weiterer Abgang um wenigstens 3 Millionen Tonnen einstellen wird. Die Ententestaaten werden meiner Ueberzeugung nach in nicht allzuferner Zeit vor der Wahl stehen, ob sie die Truppenversicherungen einschränken oder auf einen großen Teil der für den freien Schiffsverkehr notwendigen Tonnage verzichten wollen.

England hatte vor dem Kriege mit Bestimmtheit darauf gerechnet, daß es ihm unter jeder Bedingung möglich sein werde, wenigstens seine Getreideversorgung auch im Falle eines Erstarkens der feindlichen Seemächte sicherzustellen, und in Darlegungen englischer Schiffsfahrtsfachmänner wurde ausgeführt, daß es im Kriegsjahre eine der Hauptaufgaben der englischen Flotte sein werde, die Schifffahrtslinie Glasgow-Halsar, die 2300 Meilen beträgt, für den Getreideverkehr unter allen Umständen offen zu halten. England hatte damals zwar mit einer Kräftigung der deutschen Flotte, nicht aber mit der so gefährlichen Unterseebootwaffe gerechnet.

Es ist kein Zweifel, daß die Ententestaaten jetzt alles unternehmen werden, um die Wirkungen des verschärften Unterseebootkrieges abzuschwächen. Die Handelsschiffe werden vielleicht nur in größeren Verbänden fahren und von Kriegsschiffen begleitet sein. Das ist aber ein zweischneidiges Schwert. Denn bei der großen Geschwindigkeit der Unterseeboote kann man wohl annehmen, daß diese den Kriegsfahrzeugen der Entente überlegen sein werden.

Die Ententestaaten haben, wie man wohl annehmen kann, in der ersten Kriegszeit größere Vorräte an allen Rohstoffen angeammelt. In den letzten Monaten war die Zufuhr durch den Mangel an Tonnage schon außerordentlich stark behindert und es ist daher wahrscheinlich, daß namentlich die Vorräte an leicht verderblichen Lebensmitteln nicht allzu groß sind.

Die Fahrten neutraler Schiffe nach den Häfen der Entente haben sich in der letzten Zeit vermindert, da diese Fahrzeuge, namentlich in England, nur unter der Bedingung Kohle erhalten haben, wenn sie sich verpflichteten, wenigstens noch einmal den betreffenden englischen Hafen anzulassen. Wie sich der Verkehr der neutralen Schiffe in der nächsten Zeit gestalten wird, läßt sich vorläufig noch nicht übersehen.

Verschärfung des Unterseebootkrieges.

Wien, 31. Januar.

Die Note, welche Oesterreich-Ungarn und Deutschland an die Neutralen wegen Verschärfung des Unterseebootkrieges gerichtet haben, eröffnet eine neue Phase in der Geschichte des Weltkrieges. Die Mittelmächte erklären, daß vom 1. Februar der Unterseebootkrieg in verschärfter Form aufgenommen und daß innerhalb bestimmter Sperrgebiete um Großbritannien, Frankreich und Italien sowie im östlichen Mittelmeere der Seeverkehr unterbunden werden soll. Die Mächte betonen, daß sie jedem Schiffsverkehr mit allen Mitteln entgegengetreten und die gleiche Methode, die bisher im Unterseebootkrieg angewendet wurde, auf den gesamtverkehr zu diesen Häfen ausdehnen wollen, so daß auch neutrale Schiffe, welche das abgesperrte Gebiet befahren, dies auf eigene Gefahr tun. Dieser Schritt ist von schwerwiegender Bedeutung und geeignet, den Verkehr zu und von den Häfen der Feindesländer lahmzulegen oder in einem bisher noch nicht dagewesenen Umfang einzuschränken. Mit der Blockade hat England den Ausgang gemacht und Deutschlands Antwort war der Tauchbootkrieg. Vor beinahe zwei Jahren, im Februar 1915, wurde er aufgenommen; seit dem Herbst des vorigen Jahres hat er an Ausdehnung außerordentlich gewonnen. Im Monat Oktober 1916 waren 500.000 Tonnen feindlicher Schiffe durch die kriegerischen Maßnahmen der Zentralmächte verloren gegangen; in den folgenden Monaten hatten diese Schiffsverluste einen ähnlichen gewaltigen Umfang. Seit dem Beginne des Krieges bis zum Ende des Jahres 1916 sind an Handelsschiffsräum der Feinde 4.021.500 Tonnen verloren gegangen, davon 3.039.000 Tonnen englische Schiffe. Die Verluste erreichen fast 15 Prozent der englischen Gesamttonnage zu

