

11. / 12. 1917

77

### Der verschärfte Unterseeboothkrieg.

Von Georg Gothein.

Mitglied des deutschen Reichstages.

Berlin, 5. Februar.

Der Weltkrieg tritt in sein letztes, entscheidendes Stadium ein. Zu der gewaltigen Offensive unserer Feinde, die zum Frühjahr auf allen Fronten zu erwarten ist, tritt im 31. Kriegsmonat der verschärfte U-Boot-Krieg. Das heißt: in den als Kriegsgebiet erklärten Meeresteilen kann jedes angetroffene Schiff — ob bewaffnet, ob unbewaffnet, ob feindlich oder neutral, ob mit Vorräten versehen oder nicht — ohne Anruf, sei es durch Geschützfeuer, sei es durch Torpedos oder sonstige Versenkungsmittel, nur für einige wenige neutrale Passagierschiffe ist auf bestimmten Linien nach genau bezeichneten Häfen der Verkehr mit dem Feindesland freigegeben. Aber auch da, zum Beispiel für die holländischen Dampfer, nur während der Tageszeit und nur für Raddampfer, die keine Fracht führen dürfen. Für den Passagierverkehr der Vereinigten Staaten von Amerika mit England sind ebenfalls Erleichterungen vorgesehen, um zu vermeiden, daß Menschenleben ohne Not in Gefahr gebracht werden. Der Verkehr der neutralen Gebiete untereinander ist frei, soweit er nicht durch die Kriegsgebiete führt. An der holländischen Küste ist zu diesem Zwecke ein schmaler Streifen frei gelassen, der den niederländischen Schiffen die Aus- und Einfahrt ermöglicht.

Dem Aushungerungskrieg, den unsere Feinde unter Englands Führung seit zweieinhalb Jahren gegen uns führen, sehen wir jetzt den gleichen entgegen. Der rücksichtslose Unterseeboothkrieg ist eine überaus harte Maßnahme, zu der wir uns wohl niemals entschlossen hätten, wenn nicht England und ihm folgend Frankreich, Italien und Portugal alle Handelsschiffe bewaffnet und sie angewiesen hätten, unsere U-Boote anzugreifen, sie mit Listen heranzulocken und sie dann zu vernichten. Die Lage unserer U-Boot-Befestigungen, die das feindliche Schiff auffordern, zur Untersuchung beizudrehen, und sich ihm dazu auf geringe Entfernungen näherten, war demnach stets eine überaus gefährdete; Menschlichkeit zu üben war für sie mit der Gefährdung ihres Bootes wie der Mannschaft verknüpft. Und gern würden wir selbst im Kriegsgebiet die neutrale Flagge schonen, wenn nicht unsere Feinde den Flaggenmißbrauch ihren Schiffen ausdrücklich befohlen hätten.

Eine lebhafteste Agitation in Deutschland hatte seit nahezu zwei Jahren den rücksichtslosen U-Boot-Krieg gefordert. Regierung und Reichstagsmehrheit hatten das bisher abgelehnt, aber nie prinzipiell, stets nur pro tempore; immer hatte man sich vorbehalten, ihn zu gelegener Zeit aufzunehmen. Daß man diese Zeit nicht früher für gekommen erachtete, verschiedene Gründe. Zu einer solchen schweren Maßnahme darf man erst dann greifen, wenn man mit einiger Sicherheit darauf rechnen kann, daß sie den beabsichtigten Erfolg, den Krieg zu einem raschen Ende zu bringen, auch wirklich erreicht. Unsere U-Boot-Flotte ist so stark an Zahl wie an Beschaffenheit, denn auch die Güte und Leistungsfähigkeit der während des Krieges gebauten Boote hat eine ständige Verbesserung erfahren, daß nach Ansicht von Admiralsstab und Reichsmarineamt der Erfolg nicht mehr zweifelhaft ist. Dazu kommt, daß jede Woche neue U-Boote fertig werden und der Zugang den Abgang um ein Vielfaches übersteigt. Der Aktionsradius der Boote hat eine enorme Steigerung erfahren, wie die Taten im südlichen Teil des Atlantischen Ozeans und an der nordamerikanischen Küste beweisen, nicht minder die Tatsache, daß kürzlich ein U-Boot 55 Tage vom Hafen entfernt war. Unsere Beute im Dezember, wo der U-Boot-Krieg nur in den Formen des Kreuzerkrieges geführt wurde, betrug 415.500 Tonnen. Dabei ist der Dezember wegen seiner langen Nächte und der schweren See für diesen Krieg der beitempestung ungünstigste Monat. Im Frühjahr und Sommer liegen für ihn die Verhältnisse weit günstiger. Und von Woche zu Woche steigt die Zahl unserer Unterseeboote. Entfallen aber nun die Beschränkungen, welche der Kreuzerrieg dieser Waffe auferlegte, so wird man mit einer ganz wesentlichen Zunahme der Wirkung des U-Boot-Krieges rechnen können. Freilich stehen dem die erhöhten Abwehrmittel unserer Feinde gegenüber; aber, da sie nicht verhindern konnten, daß selbst im Kreuzerrieg von Monat zu Monat die Versenkungszahl stieg, so wird man diese Wirkung nicht allzu hoch anschlagen dürfen.

