

1. VIII. 1917

142

Der U-Boot-Krieg. Rückblick und Ausblick.

Von Nauticus.

Wien, 31. Juli.

Gerüchte behaupten, daß dem deutschen Reichsmarineminister die Beziehungen dessen Leiter jüngst Vorwürfe gemacht wurden, die sich auf den U-Bootkrieg beziehen. Ob dies richtig ist oder nicht, bleibe dahingestellt. Jedenfalls hat der Erfolg des Juni die Wirksamkeit des U-Bootkrieges neuerdings dargelegt und die Stellung des Staatssekretärs des Reichsmarineministeriums gilt wieder als befestigt. Aber die Frage nach der Wirksamkeit des U-Bootkrieges ist neuerdings zu dem Mittelpunkt des Interesses gerückt und deshalb sei hier an Hand einiger Zahlen einiges über ihn gesagt. Die Angaben über den vorhandenen Schiffsraum sind durchwegs aus englischen Quellen geschöpft. Es ist also nichts Befriedigend in unserem Sinne. Am 30. Juni 1916 stellte sich der Weltschiffsraum auf 48 1/2 Millionen Bruttoregistertonnen, davon rund 3 Millionen Tonnen Segelschiffe. Er verteilte sich ungefähr folgendermaßen:

	Mill. Tonnen
Verbandsmächte mit Griechenland und den Vereinigten Staaten	34.8
Mittelmächte	5.1
Neutrals	8.4
Zusammen	48.3

In Abzug kommen die Dampfer auf den amerikanischen Seen mit	2.3
Die Verbandsmächte besaßen also tatsächlich	32.5
Davon kommen aber, sehr niedrig angesetzt, also für den U-Bootdienst nicht verwendbar, in Abzug zirkel	7.5
Von den Neutralen mögen den Verbandsmächten zur Verfügung gestanden sein zirkel	4.0

so daß tatsächlich für den U-Bootverkehr 29 Millionen Tonnen am 1. Juli 1916 unseren Feinden dienstbar waren. Zu jener Zeit wurde aber bereits über Schiffsmangel geklagt, der durch die starke Inanspruchnahme der Handelsflotten für militärische Transporte (in England sind 60 Prozent, bei den übrigen Verbandsmächten fast alle Schiffe für militärische Zwecke beschlagnahmt) entstanden war. Die Schiffbauaktivität war in allen Ländern bedeutend zurückgegangen. Auf feindlichen und neutralen Werften liefen allmonatlich nur etwa 100.000 Tonnen ab, während an normalen Abgängen etwa 80.000 Tonnen zu verzeichnen waren. Wie stellte sich nun der Schiffsraumbestand der Gegner zu Beginn des verschärften U-Bootkrieges?

Zuwachs an Neubauten vom 1. Juli 1916 bis	
1. Februar 1917 zirkel	0.7
Normale Abgänge	0.5
Schiffsverluste durch U-Boote zirkel	2.3
Wirkliche Einbuße	2.1

somit waren noch verfügbar 26.9 Millionen Tonnen. Da wurden aber die Klagen über mangelnde Zufuhr in allen Tonarten durch die feindliche Presse getragen, und als die ersten Wochen des verschärften U-Bootkrieges vorüber waren, hörte man auch von den Regierungsbänken in dieser Hinsicht sehr bedeutsame Worte. Man hatte bereits, durch die Not gezwungen, von den aufgestapelten Vorräten zu zehren beginnen müssen und die Lage verschärfte sich immer mehr. Für den 1. Juli 1917 läßt sich unter der Annahme, daß die Leistungsfähigkeit des Schiffbaues inzwischen um ungefähr 50 Prozent gestiegen ist, ungefähr folgende Berechnung aufstellen:

	Mill. Tonnen
Zuwachs durch Neubau	0.7
Durch Beschlagnahme gewonnener Schiffsraum	0.9
Gewinn	1.6
Normaler Abgang	0.3
Durch U-Boote versenkt	4.7
Einbuße	5.0
Tatsächliche Minderung	3.4
Es wären demnach noch verblieben	23.7

