

Ein Jahr verschärften U-Boot-Krieges.

Von Schiffsleutnant Ems Descovich.

Am 1. Februar 1917 trat die Sperrklärung der Mittelmächte in Kraft. Sie war im Lager der Verbändmächte im allgemeinen verhältnismäßig geringfügig aufgenommen worden. Wenn sich auch manche pessimistischere Stimme hören ließ, so wurde im allgemeinen angenommen, daß sich die Versenkungsziffer nicht wesentlich über das Maß des Jänner steigern lassen werde. Der deutsche Admiralstab hatte dem U-Boot-Krieg eine monatliche Versenkungsziffer von 500.000 Tonnen zugrunde gelegt, glaubte jedoch annehmen zu dürfen, daß bis etwa 600.000 Tonnen versenkt werden könnten.

Der erste Erfolg der Sperrklärung war, daß eine große Zahl, insbesondere an neutralen Schiffen aus dem Verkehr in den gefährdeten Gegenden gezogen wurde; ein Umstand, der deutlich aus den englischen Berichten über die Schiffsbewegungen in den Häfen zu erkennen ist. Diese Zurückhaltung wurde erst später aufgegeben. Die zweite Folge war eine Reihe von Protesten neutraler Staaten. Die halb erwartete dritte Folge, die Kriegserklärung Amerikas, blieb aber vorerst aus. Die Union griff erst dann zum Schwerte, als England unter dem Eindruck der schweren Schiffsverluste, noch mehr unter jenem der russischen Revolution, in seinem bisher unbegleiteten Kriegswillen schwankend zu werden begann. Erst dann entschloß sich Amerika zum Eingreifen und hätte den gleichen Schritt unternehmen, wenn aus irgend einem anderen Grunde die Gefahr für einen Englandungünstigen Frieden aufgetaucht wäre. Der U-Boot-Krieg als solcher hat die amerikanische Kriegserklärung jedenfalls nicht veranlaßt.

Es ist hier wohl am Platz, kurz die Vorgeschichte des U-Boot-Krieges zu streifen: In seiner verschärften Form ist er ein Akt der Notwehr gegen die völkerrechtswidrige Bewaffnung der Handelsschiffe, die von Amerika gebildet wurde, obgleich es die Macht dazu besaß, sie zu verhindern.

Die Erfolge überstiegen schon in den ersten Monaten alle Erwartungen; schon im dritten erreichten sie ihr Maximum, dem ein zweites, etwas kleineres im fünften Monat folgte. Später nahmen die Ergebnisse immer mehr ab. Die Ursache dieser Erscheinung ist mannigfacher Natur. In der ersten Zeit spielte das Ueberraschungsmoment noch eine bedeutende Rolle. Im April, Mai und Juni war die Zahl der die Sperrgebiete passierenden Schiffe eine besonders große. Die Engländer hatten die ihnen drohende Gefahr erkannt und trachteten nun mit allen Mitteln rasch Lebensmittel, insbesondere Getreide, ins Land zu bekommen. Das hatte den vermehrten Schiffsverkehr zur Folge, der noch mehr in der Größe, als in der Zahl der Schiffe seinen Ausdruck fand. Später kamen allerlei erschwerende Momente. Die Handelskapitäne lernten es, den Torpedos auszuweichen. Die Handelsdampfer wurden mit Geschützen bewaffnet, die Zahl der für die U-Boot-Abwehr verwendeten Schiffe wurde vermehrt, neue Hilfsmittel und Waffen für die Bekämpfung der U-Boote erfunden und angewendet. So zum Beispiel Unterwasser-Telephonapparate, die das Herannahen der Tauchboote auf größere Entfernungen anzeigen, Bomben, die über einem getauchten U-Boot abgeworfen, in bestimmter Tiefe explodieren, und anderes mehr. Dann wurden die Geleitzüge zusammengestellt. Ob diese Maßnahme tatsächlich eine zweckentsprechende war, bleibe dahingestellt. Zweifellos wurde die Leistungsfähigkeit der feindlichen Abwehr in sehr bedeutender Weise gesteigert. Das alles mußte die Beuteziffer der U-Boote herabdrücken. Sie sank aber nicht in dem von unseren Feinden erwarteten Verhältnis. Auch die Unterseeboote wurden leistungsfähiger. Immer schwerer machte sich der Schiffsräumemangel fühlbar. Um sich ein halbwegs richtiges Bild von den Leistungen der U-Boote zu machen, darf man nicht die absoluten Versenkungsziffern ohne weiteres vergleichen, sondern muß sie ins Verhältnis zu dem den Verbändmächten jeweils zur Verfügung stehenden Schiffsräum bringen. Dieser setzt sich zusammen aus den Flotten Englands, Frankreichs und Italiens, wozu noch eine bedeutende Zahl neutraler Schiffe kommt, während die Beihilfe, die von der amerikanischen und japanischen Handelsflotte geleistet wird, eine verhältnismäßig geringfügige ist. Auf Grund von Angaben des Wolffschen Bureaus ist die nachfolgende Tabelle nach Durchführung einiger auf dem gegebenen Ziffermaterial fußender Umrechnungen zusammengestellt. Sie enthält die Versenkungsziffern der einzelnen Monate, den ursprünglichen Stand der gesamten, den drei genannten Verbändmächten zur Verfügung stehenden Schiffsräume und den auf der Gegenüberstellung der beiden Zahlengruppen errechneten Prozentsatz an versenkten Schiffen.

