



Unsere U-Booterfolge

Vom
Geheimen Baurat G. Kemmann
Berlin-Grünwald.

Mit Ergänzungen versehener Sonderabdruck aus der
ZEITUNG DES VEREINS DEUTSCHER EISENBAHNVERWALTUNGEN.

LVII. Jahrgang, Nr. 89, 90, 92 und 96, 1917.

(Verlag von Julius Springer in Berlin W.)

Nachdruck nur mit Genehmigung des Verfassers und der Schriftleitung und mit Quellenangabe gestattet.

Ein etwaiger Reinerlös des Verfassers aus dem Verkauf dieses Heftes fließt der U-Bootspende zu.

ISBN 978-3-662-22871-5 ISBN 978-3-662-24809-6 (eBook)
DOI 10.1007/978-3-662-24809-6

Unsere U-Booterfolge.

Vom

Geheimen Baurat G. Kemmann, Berlin-Grunewald.

Wie in allen anderen Geschäftsunternehmungen, so sucht das Angelsachsentum auch in diesem Kriege einen wesentlichen Teil seiner Erfolge durch niederbeugendes oder „niederboxendes“ Bearbeiten der Volkseele des Gegners zu erreichen, ein Verfahren, das wir Deutschen bei den Angelsachsen jetzt zum ersten Male in seiner ganzen Mannigfaltigkeit kennen lernen. Ein großes Register von Zugmitteln, wie sie schon den Zöglingen eines Eton College im Erziehungsplan fest eingekammert werden, liefert ein bis ins Einzelne durchgeklügeltes Material für die Behandlung des Gegners, das zumeist mit der Wahrheit auf gespanntem Fuße steht. Bei der politischen Sorglosigkeit und Unerfahrenheit des deutschen Volkes hat dieses Verfahren leider in weiten Kreisen stärker gewirkt, als sich mit den vaterländischen Interessen verträgt; kann es doch für den Kenner der englischen Verhältnisse keinem Zweifel unterliegen, daß die letzthin bei uns so stark betonten Friedenswünsche, die das selbstbewußt-erhabene Angelsachsentum nur als Schwäche auszuinterpretieren weiß, nur Anlaß gaben, die Angriffe planmäßig zu verstärken und den Krieg zu verlängern.

Zu den wichtigen seelischen Kampfmitteln gehören die Truggründe, die, möglichst an verfügbares Tatsachenmaterial anknüpfend, bei ungeschultem Publikum, das mit statistischem Zahlenstoff nicht umzugehen weiß, leicht Boden fassen.

Neuerdings gaben sich die Engländer die erdenklichste Mühe, die U-Bootgefahr wegzubeweisen. Ihr brennender Eifer zeigt zwar dem Nachdenklichen schon ohne weiteres die Achillesferse; für das große Publikum aber bedarf es der Aufklärung und Belehrung über das, was unsere U-Boote bisher tatsächlich verrichtet haben.

Es ist das nicht genug anzuerkennende Verdienst des Oberingenieurs Möller von den Hamburg-Stettiner Vulkanwerken, in einer unlängst herausgekommenen Schrift*) die Wirkungen des U-Bootkrieges auf ausführlichen zahlenmäßigen Grundlagen fachmännisch klargestellt zu haben. Seine Darlegungen, die jeder in technischen Rechnungen Erfahrene nachzuprüfen in der Lage ist, fußen auf dem bei allen schiffahrtstreibenden Völkern als zuverlässigste Quelle angesehenen Lloydregister — dem „Buch der Bücher“ — mit seinen Nachträgen, das die Namen und Angaben über alle Handelsschiffe der Erde von 100 Brutto-Registertonnen aufwärts enthält. Aus derselben Quelle schöpfen auch die Engländer, wenngleich die von ihnen daraus gezogenen Schlüsse den Zwecken angepaßt sind, die sie vor ihrem Volke und vor ihren Bundes-

genossen damit zu erreichen wünschen. Weiterhin stützt sich Möller auf die Berichte des deutschen Admiralstabes und andere amtliche Kundgebungen, über deren Zuverlässigkeit keine Zweifel bestehen können. Möller hat sich der außerordentlichen Mühe unterzogen, aus dem großen Tatsachen- und Zahlenstoffe den Entwicklungsgang der englischen Handelsflotte seit Kriegsbeginn genau zu verfolgen und namentlich festzustellen, wie weit sie sich von dem Sollbestande entfernt hat, den sie im Frieden normalerweise erreicht hätte. Die durchaus nüchternen, aber um so überzeugenderen rechnerischen Darlegungen bilden die Grundlage der nachstehenden verallgemeinerten Betrachtungen, die ihre Ergänzung finden in einer ausgezeichneten Studie des Präsidenten der deutschen Ozean-Reederei, Dr. Lohmann, der in der „Vossischen Zeitung“ (Nr. 489 vom 25. September 1917) eine Untersuchung darüber anstellt, wie sich die gesamte Handelsflotte der Erde während des Krieges umgruppiert und verändert hat. Die Zahlenangaben Lohmanns entstammen offensichtlich denselben Grundquellen, wie die von Möller; das zeigt ihre Übereinstimmung. Die in England im Amtswege von Zeit zu Zeit verkündeten Angaben lassen sich nunmehr auf den durch die Möllersche Arbeit geschaffenen Grundlagen genau nachprüfen, wie sich aus jenen Angaben, richtig gelesen, umgekehrt auch wieder ein Zeugnis für die Richtigkeit der Untersuchungen von Möller und Lohmann gewinnen läßt.

Beide, Möller und Lohmann, betrachten im wesentlichen die Änderungen im Bestande derjenigen Handelsschiffe, deren Raumgehalt 2000 Brutto-Registertonnen und mehr beträgt. Das sind die Dampfer, die England von Übersee mit Kriegsmaterial, Rohstoffen und Nahrungsmitteln versorgen, und die daher auch im folgenden als Ferndampfer für sich betrachtet werden sollen. Die Dampfer unter 2000 Brutto-Registertonnen und die Segler dienen im wesentlichen dazu, den Küstenverkehr sowie den Verkehr der Binnenmeere und großen Ströme zu vermitteln. Sie sollen der Einfachheit wegen als Nahschiffe bezeichnet werden. Natürlich ist dieser Unterschied nicht allzusehr zu nehmen, da auch Dampfer von geringerem Raumgehalt und namentlich auch Segler im Überseeverkehr zu finden sind. Infolge der in immer stärkerem Maße gestiegenen Frachtraumnot werden neuerdings in der Tat mehr und mehr auch Dampfer von 1500 bis 2000 Brutto-Registertonnen im überseeischen Verkehr verwendet. Für die Betrachtung liefert aber die Unterscheidung eine geeignete Grundlage.

Erläuternd ist hinzuzufügen, daß die Brutto-Registertonne, im folgenden durch die Abkürzungen Br. R. Tonne oder Br. R. T. bezeichnet, ein Raummaß von 2,833 cbm darstellt; in Br. R. Tonnen stellt sich der ganze von der Außenhaut des Schiffes und dem Deck bzw. den Aufbauten umschlossene Raum dar. Der Netto-Registertonnengehalt, d. i. der für Beförderungs-

*) Baldiger U-Boot-Friede! Von Wilhelm Möller, Oberingenieur der Vulkanwerke Hamburg-Stettin A.-G., Deutsche nationale Verlagsanstalt A.-G., Hamburg und Leipzig. Preis 1 M.

zwecke verbleibende Nutzraum oder Frachtraum beträgt bei Dampfern, soweit sie nicht als Schnelldampfer gebaut sind, etwa 60 % des Bruttoinhaltes; bei Seglern ist er diesem nahezu gleich. Die ungefähre Tragfähigkeit eines Frachtdampfers in Gewichtstonnen (von je 1000 kg) wird erhalten, indem die Br. R. Tonnanzahl mit 1½ multipliziert wird.

Hin und wieder weichen die den Betrachtungen zu Grunde gelegten Zahlenwerte von denen der Quellen etwas ab. Die Abweichungen, die das Gesamtbild in keiner Weise ändern, sind im einzelnen begründet. Wo nur unwesentliche Abweichungen in den Zahlenangaben vorkommen, hat dies seinen Grund in Abrundungen.

1. Tonnenbestand der englischen Handelsflotte vor dem Weltkrieg.

Am 1. Juli 1914, also unmittelbar vor Kriegsbeginn, setzte sich die gesamte Kauffahrtflotte des britischen Reiches — Vereinigtes Königreich und Kolonien — unter Ausschluß der Fahrzeuge unter 100 Br. R. Tonnen, wie Lloyds Register ergibt, in folgender Weise zusammen:

	Dampferflotte		Seglerflotte		Zusammen	
	Zahl der Schiffe	Mill. Br. R. T.	Zahl der Schiffe	Mill. Br. R. T.	Zahl der Schiffe	Mill. Br. R. T.
Mutterland	8557	18,89	653	0,36	9240	19,25
Kolonien	1536	1,63	552	0,16	2088	1,79
	10123	20,52	1205	0,52	11328	21,04

Bei den Seglern sind statt der Brutto-Registertonnen die Netto-Registertonnen eingesetzt, da Lloyds Register nur die letzteren angibt. Dies konnte auch unbedenklich erfolgen, weil die beiden Werte bei den Seglern, wie oben bemerkt, nur sehr wenig von einander abweichen, und um so unbedenklicher, weil der Tonnengehalt der Segler nach der vorstehenden Zahlenzusammenstellung nur rd. 2½ % des Gesamttonnenraums ausmacht, also verschwindend gering ist. In der letzten Zeit vor dem Kriege hat die Dampferflotte durch Indienststellen neuer und Ankauf ausländischer Schiffe, abzüglich der durch natürliche Verluste, Außerdienststellen oder Verkauf an das Ausland entstandenen Abgänge, um 3,4 % jährlich zugenommen. Der Dampferbestand vom 1. Juli 1914 ist nachstehend nach der Größe geordnet:

Größenordnung der Dampfer	Anzahl	Br. R. Tonnen	
		im Ganzen in Mill.	im Durchschnitt auf den Dampfer
1. Ferndampfer (über 2000 Br. R. Tonnen).			
2 bis 3000 Br. R. T.	788	1,96	2490
3 " 4000 "	1230	4,35	3520
4 " 5000 "	951	4,24	4460
5 " 7000 "	544	3,17	5830
7 " 10000 "	257	2,09	8130
10 " 15000 "	111	1,90	11710
15 " 20000 "	18	0,30	16700
über 20000 "	9	0,29	32200
Ferndampfer überhaupt	3908	17,68	4520
Nahdampfer (unter 2000 Br. R. Tonnen)	6215	2,84	457
Gesamte englische Dampferflotte	10123	20,52	

Zu Kriegsbeginn machten hiernach die Nahdampfer der Zahl nach zwar 61,4 %, dem Tonnengehalt nach jedoch nur 13,8 % der britischen Handelsdampfer aus; der durchschnittliche Raumgehalt der Nahdampfer beläuft sich auf 457 Br. R. Tonnen gegenüber 4520 Br. R. Tonnen bei den Ferndampfern. Die Ferndampfer werden in immer größeren Abmessungen gebaut; die Zahl der Dampfer von 2000 bis 3000 Tonnen hat sich in den letzten Jahren vor dem Kriege um etwa 6 %, derjenigen von 3000 bis 4000 Tonnen um etwa 1½ % jährlich verringert, hauptsächlich durch natürlichen Abgang und Verkauf ans Ausland. Wie sehr die größeren Klassen bevorzugt wurden, wird dadurch bewiesen, daß in den Jahren vor dem Kriege die Anzahl der Dampfer von 4000 bis 5000 Tonnen um 6 bis 6½ %, von 5000 bis 7000 Tonnen um 5 bis 12 %, von 7000 bis 10000 Tonnen um 10 bis 14 %, von 10000 bis 15000 Tonnen um 4 bis 10 % jährlich gewachsen ist.

