

Der Unterseebootkrieg, seine bisherigen Erfolge und seine endgültigen Aussichten.

Von v. Dik.

Kaiserlich deutscher Admiral z. D.

Berlin, 6. Februar.

Schon längere Zeit vor dem Kriege hatte sich das U-Boot als maritimes Machtmittel, auf dessen Verwendung man nicht mehr verzichten könne, Anerkennung verschafft. Allerdings erblickte man in ihm wegen der schwierigen Lebensbedingungen, denen die Besatzungen ausgesetzt waren, und mit Rücksicht auf die auch konstruktiv noch unentwickelte Leistungsfähigkeit in der Hauptsache ein gutes Mittel für die Küstenverteidigung. In Deutschland trat man erst verhältnismäßig spät an den U-Boot-Bau heran. Der Staatssekretär des Reichsmarineamtes, Großadmiral Tiesing, hielt die Verwendung größerer U-Boote nicht für gerechtfertigt, bevor nicht der Stand der Optik und der Motortechnik die Konstruktion von U-Booten zulasse, die sich weitergehenden Ansprüchen in bezug auf Hochseeverwendung entsprächen. Als dieser Zeitpunkt aber erreicht war, hatte er dem U-Boot-Bau große Bedeutung bei. In der ersten Flottennovelle von 1912 wurden 72 U-Boote als wichtig bezeichnet.

Obgleich so in Deutschland der Gesichtspunkt der Hochseeverwendung in jeder Beziehung im Vordergrund stand, mußte man doch bis zum Kriegsausbruch nicht den U-Booten Besatzungen einen längeren Seeaufenthalt als etwa acht Tage erlauben zu können. Sehr groß war daher die Befriedigung, als unter den Anforderungen der Verteidigung gegen die totale Kriegsführung Englands unsere U-Boote allmählich immer größere Seebausdauer und Verwendungsmöglichkeiten zeigten. Die Kommandanten überboten sich gegenseitig in Unternehmungsgeist und Ausdauer und vollbrachten nicht wenige herrliche Taten gegen die feindliche Kriegsmacht, sondern setzten auch im Handelskrieg in der Nordsee Erfolge.

So konnte sich denn die deutsche Kriegsleitung, in Vertretung des von England unter schroffster Verletzung allgemeiner anerkannter völkerrechtlicher Grundsätze geführten Handelskrieges gegen das deutsche Volk, im Februar 1915 die Bekämpfung des englischen Seehandels auf breiter Grundlage entschließen.

Die Boote gegangenen Passagiere und Besatzungen güte weil bei der im allgemeinen nicht weit entfernten und den in der Regel günstigen Wetterverhältnissen einen schnellen und sicheren Erreichen des Landes werden konnte. Im ganzen war also die Arbeit für U-Boote wesentlich leichter. Sie konnten sich daher eher mit den ihnen auferlegten Beschränkungen abfinden. Der Gesamtverlust der englischen Handelsflotte durch den U-Boot-Krieg stellte sich bis zum Februar 1916 offizieller deutscher Bekanntmachung auf 1,284.116 Bruttoregistertonnen.

Gegen Ende 1915 wurden auf einem englischen Dampfer Geheimbefehle der Admiralität gefunden, denen unzweifelhaft hervorging, daß die bewaffneten Entgegen der amerikanischen Regierung gegebenen Sicherung von ihrer Armierung auch zum Angriff auf U-Boote rücksichtslos Gebrauch machen sollten. Infolgedessen erklärte die deutsche Regierung in einer den neutralen Mächten überreichten Denkschrift vom 8. Februar 1916, daß sie in Zukunft die bewaffneten Handelsschiffe als führende Schiffe warnungslos vernichten werde. Die einzigen Staaten erhoben hiegegen allgemeinen Protest der Begründung, daß sie für ihre Bürger das Recht Anspruch nehmen müßten, die See nach Belieben, also auf armierten Schiffen, zu befahren. Als dann am 24. Februar 1916 bei der warnungslosen Vernichtung des englischen Passagierdampfers „Sussex“ im Kanal, der von U-Boot für einen armierten Truppentransportdampfer gehalten worden war, amerikanischen Bürger ums Leben kam, wurde die Haltung der Vereinigten Staaten lebhaft erklärt, daß sie im Namen der Menschlichkeit und neutralen Mächte verpflichtet seien, die diplomatischen Beziehungen zu Deutschland ganz zu lösen, wenn dieses unverzüglich seine gegenwärtige Methode des U-Boot-Krieges gegen Passagier- und Frachtschiffe aufgeben würde.