Monat	Versenkter Schiffsräum Dr. Reg.-T.	Zur Verfügung stehender Schiffsräum Dr. Reg.-T.	Prozentsatz der Versenkungen
Februar	781.000	24.711.000	3.17
März	885.000	24.375.000	3.63
April	1.091.000	23.874.000	4.57
Mai	889.000	23.451.000	3.70
Juni	1.016.000	23.001.000	4.43
Juli	885.000	22.524.000	3.90
August	808.000	22.101.000	3.63
September	872.000	21.600.000	3.10
Oktober	674.000	21.174.000	3.17
November	607.000	20.700.000	2.93
Dezember	702.000	20.199.000	3.42

Im Durchschnitt wurden 3,58 Prozent des jeweils vorhandenen Schiffsräum versenkt. Die besonders großen Ergebnisse des April und Juni, deren Ursachen wir bereits besprochen, fallen aus der Reihe heraus. Wenn man ohne sie das Mittel bildet, kommt man auf 3,38 Prozent, und wenn man die Prozentzahlen dann betrachtet, so erhält man eine ziemlich gleichmäßig verlaufende Kurve, die mit dem Einsetzen der schlechten Jahreszeit — September — sich senkt, um im November, der in diesem Jahre sehr stürmisch und nebelreich war, den Tiefstand zu erreichen. Im Dezember tritt ein kräftiger Aufschwung ein, der seine Ursache nach Berichten aus Feindesland im Auftreten stärkerer U-Boote haben dürfte.

Auch diese die Wirkungen des U-Bootkrieges ziemlich gut charakterisierende Darstellung gibt noch immer kein richtiges Bild. Das zeigt sich in dem Umstand, daß in den elf Berichtsmonaten der drei Hauptverbändmächten zur Verfügung stehende Schiffsräum nur um 4.512.000 Tonnen abgenommen hat, während im ganzen während dieser Zeit 8.958.000 Tonnen versenkt worden sind. Die Bautätigkeit in Italien und Frankreich war trotz aller Anstrengungen eine geringe und auch in England hat sie 1.600.000 Tonnen kaum überschritten, wahrscheinlich auch nicht erreicht. Man schießt sicher weit übers Ziel, wenn man den Zuwachs an Handelsschiffsräum dieser drei Mächte durch Neubau im Jahre 1917 auf 2.000.000 Tonnen veranschlagt. Es bleibt daher ein Zuwachs von rund 2 1/2 Millionen Tonnen noch unerklärt. Dieser kommt natürlich nicht vom Mond. Größtenteils stammt er von neutralen Handelsflotten, deren Schiffe in bedeutendem Maße zwangsweise gechartert wurden. In wesentlich geringerem Maße hat dazu die Vermehrung der amerikanischen Handelsflotte beigetragen.

Allmählich wurden immer mehr und mehr neutrale Schiffe zu Kriegsdiensten der Verbändmächte herangezogen. Den Vereinigten Staaten, den Hütern der Neutralität, war es vorbehalten, den letzten Schritt zu tun: Durch die jüngst getroffene Verfügung, die der Union die Kontrolle des gesamten neutralen Schiffsräum in die Hände spielt. Dadurch können im Maximum 400.000 Tonnen gewonnen werden. Ebensoviel dürfte die Leistung der Union in den letzten Monaten des vorigen Jahres gewesen sein. Japan wird kaum mehr als 100.000 Tonnen beigestellt haben. Das ist für die Zukunft wichtig. Wenn man die 400.000 Tonnen, die überhaupt noch aus neutralen Quellen gewonnen werden können, zu der im Dezember ausgewiesenen Zahl hinzuzügt und davon eine ideale Jännerbeute von 600.000 Tonnen abzieht, so erhält man für 1. Februar einen wahrscheinlichen Frachtraum der Verbändmächte von rund 20.000.000 Tonnen. Eine Vermehrung dieses Schiffsräum kann nur mehr durch Neubauten erfolgen. Wie es hiesbezüglich bestellt ist, mag folgendes lehren:

