

Daraus ersieht man, wieviel mehr an Kraft unsere Feinde über See hätten beiziehen können, wenn der U-Boot-Krieg nicht wäre. Der vollständige Zusammenbruch Russlands sowie die italienische Niederlage im vorigen Herbst stehen gleichfalls mit dem U-Boot-Krieg im kausalen Zusammenhang.

Die französische Flotte ist von $2\frac{1}{2}$ auf $1\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen, die italienische von fast $1\frac{3}{4}$ auf wenig mehr als 800.000 Tonnen zurückgegangen. Nach englischer Angabe hat die britische Flotte im verflossenen Jahre allein an großen Schiffen eine Verminderung um $2\frac{1}{4}$ Millionen Bruttotonnen erfahren. Diese Zahlen sprechen für sich. Die Bautätigkeit kommt gegen diese Verluste nicht auf. Ausschlaggebend sind hier nur die Leistungen Englands und Amerikas. Vor einiger Zeit wurde mitgeteilt, daß England 1917 eben so viel gebaut habe wie 1913, das heißt 2.280.000 Tonnen, und Amerika ungefähr das gleiche. Das wären also gegen $4\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen. Die jetzt bekanntgewordenen genauen Ziffern sind: England 1.163.474 Registertonnen brutto, Amerika 903.000 Registertonnen brutto, also erheblich weniger als die Hälfte.

Für 1918 stellte Amerika ein Programm auf, nach dem mehr als 9 Millionen Tonnen gebaut werden sollen. Jetzt ist man auf einem Drittel dieser Summe als *Position* angelangt. Die Weltschiffbauleistung wird daher im Jahre 1918 höchst wahrscheinlich weit hinter 6 Millionen Tonnen zurückbleiben, was bei einer Durchschnittsverfertigungsziffer von 600.000 Tonnen im Monat die Ausfälle durch den U-Boot-Krieg erst ausgleichen würde. Da viel zu wenig Schiffraum vorhanden ist, wird sich also die Lage des Verbandes immer weiter verschlechtern.

Die maritime Minderleistung Amerikas am Kriege findet bisher hauptsächlich in der — übrigens noch nicht sehr wesentlich zutage tretenden — Mitarbeit an der U-Boots-Verampfung ihren Ausdruck. Ob die Vereinigten Staaten ihre gesamte Flotte in Europa einsetzen werden, wird wohl in erster Linie davon abhängen, wie sich die Bergämter mit Japan gestalten werden.

Der Anteil der amerikanischen Armee an der Westfront steht mit der Schiffraumfrage in ganz direktem Zusammenhang. Die Amerikaner selbst berechnen für den Transport eines Mannes 5 Tonnen. Zur Erhaltung einer Armee müßten aber ständig 3 Tonnen Schiffraum per Mann in Bewegung sein. Die Aufrechterhaltung einer Armee von einer halben Million erfordert also einmal $2\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen und ständig $1\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen. Die amerikanische Hochseehandelsflotte war vor dem Kriege 1.176.000 Tonnen stark und dürfte heute etwa 4 Millionen Tonnen zählen. Das Maximum wäre somit, wenn 3 Millionen Tonnen für Armeezwecke verfügbar sein sollten, was sehr zu bezweifeln ist, eine Armee von einer Million Mann. Bis sie aber transportbereit sein könnte und auch noch stückweise nach Europa gebracht ist, wird der Bedarf an Schiffraum wieder beträchtlich abgenommen haben. Die hier genannten Ziffern stellen daher nur das theoretische Maximum der amerikanischen Leistungen dar, hinter dem die Wirklichkeit aber schon sehr weit zurückbleiben dürfte.