Die Schiffe, welche den Handel der Kolonien untereinander vermitteln, kommen für die Zwecke der Kriegführung nicht in Betracht. Da aber nicht nur die in den Kolonien selbst, sondern auch im Mutterlande beheimateten Dampfer an diesem Kolonialhandel teilnehmen, so wird zugunsten der Heimatflotte gerechnet, wenn zu deren Feststellung lediglich die in den Kolonien beheimateten Dampfer nach der Angabe in Lloyds Register an dem Gesamttonnenraum gekürzt werden. Dann ergibt sich zum 1. Juli 1914:

	Schiffsraum in Mill. Br. R. Tonnen		
	Ferndampfer	Nahdampfer	Zusammen
Gesamte Dampferflotte	17,68	2,84	20,52
Davon in den Kolonien beheimatet	0,96	0,67	1,63
Also im Mutterlande beheimatet	16,72	2,17	18,89

Es ist also davon auszugehen, daß im Mutterlande am 1. Juli 1914 ein Schiffsraum von 16,72 Millionen Ferndampfer-Tonnen (Dampfer von 2000 Br. R. T. und darüber) und von 2,17 Millionen Nahdampfer-Tonnen (Dampfer unter 2000 Br. R. T.) vorhanden war. Zu letzteren kommen noch die in der ersten Tabelle angegebenen 0,36 Mill. Tonnen Segler des Mutterlandes, so daß im Ganzen 2,53 Mill. Br. R. Tonnen Schiffsraum im Nahverkehr des Mutterlandes tätig waren. Die gesamte englische Heimatflotte umfaßte am 1. Juli 1914 also einen Schiffsraum von 16,72 + 2,53 = 19,25 Millionen Br. R. Tonnen.

2. Einfluß des Krieges auf die englische Handelsflotte.

a) Bestandsentwicklung während des Krieges.

In Abb. I sind die Änderungen im Tonnenbestande der englischen Heimat-Handelsflotte seit Kriegsbeginn nach der Möllerschen Schrift und unter Ergänzung der darin vorgeführten zeichnerischen Darstellungen genauer verfolgt. Oberhalb einer Nulllinie ist der Tonnenraum der Ferndampfer, unterhalb der der Nahdampfer und Segler zu jedem Vierteljahresanfang senkrecht aufgetragen. Auf der Juli-Senkrechten des Jahres 1914, also kurz vor Kriegsbeginn, erscheinen oberhalb der Nulllinie 16,72 Millionen Br. R. Tonnen des Fernverkehrs und unter der Nulllinie 2,53 Millionen Br. R. Tonnen des Nahverkehrs; von diesen Punkten geht die Entwicklung aus.

Zunächst ist die Feststellung von Interesse, wie sich die Entwicklung des englischen Schiffsraumes vollzogen hätte, wenn der Krieg nicht eingetreten wäre. Die durch die Endpunkte der Juli-Senkrechten des Jahres 1914 gelegten ansteigenden Linien A und a lassen den Verlauf dieser Entwicklung für die beiden Schiffgruppen erkennen. Der Bestandszuwachs an Schiffsraum zwischen zwei aufeinanderfolgenden Zeitpunkten ist der Überschuß aus den für diesen Zeitraum sich ergebenden Vermehrungs- und Verminderungsposten. Die ersteren umfassen die in Dienst gestellten Neubauten und die Ankäufe von Schiffen anderer Länder, die letzteren die außer Dienst gestellten und an das Ausland verkauften Schiffe sowie die natürlichen Verluste, die beiläufig etwas über 1 % des jeweiligen Gesamtbestandes der Heimatflotte für das Jahr angenommen werden können. Der Zuwachs würde sich, wie Möller nach der Entwicklung vor dem Kriege berechnet hat, bei den Ferndampfern in der Zeit vom 1. Juli 1914 bis zum 1. Juli 1917 auf 15,6 % belaufen haben. Zum 1. Juli 1917 würde danach der Tonnengehalt der Ferndampfer der englischen Heimat-Handelsflotte in normaler Friedensentwicklung auf 16,72 + 15,6 % = 19,33 Mill. Br. R. Tonnen angewachsen sein (zu vergl. Abb. 1). Zum Kriegsbeginn (2. August 1914) stellte er sich rechnerisch auf 16,80 Mill. Br. R. Tonnen (Punkt P in Abb. 1).

Es entsteht weiterhin die Frage, welchen Einfluß die Kriegsverhältnisse auf die Entwicklung ausgeübt haben, wenn die Bestandsänderungen durch kriegsmäßige Vernichtung und durch Prisen außer Betracht gelassen werden. Es zeigt sich, daß sie die allgemeine Entwicklung des Schiffsraumes bis zur Gegenwart stark verzögert haben. Die vom Punkte P aus mit schwächerem Strich weiter geführte Linie B in Abb. 1 läßt die Verzögerung der Entwicklung bei den Ferndampfern erkennen. Der Verlauf der Linie B, in der auch noch eine Anzahl wieder in Stand gesetzter älterer Dampfer Berücksichtigung finden, die früher ausgemustert worden waren, konnte nach den neuesten Bänden des Lloydregisters und nach den Berichten des deutschen Admiralsstabes festgelegt werden. In die Zahlen des Lloydregisters sind indessen die Verluste durch kriegerische Handlungen und die Prisen einbegriffen. Die Punkte der Linie B konnten daher nur in der Weise rechnerisch ermittelt werden, daß zu den Bestandsangaben des Registers die kriegsmäßigen Verluste wieder hinzugefügt, und die Prisen, je nachdem sie genommen oder verloren wurden, wieder zu- oder abgesetzt wurden. Dabei war zu beachten, daß für einen bestimmten Zeitraum nicht auch Dampfer, die darin erst für den Einbau der Maschinen zur Ablieferung gebracht worden waren*), mit als Bestandszugänge verbucht wurden, ein Fehler, der dem Unkundigen nach der Verbuchungsweise des Lloydregisters leicht passieren könnte, und der in den englischen statistischen Mitteilungen zur Aufbesserung des Ergebnisses bewußter Weise begangen wird. Indem Möller auf diese Weise den Gesamttonnengehalt der Ferndampfer ohne die kriegsmäßigen Zu- und Abgänge feststellte, und davon außerdem noch den Tonnennraum der in den Kolonien beheimateten Ferndampfer in dem unter 1 bereits erwähnten Betrage von 0,96 Mill. Tonnen in Abzug brachte, gelangte er zu dem Ergebnis, daß der Schiffsraum der Heimat-Ferndampferflotte, der, wie wir wissen, am 1. Juli 1914: 17,68 - 0,96 = 16,72 Mill. und zu Kriegsbeginn 16,80 Mill. Br. R. Tonnen betrug, sich zum 1. Juli 1917 auf 17,96 Mill. Br. R. Tonnen (Abb. 1) gestellt haben würde.

Da sich der Schiffsraum der Ferndampfer in der Friedensentwicklung zum 1. Juli 1917 auf 19,33 Mill. Br. R. Tonnen belaufen hätte (Abb. 1), so zeigt sich, daß die Entwicklung durch die allgemeine Kriegslage bis zu diesem

*) Das sind diejenigen Schiffe, welche im Lloydregister noch kein Monatsdatum tragen.

Zeitpunkt gemäß der Linie B um

$$19,33 - 17,66 = 1,67 \text{ Mill. Br. R. Tonnen}$$

oder um rd. 8,7 % verzögert worden ist.

Der Zuwachs vom Punkt P aus, d. i. vom Kriegsbeginn, hätte bei friedensmäßiger Weiterentwicklung der Handelsflotte gemäß der Linie A

$$19,33 - 16,80 \text{ (Punkt P)} = 2,53 \text{ Mill. Tonnen}$$

betragen sollen. Da er aber nach der vorstehenden Rechnung unter den verzögernden Einflüssen des Krieges

$$17,66 - 16,80 = 0,86 \text{ Mill. Tonnen}$$

tatsächlich betragen hat, so sind bis zum 1. Juli 1917 nur 34 % des Friedensolls als Kriegszunahme des Bestandes erreicht worden. Dazu ist zu bemerken, daß, wie auch die Linie B lehrt, der Neubau von Schiffen und der Ankauf ausländischer Schiffe während des Krieges nur unwesentlich zur Vermehrung der englischen Handelsflotte beigetragen haben. Die bei Kriegsbeginn nicht vorausgesehene ungeheure Erzeugung von Schießbedarf und die Einführung der allgemeinen Wehrpflicht, die dem Schiffbau viele Fabriken und Arbeiter entzogen, haben namentlich bei den Dampfern bis 7000 Br. R. Tonnen die Ablieferung verzögert. Dabei zeugt es von mangelnder Voraussicht der englischen maßgebenden Stellen, daß der Verkauf von Schiffen an das Ausland noch bis spät in das Jahr 1915 fortgesetzt wurde, der Ankauf ausländischer Schiffe zu gleicher Zeit aber nur sehr gering war. „Während wir uns einbildeten — sagt Möller mit zahlenmäßiger Begründung — daß England von Amerika kaufen würde und müßte, sehen wir, daß England an Amerika noch im Jahre 1915 17 kraftvolle Dampfer mit 78 500 Br. R. Tonnen verkauft hat.“ Weitere 30 000 Br. R. Tonnen gingen nach Griechenland, 12 000 Tonnen nach Japan. Insgesamt wurden i. J. 1915 185 000 Br. R. Tonnen Schiffsraum verkauft. Die Verkäufe haben erst spät aufgehört. Der Ankauf ausländischer Schiffe war bis zum 1. Juli 1916 sehr geringfügig. Auch den Neubau hat man erst in späterer Zeit energischer zu betreiben gesucht, nachdem man die Kräfte der Mittelmächte besser einzuschätzen gelernt hatte.