Anfang des Krieges und treffen die englische Handelschifffahrt in der empfindlichsten Weise.

Es fragt sich nun, welche Wirkungen die Verschärfung des Tauchbootkrieges auf die feindlichen Länder, ihr Wirtschaftsleben und die Versorgung mit den wichtigsten Nahrungs- und Bedarfsartikeln für das tägliche Leben haben wird. Alle diese Länder sind auf große Importe zur See angewiesen und da der Kampf sich in erster Linie gegen England richtet, sollen die in London während der Jahre 1916 und 1915 veröffentlichten Ziffern über das Einfuhrvermögen Großbritanniens mitgeteilt werden. Die Einfuhr Englands hat im Jahre 1916 rund 949 Millionen Pfund Sterling betragen und ist um 97 Millionen Pfund oder mehr als 11 Prozent gewachsen. Die Ausfuhr stellt sich auf 506 Millionen Pfund und ist um 121 Millionen oder über 31 Prozent größer gewesen. Berücksichtigt man auch die Wiederausfuhr, so stellt sich der Einfuhrüberschuß auf rund 345 Millionen gegen 368 Millionen im Jahre 1915. Im letzten Friedensjahre 1913 betrug der Einfuhrüberschuß auf 134 Millionen Pfund, so daß er im Jahre 1916 um 234 Millionen oder weit mehr als doppelt so groß gewesen ist. Die Veränderungen zwischen dem Jahre 1915 und 1916 zeigen, in welchem Umfange der Wert der Einfuhr der wichtigsten Artikel gestiegen ist. Korn und Mehl hat England 1916 um 21 Millionen mehr eingeführt als 1915; beim Fleisch stieg die Einfuhr auf über 7 Millionen Pfund, bei zollpflichtigen Nahrungsmitteln auf mehr als 9, bei Holz auf über 7, bei Baumwolle auf über 20, bei Del, Fetten und Delfamen auf mehr als 13, bei Chemikalien, Farbstoffen und Arzneimitteln auf mehr als 9 Millionen Pfund. Die Rolle, die England bei der Rohstoffversorgung der Bundesgenossen spielen mußte, ergibt sich aus einer Steigerung des Exports von Kohle und Koks um fast 12 Millionen; dann hat England die an seiner Seite kriegführenden Staaten mit Eisen, Stahl und Fabrikaten versorgt, deren Wert 1916 gegen 1915 um über 16 Millionen gewachsen ist. Eine sehr starke Steigerung zeigt die Ausfuhr von Baumwollwaren Großbritanniens mit 32 und von Wolllwaren mit 14 Millionen Pfund. Allerdings ist nach englischen Darstellungen die Einfuhr von Korn, Mehl und Fleisch 1916 etwas geringer gewesen als 1915 und die Steigerung des Wertes wird auf die Preiserhöhungen zurückgeführt. Fachschriften haben darauf hingewiesen, daß jedenfalls der Verbrauch zollpflichtiger Nahrungsmittel gegenüber dem Jahre 1914 sehr stark zugenommen habe und daß insbesondere Kaffee, Zuckerwaren, Marmelade, Kakao und Schokoladen in wesentlich höherem Umfange eingeführt werden mußten. Im übrigen wird in englischen Erörterungen darauf hingewiesen, daß der Gesamteinfuhr die in der Statistik nicht erscheinenden Ziffern der Regierungsimporte hinzuzurechnen seien und daß hiedurch die Gesamteinfuhr die Summe von 11 Milliarden erreiche. Die veröffentlichte Ausfuhrmenge von über einer halben Milliarde zeigt die gewaltige Wundlung, da noch vor wenigen Jahren der Gesamtumschlag des Außenhandels zum erstenmal eine Milliarde überstieg.