Die Leistungsfähigkeit der neutralen Verften ist durchwegs gering. Das gleiche gilt für die Verbändmächte mit Ausnahme von England, Amerika und Japan. Das größte Bauprogramm haben die Vereinigten Staaten aufgestellt. Es ist darüber viel geschrieben und gesprochen worden. Seine rechtzeitige Ausführung ruht aber auf die größten Schwierigkeiten, was nicht zu wundern ist, weil man nicht plötzlich die Leistungsfähigkeit des Schiffbaues verzehnfachen kann. Wenn man sehr hoch rechnet, wird es den Amerikanern und Engländern möglich sein, im Laufe des kommenden Jahres je zwei Millionen, unseren übrigen Feinden (ausgenommen Japan) und den Neutralen 750.000 Tonnen betriebsbereit fertigzustellen. Japan wurde aus ganz bestimmten Gründen nicht mitgerechnet. Es verfolgt seine eigene Seehandelspolitik und die zielt darauf hin, die Vermehrung der eigenen Handelsflotte dazu auszunutzen, um im Stillen und Indischen Ozean den Verkehr an sich zu reißen. Wenn es sehr gnädig ist, wird es den Verbändmächten vielleicht noch eine Viertelmillion Tonnen zur Verfügung stellen, so daß im ganzen mit höchstens 5 Millionen Tonnen gerechnet werden könnte. Es muß aber bemerkt werden, daß dieser Schiffsräum nicht in gleichmäßiger Weise zuwachsen wird, sondern daß seine Vermehrung in einer aufsteigenden Kurve sich bewegen muß. Demgegenüber stehen die Wirkungen des U-Bootkrieges und die trotz Abnahme der Welt-handelsflotte immer steigenden Verluste durch Seeunfälle infolge Ueberbeanspruchung der einzelnen Schiffe. Sie können für das Jahr 1918 auf ungefähr 900.000 Tonnen geschätzt werden. Nimmt man eine Durchschnitts-U-Bootbeute von 500.000 Tonnen im Monat an, so ist im Jahre 1918 eine Nettoverringerung des zu unseren Ungunsten verwendeten Schiffsräum von rund 2 Millionen Tonnen zu erwarten. Nun ist heute schon die Situation unserer Feinde, was Seezufuhr betrifft, eine äußerst ungünstige. Es ist eine von ihnen selbst eingestandene Tatsache, daß es ihnen nicht möglich war, im Jahre 1917 ihre volle Schlagkraft zu entfalten, weil der U-Bootkrieg sie daran verhinderte. Der relativ günstigste Zeitpunkt für sie war knapp vor dem Einsetzen des verschärften Tauchbootkrieges. Aber selbst damals genügte der Schiffsräum eben nur zur Heranschaffung der nötigen Verbrauchsmenge. Spätestens im Juli begann aber, bei dem einen Kriegführenden früher, bei dem anderen später, das Aufkehren der Stapelgüter. Um das Gleichgewicht wieder herzustellen, mußte entsprechend viel Schiffsräum ersetzt werden. Wenn wir die rund 2 1/2 Millionen Tonnen vom Juli für ausreichend annehmen wollen, alles jeweils Verbrauchte zu ersetzen, so kommen wir zu dem Schlusse, daß unsere Feinde ins Jahr 1919 mit einem Defizit in diesem Sinne von 4 1/2 Millionen Tonnen eintreten würden. Erst wenn dieses ersetzt wäre, könnte von einer Beseitigung der U-Bootgefahr die Rede sein.

Es dürfte von Interesse sein, im Hinblick auf diese Darlegungen die Frage der amerikanischen Waffenhilfe zu berühren. Sie wurde in amerikanischen Zeitschriften mehrfach erörtert und es liegt kein Grund vor, an den Ziffern, die errechnet wurden, zu zweifeln. Es wird allgemein angenommen, daß für den Transport eines Mannes von Amerika nach dem europäischen Kriegsschauplatz fünf, für den monatlichen