Bei Einrechnung der Prisen erfährt der Linienzug B eine Änderung. Zu Kriegsbeginn sind bei den Ferndampfern diejenigen Schiffe von der Linie B in Abzug zu bringen, die von den Mittelmächten beschlagnahmt wurden. Möller stellt dafür 150 000 Br. R. Tonnen in Rechnung. Der Abfall ist in der Zeichnung durch den Punkt P₁ (PP₁ = 0,15 Mill. Br. R. Tonnen) zur Darstellung gebracht. Die Linie B sinkt infolgedessen zu der durch P₁ gezogenen, leicht punktierten Parallellinie B₁ herab, die am 1. Juli 1917 den Wert von 17,66 - 0,15 = 17,51 Mill. Br. R. Tonnen aufweist. Hinzu treten aber nun die Schiffe der Mittelmächte, die von den Engländern nach und nach als Prisen in den Dienst ihrer Fernflotte übernommen worden sind. Diese belaufen sich insgesamt auf 0,43 Mill. Br. R. Tonnen. Mit Einschluß auch dieser Schiffe wird die Linie B schließlich zu der gestrichelt dargestellten Linie C, die nicht mehr im Punkt P, sondern in P₁ ansetzt. Sie zeigt zum 1. Juli 1917 den Wert von

$$17,51 + 0,43 = 17,94 \text{ Mill. Br. R. Tonnen.}$$

Der Linie C oberhalb der Nulllinie, die — um es nochmals zu wiederholen — den im Kriege erzielten Br. R. Tonnenraum der Ferndampfer ohne die kriegsmäßigen Verluste, doch mit Einschluß der Prisen veranschaulicht, entspricht die Linie c unterhalb derselben, deren Werte geschätzt sind. Die bei Kriegsbeginn von den Mittelmächten festgehaltenen Nahdampfer und Segler besaßen nach Möller einen Raumgehalt von rd. 40 000 Br. R. Tonnen, ein Wert, der so klein ist, daß er in der Zeichnung nur schwer erkennbar gemacht werden konnte.

b) Kriegsmäßige Verluste.

Die Linien D und d in Abb. 1 zeigen die Abnahme, welche im Bestande der gesamten britischen Heimatflotte durch kriegsmäßige Vernichtung eingetreten ist, d. h. sie zeigen, um wieviel die Werte der Linien C und c durch krie-

gerische Maßnahmen seit Kriegbeginn herabgedrückt worden sind. Um auf den Linienzug D zu kommen, hat Möller die Angaben des Admiralstabes über die Verluste der englischen Heimat-Handelsflotte sorgfältig zusammengestellt, und für die Zwecke der vorliegenden Betrachtungen gesichtet.

Danach sind bis 1. Dezember 1916 vernichtet worden:

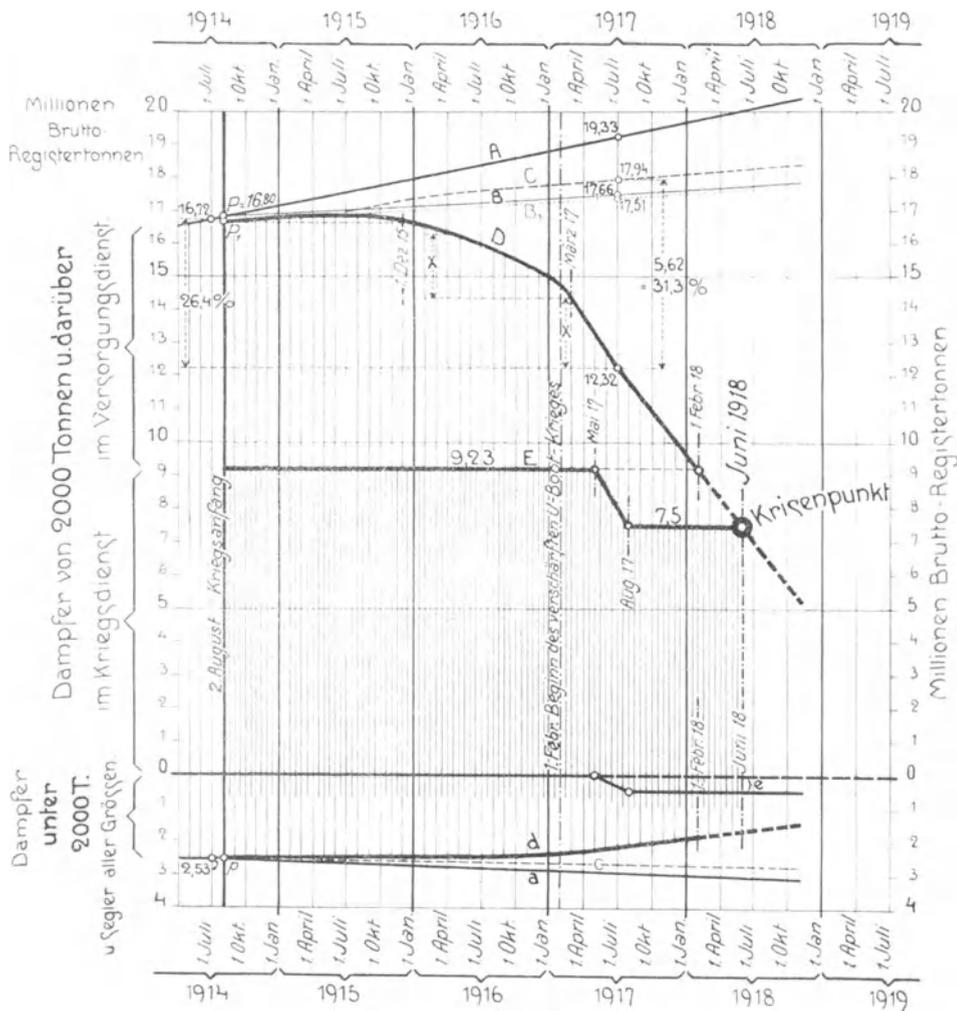


Abb. 1. Bestandsänderungen der englischen Heimat-Handelsflotte während des Krieges.

1. Ferndampfer (von 2000 Br.R.Tonnen und darüber):

103 Dampfer von 2 bis 3000 Br.R.T., zusammen	256 856 Br.R.T.	= 13,0 %	des Bestandes
202 " " " 3 " 4000 " " "	739 519 " " "	= 17,3 %	" " "
107 " " " 4 " 5000 " " "	528 362 " " "	= 12,2 %	" " "
60 " " " 5 " 7000 " " "	344 819 " " "	= 10,2 %	" " "
42 " " " 7 " 10000 " " "	348 461 " " "	= 13,6 %	" " "
17 " " " 10 " 15000 " " "	199 677 " " "	= 13,6 %	" " "
5 " " " 15 " 20000 " " "	81 875 " " "	= 23,0 %	" " "
2 " " " über 20000 " " "	77 896 " " "	= 26,8 %	" " "
588 Dampfer mit	2 572 455 Br.R.T.	oder abgerundet 2,57 Millionen Br.R.T.	

2. Nahdampfer (unter 2000 Br.R.Tonnen) und Segler aller Größen

224 500 "

Im ganzen 2 796 955 Br.R.T. oder abgerundet 2,80 Millionen Br.R.T.

Von dem vernichteten Schiffsraum im Betrage von 2,90 Mill. Br. R. Tonnen kommen nach obigem 92 % auf die Fern-dampfer und 8 % auf die Nahdampfer und Segelschiffe. Da die Segler ihrem Tonnengehalt nach nur 2 % der Heimatflotte ausmachen — gegen 2½ % der Gesamthandelsflotte — hat Möller die Abgänge zu 2. mit als Dampferverluste verbucht. Daß die Verluste bei den Nahschiffen so gering sind, rührt daher, daß sie zum großen Teil auf Flüssen oder im Schutz der Küste fahren, wo sie weniger der Gefahr ausgesetzt sind, vernichtet zu werden.

Nach den aus dem Vorstehenden gewonnenen Verhältniszahlen von 92 : 8 teilt Möller auch die Abgänge der englischen Heimatflotte auf, die vom Admiralstab für die Zeit nach dem 1. Dezember 1916 gemeldet sind. Bis zum 1. Juli 1917 ergeben sich danach im ganzen die folgenden Verlustzahlen:

	Verluste der englischen Heimatflotte in Br. R. Tonnen		
	im Ganzen	Fern-dampfer 92%	Nah-dampfer 8%
Bis zum 1. Dezember 1916 rd.	2 796 500	2 572 500	224 000
im Dezember 1916	274 500	252 500	22 000
„ Januar 1917	245 500	224 500	20 000
Bis Ende Januar 1917 zusammen	3 316 500	3 049 500	266 000
im Februar 1917	519 500	478 000	41 500
„ März 1917	536 500	493 500	43 000
„ April 1917	644 000	592 500	51 500
„ Mai 1917 (schätzungsweise)	500 000	460 000	40 000
„ Juni 1917 (desgl.)	600 000	rd. 550 000	rd. 50 000
vom 1. Februar bis 1. Juli 1917 zusammen	2 800 000	2 574 000	226 000

In runden Zahlen betragen also die Verluste der englischen Heimatflotte in Millionen Br. R. Tonnen:

	im Ganzen	Fern-dampfer	Nah-dampfer
bis Ende Januar 1917	3,32	3,05	0,27
vom 1. Februar bis 1. Juli 1917	2,80	2,57	0,23
	6,12	5,62	0,50

Bis Ende Januar 1917 waren hiernach von der ganzen englischen Heimatflotte rd. 3,32 Mill. Br. R. Tonnen vernichtet. Ende Januar 1917 hätte der Ferndampferbestand gemäß der Linie C in Abb. 1: 17,80 Mill. Br. R. Tonnen betragen sollen; er hat sich zu diesem Zeitpunkte also verringert auf

$$17,80 - 3,05 = 14,75 \text{ Mill. Br. R. Tonnen.}$$

In den vier Monaten vom 1. Februar bis 1. Juli 1917 wären die Ferndampfer der Heimatflotte nach der Linie C in Abb. 1 um 0,14 Mill. Br. R. Tonnen, also auf 17,80 + 0,14 = 17,94 Mill. Tonnen angewachsen. In derselben Zeit waren aber weitere 2,57 Mill. Ferndampfer tonnen, also im ganzen 3,05 + 2,57 = 5,62 Br. R. Tonnen zerstört. Der Bestand verringerte sich also bis zum 1. Juli 1917 von 17,94 um 5,62, d. i. auf 12,32 Mill. Br. R. Tonnen. Möller schließt hiernach: Statt des zum 1. Juli 1917 erreichten Bestandes der Heimat-Fernflotte von 17,94 Mill. Br. R. Tonnen (Linie C der Abb. 1) ist also eine Verminderung durch kriegsmäßige Verluste eingetreten von

$$17,94 - 12,32 = 5,62 \text{ Mill. Br. R. Tonnen,}$$

das sind 31,3 % des Bestandes vom 1. Juli 1917 und 33,5 % des Bestandes bei Kriegsbeginn. Der Bestand der Heimatferndampfer sank vom 1. Juli 1914 bis zum 1. Juli 1917 um 26,4 %. Der Tonnenraum zum 1. Juli 1917 entspricht dem, der im Jahre 1904 vorhanden war; der Krieg hat also den Bestand um 13 Jahre zurückgeschraubt.