Ueber die Leistungen der I. u. I. Kriegsmarine im Kriege zu sprechen, ist für einen ihrer Angehörigen eine sehr unangenehme Sache. Die einzelnen Geschwader sind aus den Zeitungsberichten bekannt. Im allgemeinen möchte ich aber darauf hinweisen, daß die Anwesenheit unserer Flotte allein jeden Landungsversuch an unserer Küste bisher verhindert hat. Was aber die Landung von Truppen in Dalmatien in der Zeit vor der Niederwerfung Serbiens bedeutet hätte, dürfte jedermann klar vor Augen stehen. Die Donauflotte hat sehr viel zur Niederwerfung Serbiens und Rumaniens beigetragen, sie hat die Donau beherrscht und uns große Truppenmengen erspart. Sie bahnt sie in harter, unentwegt schwerer, gefährlicher Arbeit, die nur ein Fachmann voll einzuschätzen in der Lage ist, den Weg für die Rohstoffe und Lebensmittel aus der Ukraine durch Befreiung des Fahrwassers von Minen und sonstiger Schiffsfahrts Hindernisse und wirkt an den Transporten durch Schleppen mit. Es ist mir ein Herzensbedürfnis, hier des stillen Heldentums der Offiziere und Mannschaften der großen und kleinen Einheiten der verschiedenen Flotten Erwähnung zu tun. Seien sie nun auf oder unter Wasser, zur See oder auf der Donau, welche im steten Kampf mit den feindlichen U-Booten, den heimtückischen Minen, bei Tag und Nacht, bei jedem Wetter, ohne Neugier, oft ganz auf sich selbst angewiesen, in der weiten Wasserwüste über zwanzig Stromeilen, Sandbänken ihrer schweren Pflicht kluglos, aber um so ruhmvoller obliegen, so wie die Pioniertuppen des Heeres pflichtgetreu ihre schwere Arbeit versehen, ohne sich ihrer Waffen bedienen zu können. Erst eine Geschichte der modernen Kriegsführung zu Wasser wird diese Taten in hellem Lichte erzählen lassen. Nicht zu vergessen sind dabei die treuen Kameraden, welche in Flugzeugen den kleinen Fahrzeugen die Aufgabe durch Warnung vor herannahenden starken feindlichen Kräften, durch Entdeckung der Minen und sonstige mannigfache Hilfspflichten erleichtern, stets selbst in persönlicher Gefahr befindlich, wenn der Motor nicht kluglos funktioniert oder auch nur eines der Tragseile der Flügel, ein kleines Benzinschloß oder sonst ein Apparatteil trotz vorhergegangener genauer Prüfung versagt.

Welche Rolle die Kriegsmarine bei der Rohstoffversorgung nach dem Kriege zu spielen berufen sein wird, ist eine offene Frage. Einzelne Schiffe werden sich jedenfalls für den Warentransport eignen, aber nicht zu viele. In erster Linie können die Transportdampfer der Kriegsmarine in Betracht. Ob das eine oder andere ältere Kriegsschiff Verwendung finden kann, hängt davon ab, ob wir starken Mangel an Schiffen haben werden, so daß die bedeutend höheren Transportkosten sich rentieren. Auf der ganzen Welt wird nach dem Kriege Schiffraumnot herrschen, ich glaube aber, daß wir zu jenen Ländern gehören dürften, die in dieser Hinsicht im ersten Moment relativ gut bestanden dürften. Es wird sich da unseren erprobten Schiffswerken Gelegenheit bieten, bei entsprechender Be-

teiligung der Handelswelt und der großen Firmen sehr Erprobliches zu leisten. Soweit ich weiß, sind die Schiffswerften bereits schon jetzt vorzubereiten, um den an sie feinerzeit zu stellenden erhöhten Anforderungen unabhängig vom Ausland gerecht werden zu können.

