

Die Zukunft der Handels-Tauchboote.

Eine Unterredung mit Dr. Alfred Lohmann.
Von Ernst Böld, Bremen.

Der Name Lohmann hatte schon vor dem Kriege einen guten Klang. Alfred Lohmanns Vater war einer der Mitbegründer des Norddeutschen Lloyd und die Firma Alfred Lohmann & Co., deren Chef Alfred Lohmann ist, spielte im bremischen Handelsleben eine bedeutende Rolle. Aber immerhin trat Alfred Lohmann vorher in der Öffentlichkeit kaum hervor. Zum ersten Male wurde das deutsche Volk und das Ausland auf ihn aufmerksam, als er im Dezember 1915 bei der Abgabe des Handelskammerpräsidentens jene Aufsehen erregende Rede hielt, in der er die Unabhängigkeit Deutschlands von der ausländischen Rohstoffversorgung und die Sicherung unserer Kriegführung durch die von deutschen Erfindern in langwieriger Arbeit erreichte Erzeugung ausländischer Rohstoffe aller Welt verkündete. Seinen Welttriumph aber erlangte Lohmann, als im Juni 1916 das erste deutsche Handels-Tauchboot „Deutschland“ seine Reise über den Ozean vollendet hatte und der Anteil Lohmanns an diesem Werke hanseatischen Unternehmungsgeistes bekannt wurde. Alfred Lohmann war es gewesen, der zuerst den Gedanken eines Handels-Unterseeverkehrs gefaßt und ihn dann tatkräftig in die Wirklichkeit umgesetzt hatte. Zielbewußt hat er die großen Schwierigkeiten, die sich dem Unternehmen entgegenstellten, zu überwinden gewußt, hat er die Verhandlungen mit den Reichsbehörden geführt und in aller Stille das große Werk vollendet. Die organisatorischen Fähigkeiten, die Lohmann bewiesen hatte, haben die Aufmerksamkeit der obersten Reichsbehörden erweckt und heute ist Alfred Lohmann Mitglied des Reichsdirektoriums für Uebergangswirtschaft und in wirtschaftlichen Fragen ein einflußreicher Berater der Reichsregierung. Alle äußeren Ehrungen, mit denen Alfred Lohmann überhäuft wurde, haben den schlichten Charakter und das zurückhaltende Wesen dieses hervorragenden Mannes nicht zu verändern vermocht. Bescheiden hält er stets seine Person im Hintergrund; er vermeidet es fast ängstlich, an die Öffentlichkeit zu treten, und schwer ist es, zu ihm Zutritt zu erlangen. Als ich jetzt aufgefordert wurde, für die Jubiläums-Nummer des Wiener „Fremden-Blatt“ eine Unterredung mit Alfred Lohmann nachzusuchen, und ich mich deswegen an Herrn Lohmann wandte, war er jedoch sofort bereit, mir eine Unterredung zu gewähren. In seinem schlicht eingerichteten Arbeitsraum empfing mich der Vorsitzende des Aufsichtsrats der Deutschen Ozean-Reederei und gab mir in klaren, wohl abgewogenen Sätzen auf meine Fragen bereitwilligst Auskunft. Im folgenden seien die Gedanken, die Herr Lohmann entwickelte, wiedergegeben. Besonderes Interesse dürften seine Ausführungen beanspruchen, über die Notwendigkeit des Baues von Handels-U-Booten nach dem Kriege.

„Wenn ich Ihnen auf Ihre Frage nach den Zukunftsmöglichkeiten der Handelsunterseeboote antworten soll, so muß ich schon zunächst einmal kurz auf ihre Entstehungsgeschichte eingehen. Hervorgehoben wurde der Gedanke der Handels-U-Boote durch die englische Gewaltpolitik zur See. England hat bekanntlich nacheinander die Rechte der Londoner Deklaration und die verschiedenen internationalen Rechte der Blockade langsam aufgehoben. Es ist keine Frage, daß, wenn England sofort am 4. August oder im Oktober 1914 diejenigen Maßnahmen, welche jetzt zur Absperrung jedweden Verkehrs der neutralen Länder, die an Deutschland grenzen, mit dem überseeischen Ausland angewandt werden, in Kraft gesetzt hätte, die Neutralen sich diese Vergewaltigungen aller neutralen Rechte nicht hätten gefallen lassen. So sind sie durch langsame Nachgiebigkeit ihrerseits allmählich an Englands Uebergriffe gewöhnt worden und die verschiedenen Brüche internationaler Rechte durch England konnten schließlich in der jetzt geltenden ungeheuerlichen Form von England durchgeführt werden. Es ist dies ein Meisterstück englischer Diplomatie!