Die Linienzüge D und d der Abbildung 1 sind bis zum Februar 1918 unter der Annahme einer monatlichen Versenkungsziffer fortgesetzt, die geringer ist als vor Juli 1917. Darüber hinaus ist der Verlauf der beiden Linien punktiert verlängert. Wie der Bestand der englischen Heimatflotte schließlich der restlosen Vernichtung anheimfallen muß, wird durch die immer stärker zunehmende Annäherung der Linienzüge D und d in Abb. 1 scharf beleuchtet. Mit zunehmender Vernichtung der Handelsflotte sinkt auch die wirtschaftliche und politische Rangstellung Englands unter den Weltmächten; man kann die Abb. 1 daher auch als eine zeichnerische Darstellung dieses Prestigeverlustes ansehen, der sich in dem Maße steigert, wie sich die Linien D und d von den Linien A und a entfernen.

Der Linienzug D läßt die anfänglichen Bemühungen der englischen Regierung erkennen, den Bestand der Ferndampfer vom Kriegsbeginn ab zu heben; aber am 1. Dezember 1915 ist der Fortschritt durch die kriegerischen Maßnahmen bereits wieder wettgemacht (zu vergl. Abb. 1). Wie verheerend der uneingeschränkte U-Bootkrieg gewirkt hat, läßt die Tatsache erkennen, daß sich z. B. der Br. R. Tonnengehalt der Ferndampfer der englischen Heimatflotte in den vier Monaten vom 1. März bis zum 1. Juli 1917 um ebensoviel verringert hat, wie vorher in den 11 Monaten vom 1. April 1916 bis zum 1. März 1917; zu vergl. die beiden Werte x in Abb. 1.

Von dem Schiffsraum der englischen Heimatflotte wurde nach Lord Curzon die reichliche Hälfte für Zwecke der feindlichen Heere und Kriegsflootten, als Hilfskreuzer, zur Beförderung von Truppen, von Kriegs- und Verpflegungsmaterial, als Lazarett-schiffe, Minensuchboote, Wachtschiffe usw., in den Kriegsdienst eingestellt*); darunter waren 9,23 Mill. Br. R. Tonnen der dem Fernverkehr dienenden Schiffsklassen (zu vergl. die von der Linie E begrenzte dichter schraffierte Fläche der Abb. 1), und hiervon ist bei Kriegsbeginn nach Mitteilung des Lord Curzon wieder der vierte Teil, d. s. rd. 2½ Mill. Br. R. Tonnen den Verbündeten Englands zur Befriedigung ihrer Kriegs- und Zivilbedürfnisse überlassen worden. Davon hat England im ersten und zweiten Halbjahr 1917 je 0,7 Mill. Br. R. Tonnen zurückziehen müssen. Nach einer Mitteilung von Lloyd George hat die englische Regierung ferner den dem Kriegsdienst gewidmeten Anteil von 9,23 Mill. Tonnen in der Zeit von Mai bis August 1917 auf 7,5 Millionen Tonnen herabgesetzt, mit anderen Worten: rd. 1½ Mill. Tonnen der größeren Dampferklassen sind aus dem Kriegsdienst herausgezogen und den für die Versorgung der Bevölkerung dienenden Schiffen — weitschraffierte Fläche in Abb. 1 — hinzugefügt worden, selbstverständlich eine Maßnahme, die in den großen Schiffsverlusten ihre Ursache hat. Andernfalls würden, wie Möller berechnet und die Abb. 1 zeigt, alle Ferndampfer, die noch dem Zivildienst zur Verfügung stehen, bis zum 1. Februar 1918 restlos vernichtet sein; spätestens Anfang Juni 1918 sind aber die aus dem Kriegsdienst herausgezogenen 1½ Millionen Raumtonnen der Schiffe dieser Gattung ebenfalls erledigt. Dieser Zeitpunkt ist in Abb. 1 als Krisenpunkt besonders hervorgehoben. Das setzt voraus, daß in der Zeit vom 1. Juli 1917 bis zum 1. Februar 1918, also in 7 Monaten, die Ferndampfer der Heimatflotte von 12,31 Mill. Tonnen auf 9,23 Mill. Br. R. Tonnen, also um 3,08 Mill. Tonnen, oder monatlich um 0,44 Mill. Tonnen abgenommen hat, und daß in weiteren 4 Monaten ebenfalls 0,44 Mill. Tonnen dieser Schiffe monatlich versenkt sein werden, was den Schiffsgehalt dann auf 7,5 Mill. Br. R. Tonnen herunterbringt. Es versteht sich von selbst, daß mit der Vernichtung der im Zivilverkehr fahrenden englischen Ferndampferflotte, mit der die englische Handelsflagge im wesentlichen von den Welt-

* Vgl. auch die Abhandlung über Deutschlands Seeschiffahrt nach dem Kriege, von Regierungsrat E. Grunow, Hannover, in Nr. 40 bis 42 des Jahrgangs 1917 der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“, insbesondere Nr. 40, S. 330, Spalte 2.

meeren verschwindet, doch der Handelsverkehr Englands nicht aufhört, da auch eine erhebliche Anzahl von Dampfern verbündeter und neutraler Staaten, soweit sie die Sperrzone ungefährdet passieren, nach wie vor auf England fährt, darunter zahlreiche nordamerikanische und insbesondere nordwegische Dampfer. Der Schiffsraum dieser Dampfer wird auf etwa 3¼ Mill. Br. R. Tonnen zu veranschlagen sein.

Eine gleichlaufende Betrachtung für die Nahdampfer und Segler läßt sich nicht mit gleicher Genauigkeit anstellen, da es an zuverlässigen neueren Einzelangaben fehlt. Immerhin ist der Abb. 1 zu entnehmen, daß am 1. Februar 1918 die gesamte englische Heimatflotte auf rd. 11 Mill. Tonnen, am 1. Juni 1918 auf rd. 9 Mill. Tonnen zusammengeschmolzen sein wird. Wie sehr sich die Engländer durch die U-Boote bedrängt fühlen, geht daraus hervor, daß sie für alle Schiffe erheblich stärkere Beladung zugelassen und neuerdings auch einen Teil der Nahdampfer in den Übersee-dienst eingestellt haben. Es mag sich hierbei etwa um ¼ Mill. Br. R. Tonnen der Schiffe von 1500 bis 2000 Tonnen handeln, die in Abb. 1 durch den mit e bezeichneten Streifen abgeschieden sind.

In die bisherigen Verlustziffern sind die Schiffsverluste, die England durch Minen erlitten hat, nicht einbezogen. Möller schätzt diese bis Mitte 1917 auf Grund seiner rechen-mäßigen Betrachtungen auf nahe an 700 000 Br. R. Tonnen. Würden sie bis Mitte 1918 auf 1 Mill. Br. R. Tonnen anwachsen, was wohl angenommen werden kann, so besäße die englische Flotte alsdann noch rd. 8 Mill. Br. R. Tonnen Schiffsraum im ganzen. Indessen sind auch noch andere Einbußen, die überhaupt oder lange Zeit hindurch unbekannt geblieben sind, wie die Versenkungen durch den „Seeadler“ des Grafen Luckner im Stillen Ozean, durch den Hilfskreuzer „Wolf“ des Fregattenkapitäns Nerger und durch andere deutsche Jagdschiffe, unberücksichtigt geblieben. Hat doch der „Seeadler“ allein 23 Schiffe, der „Wolf“ 35 Schiffe mit 210 000 Br. R. Tonnen Schiffsraum zur Strecke gebracht.

Im Vorstehenden war von der Versenkung bestimmter Größenordnungen von Schiffen die Rede. In Wirklichkeit liegt die Sache naturgemäß so, daß die Schiffe ununterschiedlich der Vernichtung anheimfallen, so wie sie von den U-Booten angetroffen werden, gleichviel, ob sie im Kriegs- oder Zivildienst fahren. Das muß dazu führen, daß auch der Bestand an kriegsdienstlichen Fahrzeugen aus den im Zivildienst fahrenden zeitweise wieder ausgeglichen werden muß.

Man könnte einwenden, daß in England die Schiffbau-tätigkeit, über deren Umfang die Linienzüge B und b in Abb. 1 bis Mitte Juli 1917 sichere Auskunft gaben, wenigstens von jetzt ab wesentlich beschleunigt werden könnte. Das ist, wie Möller darlegt, nicht der Fall. Es ist ja auch klar, daß die Verlangsamung des Neubaus durch die Einberufungen zum Heeresdienst andauert, so sehr auch die Engländer in der ihnen eigenen Wesensart das Gegenteil vor-täuschen. Wenn der erste Seelord Sir Eric Geddes unlängst im Parlament verkündete, daß England in den ersten 9 Monaten des Jahres 1917 die Neubauten der gleichen Zeit des Vor-jahres um nicht weniger als 123 % überboten habe, so muß man sich vergegenwärtigen, daß in dem Vorjahreszeitraum nur wenige Schiffe gebaut worden sind. Das folgt aus dem Programm von Runciman, der im Herbst 1916 für das zweite Halbjahr 1916 den Bau von 500 000 Br. R. Tonnen neuer Schiffe versprochen hatte. Es wäre dies an und für sich schon eine geringe Leistung. In der Tat sind aber nach Lloyds Re-gister auf den englischen Werften im g a n z e n Jahre 1916 nur 500 000 Tonnen wirklich gebaut worden. Die Hauptbauleistung liegt also weitaus in der zweiten Jahreshälfte. Die von Geddes vorgeführte Steigerungsziffer ist also auf Täuschung be-rechnet.

In Wirklichkeit beliefen sich Englands Neubauten nach Mitteilung von Sir Archibald Hurd in den Jahren 1913 bis ein-schließlich 1917 auf 1,92, 1,73, 0,688, 0,516 und 1,163 Mill. Br. R. Tonnen. Während des Krieges wurden also gebaut bis Ende 1917 höchsten $\frac{1,73}{2} + 0,688 + 0,516 + 1,163$, d. i. rund 3¼ Mill.

Br. R. Tonnen, während allein für das Jahr 1917 3 Mill. Tonnen Neubauten angekündigt worden waren.

Der Ankauf ausländischer Schiffe ist neuerdings von den Engländern naturgemäß eifriger betrie-ben worden. Auch diese Art der Bestandvermehrung ist in den vorsichtigen Annahmen der Rechnung ausgeglichen, ebenso der Umstand, daß eine Anzahl von Dampfern, die unter Friedensverhältnissen nicht mehr als seetüchtig galten, neuerdings wieder in Dienst gestellt worden sind. Die Zahl solcher Dampfer kann nicht groß sein. Was die Abgänge betrifft, so hat der Verkauf von Schiffen an das Ausland naturgemäß aufgehört. Die Schiffsunfälle und Strandungen aber nehmen infolge der unsicherer gewordenen Fahrten, infolge Fortfalls vieler Seezeichen, der Abblendung der Lichter während der Nachtfahrten und der geringer gewordenen Tüchtigkeit und Zuverlässigkeit der Besatzung fort-dauernd zu, wie die in der Presse bekanntgegebenen Meldungen klar erkennen lassen.

