Fremdenblatt 26./IV. 1918

Die Wirkungen des U-Boot-Krieges.

England vor einem unlösbaren Dilemma.

Die siegreiche deutsche Offensive im Westen hat den Engländern heillosen Schrecken eingejagt. Daran ändert aller Optimismus der auf Kommando der Regierung zuversichtlich schreibenden Zeitungen, alle zur Schau getragene Sorglosigkeit der Minister nichts. Blickt man hinter die Kulissen, und geht man der Tatsache nach, daß Lloyd George und andere hervorragende Engländer gerade in der letzten Zeit unaufhörlich nach mehr Mannschaften für das Heer rufen, daß man ein neues Mannschaftsersatzgesetz im Parlamente durchpeitschte, daß die Wehrpflicht in Irland durchgeführt werden soll, daß die Dominions der Kolonien ihre Kontingente erhöhen sollen, so gewinnt man daraus von neuem die Ueberzeugung, daß England nach dem reichlichen Menschenverlust in der Frühlingsschlacht ernstlichen Mangel an Kämpfern haben muß. Ebenso herrscht aber auch bei den Schiffswerften unbedingter Bedarf an Arbeitskräften, weil die besten Leute zum Heere eingezogen worden sind und immer mehr Leute ihre Einrückungsbefehle erhalten. Englands Schiffbauindustrie, von der nach vielen englischen Stimmen die alleinige Rettung des Landes abhängt, wird also durch den dringenden Ersatz der Heeresverluste durch Schiffbauarbeiter weiter geschwächt. Ueber diese Frage führt der bekannte Archibald Hurd in „Daily Telegraph" aus, daß Lord Curzon im Oberhaus erklärt hätte, er würde 3 Millionen Tonnen Frachtraum im Jahre liefern können, wenn ihm 80.000 weitere Arbeiter zur Verfügung gestellt würden. Die Arbeiter fehlten jedoch. Ja, nach Mitteilung des Abgeordneten eines schottischen Wahlkreises, gehe jetzt das „Auskämmen" auf den Werften im Augenblick unvermeidlich weiter. Die 80.000 Arbeiter, von denen Lord Curzon vor nunmehr einem Jahre gesprochen hatte, seien nicht beschafft worden und die vielen Tausende von gelernten Arbeitern, die zu Beginn des Krieges in die Armee eingezogen worden, seien nicht zurück überwiesen worden. Dabei seien ungefähr 70 Prozent der jetzt noch in den Werften verfügbaren Arbeitskräfte mit dem Bau von Kriegsschiffen beschäftigt. (Zur Abwehr der tödlichen Unterseebootgefahr.) Der jetzige Ausblick würde tragisch werden, wenn nicht ein Minister für Schiffbau ernannt und die Zentralbehörde radikal umgeformt würde, die Arbeiter größere Leistungen vollbrächten, die Frage der Arbeitskräfte gelöst würde und der Handelsschiffsbau vor allen anderen Betätigungen, sei es nun für Heer und Flotte oder Munitionsherstellung, bevorzugt würde.

In einer anderen Ausgabe desselben Blattes wird gesagt, daß das größte schiffbauende Land der Welt in seinen Werften viele Zehntausende von Arbeitern zu wenig habe. Noch sei es nicht zu spät, die Situation zu retten, aber das Land wolle keine Halbmaßnahmen haben. Alle Kriegs- und Friedensprobleme würden sich nur durch das eine Wort lösen lassen: „Schiffe".

Man sieht daraus deutlich, wie ohnmächtig England der ganzen Entwicklung des Krieges gegenübersteht. Will es das Ergebnis des Schiffbaues erhöhen, so muß es Leute aus der Front nehmen, die dort dringender als je gebraucht werden. Stellt es aber keine neuen Arbeitskräfte in die Werften ein, so bleibt auch der Schiffbau auf dem jetzigen ungenügenden Stadium stehen. Und da die monatlichen Unterseebootergebnisse auf gleicher Höhe bleiben, so ist es nicht schwer vorauszusehen, wie das Ende der englischen Schwierigkeiten sein wird.

Der Schiffahrtssachverständige der „Times" hat die Lage richtig erkannt. Er sagt: „Man kann die Lage in den Satz zusammenfassen, daß der vorhandene Schiffsraum weit hinter den Bedürfnissen der Nation zurückbleibt."

Das völlige Versagen des englischen Schiffbaues.

