

aufs neue anzweifeln. Bedeutsam ist auch, daß die amtlichen Prophezeiungen über die Entwicklung des britischen Schiffbaues durchweg nach einiger Zeit durch die Tatsachen widerlegt wurden. So hat z. B. Lloyd George kurz vor Ablauf des Schiffbaujahres 1917 das mutmaßliche Ergebnis mit über zwei Millionen Tonnen angegeben, während die Ausbeute sich tatsächlich nur auf die Hälfte belief. Auch die Unvollständigkeit der von der britischen Admiralität veröffentlichten Verlustziffern läßt sich nachweisen. Im Jahre 1918 erschien ein englisches Weißbuch über den Tonnenkrieg. In ihm sind die Verluste bis 1. November 1917 mit 6.55 Millionen Tonnen angegeben. An diesem Tage hatte Lord Veresford im Oberhaus eine Rede gehalten, in der er die bis dahin bekanntgewordenen englischen Schiffverluste auf Grund einwandreicher Daten mit 7.92 Millionen Tonnen bezifferte, welche Zahl genau mit den Angaben des deutschen Admiralstabes über Kriegsverluste der britischen Handelsflotte übereinstimmt.

Dies alles mußte vorausgeschickt werden, um dem Leser vor Augen zu führen, daß die nachstehend auf Grund amtlicher englischer Ziffern angestellten Berechnungen bestimmt für England viel zu günstige Ergebnisse aufweisen. Ihr Wert ist darin zu suchen, daß sie ein Bild davon geben, wie sich der Stand der Handelsflotte und des Schiffbaues Englands für den optimistischen Beurteiler im Vereinigten Königreich, der nicht blindlings alles glauben will, darstellt.

Die britische Handelsflotte zählte laut Lloyds Register 1914/15, am 1. Juli 1914 9240 Schiffe mit 19.256.766 Tonnen im Vereinigten Königreich und 2088 Schiffe mit 1.788.283 Tonnen in den Kolonien, zusammen 21.045.049 Tonnen.

Die Kolonialflotte genügte bei weitem nicht dem Verkehrsbedürfnis der Kolonien, und das ist auch während des Krieges so geblieben. Auch die Engländer rechnen für die Heimatversorgung nicht mit ihr.

Nach englischen amtlichen Angaben stellte sich die Entwicklung der britischen Handelsflotte während des Krieges in Bruttoregistertonnen wie folgt:

Zeitraum	Verlust	Zuwachs durch Neubau, Pflanz, Kauf usw.	Reinzuwachs bzw. Reinzuwachs	Reinverlust
Kriegsbeginn bis Ende 1914	408.728	1.439.116	960.388	—
„ „ 1915	—	—	—	440.060
„ „ 1916	—	—	—	953.796
„ „ 1917	—	—	—	2.486.563
bis 1. Juli 1918	1.312.316	763.248	—	549.067
				4.779.386

Also Nettoverlust bis 1. Juli 1918: 3.819.004 Bruttoregistertonnen.

Comit hatte die britische Handelsflotte am 1. Juli 1918 eine Stärke von 15.437.762 Bruttoregistertonnen. Hierzu muß bemerkt werden, daß die amtlichen englischen Angaben sich nur auf jene Verluste beziehen, die budgetmäßig weder das Heeres- noch das Marineärar belasten, ferner daß sie alle Verluste durch Kriegsgefahr und Seeunfälle umfassen, daß aber niemals englischerseits behauptet wurde, daß auch die durch Kondemnierung, das heißt Abbruch, sechdienstuntauglich gewordener Schiffe entstandenen Abgänge darin enthalten sind. Man darf also annehmen, daß viele ziemlich bedeutende Abwasspost, die aber, weil ziffermäßig nicht erfassbar, hier außer Betracht bleiben muß, auch tatsächlich in den amtlichen Angaben vernachlässigt wird.

Wie immer es auch sei, der derzeitige Bestand genügt bei weitem nicht für die Bedürfnisse Englands, was dort auch allgemein anerkannt wird. Eine Verbesserung der Lage wäre nur durch den englischen Schiffbau erzielbar, was gleichfalls eine heute in ganz Großbritannien anerkannte Ansicht ist. Man hat sich bereits zu der Ueberzeugung durchgerungen, der kürzlich

## Die britische Handelsflotte und der Schiffbau Englands.

— Von unserem maritimen Mitarbeiter —  
Subapost, 4. September.

Es ist eine sehr bemerkenswerte Erscheinung, daß die in der Öffentlichkeit vertretenen Ansichten englischer Staatsmänner über den Unterseebootkrieg und die Schiffsraumfrage je nach der amtlichen Stellung der einzelnen Redner sehr stark voneinander abweichen. Da ihnen allen das gleiche Zahlenmaterial zugänglich ist, sollte man meinen, daß die Unterschiede lediglich aus der optimistischeren oder pessimistischeren Auffassung über die künftige Entwicklung des Unterseebootkrieges und des britischen Schiffbaues entspringen. Das ist aber nicht der Fall, denn es werden auch verschiedene Ziffern genannt. Dazu kommt noch, daß die führenden englischen Schiffsblätter die amtlichen Angaben der britischen Regierung immer wieder

Wirklichkeit wird wesentlich ungünstiger sein, wobei die Ausfichten für die Zeit nach dem Kriege unberücksichtigt bleiben, und gerade diese können vom schwerwiegendsten Einfluß bei der Beurteilung der Gesamtlage werden.