Aus der zeichnerischen Darstellungsweise in Abb. 1 ergibt sich ohne weiteres die Beantwortung des gelegentlich von Schwarzsehern ausgesprochenen Zweifels, wie sich die Schiffsraumfrage bei etwaiger stärkerer Abnahme der Ver-senkungen gestalten würde. Da bis heute — Anfang Februar 1918 — die Tätigkeit der U-Boote kräftigen Fortgang nimmt, so richtet sich die Frage auf die Zeit n a c h dem 1. Februar 1918. Wer zeichnerische statistische Darstellungen zu lesen gewohnt ist, sieht aus der Abb. 1 ohne weiteres, daß sich eine selbst stärker verminderte Tätigkeit unserer U-Boote in einem nur wenig schwächeren Abfall des punktierten Teils der Linie D ausdrücken könnte, daß also der Krisenpunkt nur ein wenig weiter hinausgeschoben werden würde. Auch eine beschleu-nigte Neubautätigkeit auf den englischen Schiffswerften würde das Gesamtbild nicht erheblich ändern. Gesetzt, die Neu-bauleistungen erreichten etwa von dem angenommenen Zeit-punkt, dem 1. Februar 1918, ab das Friedenstempo nach der Linie A in Abb. 1, so würde die Linie C, von der die Werte der Linie D durch Abzug der Versenkungen abgeleitet sind, von dem Zeitpunkt des 1. Februar 1918 an parallel zur Linie A verlaufen, also etwas stärker ansteigen. Auch in diesem Falle würde sich lediglich der punktierte Teil der Linie D vom 1. Februar 1918 ab etwas heben. Verminderte U-Boot-tätigkeit wie gesteigerte Bautätigkeit im Schiffbau würden aber erst zugunsten des englischen Schiffsraumes ins Ge-wicht fallen, wenn die englische Handelsflotte bereits erledigt ist. Der Leser sieht, daß die Folgerungen, welche oben aus der Abb. 1 gezogen wurden, auch bei ungünstigeren Annahmen im einzelnen, zu denen im übrigen kein Grund vorliegt, den-noch bestehen bleiben.

3. Bestandsänderung der Welthandelsdampferflotte während des Krieges.

In Abb. 2 sind die Zusammensetzung der gesamten Handels-dampferflotte der Erde zu Kriegsbeginn und die Änderungen der gesamten feindlichen und neutralen Handelsdampferflotte in den Schiffen über 2000 Br. R. Tonnen während des Krieges zeichnerisch veranschaulicht. Die Segelschiffe, welche Möl-ler in den Betrachtungen mit erwähnt hatte, sind im nach-stehenden außer Ansatz geblieben. Die im folgenden vor-kommenden Zahlenangaben sind in der Abb. 2 nachzulesen.

Der Weltschiffsraum der D a m p f e r über 100 Tonnen be-lief sich bei Kriegsbeginn nach Lloyds Register auf rd. 45,4 Mill. Br. R. Tonnen. 83,7 Mill. Br. R. Tonnen entfielen auf Ferndampfer von 2000 Br. R. Tonnen und darüber und 11,7 Mill. auf die Dampfer unter 2000 Br. R. Tonnen. Dazu kamen noch rd. 3¼ Mill. Tonnen Segelschiffe, die, wie schon früher erwähnt, zum großen Teil in der Fernfahrt Verwen-dung finden. An Ferndampfern besaßen unsere Feinde in-gesamt 24,67 Mill. Br. R. Tonnen, davon England mit seinen Kolonien den in der zweiten Säule von links in der Abb. 2 durch dichtere Schraffur hervorgehobenen Anteil von 17,68 Mill. Br. R. Tonnen. Der Anteil der übrigen feindlichen Län-der ist in dieser durch wagerechte Linien abgeteilt, außerdem

laufende Betrachtung. Die Darlegungen stützen sich auf die früher erwähnten Untersuchungen Lohmanns in der „Vossischen Zeitung“. Seine Annahmen sind durchweg recht vorsichtig; um aber noch sicherer zu gehen, sind doch in einigen Punkten die Annahmen zuungunsten des Ergebnisses noch weiter eingeschränkt.

Bei Kriegsbeginn handelte es sich bei den Ferndampfern um einen Bestand von 24,67 + 3,68 = 28,35 Mill. Br. R. Tonnen, von dem auszugehen ist. Von dem Einfluß des Krieges bleiben zunächst die Dampfer unberührt, die den Verkehr der englischen Kolonien miteinander vermitteln, ferner die Dampfer, die Nordamerika, Japan und andere überseeische Staaten und die Neutralen für ihre eigenen Bedürfnisse nötig haben. Für den Verkehr der englischen Kolonien untereinander hat Möller die Zahl der in den Kolonien beheimateten Dampfer in Ansatz gebracht. Für die Dampfer über 2000 Br. R. Tonnen ist dafür nach S. 2 ein Schiffsraum von 0,96 Br. R. Tonnen in Rechnung gestellt. Lohmann greift bei seiner Schätzung auf eine amtliche Erklärung in den „Times“ vom 4. August 1917 zurück, nach der von rd. 17 Mill. britischen Ferndampfer-tonnen 15 Mill. auf Europa fahren. Er nimmt an, daß für die Europafahrt noch eine erhebliche Zahl von Dampfern aus der außereuropäischen Fahrt herausgezogen wurde; er bringt infolgedessen für den Verkehr der Kolonien untereinander einschließlich des von englischen Schiffen besorgten Küstenverkehrs in den chinesischen und anderen Gewässern nur den Betrag von 1,0 Mill. Br. R. Tonnen in Ansatz, eine Zahl, die mit der Möllerschen fast genau übereinstimmt. Für den Küstenverkehr im asiatischen Osten und an den amerikanischen Küsten seitens der Japaner und Amerikaner sowie für den Verkehr der neutralen skandinavischen Länder, Hollands usw. bringt er ferner zwei Drittel der gesamten Tonnenzahl dieser Länder¹⁾, d. i. 4,42 Mill. Br. R. Tonnen in Abzug, so daß für die außereuropäische Fahrt im ganzen 5,42 Mill. Br. R. Tonnen abzusetzen sind. Damit erfährt der für Kriegszwecke in Betracht zu ziehende Tonnengehalt der Ferndampfer bereits eine Verminderung auf

28,35 — 5,42 = 22,93 Mill. Br. R. Tonnen (s. Abb. 2).

Von diesem Schiffsraum ist zu Kriegsbeginn ungefähr die Hälfte für Kriegszwecke in Anspruch genommen worden. England allein hat für diese Zwecke laut Abb. 1 (S. 4) noch 7,5 Mill. Br. R. Tonnen Ferndampfer in Benutzung.

Mit den Schiffen der anderen feindlichen Mächte zusammen wird sich ein Ferndampferschiffsraum von insgesamt 10,5 Mill. Br. R. Tonnen ergeben, der im Kriegsdienst steht²⁾. Für den Versorgungsdienst der Feinde und Neutralen bleiben also übrig:

22,93 — 10,5 = 12,43 Br. R. Tonnen.

Diese Zahl vermehrt sich um die seitens der Feinde beschlagnahmten Schiffe der Mittelmächte, abzüglich der von den letzteren beschlagnahmten feindlichen Schiffe. An Dampfern über 2000 Tonnen besaßen die Mittelmächte zu Kriegsbeginn im ganzen 5,36 Mill. Br. R. Tonnen. Lohmann nimmt an, daß unsere Feinde aus in allen Ländern beschlagnahmten Schiffen 1,59 Mill. Br. R. Tonnen wieder fahrbereit gemacht haben. Werden die seitens der Mittelmächte beschlagnahmten feindlichen Schiffe dagegen mit 0,2 Mill. Br. R. Tonnen eingesetzt, so erhält der für den Warenverkehr verfügbare Schiffsraum einen Zuwachs auf

12,43 + 1,59 — 0,2 = 13,82 Br. R. Tonnen.

Eine Steigerung erfährt diese Zahl durch die im Kriege erfolgten Neubauten. Möller, der die englischen Neubauten für

die Darstellung in Abb. 1 genauer festgestellt hat, weist nach, daß die gesamte Neubauleistung an Dampfern über 2000 Br. R. Tonnen während des Krieges nicht sehr beträchtlich gewesen sein kann. Einen Anhalt für deren Beurteilung bietet auch die Tatsache, daß der Tonnensraum aller Schiffe der Erde in den 3 Jahren 1911/12 bis 1913/14 bei den Schiffen über 100 Br. R. Tonnen um 1,45, 2,38 und 2,11 Mill. Tonnen zugenommen hat. Die Vereinigten Staaten haben in der Zeit vom 1. Oktober 1916 bis 1. April 1917 im ganzen 0,48 Mill. Tonnen Schiffsraum abgeliefert, davon, 0,1 Mill. Tonnen für norwegische Rechnung. Lohmann teilt mit, daß sämtliche Schiffswerften der Erde im Jahre 1913, dem bisher besten Baujahre überhaupt, 3 1/3 Mill. Br. R. Tonnen Schiffsraum in Schiffen über 100 Tonnen geschaffen haben, wovon in England 1,9 Mill., in Deutschland 0,45 Mill. und in sämtlichen übrigen Ländern 0,98 Mill. Tonnen gebaut wurden. Lohmann rechnet denn auch, indem er für die Jahre 1914/15 und 1915/16 die Angaben des Lloyd-Registers zugrunde legt und für 1916/17 die Bauzeit im Verhältnis in Ansatz bringt, mit einem gesamten Bauzugang in allen Ländern von nicht mehr als 3,65 Mill. Br. R. Tonnen. Wir wissen, daß England während des Krieges bis Ende 1917 nur knapp 3 1/4 Mill. Br. R. Tonnen Schiffsraum gebaut hat.

Da nun aber in den feindlichen Staaten von außerordentlichen Neubauleistungen gefabelt worden ist, die man während des Krieges bereits erreicht habe, und die man weiterhin noch ins Ungemessene zu steigern hoffe — es sei an den Bau der amerikanischen und englischen Einheitsschiffe erinnert —, so mögen die Neubauten im vorliegenden Falle für die rechnerischen Betrachtungen in übertriebener Höhe eingestellt werden, um zu zeigen, wie wenig Einfluß dies auf das Gesamtergebnis hat. Wenn mit einem Gesamtzuwachs von Kriegsbeginn bis Anfang August 1917 von 5,5 Mill. Br. R. Tonnen gerechnet wird, ergibt sich ein für den Warenverkehr zur Verfügung stehender Schiffsraum von höchstens

13,82 + 5,50 = 19,32 Mill. Br. R. Tonnen.