Wenn wir die Berechnung für die Zukunft weiterführen, so erhalten wir für den 1. Februar, beziehungsweise 1. Juli 1918 unter der Annahme ansteigender Schiffbauaktivität und einer gleichbleibenden, rund 900.000 Tonnen im Monat betragenden U-Boot-Leistung ungefähr folgende Ziffern:

	Mill. Tonnen
Für 1. Februar 1918:	
U-Boot-Beute zirkel	6.3
normaler Abgang 0.5	0.5
Verluste	6.8
Zuwachs durch Neubau	1.0
Vermindeung	5.8

Es würden also 17.9 Millionen Tonnen verbleiben; also nur etwa 60 Prozent jenes Schiffsraumes, der am 1. Juli 1916 vorhanden war und knapp genügte, und nicht einmal zwei Drittel jener Tonnage, die am 1. Februar 1917 als bereits zu knapp befunden wurde.

Im Juli 1918 würde, selbst wenn innerhalb fünf Monaten eine Million Tonnen an Neubauten bereitgestellt werden könnte, der unseren Feinden zur Verfügung stehende Schiffsraum auf ungefähr 14 Millionen Tonnen herabgesunken sein. Das wäre ungefähr die Hälfte dessen, was zu Beginn des verschärften U-Bootkrieges vorhanden war, und weniger, als England, Frankreich und Italien zusammen allein für die Befriedigung der allerdringendsten, nicht militärischen Bedürfnisse nötig haben. Waffen- und Munitionszufuhr, von Truppentransporten zu schweigen, würden nicht mehr durchgeführt werden können. Freilich ist anzunehmen, daß man die Lebenshaltung noch weiter wird herabzudrücken versuchen. Aber wenn auch der Schiffbau später noch weiter steigen sollte, was ja anzunehmen ist, so wird dies doch nicht in einem Maße geschehen können, daß irgendeine Hoffnung die Wirksamkeit des U-Bootkrieges nur halbwegs zu paralisieren auskommen könnte. Wahrscheinlich dürfte schon lange vor dem 1. Juli 1918 in England die Erkenntnis zum Durchbruch gelangen, daß ein Ueber-

dauern des U-Bootkrieges unmöglich ist und daß ihm nur durch einen Friedensschluß ein Ende gemacht werden kann, wenn nicht die ganze Welt handelsflotte und damit die Lebensfähigkeit Englands vernichtet werden soll. Es muß ausdrücklich darauf hingewiesen werden, daß die hier angeführten Ziffern mit großer Vorsicht errechnet wurden und wahrscheinlich ein für unsere Gegner günstigeres Bild geben, als es den tatsächlichen Verhältnissen zu den gegebenen Zeitpunkten entsprechen würde. Aber auch ohne diese Einschränkung wird wohl ein Zweifel darüber nicht möglich sein, daß der U-Bootkrieg, wenn er mit Energie und ohne nachzulassen weiterbetrieben wird, zum Ziele und damit zu einem ehrenvollen Frieden führen muß. Deshalb haben wir allen Grund, die uns auferlegten Entbehrungen standhaft zu ertragen und der Zukunft mit ruhiger Zuversicht ins Auge zu blicken.

Von autoritativer Seite, die aus Quellen schöpft, die auch vielen Fachkreisen unzugänglich sind, sind uns weitere Daten über den U-Bootkrieg zugekommen, die auf einer anderen Berechnungsgrundlage fußen, wie jene des obigen Artikels. Sie beleuchten in erster Linie englische Verhältnisse.

Gegen Juli 1914 war der Einlauf an Schiffen in englischen Häfen im Juli 1916 um 38 Prozent, im Januar 1917 um 51 Prozent zurückgeblieben, der Auslauf um 50, beziehungsweise 60 Prozent. Seither werden die Verkehrsstatistiken nicht mehr veröffentlicht, was gewiß sehr bezeichnend ist.