Die Gesamthandelstonnage des britischen Weltreiches beträgt zurzeit etwa 20 Millionen Tonnen. Davon aber ist ein beträchtlicher Teil im Ausland tätig und dort unentbehrlich. Man wird jedenfalls heute auch nach englischen Angaben die für das Mutterland tätige Handelsflotte auf kaum 16 Millionen Tonnen annehmen dürfen. Davon ist rund die Hälfte für militärische Zwecke in Anspruch genommen und eine Million Tonnage muß man auf in Reparatur befindliche Schiffe rechnen. Mehr als 6¼ bis 7 Millionen Tonnen kommen für die eigentliche wirtschaftliche Versorgung demnach nicht in Betracht. Das ist um so unzureichender, als der Aufenthalt in den französischen und italienischen Häfen, die doch in erster Linie versorgt werden müssen, durch deren Ueberfüllung außerordentlich verlängert wird. Und bei dem Versagen Nordamerikas und Argentiniens infolge der schlechten Ernte muß jetzt Getreide und Fleisch aus dem weitentlegenen Australien und Indien herangebracht werden, was allein einen Mehrbedarf von mindestens ¼ Millionen Tonnen erfordert. Die für die wirtschaftliche Versorgung noch freie Tonnage von Englands Verbündeten dürfte eine Million Tonnen auch nicht wesentlich übersteigen.

Die Neubauten der Kriegführenden sind wegen der Inanspruchnahme der Arbeiter wie des Materials für Kriegszwecke außerordentlich eingeschränkt. Freilich, die Neutralen bauen flott Handelsschiffe; aber beim uneingeschränkten U-Boot-Krieg scheuen sie es, ihre Tonnage und ihre Mannschaft für die Schifffahrt nach einem feindlichen im Sperrgebiete liegenden Hafen gehen zu lassen. Ihre Verluste an Werten wie an Mannschaft würden dadurch ungeheuer werden. Und sie sagen sich, daß es zwar sehr unangenehm für sie ist, von den jetzigen hohen Frachten nicht profitieren zu

können, daß aber der ihnen jetzt entgehende Gewinn ihnen doppelt und dreifach zutrifft, wenn die englische, französische, italienische und portugiesische Handelsflotte durch Versenkungen vielleicht auf die Hälfte eingeschränkt wird und damit für die Jahre nach Friedensschluß eine fürchterliche Knappheit im Schiffraum erwächst. Schweden, Dänemark, Norwegen und Niederlande haben daher auch ihren Schiffen das Auslaufen zunächst ganz verboten und werden ihnen den Verkehr nur auf den von uns freigegebenen Gebieten gestatten.

Werden von der unseren Feinden für ihre wirtschaftliche Versorgung zur Verfügung stehenden Tonnage von vielleicht 7 Millionen Tonnen monatlich nur 600.000 Tonnen abgeschossen, so würden ihnen nach 6 Monaten nur noch 3 bis 4 Millionen Tonnen zur Verfügung stehen, was für ihre wirtschaftliche Versorgung absolut unzulänglich ist. Die Frachtraumnot führt bereits jetzt in England und mehr noch in Frankreich und Italien zu schweren wirtschaftlichen Notständen. Auch wenn Neubauten in größerer Anzahl hinzutreten sollten, so wird das doch wenig an der krisenhaften Fuspizung ihrer Versorgungsnot ändern.

Die Getreideernten Englands wie Frankreichs im Jahre 1916 waren sehr ungünstig, ebenso in Italien die Maisernte. Aber auch Kanada, die Vereinigten Staaten von Amerika und Argentinien (1917) hatten Fehlernten, und Australien (1917) eine sehr mäßige. An anderer Stelle habe ich kürzlich nachgewiesen, daß in den Ententestaaten (ohne das vom Verkehr abgeschnittene Rußland) und in den für ihre Versorgung in Betracht kommenden Ländern die Ernte an Getreide aller Art 1916/17 einschließlich Mais um rund 50 Millionen Tonnen (à 1000 Kilogramm) hinter der des Vorjahres zurückbleibt. England kann trotz riesiger Preise seine Getreidebestände nicht entfernt auf der Höhe früherer Jahre halten; seit November 1916 bleiben auch seine überseeischen Zufuhren stark zurück und mit jedem Monat mehr. Noch bedrohlicher stellt sich das Verhältnis für Frankreich und Italien. Aber auch die Einfuhr von Butter und anderen Fetten bleibt in England neuerdings um die Hälfte hinter der früheren zurück, ähnlich in Fleisch.