Der natürliche Abgang an Schiffen infolge von Überalterung, Abnutzung, Seeschäden usw. ist für die gesamte Handelsflotte der Erde zu etwa 2 % jährlich, also zu 6 % für die 3 Kriegsjahre anzunehmen; hier sind die im Kriegsdienst tätigen Schiffe mit einzurechnen, da ihr Abgang aus dem im Zivildienst fahrenden zu ersetzen ist. Unter Einbeziehung der Neubauten ergibt sich dann der Abgang zu 2,10 Mill. Br. R. Tonnen und der Bestand an freien Handelsschiffen sinkt auf höchstens

19,32 — 2,10 = 17,22 Mill. Br. R. Tonnen.

Nach Angabe des deutschen Admiralstabes sind durch Kriegsfahrzeuge versenkt worden bis zum 1. Januar 1917: 4,56 Mill. Br. R. Tonnen und einschließlich der Versenkungen von Januar bis zum 1. August 1917: 10,45 Mill. Tonnen, ungerechnet die Zerstörungen durch Minen und andere Verluste, die längere Zeit unbekannt geblieben sind. In Abb. 3 sind die Versenkungen seit Beginn des Jahres 1916, vollständiger von August 1916 bis einschließlich Januar 1918, dargestellt; die Verlustanteile der Neutralen konnten nur teilweise eingetragen werden, soweit sie bekanntgegeben sind. Von den Verlusten ist ein Teil, nach den Ermittlungen Möllers 8 %, auf die Schiffe von weniger als 2000 Tonnen und die Segler zu rechnen. Dieser Teil würde etwa 800 000 Br. R. Tonnen ausmachen. Da wir aber wissen, daß die Verluste durch Minen, die in die obige Verlustziffer nicht einbegriffen sind, mehr als 800 000 Tonnen ausmachen, ist es berechtigt, die obigen 10,45 Mill. Br. R. Tonnen ganz auf die Dampfer über 2000 Tonnen in Anrechnung zu bringen. An diesem Verluste nehmen auch die im Kriegsdienst fahrenden Dampfer teil. Da aber deren Abgänge aus dem im Zivildienst tätigen Schiffen Ersatz finden, so ist es richtig,

¹⁾ Von dem Bestand der amerikanischen Handelsflotte sind die lediglich für den Binnenverkehr gebauten Dampfer abgesetzt, da sie wegen ihrer Größe nicht durch den Kanal von Montreal gebracht werden können, der nur Schiffen bis zu 1000 Tonnen die Durchfahrt gestattet. Neuerdings ist eine Anzahl dieser Dampfer in zerlegtem Zustande durch den Kanal geschafft worden.

²⁾ Lohmann rechnet im ganzen nur mit 7,5 Mill. Br. R. Tonnen, was offenbar zu niedrig ist.

die Verluste an den letzteren abzusetzen. Es verbleiben nach dem vorstehenden

17,22 — 10,45 = 6,77 Mill. Br. R. Tonnen

für den Warenverkehr tätiger Tonnenraum an Schiffen über 2000 Br. R. Tonnen. Dies ist der Zustand am 1. August 1917.

Wird die Betrachtung bis zum 1. Februar 1918 weiter erstreckt, d. i. bis zu dem Zeitpunkt, an dem Möller mit den Versenkungen von Dampfern über 2000 Br. R. Tonnen bis zu der oberen Grenze der für den Kriegsdienst bestimmten Fahrzeuge, nämlich bis zur Linie E in Abb. 1 gelangt war, so ist noch für einen Zeitraum von 6 Monaten mit einem weiteren Zugang an Neubauten und weiteren Versenkungen zu rechnen, wenn von den in dieser Zeit erfolgenden weiteren natürlichen Abgängen abgesehen wird. Der Zuwachs durch

angariae*), den Neutralen recht beträchtlichen Schiffsraum für seine Zwecke einfach weggenommen, weil es, wie Lloyd George mitteilte, mit dem dem freien Handel dienenden, noch verfügbaren Schiffsraum so gut wie zu Ende ist. Zu dem oben angegebenen Bestande von 5,0 Mill. Br. R. Tonnen würden bis zum 1. Februar 1918 noch der Schiffsraum treten, der den Neutralen inzwischen abgepreßt worden ist, ferner auch noch Schiffsraum der Mittelmächte, den die neu hinzugetretenen Feinde, Amerika, Brasilien, China u. a. etwa fahrbereit gemacht haben. Der auf diese Weise in die Verfügungsgewalt der Gegner geratene Schiffsraum gekaperter und neutraler Schiffe ist nach englischen Quellen auf rd. 2½ Mill. Br. R. Tonnen zu veranschlagen. Die zum 1. Februar 1918 dem freien Handelsverkehr dienenden 5 Mill. Br. R. Tonnen feindlicher Schiffe über 2000 Br.

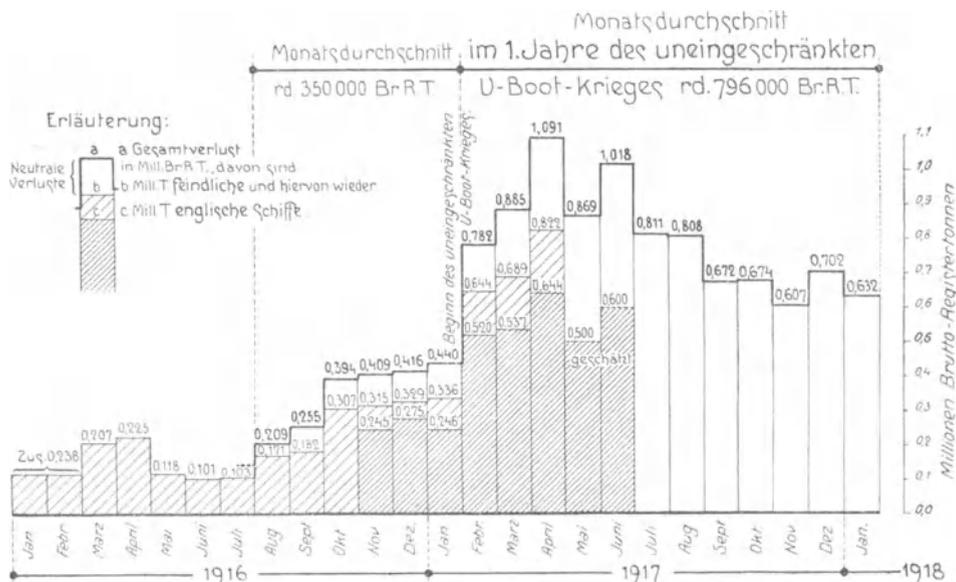


Abb. 8. Monatliche-Schiffsversenkungen (ohne Verluste durch Minen usw.).

Neubau möge hier ganz übertrieben hoch zu 2 Mill. Br. R. Tonnen angenommen werden. Alsdann würde der Bestand wachsen auf

$$6,77 + 2,0 = 8,77 \text{ Mill. Br. R. Tonnen.}$$

Was die Versenkungen betrifft, so beliefen sich diese laut Abb. 3 in den Monaten August 1917 bis einschließlich Januar 1918 auf 0,808, 0,672, 0,674, 0,607, 0,702 und 0,632 Mill. Br. R. Tonnen. In diesen sechs Monaten wurden also insgesamt 4,095 Millionen, oder im Monatsdurchschnitt 0,683 Mill. Br. R. Tonnen Schiffsraum versenkt. Da, um auf eine runde Zahl zu kommen, anzunehmen ist, daß unter den versenkten Schiffen wenigstens 3,77 Mill. Tonnen Frachtschiffe sich befunden, so waren an Dampfern von mehr als 2000 Br. R. Tonnen zum 1. Februar 1918 höchstens noch

$$8,77 - 3,77 = 5,0 \text{ Mill. Br. R. Tonnen (Abb. 2)}$$

frei verfügbar, um England, Frankreich, Italien mit den Bedürfnissen der Lebenshaltung und der gewerblichen Tätigkeit zu versorgen. Neuerdings hat England unter einem Scheingrunde, nämlich unter Berufung auf ein aus dem Staube der Jahrhunderte ausgegrabenes, längst erloschenes Recht, das jus

R, Tonnen würden alsdann auf etwa 7,5 Mill. Br. R. Tonnen zu erhöhen sein. Diese Tonnanzahl würde sich am 1. Februar 1918 neben den im feindlichen Kriegsdienst stehenden 10,5 Mill. Br. R. Tonnen für unsere U-Boote als Jagdobjekt darstellen, während sich die englischen Kolonien, Amerika, Japan usw. und die Neutralen für ihren Eigenbedarf mit der geringfügigen Menge von nur 3,42 Mill. Br. R. Tonnen Schiffsraum der Dampfer über 2000 Br. R. Tonnen begnügen müßten. Ob und inwieweit ein derartig aufs äußerste gespannter Zustand nach dem 1. Februar 1918 durch vermehrte Neubauten, von denen unsere Feinde fabeln, verbessert werden könnte, bleibt abzuwarten. Die U-Boote würden dann aber einem etwaigen Vorsprung sicherlich bald wieder ein Ende bereiten.

Das Gesamtbild mit seinen für den Feind geradezu vernichtenden Ausblicken muß sich in Wirklichkeit noch ungünstiger stellen, da ja die Annahmen durchweg zugunsten des Ergebnisses gemacht, von den Verlusten, die unter Ausschluß der Öffentlichkeit wirken, aber nur die durch Minen verursachten einbegriffen sind.

*) Zwangsleistungs- oder Notstandsrecht, das von Kriegführenden als Vorwand zur Beschlagnahme und Verwendung neutraler Privatschiffe gegen Entschädigung benutzt wurde.