Bei normaler Fortentwicklung der englischen Schifffahrt hätte der Flottenbestand am 1. Februar 1917 rund 25 Millionen Tonnen erreichen müssen. Er stellte sich aber nur auf 19 1/2 Millionen Registertonnen brutto, wovon reichlich 1 1/2 Millionen Tonnen auf die Kolonialmarinen entfallen. Von dem gesamten Frachtraum entfallen die jeweilig in Reparatur befindlichen, die von Verbündeten zur Verfügung gestellten (über 2 Millionen Tonnen) und die für militärische Zwecke requirierten Schiffe, die allein gut 60 Prozent des Bestandes ausmachen. Man kann rechnen, daß England am 1. Februar 1917 bestimmt nicht mehr als 7 1/2 Millionen Tonnen Schiffsraum zum Transport von Nahrungsmitteln, Rohstoffen und Fabrikaten für die Zivilbevölkerung zur Verfügung hatte. Das ist nur etwa die Hälfte der Friedensziffer. Unter Berücksichtigung der Neubauten und normalen Abgänge hat sich die englische Handelsflotte monatlich in der Zeit Februar bis Juni 1917 um rund je eine halbe Million Tonnen verringert, also in vier Monaten zwei Millionen Tonnen oder 27 Prozent des für zivile Bedürfnisse benötigten, 10 Prozent des Gesamtschiffsraumes eingebüßt.

Die übrigen uns feindlichen Staaten und die Neutralen leisten den englischen Verkehrsbedürfnissen eine starke Hilfe, die für 1. Januar 1917 mit knapp 3 1/4 Millionen Tonnen beziffert werden kann. Auch davon ist aber ein beträchtlicher Teil bereits versenkt, sind doch im Monatsdurchschnitt statt der vom deutschen Reichsmarineminister erwarteten 600.000 sogar über 900.000 Tonnen versenkt worden.

Durch Neubauten die Verluste zu decken, ist nicht möglich. „Economist“ schätzte am 5. Mai die Jahresschiffbauproduktion auf eine Million Tonnen. Höchstens eine halbe Million Tonnen kann durch verstärkte Inanspruchnahme der vorhandenen Schiffe (größere Zuladung, Errichtung von Aufbauten zur Aufnahme von Waren) gewonnen werden. Etwa dreiviertel Millionen Tonnen wird Amerika aus eigenen Mitteln, ebensoviel aus den beschlagnahmten Schiffen der Mittelmächte, die aber erst Ende September 1917 jahrbereit sein dürften, beistellen können.

Davon sind aber die normalen Abgänge, die Verluste durch U-Boote abzuziehen, weiter jener neutrale Frachtraum, der durch die U-Booterfolge abgeschreckt wurde, weiterhin für England dienstbar zu tun. Wenn man das zusammennimmt, so wird Großbritannien am 1. Oktober etwa 6 Millionen Tonnen zur Verfügung haben. Aber solcher Zuwachs, wie der durch Beschlagnahme der Schiffe der Mittelmächte in Amerika, kann sich nicht mehr wiederholen. Der englische Seeverkehr wird übrigens am 1. Oktober bereits eine Verringerung um 14 Prozent gegen 1. Februar 1917 erfahren haben. Ende des Jahres würde sich die Einbuße auf 60 Prozent steigern. Wird England das aushalten können?

Wenn wir nun die beiden Aufstellungen gegeneinander abwägen, so ergibt sich, daß sie wesentlich zum selben Ergebnis führen: Minderung um 60 Prozent. Dabei stellt sich das aus englischen Daten errechnete Ergebnis noch etwas ungünstiger für unsere Feinde, da die etwa 50 bis 60 Prozent des Gesamtschiffsraumes betragende, für militärische Zwecke verwendete Transportflotte hierbei nicht in Abzug gebracht und der ganze für unsere Feinde greifbare Schiffsraum erfasst ist. In Wirklichkeit kann das Bild für uns nur noch günstiger aussehen. Alle weiteren Schlussfolgerungen ergeben sich von selbst.