Wenn die angeführten Ziffern auch ein lüdenhaftes Bild der Wendung im englischen Wirtschaftsleben bieten, so zeigen sie doch, welche ungeheure Schäden ein radikal geführter Unterseebootkrieg für England mit sich bringen kann. Einen entscheidenden Faktor bildet selbstverständlich auch die Zeit, innerhalb welcher der Unterseebootkrieg seine volle Wirkung ausübt. Darüber kann kein Zweifel bestehen, daß er die Importe zu den feindlichen Staaten außerordentlich einengen wird. Die Schifffahrtsgesellschaften, die den Verkehr zu den kriegführenden Staaten vermitteln, mögen sie nun aus den Ententeländern selbst oder aus neutralen Gebieten stammen, werden vor regelmäßigen Fahrten zurückzusehen, und heute liegt schon die Nachricht vor, daß eine Anzahl schwedischer Reedereien den Verkehr eingestellt hat. Stocholmer Meldungen der letzten Tage lassen die Auslegung schwedischer Tonnage in größerem Umfange für die nächste Zeit erwarten. Ähnlich gestalten sich die Dinge in Norwegen. Norwegische Schiffe in englischen Häfen erhalten Kohle nur unter der Bedingung, wenn sie sich vor Vollendung ihrer Reise für einen Kohlen- oder sonstigen Transport nach Portugal oder Italien zur Verfügung stellen. Die Kriegsversicherung für eine solche Fahrt ist indessen so hoch, daß diese erzwungene Reise für den Reeder mit einem namhaften Verluste verknüpft ist. Die Maßregeln, durch welche England die norwegische Handelsflotte in den Frachtdienst der Entente zwingen will, dürften vielfach auch zur Auslegung norwegischer Tonnage führen.

Was die Schiffsverluste der neutralen Länder geltend gemacht werden, so hat die schwedische Handelsflotte seit Kriegsbeginn rund 50 Dampfer und über 20 Segelschiffe mit einem Gehalt von mehr als 50.000 Tonnen eingebüßt. Die Verluste der norwegischen Handelsflotte stellen sich auf rund 250 Fahrzeuge, darunter 210 Dampfer, mit insgesamt ungefähr 360.000 Tonnen. Durch fieberhafte Anstrengungen im Schiffbau versucht man in die neutralen Staaten, die Kriegsverluste der Handelsflotten nach Möglichkeit auszugleichen. Bis zum Sommer letzten Jahres ist dies noch teilweise gelungen, wie aus der nachfolgenden Zusammenstellung erhellt. Nach Lloyds stellte sich der Tonnagegehalt der Dampferflotte in den neutralen europäischen Ländern folgendermaßen:

	Juni 1914	Juni 1916
	Bruttoregistertonnen	
Dänemark	770.430	797.371
Schweden	1.015.361	926.650
Norwegen	1.957.353	2.263.500
Holland	1.471.710	1.486.368
Spanien	858.926	815.168

Dem Rückgang an Tonnage in Schweden und Spanien steht nur eine verhältnismäßig geringe Zunahme in Dänemark, Norwegen und Holland gegenüber. Seit Juni vorigen Jahres jedoch dürften sich die einschlägigen Ziffern entschieden ungünstiger gestaltet haben, da der

schärfste Tauchbootkrieg seit dem Herbst, insbesondere aber in den letzten zwei Monaten, auch die neutralen Schiffsverluste gesteigert hat. Unter den gegebenen Umständen ist es erklärlich, wenn in den skandinavischen Ländern die Zahl der Stimmen, die die völlige Einstellung der Bannwarenschifffahrt fordern, stetig zunimmt.