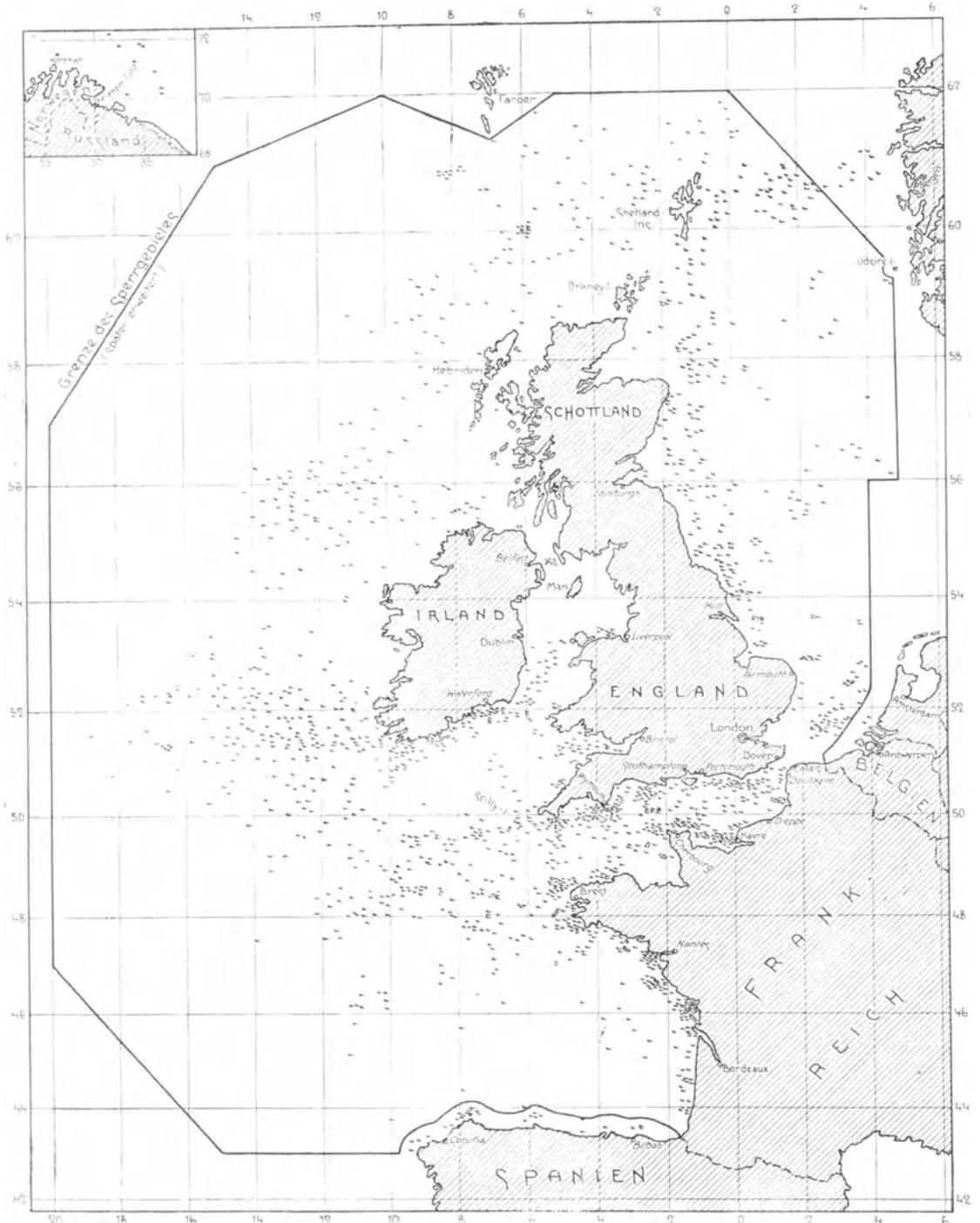


Abb. 4. U-Booterfolge in den England und Frankreich begrenzenden Meeren vom 1. Februar bis 1. September 1917.

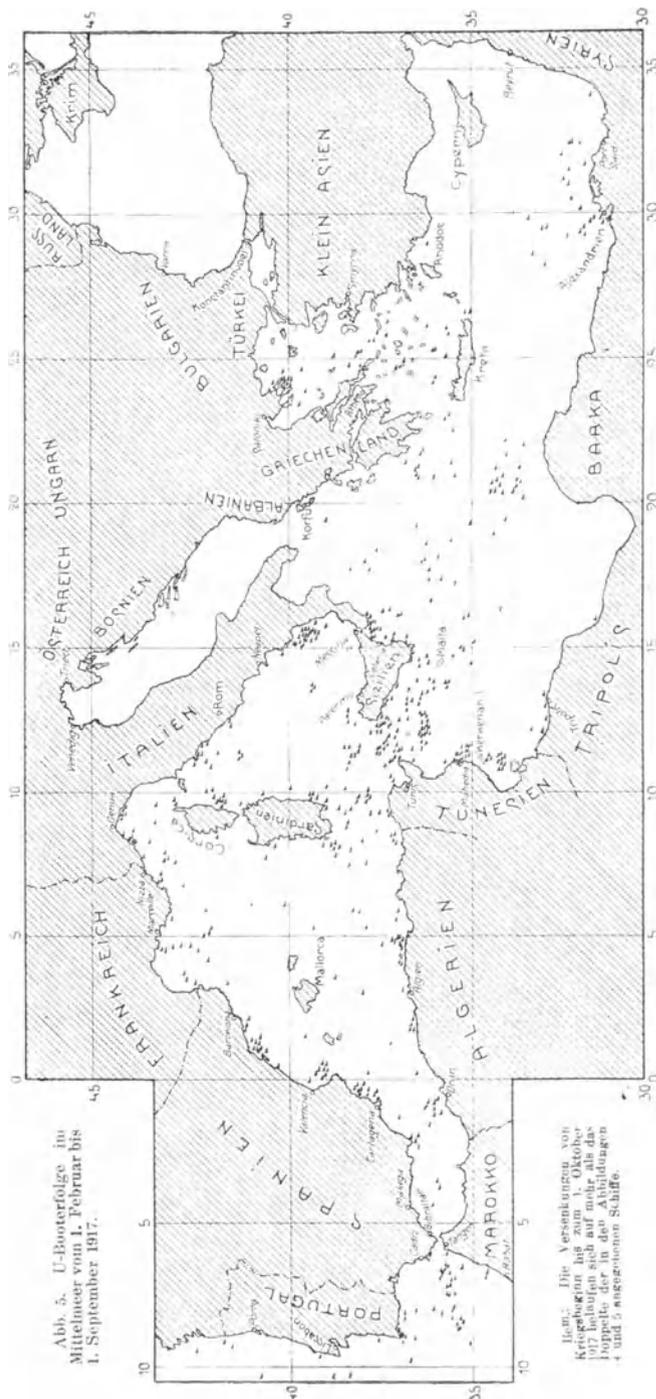


Abb. 5. U-Booterfolge im Mittelmeer vom 1. Februar bis 1. September 1917.

Hins. Die Versenkung von Kreuzern bis zum 1. Oktober 1917 betrafen sich auf mehr als das Doppelte der in den Abbildungen 4 und 5 angegebenen Schiffe.

Einen besonders eindrucksvollen Faktor in dem vorstehend entwickelten Bilde stellen die Verwüstungen dar, die der U-Bootkrieg an dem Schiffsraum der schiffahrttreibenden Völker angerichtet hat. Um diesen Faktor noch wirkungsvoller hervortreten zu lassen, sind in den Abbildungen 4 und 5 die vom Admiralstabe bekanntgegebenen Bilder der gewaltigen Friedhöfe beigelegt, auf denen die weitaus größte Zahl der der Vernichtung anheimgefallenen Schiffe begraben liegen; die Schiffe sind darin an denjenigen Stellen eingetragen, an denen sie nach den eingegangenen Meldungen ihr Schicksal erlitten. Abb. 4 zeigt das Vernichtungsgebiet der England und Frankreich umgebenden Meere, Abb. 5 das Mittelmeer, ein Abschnitt der Abb. 4 den Rußland betreffenden Teil des nördlichen Eismeres. Den Bildern noch irgend eine Erläuterung beifügen zu wollen, hieße ihre Wirkung abschwächen.

Die Eintragungen erstrecken sich nur auf die Zeit des uneingeschränkten U-Bootkrieges vom 1. Februar bis zum 1. September 1917. Nun enthalten aber die Darstellungen dem Tonnenraum nach noch nicht die Hälfte aller seit Kriegsbeginn vernichteten Schiffe. Denn es wurden versenkt in Millionen Br. R. Tonnen:

- a) bis zum 1. Januar 1917 (s. oben) . . . 4,56
im Jan. 1917 laut Abb. 3 (S. 9) . . . 0,44
bis zum Beginn des uneingeschränkten U-Boot-Krieges im ganzen . . rd. 5,00
 - b) vom 1. Februar bis 1. Sept. 1917 laut Abb. 3 (S. 9) 0,732 + 0,885 + 1,091
+ 0,869 + 1,018 + 0,311 + 0,808 = . . 6,264
— dazu nachträglich gemeldete Schiffe 0,039
zusammen 6,303
 - c) in den Monaten Sept. 1917 bis einschl. Januar 1918: 0,672 + 0,674 + 0,607 + 0,702
+ 0,632 = 3,287
 - d) endlich sind noch hinzuzurechnen die Schiffe, die durch Minen vernichtet oder sonstwie verschollen sind. Zur Abrundung sei hierfür einschl. der vom Hilfskreuzer „Wolf“ versenkten Schiffe im vorliegenden Falle ein Teilbetrag eingesetzt von 0,410
- im ganzen sind also von Kriegsbeginn bis Ende Januar 1918 vernichtet worden mehr als 15,00

Hiervon ist in den Abbildungen 4 und 5 dargestellt lediglich der Verbleib der unter b) angeführten Handelschiffe im Raumegehalt von 6,3 Mill. Br. R. Tonnen, d. i. von wenig mehr als 40 v. H. der gesamten Verluste. Da außerhalb der in den Abb. 4 und 5 dargestellten Gebiete nur wenig versenkte Schiffe liegen, so ist der in diesen Abbildungen verzeichnete Schwarm verlorener Schiffe in Wirklichkeit auf etwa das Zweieinhalbfache vermehrt zu denken. Und er erhält noch andauernd Zuzug durch neue Versenkungen innerhalb der durch eine Vergrößerung der Sperrgebiete stark erweiterten Jagdgründe unserer U-Boote.

Ein wahrhaft erschütterndes Bild von der Vergänglichkeit des Menschenwerks!

Nicht auf Zufallsgründen beruht nach alledem die große Unrast, die sich der englischen Reederkreise und der Bevölkerung mit Bezug auf die Schiffsraumfrage bemächtigt hat, die die englischen Politiker auch mit den eindrucksvollsten Tönen nicht mehr zu beschwichtigen vermögen.

4. Englische Trugstatistik.

Vor einer längeren Reihe von Jahren hatte ich mich aus Anlaß einer verkehrstechnischen Untersuchung in abfälligster Weise über die englische Verkehrsstatistik geäußert. Ein auch hierzulande hochgeschätzter englischer Eisenbahnfachmann, Mr. Acworth, äußerte dazu, daß niemand bessere Grundlagen liefern könne, „solange in England die Statistik noch nicht aus den Kinderschulen — er hatte Kinderschule statt Kinderschule gelesen — heraus sei, die ich mit Recht dem Gelächter preisgegeben hätte!“ Niemand hätte wohl die in England üblichen statistischen Methoden schärfer verurteilen können, als Acworth selbst¹⁾. Doch hoffte er auf allmähliche Besserung. „Der gemeine Mann beginnt, sich zu fragen, ob denn die Faustregel, diese große Göttin, in der Tat so göttlicher Natur ist und ob denn wirklich die Verbreitung wissenschaftlicher Methoden durch Oxford und Cambridge und deren allgemeine Einführung in der Geschäftswelt so gefährlich wäre.“ Das war vor 25 Jahren. Nach meinen in dreißigjähriger ständiger und engerer Fühlung mit Land und Leuten gewonnenen Erfahrungen herrscht jedoch heute auch in statistischen Dingen drüben noch derselbe Geist der Oberflächlichkeit und Leichtfertigkeit, wie ehemals. Unter solchen Umständen und bei der mangelhaften Bildung des englischen Volkes und dem daraus hervorgehenden übertriebenen Respekt vor der Zahl, ist die Statistik den englischen Politikern ein besonders gefügiges Arbeitsgerät zur Verdunkelung der Tatsachen geworden. Die Geschicklichkeit, mit der sie die Begebenheiten dem geängstigten Volke gegenüber bewußt umzudeuten wissen, tritt im U-Bootkrieg besonders deutlich zutage. Es offenbart sich hier derselbe Geist der Trugmoral — cant —, der überhaupt eine Wesenseigenschaft des Britenvolkes ausmacht.