Die Zukunft der I. u. I. Kriegsmarine wird vom Friedensschlusse abhängen. Für den Seeoffizier kann es sich bei Beantwortung dieser Frage nur darum handeln, aus den Erfahrungen während des gegenwärtigen Krieges die richtigen Schlüsse zu ziehen. Diese werden aber für die verschiedenen Kriegsmarinen, je nach der Art der Aufgaben, die ihnen fortan zufallen werden, nicht die gleichen sein. Eines aber erhellt bestimmt, daß der Seerang der Staaten und deren Wehrfähigkeit zur See eine viel größere Wichtigkeit zufallen wird, als dies bis jetzt die breite Öffentlichkeit annahm, und diese Ueberzeugung wird auch die Bewohner des Hinterlandes mehr denn je durchdringen. Sie haben es am eigenen Leibe gespürt, was die Lahmlegung des Seeverkehrs auch für ihre Existenz bedeutet.

Es ist ja sogar denkbar, daß Italien wahrscheinlich nicht treubruchig geworden wäre, wenn unsere Flotte der italienischen wesentlich überlegen gewesen wäre. Die Folgen ergeben sich von selbst. Auf die Typenfrage kann ich nicht eingehen. Sicher ist aber, daß wir nach dem Kriege erst recht eine starke Wehrmacht zur See brauchen werden, und daß diese in großen Werften die Mittel besitzen muß, rasch Verluste wettzumachen und auch während eines Krieges durch Neubau der jeweilig modernsten Typen die Kampfkraft zu erhöhen. Vergessen wir nicht: Die U-Boote, die heute die Weltmeere befahren, wurden alle erst während des Krieges gebaut.

Neue I

Unterseeboot und Schiffraum.

Von Vizeadmiral Franz v. Keil.

Zur Disposition des Allerhöchsten Oberbefehls.
(Antworten auf Fragen.)

Wien, 30. März.

Auf unsere Bitte hat Seine Excellenz Vizeadmiral v. Keil, zur Disposition des Allerhöchsten Oberbefehls, einen unserer Mitarbeiter empfangen. Nach den einleitenden Begrüßungsworten legte unser Mitarbeiter diesem Flaggenoffizier nunmehr eine Reihe von Fragen vor, die dieser in kurzen Worten beantwortete. Vizeadmiral v. Keil schied von diesen Fragen eine Anzahl aus, deren Beantwortung er aus naheliegenden Gründen ablehnen zu müssen erklärte. Ueber andere Fragen äußerte sich der hohe Marinefunktionär wie folgt:

Der Unterseebootkrieg ist in der Deutlichkeit oft ganz falsch beurteilt worden. Wer von ihm ein plötzliches Niederwerfen des Gegners erwartete, war mit seinem Wesen nicht vertraut. Es liegt in der Natur der Sache, daß der Tauchbootkrieg nur allmählich, aber um so nachhaltiger wirkt, was durch die nachfolgenden Daten erwiesen ist. Die feindliche Widerstandskraft wird durch ihn nicht nur untergraben, seine Wirkung wird sich auch noch nach Friedensschluß durch die starke Verminderung der Tonnage ganz wesentlich fühlbar machen.

In der Zeit vom Februar 1917 bis März 1918 sind nicht weniger als 10.200.000 Tonnen Schiffraum vernichtet worden. Das ist etwa ein Viertel jenes Teiles des Weltschiffraumes, der die Meere befährt. Die Verbändmächte glauben jetzt durch die ganz völkerrechtswidrige Verabingung der neutralen Handelsflotten eine Zeitlang diesen Ausfall minder fühlbar machen zu können. Das ist ebenfalls ein deutlicher Beweis für die Wirksamkeit des U-Boot-Krieges. Eine klarere Beurteilung der Leistungen erhält man vielleicht, wenn man fragt, was ohne den verschärften U-Boot-Krieg geschehen wäre. Die durch die Tauchboote in den zwölf Monaten versenkten Schiffe hätten, wenn sie alle erhalten geblieben wären, während dieser Zeit ungefähr fünfzig Millionen Gewichtstonnen mehr befördern können, als befördert wurden. Das ist viel mehr, als die Einfuhr Englands 1916 oder gar 1917 betrug. Das wäre alles mittelbar oder unmittelbar der feindlichen Kriegsführung zugute gekommen.