Wenn man jetzt die Ausführungen der englischen Zeitungen über das Ergebnis des englischen Schiffbaues durchliest, so kann man fast durchwegs die schweren Enttäuschungen feststellen, die sein geringes Ergebnis im letzten Jahre gebracht hat. Das mit so vielen Worten angekündigte große Schiffbauprogramm, das die Wirkungen des U-Boot-Krieges beheben sollte, ist nur zu einem Bruchteil verwirklicht worden, und man kann deshalb die ernüchterte Klagestimmung der englischen Presse verstehen, mit der sie sich über dieses jämmerliche Ergebnis und seine Ursachen verbreitet. So schreibt z. B. das bekannte Handelsblatt „Journal of Commerce", daß die gegenwärtige englische Regierung, die mit schmetternden Fanfaren vor fünfzehn Monaten ihr Amt angetreten hätte, viele Kunststücke zu leisten versprochen hätte, worunter sich auch dies befunden hätte, eine gewaltige Menge neuen Handelsschiffsraumes innerhalb kurzer Zeit fertigzustellen. Lloyd George hätte „Schiffe, Schiffe, Schiffe!" geschrien und die Presse hätte diesen Ruf mit solcher Begeisterung wiedergegeben, daß viele Millionen gedankenloser Menschen diese Schiffe schon schwimmen gesehen hätten. Der Gedanke der Einheitsschiffe wäre aufgekommen, die in einem Riesentempo gebaut werden sollten. Aber die Monate wären vergangen, hätten aber kein Einheitsschiff gebracht. Das Ende des Jahres 1917 sei herangekommen, in den sachverständigen Kreisen hätte höchste Bestürzung und schärfste Kritik an den unsachgemäßen und stümperhaften Regierungsmaßnahmen eingesetzt. Die Minister hätten darauf ihre ganze Beredsamkeit entfaltet, Kurven, Diagramme und Prozentrechnungen gezeigt, aber keiner dieser Herren hätte fertige Schiffe geliefert. Die geringen Neubauziffern für das vergangene Jahr seien jedenfalls eine kalte Dusche für die hitzigen Geister, welche die rosigen Voraussagen von Lloyd George als bare Münze genommen hätten. Hätte doch das Bauergebnis des Jahres 1917 anstatt doppelt so groß zu sein wie das des Vorjahres, nur die Hälfte von dem gebracht, was Lloyd George in Aussicht gestellt hätte. Die Regierung hätte zwar alle denkbaren Mittel versucht, sich von der ihr obliegenden Verantwortlichkeit freizumachen. Leute, die gar nichts dafür könnten, seien getadelt worden, die Ersten Lords der Admiralität hätten zurücktreten müssen oder seien entlassen worden, nur die Regierung bliebe unbeweglich auf ihrem Posten. Man wolle das Volk glauben machen, Lloyd George und seine Regierung seien für die Mißgriffe nicht verantwortlich; aber das sei fürwahr eine neuartige Auffassung der Regierungsverantwortung.

In ähnlicher Weise übt auch die „Daily News" Kritik an dem schlechten Schiffbauergebnis und sagt, daß die öffentliche Besorgnis über den Stand der Schiffbauten auch durch die Unterhausrede von Geddes nicht beschwichtigt worden sei. Was er verschwiegen hätte, sei wichtiger gewesen als das, was er gesagt hätte. Die tatsächlichen Ergebnisse des ersten Jahres rücksichtslosen U-Boot-Krieges hätten die gegen seine Politik des Verschweigens gerichteten Vorwürfe aufs beste bestätigt. Das Blatt fragt dann weiter, welche Maßnahmen getroffen seien, um der ernsten Bedrohung des letzten Jahres Herr zu werden, und welches die Gründe für den beklagenswerten Rückgang des Schiffbaues seien. Der hauptsächlichste sei wohl der, daß trotz der immer häufigeren U-Boot-Angriffe die Ansprüche des Handelsschiffbaues denen des Heeres geopfert worden seien. Man hätte Zehntausende von Schiffbauern in die Armee gesteckt und sie trotz der Reklamation der Werften bis heute noch nicht freigegeben. Soll die Lage gebessert werden, so müßten diese Arbeiter sofort aus dem Heeresverband entlassen werden. (Während die Zeitung dies schrieb, war bei Bapaume-Peronne die große, für die Engländer so verlustreiche Schlacht entbrannt. Ob das Blatt wohl auch heute noch glaubt, daß die Leute entlassen werden könnten?")

Eine andere englische Zeitung, die „Sunday-Times", spricht von den unfähigen „Whitehall-Bureaukraten". Diese Herren hätten übrigens ihren Irrtum eingesehen, doch sei die Lage zu ernst, als daß das Land weitere bureaukratische Wursteleien zulassen dürfe.

Man ersieht schon aus den vorstehenden englischen Zeitungsstimmen, wie niederdrückend die Erkenntnis in England wirkt, daß eine erhebliche Steigerung der Schiffbautätigkeit zu den trügerischen Hoffnungen dieses Krieges gehört. Damit ist auch das Wettrennen zwischen Versenkung und Neubau und damit der sichere Enderfolg des Unterseebootkrieges entschieden.