In großen Zügen verlies die Entwicklung der englischen Blockade folgendermaßen:

1. Am 4. August 1914 wurde zunächst die Londoner Deklaration aufgehoben. Schon ein Vierteljahr später, im Oktober 1914, wurde die Nordsee östlich der Shetland- und Orkney-Inseln zum Kriegsgebiet erklärt. Dadurch wurde es erreicht, daß neutrale Dampfer von den englischen Kriegsschiffen nicht mehr auf offener See nach Konterbande untersucht wurden, sondern diese zum Zwecke der Untersuchung englische Häfen anlaufen mußten.

2. Der nächste Schritt, den England tat, hatte den Zweck, die an Deutschland grenzenden Neutralen zur Ueberwachung der „fortgesetzten Reise“ unter englische Kontrolle zu bringen. England zwang die Neutralen, scheinbar neutrale Ueberwachungsausschüsse (N. O. T.) einzurichten, die allein das Recht zum Import überseeischer Waren erhielten und zugleich gezwungen wurden, die von ihnen eingeführten Waren nur in den neutralen Ländern zu verkaufen. Damit hatte England zunächst allerdings nur einen teilweisen Erfolg.

3. Im März 1915 wurde dann die Bannwarenlifte erweitert. Alle Waren, die nicht vor dem Versand an neutrale Länder die Genehmigung zum Transport seitens der englischen Konsulate erhalten hatten, wurden als Banngut erklärt und in den englischen Häfen zurückgehalten, gleichgültig, ob sie von Europa kamen oder aus Europa ausgo-

führt wurden. Damit wurde jeder direkte oder indirekte Ueberseeverkehr mit Deutschland aufgehoben, u. a. auch der bis dahin teilweise durchgeführte direkte Baumwollenverkehr zwischen Amerika und Bremen.

Die Neutralen erhoben zwar gegen diese englische Handhabung Proteste, gaben ihnen aber — vor allen Dingen auch Amerika — keinen praktischen Nachdruck. Infolgedessen ging England im August 1915 noch einen Schritt weiter. Es erweiterte seine Bannwarenlifte abermals, so daß alle bis dahin bannfreien Waren, u. a. auch Baumwolle sowie die Güter der relativen Liste als absolutes Banngut erklärt wurden.

4. Als auch dies die Neutralen entzogen, fing England an, die neutrale Schifffahrt noch weiter zu behindern: es versorgte nur noch solche Dampfer mit Bunkerlohlen, die teils oder ganz sich in englische Dienste stellten oder England mit Waren versorgten und hielt andere neutrale Dampfer monatelang in englischen Häfen fest.

5. Einige Monate vorher hatte England schon begonnen, den neutralen Postverkehr zu überwachen. Sein Bestreben ging dahin, alle neutralen Firmen festzustellen, die noch mit Deutschland in Handelsbeziehungen standen. In Hintergrunde steht hierbei außerdem wohl der Wunsch, den Handelsverkehr amerikanischer, holländischer und anderer Firmen untereinander zu überwachen und nach Möglichkeit auf Grund der aus dem Erbrechen neutraler Brieffschaften gemachter Erfahrungen das Geschäft von den betreffenden neutralen Staaten fort und nach England zu ziehen. Der nächste Schritt war dann die Einführung der schwarzen Liste. Gegen beide englischen Willkürmaßnahmen haben die Vereinigten Staaten zwar einen für die Öffentlichkeit berechneten Protest erhoben, sie haben es aber vermieden, irgendwie ihre Hoheitsrechte als neutraler Staat wirksam gegen England zur Geltung zu bringen.

Dieser Ueberblick über die englischen Verletzungen internationaler Rechte und den englischen Mißbrauch der Seegewalt ließe sich noch erheblich erweitern. Aber schon aus dem, was ich jetzt in großen Zügen angegeben habe, geht hervor, wie zielbewußt und energisch England seine Interessen über alle Rechtsgrundsätze stellte.