England kann, um seine Eisenproduktion auf der jetzt für seine Rüstungszwecke notwendigen Höhe zu erhalten, die Zufuhr von 7 Millionen Tonnen hochprozentiger schwedischer und spanischer Erze nicht entbehren. Muß es doch auch das Eisen für Frankreich, dessen Hauptproduktionsgebiet teils von uns besetzt, teils Kampfgelände ist, sowie für Italien, das nur eine ganz geringfügige Eisenerzeugung hat, liefern. Seine eigenen Erze bedürfen der Zummischung der hochprozentigen fremden Erze, soll nicht der Koksverbrauch ein übermäßig hoher werden. Wird deren Zufuhr auch nur beträchtlich eingeschränkt, so wird Englands Eisenproduktion bedenklich eingeschränkt. Vor allem aber braucht es für seinen Kohlen- wie für seinen Erzbergbau die norwegischen und schwedischen Grubenböhlen. Ohne die muß das waldarme Land seinen Bergbau aufs stärkste einschränken, kann es weder Frankreich noch Italien die dringend benötigten Kohlen liefern. Und wie diese Länder jetzt bereits unter der mangelhaften Kohlenversorgung leiden, besagt täglich jede ihrer Zeitungen. Schon eine weitere Einschränkung ihrer Kohleneinfuhr auf die Hälfte bringt ihre Rüstungsindustrie in die schwerste Bedrängnis, auch wenn für die Bevölkerung und die sonstige Industrie nichts abgegeben wird.

An die Abgabe von Kohle und Eisen für den Bau von Handelsschiffen ist dann natürlich erst recht nicht zu denken, und damit muß die Frachtraumnot weiter steigen.

Für den Zeitpunkt des Beginnes des U-Boot-Krieges war auch die militärische Lage maßgebend. Jetzt, wo wir die Balachei und die Dobrudscha sowie einen beträchtlichen Teil der Moldau erobert haben und an allen anderen Fronten der Offensive unserer Gegner erfolgreich Halt geboten haben, dürfte im Gegenteil das Schicksal Rumaniens im höchsten Grade abschreckend auf etwaige Neigungen der europäischen Neutralen, sich unseren Feinden zuzugesellen, wirken. Solche sind zweifellos weder bei der Schweiz noch bei Schweden, noch bei Dänemark noch bei den Niederlanden vorhanden gewesen, geschweige jetzt vorhanden. Und auch bei Norwegen, das ja bis vor kurzem stark von England abhängig war und politisch sich im englischen Kielwasser bewegte, dürfte die Rücksichtslosigkeit der englischen Politik solche Neigungen bis auf den Nullpunkt abgekühlt haben. Die seefahrenden europäischen Nationen dürften allgemein erkannt haben, daß England es ist, welches die Freiheit der Meere verhindert, und daß eine wenige Monate andauernde Sperre des Verkehrs mit England und seinen Verbündeten der dauernden Gewalt Herrschaft Englands über die Meere vorzuziehen ist. Der größte Druck, den England über sie auszuüben vermochte, bestand in der Versorgung von Kohle, ohne die ihre Schifffahrt zum größten Teil lahmgelegt war. Damit erpreßt es von ihnen die Indienststellung ihrer Schiffe für englische Zwecke, die Ueberlassung ihrer Waren zu billigen Preisen, die Verjagung oder starke Einschränkung ihrer Ausfuhr nach Deutschland. Aber die Kohlenknappheit ist in England bereits so groß, daß es den skandinavischen Staaten und Holland nur noch ein Jahresquantum von zusammen 5½ Millionen Tonnen zu liefern vermochte. Deutschland kann ihnen dieses Quantum — sobald die augenblickliche, durch die Winterunbilden hervorgerufene Verkehrsstörung beseitigt ist — bequem liefern; macht es doch nur ungefähr 2 Prozent der deutschen Kohlenförderung aus. Eisen aber konnte England diesen Ländern während des Krieges schon längst nur in verschwindenden Mengen abgeben, da es alles für sich und seine Verbündeten brauchte. Auch hier kann Deutschland nach Beseitigung der Transport Schwierigkeiten, das ist mit Wiedereröffnung der Binnenschifffahrt, gut aushelfen. Ist doch unsere Stahlproduktion doppelt so groß wie die englische. Deutschland kann das um so mehr, je stärker die Zufuhr schwedischer Erze wird, und die vom Verkehr mit England ausgeschlossene skandinavische Tonnage kann sich in der Ostsee im Verkehr mit Deutschland betätigen.

Das empfinden denn auch diese Staaten, und sie sehen ein, daß schließlich jedes Kriegsmittel, das geeignet ist, den Krieg — unter dem sie schwer leiden — zu einem rascheren Ende zu bringen, auch für sie nutzbringend ist, mag es freilich zunächst recht schmerzhaft für sie sein.