

ien, Mittwoch, den 19. September

### Die belgische Frage.

Von Georg Gothein.

Mitglied des deutschen Reichstages.

Breslau, 14. September.

Darüber, daß die Frage, wie sich in Zukunft das Schicksal Belgiens gestalten soll, für die Friedensverhandlungen die wichtigste ist, besteht kaum irgendwo ein Zweifel. Sie befriedigend zu lösen, ist nicht leicht. Belgien im Fall eines deutsch-französischen Krieges das Aufschüttterrain und das Einfallstor für beide kriegsführende Teile. Die französisch-deutsche Grenze ist durch Natur und Befestigungsanlagen so stark, daß ein deutscher Einmarsch nach Frankreich dort aussichtslos erscheint. Umgekehrt ist die Côte de Belfort für Frankreich eine sehr günstige Ausgangspunkte nach dem Oberrhein. Auch die belgisch-französische Grenze bietet den Franzosen sehr viel günstigere Verteidigungsmöglichkeiten als den Deutschen die deutsch-französische Grenze. Diese Nachteile würden sich nach den Erfahrungen dieses Krieges zum Teil durch entsprechende Befestigungsanlagen auf deutscher Seite ausgleichen lassen vorausgesetzt, daß die Niederlande neutral bleiben und die Neutralität auch von unseren Feinden streng gewahrt werde. Im Bewußtsein seiner wesentlich stärkeren Bollwerk könnte Deutschland unzweifelhaft strategische Nachteile abzuwehren, wenn es sich bei der kriegerischen Auseinandersetzung nur um Deutschland und Frankreich handeln würde. Aber ein uns feindliches Belgien ist auch ein Aufmarschgebiet für England und für jeden übermächtigen Feind Deutschlands. Und was das zu bedeuten hat, nachdem England zur allgemeinen Wehrpflicht übergegangen ist, zeigt uns dieser Krieg mit vollster Deutlichkeit.

Allerdings hat Belgien keinen für große Kriegsschiffe geeigneten Hafen. Antwerpen liegt an der Schelde, deren Mündung in holländischer Hand und von dieser Seite befestigt ist. Die der sonstigen belgischen Küste vorgelagerte Sandbank „Het Sand“ gestattet keine dauernde zu haltende Fahrrinne von solcher Tiefe, daß sie für großen Schiffen das Ein- und Auslaufen ermöglichte. Über die französischen Häfen kann das englische Heer nach Belgien die deutsche Grenze erreichen und dort gemeinsam mit dem französischen eine der deutschen überlegene Streitmacht bilden. Schließlich sind die belgischen Küsten Seebrücke, Ostende und Neuport zu Truppenüberführungen mit flachgehenden Schiffen geeignet.

Umgekehrt fühlt sich auch England durch ein in deutscher Hand befindliches Belgien bedroht. Ueber den Kanal ist geradezu erstarrten Auspflanzungen in nicht weniger als fünf bis sechs Artikeln zu den Darlegungen des Premierministers kritische Stellung genommen wurde. Das Blatt ist in den verschiedenen Leitartikeln vor allem fest, daß es zweifellos sei, daß die Zahl der U-Boote, welche an der Arbeit seien, noch immer anwachsen, daß der Premierminister in seinen Berechnungen nicht berücksichtigt habe, daß die deutschen Unterseeboote auch die für England brauchbare Kanalmanege der Verbündeten Englands und der Neutralen verändern. In einem anderen der betreffenden Aufsätze wird darauf hingewiesen, daß der Premierminister anscheinend die zahlreichen, durch Torpedierung und Minen beschädigten Handelsschiffe nicht in seine Berechnung einbezogen habe, während diese doch stets für längere Zeit als unbrauchbar anzusehen seien. In wieder einem anderen Artikel desselben Heftes führt ein Schiffbaukorrespondent an, daß ihn die Aussagen des Premierministers wohl enttäuscht, nicht aber überrascht hätten, da er bereits früher der Ansicht gewesen sei, daß die deutschen amtlichen Berichte während des Krieges einigermaßen verlässlich gewesen seien. „Die Gesamtsumme unserer tatsächlichen Verluste“, so schreibt der Kor-

respondent, „reicht viel näher an die Berliner Behauptungen heran, als die meisten Menschen angenommen hatten.“

Auch an dem Schiffbauprogramm wird in der schon genannten Nummer des „Journal of Commerce“ heftige Kritik geübt. Aus sachverständiger Feder läßt sich das Blatt berechnen, daß für die bisherige Produktion von Schiffen 9250 Tonnen stählernes Schiffbaumaterial wöchentlich an die Werften geliefert werden mußte. Diese Stahlmenge müßte bei Durchführung des von Lloyd-George als realisierbar bezeichneten Programms auf 21.000 Tonnen pro Woche erhöht werden. Das Blatt aber empfindet „böse Ahnungen“, wenn es an die Klagen denkt, „welche noch immer fortbestehen und auf welche der Premierminister in seiner Rede verwies, daß zur Durchführung des Schiffbauprogramms im Materialbezug Schwierigkeiten vorhanden seien“. Auch auf die Schwierigkeiten in der Arbeiterfrage für den vermehrten Schiffbau ist von dem „Journal of Commerce“ wiederholt hingewiesen worden. Die Hoffnung auf den amerikanischen Schiffbau will ebenfalls das „Journal of Commerce“ nicht unterschreiben. Denn, so schreibt es: „Bei dem allmählichen Anwachsen der militärischen Kraft der Vereinigten Staaten auf dem Kontinent werden alle Schiffe, welche gebaut werden können, schon für diesen Bedarf in Frage kommen, und es werden noch mehr Schiffe gebraucht werden, um die Transporte vor den Angriffen der Unterseeboote zu schützen.“