Nachdem so die neutralen Staaten verfaßt hatten, und die mitteleuropäischen Staaten auf Selbsthilfe angewiesen waren, zeigte die Bervollkommnung unserer Kriegs-U-Boote, die Vergrößerung ihrer Tonnage und ihres Aktionsradius von selbst den Weg, den wir einschlagen mußten, um auch während des Krieges einen Ueberseeverkehr aufrecht zu erhalten. Es bedurfte lediglich des Wagemuts, einige Millionen Mark zu riskieren, um das neue Verkehrsmittel zu schaffen.

Die Entstehungsgeschichte der deutschen Ozeanreederei darf ich wohl als bekannt voraussetzen. Die Erfahrungen der ersten „Deutschland“-Fahrt haben bewiesen, daß die englische Blockade und die sogenannte Seeherrschaft hinsichtlich der Handels-U-Boote, und daß es nur eines weiteren Ausbaues der Handels-Untersee flotte bedarf, um uns und andere, zurzeit neutrale Länder, die vielleicht später einmal mit England in einen Krieg verwickelt werden, von der englischen Willkürherrschaft frei zu machen. Zurzeit kann die „Deutschland“ innenbords und in den Aufhänger eine Ladung von 800 Tonnen über See bringen. Es steht aber nichts im Wege, bei der Bervollkommnung unserer Schiffshauttechnik, namentlich in diesem Kriege, die Tragfähigkeit zu verdrei- oder zu vervierfachen oder noch mehr zu vergrößern. Durch den Bau einer entsprechenden Anzahl von Handels-U-Booten würde man für einen späteren Krieg gerüstet sein, unabhängig von der englischen Seekontrolle, den Post- und den Handelsverkehr aufrecht zu erhalten.

Wenn Sie mich weiter fragen nach der Verwendung von Handels-U-Booten im Frieden, so muß ich Ihnen darauf folgendes erwidern: Die Rentabilität des Handels-Unterseeverkehrs läßt es als ausgeschlossen erscheinen, daß im Frieden Handels-U-Boote in Betrieb gehalten werden. Das Risiko im Kriege ist sehr groß wegen der Minengefahr, Raperung zc. zc.; das Hauptrisiko besteht in dem möglichen Verlust von Handels-U-Booten mit ihrer wertvollen Ladung. Die geringe Tragfähigkeit im Verhältnis zu den großen Kosten des Betriebes und der notwendigen Amortisation sowie der Verlustgefahr während des Krieges, belastete daher die Tonnageladung ganz ungemein. Aber die Hauptsache ist: das Problem ist gelöst. Es ist möglich, uns in Zukunft im Frieden für den nächsten Krieg vorzubereiten durch den Bau von Handels-U-Booten mit weit größerer Tragfähigkeit als unsere jetzigen, und in so großer Zahl, daß sie ausreichen, einen regelmäßigen Dienst aufrecht zu erhalten. Im Frieden würde, wie gesagt, der teure Handels-Unterseeverkehr sich nicht rentieren, und selbst weit größere Handels-U-Boote würden nicht rentabel sein, da ihre Konstruktion und ihre komplizierte Maschinerie sie hindern würden, in Konkurrenz mit den üblichen über Wasser fahrenden Dampfern zu treten. Dagegen wird es für die mitteleuropäische Staatengemeinschaft während des Friedens neben dem Ausbau unserer Kriegsflotte eine Aufgabe sein, die umgehend gelöst werden muß, eine große Handels-Untersee flotte zu schaffen. Nur wenn diese Aufgabe gelöst ist, werden wir für die Zukunft gerüstet sein und unabhängig sein von Englands Seeherrschaft und der durch Englands Lage bedingten Absperrung der Nordsee am englischen Kanal und bei den Shetland- und Orkney-Inseln, wobei für Oesterreich-Ungarn die Straße von Gibraltar zc. hinzutritt.

Also lassen Sie mich die Aufgabe der Weiterentwicklung von Handels-U-Booten dahin zusammenfassen, daß sie zwar nicht im Frieden eine lukrative Tätigkeit entfalten können, es aber notwendig ist, sie bereits im Frieden so zu entwickeln, daß sie bei einem eventuell kommenden Krieg die Sicherheit bieten, den Verkehr, unbehindert von jeder Blockade, mit dem überseeischen Ausland aufrecht zu erhalten.“