

9. 11. 1917

75

## Die wirtschaftlichen Folgen der Seesperre.

Die Anwendung der „besten und schärfsten Waffe“ Deutschlands, wie Bethmann Hollweg die verschärfte U-Boot-Blockade nannte, wird in erster Linie England treffen, muß aber in der weiteren Wirkung alle Mächte, die vielfach von englischen und überseeischen Lieferungen abhängig sind, aufs empfindlichste in Mitleidenschaft ziehen. Die Störung der überseeischen Versorgung unserer Feinde ist der Hauptzweck des uneingeschränkten U-Boot-Krieges, dessen Erreichung von den Wirkungen und Aussichten der verschärfsten Blockade abhängt.

Schon nach der bloßen Ankündigung des verschärften Tauchbootkrieges wurde eine große Zahl von neutralen Schiffen zurückgehalten. Die Not an Frachtraum und der Kampf um diesen muß, wenn späterhin England auch wieder neutralen Schiffsraum in seinen Dienst zwingen sollte, immer schärfere Formen annehmen. Nach englischen Quellen ist der Gesamtstand der englischen Handelsflotte von 20,5 Millionen Tonnen vor Kriegsausbruch nach Abrechnung der Gesamteinbußen von 6,3 Millionen Bruttoregistertonnen und unter Hinzurechnung des Gesamtzunachses von 3,1 Millionen Bruttoregistertonnen bis Ende Oktober 1916 auf 17,3 Millionen Tonnen gesunken. Für Truppen- und Munitionstransporte sind hievon mindestens drei Viertel in Anspruch genommen, so daß für Verpflegungstransporte nur unzureichende vier Millionen Bruttoregistertonnen zur Verfügung stehen. So ist es zu erklären, daß England im Kriege mehr denn je auf die neutrale Schifffahrt, die nur über etwas mehr als ein Fünftel der Welttonnage verfügt, angewiesen war. Mit dem Frachtraummangel verknüpft ist die ungeheure Steigerung der Frachten. Der Kohlenfrachtsatz von Cardiff nach Genua erhöhte sich zum Beispiel von 7 Schilling 3 Pence vor dem Kriege zeitweise auf fast 100 Schilling für die Tonne. In ähnlicher Weise sind auch die Frachtsätze nach England gestiegen, die teilweise eine Verteuerung um 900 Prozent und darüber erfahren haben. Das sind beunruhigende Symptome für England und seine Verbündeten, gegen die bisher vergeblich Abhilfe zu schaffen versucht wurde. Die Situation dürfte jetzt keineswegs leichter werden.

Der gegenwärtige Krieg sollte nach englischer Absicht durch die Ausschungerung Deutschlands gewonnen werden. Die jetzige Form der Kriegsführung will nun dieses Mittel auch gegenüber England zur Anwendung bringen. Die Frachtraumnöte bewirkt automatisch geringere Zufuhren. Der U-Boot-Krieg soll nun durch die Seesperre eine weitere und viel ernstere Beschränkung der Zufuhr von Nahrungsmitteln und Kriegsbedarfsartikeln zur Folge haben. Die schlechten Ernten in Uebersee — in Amerika 17,6 Millionen Tonnen Weizen 1916/17 gegen 27,5 im Vorjahre, Kanada 4,3 gegen 10,2, Argentinien 2,1 gegen 4,7, Britisch-Indien 8,7 gegen 10,3 und Australien 4 gegen 3,9 Millionen Tonnen — bei schon im letzten Drittel 1916 erheblich geminderten Zufuhren und stark gestiegenem Verbrauch in England lassen gerade im jetzigen Zeitpunkt den verschärfsten U-Boot-Krieg als aussichtslos erscheinen.

Neben der Nahrungsmittelversorgung wird auch die industrielle Tätigkeit in Großbritannien schweren Störungen unterworfen werden. Die mächtige Textilindustrie des Inselreiches ist fast zur Gänze auf Rohstoffbezüge aus dem Ausland und aus den Kolonien angewiesen. Wenn auch die Zufuhren nicht gänzlich unterbunden werden, muß dieser Industriezweig, der im Krieg ohnehin schon scharfe Schäden erlitten hat, wohl mit weiteren Einschränkungen, und insbesondere mindestens mit einer wesentlichen Beeinträchtigung der Konkurrenzfähigkeit auf dem Weltmarkt rechnen. Der Eisenerzverbrauch Englands bezifferte sich im Frieden auf 21 Millionen Tonnen jährlich, wovon ein Drittel aus dem Ausland ein-

geführt wurde. Heute ist der Bedarf an diesem unentbehrlichen Rohmaterial für die Munitionsfabrikation in England bedeutend höher, die Beschaffung wird aber auf immer größere Schwierigkeiten stoßen. Das gleiche gilt von Grubenholz, das im Ausmaß von je drei Millionen Kubikmeter in den letzten Jahren zur See nach Großbritannien gebracht wurde und das für die Aufrechterhaltung des Kohlenbergbaues unumgänglich notwendig ist.

An Kohlen selbst ist England bekanntlich reich, trotzdem sich im Kriege vielfach Förderschwierigkeiten eingestellt haben und Produktions- und Verbrauchseinschränkungen notwendig wurden. Die verschärfte Blockade wird aber die Kohlenversorgung Frankreichs, Italiens und Rußlands empfindlicher in Frage stellen als bisher. Die englische Kohlenausfuhr nach Frankreich ist zwar von 14,1 Millionen Tonnen im Jahre 1913 auf über 18 Millionen Tonnen im Jahre 1916 gestiegen, trotzdem leidet die Republik an einem einschneidenden Kohlenmangel, da ihr durch die deutsche Okkupation ihre wichtigsten Kohlenwerke im Norden entzogen sind. Der Kohlenexport aus England nach Italien ist von 9,6 Millionen Tonnen im Jahre 1913 auf 5,7 Millionen Tonnen im verfloßenen Jahre zurückgegangen. Dort wie in Rußland könnte sich die Situation noch weit schlimmer als in Frankreich gestalten.

Infolge seiner insularen Lage ist England seit jeher auf einer ganzen Anzahl von Gebieten von der Zufuhr zur See abhängig gewesen. Die lange Dauer des Krieges hat bewirkt, daß diese Abhängigkeit Englands und seiner Verbündeten von Importen aus dem Ausland immer nachdrücklicher seine Rückwirkung geäußert hat. In dieser Situation wird der verschärfte Tauchbootkrieg seinen Zweck erfüllen, eine beschleunigte Beendigung des Krieges herbeizuführen.