Die deutsche Regierung kam den Vereinigten Staaten von neuem entgegen. Sie könne es vor der Menschheit der Geschichte nicht verantworten, daß durch die Unterseebootkriegsfrage eine den Frieden ernstlich bedrohende Wendung eintrete. Deshalb habe sie Weisung erlassen, die deutschen Seestreitkräfte im Handelskrieg nach den erkannten völkerrechtlichen Bestimmungen für Ueberwärtung der Schiffe zu verfahren hätten. Auch innerhalb des Seekriegsgebietes sollten Handelsschiffe nicht mehr ohne Warnung versenkt werden, es sei denn, daß sie fliehen oder Widerstand leisteten. Die Note knüpfte daran die Erwartung, daß die Vereinigten Staaten noch während des Krieges die Freiheit der Meere, beziehungsweise die Achtung vor den völkerrechtlichen Bestimmungen England gegenüber zur Geltung bringen würden. Sollten die Schritte der Vereinigten Staaten darin keinen Erfolg haben, so würde die deutsche Regierung sich einer neuen Sachlage gegenüber sehen, die sie sich volle Freiheit der Entschließung vorbehalte müsse. Auf die Sonderfrage der bewaffneten Schiffe wird nicht eingegangen.

Die amerikanische Regierung antwortete, daß die Forderung an Deutschland absolut und nicht relativ sei, daß die deutsche Regierung ihre Verpflichtungen in keiner Weise von etwaigen Verhandlungen zwischen Amerika und Großbritannien abhängig machen könne. Ein Einverständnis der deutschen Regierung mit dieser Auffassung ist nicht erfolgt.

Der U-Boot-Krieg, der während der kurzen Periode des uneingeschränkten Vorgehens gegen bewaffnete Handelsschiffe auch im Kriegsgebiet kräftig aufgelebt war, wurde daraufhin aus den früher angegebenen Gründen wieder vorwiegend im Mittelmeer geführt. Im Norden waren in der Hauptsache nur die Minen-U-Boote tätig. Erst ab Herbst 1916 an nahmen auch die Torpedo-U-Boote wieder energisch am Handelskriege teil. Sie setzten sich jetzt an der Anhaltung bewaffneter Dampfer infolge ihrer verstärkten Armierung nicht mehr so großen Gefahren aus.

Die Ergebnisse des U-Boot-Krieges in bezug auf den vernichteten Frachtraum stellen sich für das Jahr 1916 nach den Veröffentlichungen des Admiralstabes wie folgt:

Januar-Februar	238.000	Tonnen
März-April	432.000	"
Mai-Juni	219.000	"
Juli-August	273.000	"
September	254.000	"
Oktober	339.300	"
November	408.500	"
Dezember	415.500	"

Seit Kriegsbeginn bis 31. Dezember 1916 sind durch kriegerische Maßnahmen der Mittelmächte insgesamt 1.021.500 Bruttoregistertonnen feindlichen Handelsschiffes verloren gegangen. Darunter sind 3.069.000 Bruttoregistertonnen englischer Herkunft oder fast 15 Prozent der englischen Gesamttonnage zu Anfang des Krieges. Wenn die Warenbeförderung wurden im gleichen Zeitraum 401 neutrale Schiffe mit 537.000 Bruttoregistertonnen versenkt oder als Beute verurteilt.

An Kriegsschiffen sind bis Ende 1916 nach den bis veröffentlichten, sicher aber unvollständigen Verlustangaben durch U-Boote vernichtet worden:

- 8 Panzerkreuzer (3 englische, 2 französische, 1 russische, 2 italienische),
- 6 Linienschiffe (3 englische, 3 französische),
- 6 geschützte und kleine Kreuzer (6 englische),
- 5 Kanonenboote (3 englische, 2 französische),
- 10 Torpedofahrzeuge (5 englische, 3 französische, 2 italienische),
- 4 U-Boote (2 englische, 2 italienische),
- 10 Spezialschiffe (5 englische, 2 französische, 3 russische)

über ein Duzend Hilfskriegsschiffe, eine sehr große Anzahl von Wacht-, Patrouillen- und Fischerfahrzeugen. Diese Zahlen müssen unter Berücksichtigung der Beschränkungen, denen der U-Boot-Krieg aus politischen Gründen unterworfen war, als außerordentlich hochbedeutung angesehen werden. Sie bringen eine Unternehmungslust und einen Wagemut zum Ausdruck, die schöner nicht gedacht werden kann.

Besonders zu erwähnen sind noch die Eismeerfahrten der U-Boote im Spätsommer und Herbst 1916, w