Alles in allem zeigt sowohl das „Journal of Commerce“ wie der „Fairplay“ eine durchaus pessimistische Auffassung von den Wirkungen des U-Boot-Krieges auf England. Diese Blätter bringen alles, was diesen Pessimismus verstärkt, so zum Beispiel das „Journal of Commerce“ am 16. August den ausführlichen Bericht einer Versammlung der Handelskammer in Newyork, in welcher der Präsident die amtlichen englischen Versenkungsziffern lebhaft kritisierte und die Verheimlichung der Frachtraumverluste bei bloßer Veröffentlichung der Schiffverluste als eine absichtliche Täuschung bezeichnete. Seit einiger Zeit verweist auch die englische Schiffahrtspresse auf die Verhältnisse nach dem Krieg und prophezeit einen für England gefährlichen Wettbewerb mit Deutschland, wenn die Versenkung von Dampfern, und zwar ganz besonders von Linien dampfern, so weitergehe.

Woher kommt diese eigentümliche Stellungnahme der englischen Schiffahrtsinteressenten? Es liegt gerade ihnen sicherlich fern, unter die Flaumacher zu gehen. Aber sie sehen auf der einen Seite ihr eigenes Geschäft bis zur Unwirtschaftlichkeit verkümmert und sind aus diesem Grunde der Regierung abhold, während sie andererseits den „Optimismus“ der englischen Regierung nicht teilen können und wollen, weil sie in die Dinge besser hineinsehen als das große Publikum und weil sie mit der Betonung der ausschlaggebenden Wichtigkeit, die Schiffahrtsinteressen besser als jetzt zu fördern, die lästigen Ketten von sich abzuschütteln hoffen. Sie sind der Ansicht, daß man durch das rücksichtslose Eingeständnis der deutschen Unterseebooterfolge die Erkenntnis wecken solle, daß es alle Kräfte anzuspannen gelte, um die Schiffahrt und den Schiffbau zu fördern, daß man aber gerade aus diesem Grunde die Schiffahrtskreise nicht verärgern dürfe, sondern ihnen zu verdienen geben müsse.

Wenn wir uns so über die Beweggründe dieser Pressepolitik der englischen Schiffahrtskreise auch völlig klar sind, so dürfen wir darum die nun einmal vorherrschende Stimmung nicht unterschätzen. Es handelt sich hier nicht um das Wohlbefinden oder Mißbehagen eines einzelnen Industriezweiges, welches freilich für die Fortsetzung des Krieges, den England führt, gleichgültig sein könnte, solange die englische Regierung die Schiffe kontrolliert und neue Schiffe baut. Es handelt sich um einen gewaltigen Kreis von Wirtschafts-

interessenten, die Schiffsgesellschaften, die Werften, die Schiffsmakler und die Schiffversicherungen, welcher bisher als ein Ganzes das politische englische Draufgängertum vertrat. Wenn dieser große Kreis, „the shipping interest“, jetzt die Lust am Kriege verliert, so entgleitet der englischen Regierung eine wichtige Unterstützung in ihrer Kriegspolitik. Die drei größten englischen Industrien, der Kohlenbergbau, die Textilindustrie und das Schiffahrtsgewerbe, haben seinerzeit die mit so ungeheurer Propaganda eingeleitete imperialistische Bewegung Chamberlains für den Schutz zoll vereitelt. Ihre Macht ist gewaltig. Heute sind es gerade diese drei großen Industriezweige, welche durch den Wirtschaftskrieg am stärksten in Mitleidenschaft gezogen werden: der Kohlenbergbau durch die Ausführungsschwierigkeiten infolge des Frachtraummangels und die Transportschwierigkeiten im Inlande, die Textilindustrie durch den Baumwollmangel, die erschwerte Ausfuhr und die jetzt schon 30 bis 40 Prozent betragende Stilllegung der Betriebe. Als Dritter zu den großen Leidtragenden gesellt sich das Schiffahrtsinteresse. Sein Leiden ist die unmittelbare Folge des uneingeschränkten U-Boot-Krieges. Will es die englische Regierung lindern oder gar beseitigen, so müßte sie auf die Verteilung des Frachtraumes verzichten, welche ihr als Abwehr gegen die Unterseebootgefahr am dringlichsten erscheint. Eine Beseitigung der Höchstfrachtraten aber und damit eine weitere Preissteigerung würde die soziale Unruhe unter der englischen Arbeiterschaft ins Ungemessene steigern.

Für uns ist neben dieser Tatsache die jetzige Stellungnahme der englischen Schiffahrtskreise insofern von Bedeutung, als sie zu einer englischen Kritik der amtlichen englischen Auffassung über die Wirkungen des Unterseebootkrieges geführt hat, zu einer Kritik, welche, weil sie aus sachverständigen Kreisen kommt, sowohl in England wie auch in Deutschland Beachtung finden muß. Mag diese Kritik auch aus den oben angedeuteten Gründen nach der pessimistischen Seite hin gefärbt sein, so ist sie doch in ihrem statistischen Kernpunkt und, soweit sie sich an die Sache selbst hält, jedenfalls berechtigter als die übrigen Reden englischer Minister, welche für ein mit den einschlägigen Fragen nicht vertrautes Publikum berechnet sind.