Im U-Bootkriege handelt es sich für die englischen Politiker darum, die Verluste an Schiffsraum möglichst geringfügig erscheinen zu lassen. Fahrtenzahl, Schiffszahl, Brutto- und Netto-Registertonnen werden zu dem Zwecke in ein und denselben Rechnungsbeziehungen durcheinandergeworfen. Während der deutsche Admiralstab die Verluste klipp und klar in Brutto-Registertonnen zur Meldung bringt, werden in den amtlichen englischen Mitteilungen mit Vorliebe Nettoverluste angegeben, die dadurch zustande kommen, daß der Bruttoschiffsraum um den Raum neugebauter, angekaufter oder beschlagnahmter neutraler Schiffe verkleinert wird. Auch dadurch pflegt die Verlustziffer künstlich herabgedrückt zu werden, daß ungleichartige statistische Größen miteinander in Vergleich gestellt werden, indem beispielsweise die Abgänge einer bestimmten Größenordnung oder Gruppe von Schiffen herausgegriffen, aber mit dem Gesamtbestande aller Gruppen in Vergleich gestellt werden. Ebenso werden ungleichartige Zeiträume unbedenklich aufeinander bezogen, wenn dadurch eine wirkungsvolle Zahl errechnet werden kann. Bekannt ist auch das Rechen spiel mit der Anzahl der verlorenen Schiffe; um aber besonders kleine Verlustprozent vorzutauschen, wird an Stelle der Schiffszahl die Zahl der Fahrten eingeführt. Der Kniff besteht darin, daß in die Vergleichszahl — den Divisor — die Küstenfahrzeuge mit ihrer außerordentlich hohen Fahrtenzahl einbezogen werden, indem jeder Weg von einer Anlegestelle zur nächsten als neue „Fahrt“ gerechnet wird. Zu den Täuschungsmitteln gehört schließlich auch die Vordatierung neu-

gebauter, aber noch nicht zur Ablieferung gekommener Schiffe. Um Werte zu finden, die für einen gegebenen Fall das gerade passende Ergebnis liefern, wird keine Mühe gescheut, und um den Eindruck der Glaubwürdigkeit zu verstärken, wird selten verabsäumt, den Angaben auch einige nachprüfbare Grundzahlen beizumischen.

Beispiele derartigen statistischen Trugwerkes begegnen uns auf Schritt und Tritt. Einer dieser Fälle ist bereits unter 2b angeführt. Möller stellt ein besonders bezeichnendes Beispiel unter Beweis.

Nach einer Mitteilung des Lord Curzon in der Oberhaus-sitzung vom 13. Februar 1917 besaß die britische Handelsflotte zum 1. Juni 1914: 10124 Dampfer über 100 Tonnen mit insgesamt 20,52 Mill. Tonnen, im Juli 1914 3890 Dampfer über 1600 Tonnen mit zusammen 16,85 Mill. Tonnen und am 31. Januar 1917, also unmittelbar vor dem verschärften U-Bootkrieg, 3500 Schiffe der letztgenannten Größenordnung mit „eben unter 16 Mill. Tonnen“.

Schlussfolgerung Curzons: In 30 Kriegesmonaten hat der Gesamt-nettoverlust der britischen Handelsflotte nur 5 bis 6 % der Brutto-Registertonnen betragen. Diese Mitteilungen erschienen am 14. Februar in den „Times“. Die gleichen Zahlen sind aber, den Berichten zufolge, von Lord Curzon in der Sitzung vom 10. Mai als auch noch für den 31. März gültig wiederholt worden, nachdem der uneingeschränkte U-Bootkrieg schon zwei Monate lang gewirkt hatte.

Nach den früheren Darlegungen ist klar, daß in der Juni-angabe für 1914 die britische Gesamtdampferflotte, in den beiden anderen Angaben die im Mutterland beheimatete Fern-dampferflotte gemeint ist. Die in Brutto-Registertonnen angegebenen Schiffsraumzahlen selbst sind Lloyds Register entnommen (zu vgl. unter Abschnitt 1).

Die ganze Art der Aufmachung ist schon auf Täuschung angelegt. Möller rechnet nun aber nach, daß die Tonnen-angabe für Juli 1914 infolge eines auf oberflächlichem Lesen einer Überschrift in Lloyds Register beruhenden Gedankenfehlers von 16,85 auf 17,4 Mill. Tonnen zu erhöhen ist, während sich die Bestandsangabe für den 31. Januar 1917 von „eben unter 16 Mill. Tonnen“ tatsächlich auf 15,56 Mill. Tonnen ergibt. Lord Curzon verkleinert also den Unterschied zwischen den beiden Bestandsziffern, indem er 0,55 + 0,44 = rd. 1 Mill. Br. R. Tonnen Verlust für 5 Monate einfach verschwinden läßt. Auf weitere Irrtumserregung läuft es hinaus, wenn er für die Zeit vom 1. Juli 1914 bis 31. Januar 1917 statt des wirklichen Verlustes den Nettoverlust vorführt, der erhalten wird, indem von dem ersteren alles das abgesetzt wird, was in der Zwischenzeit von rd. 2½ Jahren neu gebaut, gekauft und beschlagnahmt worden ist. Daß er den in Anrechnung gebrachten Neubauten auch noch diejenigen Schiffe zurechnet, die erst zum Einbau der Maschinen abgeliefert sind, kann bei solcher Art der Aufmachung nicht wundernehmen.

In den letzten Wochen haben die statistischen Darlegungen viel Staub aufgewirbelt, die der erste englische Seelord, Sir Eric Geddes, am 1. November 1917 im Unterhause über die Wirkungen des verschärften U-Bootkrieges zum allgemeinen Besten gegeben hat. Er erklärt die U-Bootgefahr nach den neuesten Versenkungsziffern für geradezu überwunden. Man traut seinen Augen kaum, wenn man seine Angaben denen des deutschen Admiralstabes gegenüberstellt:

	Versenkter Schiffsraum in Brutto-Registertonnen		
	nach den Meldungen des deutschen Admiralstabes insgesamt	nach Sir Eric Geddes	
		versenkter britischer Schiffsraum	versenkter Schiffsraum aller Nationen
August 1917 . . .	808 000	wenig mehr als 270 000	wenig mehr als 404 000
September 1917	672 000	viel weniger als 224 000	weniger als 336 000

1) Zu vgl. Archiv für Eisenbahnwesen, 1893, S. 266.

2) Die englischen Eisenbahnstatistiken beispielsweise, auch die amtlichen Berichte, sind für Acworth „geistloses Tabellenwerk“. Sie sind bis auf den heutigen Tag in ihrer ganzen altwäterlichen Einfachheit ein Denkmal der Weisheit unserer Vorfahren und der Ahnenverehrung ihrer Nachkommen.“

Das Septemberergebnis war für Geddes „höchst zufriedenstellend“, während der Oktober „nicht ganz so gut und nur wenig schlechter, aber immerhin noch um 30 % günstiger“ abgeschnitten habe, als irgend ein anderer Monat seit Beginn des uneingeschränkten U-Bootkrieges. Die Nettoverringerung des Schiffsraumes in den 4 Monaten von Juli bis Oktober 1917 sei um 30 % geringer gewesen, als Anfang Juli im Bericht an das Kabinett veranschlagt worden sei. Im September 1917, dem schlechtesten Monat für Deutschland, sei der britische Seeverkehr auf England mit Schiffen über 1600 Tonnen um 20 % an Schiffszahl und um 30 % an Schiffsraum stärker gewesen, als im April, und die seit Kriegsbeginn aus allen Ursachen eingetretene Nettoverminderung am englischen Schiffsraum in Schiffen über 1600 Tonnen mache nach dem amtlichen Register noch nicht $2\frac{1}{2}$ Mill. Bruttotonnen oder 14 % aus.

Wir finden, wie bei Lord Curzon, so auch bei Geddes das Zahlenspiel mit dem Nettoverlust, den Größenordnungen der Schiffe, der Schiffszahl, ohne daß irgend jemand die Möglichkeit gegeben wäre, sich in dem Angabenwirrwarr zurechtzufinden, ganz abgesehen von der ganz offensichtlichen Unrichtigkeit der Zahlenangaben in der obigen Zusammenstellung. Wo soll bei einem derartigen Gallert die Kritik ansetzen? Am 1. November spricht Geddes bereits von den Oktoberverlusten, die er in ihrer Gesamthöhe überhaupt noch nicht wissen konnte. Dieselbe Täuschungsabsicht tritt zutage in der Behauptung, daß Deutschland seit Kriegsbeginn alles in allem 40 bis 50 % seiner U-Boote, und in den 3 Monaten von August bis Oktober so viele U-Boote verloren habe, wie im ganzen Jahre 1916. Dabei ist ihm die Anzahl der deutschen U-Boote gar nicht bekannt; es müßte denn sein, daß Geddes den „Verlust seit Kriegsbeginn“ auf die Zahl der U-Boote hätte beziehen wollen, die „zu Kriegsbeginn vorhanden“ waren! Den angeblich größer gewordenen Seeverkehr errechnet er, indem er lediglich die Schiffe über 1600 Tonnen berücksichtigt, während sonst, wenn die Zahl der Schiffe groß erscheinen soll, wie in den englischen Angaben über den Wochenverkehr, alle Schiffe angegeben werden. Diese Beispiele mögen genügen, um den Wert seiner Statistik zu beleuchten.

Bemerkenswert ist, wie Sir Eric trotz der von ihm als rosig geschilderten Lage Englands im U-Bootkrieg doch die Folgerungen des Gegenteils zieht. Wir kennen diese dringende Stimme der Mahnung zu äußerster Sparsamkeit in der Lebenshaltung, die auch er im Anschluß an seine Eröffnungen in das Land hinaus ertönen läßt.

Geddes' Angaben tragen den Stempel der Unwahrheit offen zur Schau. Die deutschen Marinebehörden haben sich halbamtlich, zum Teil amtlich, zu den Anlässen Geddes' zum Wort gemeldet. Daß die Beanstandungen von deutscher Seite bei dem hochfahrenden Briten nur weiteren höhnischen Redeschwall auslösen würden, war nicht anders zu erwarten, geschweige denn, daß eine sachliche Begründung oder Widerlegung für nötig befunden oder auch nur ein Titelchen von den Behauptungen zurückgenommen worden wäre. Tell a lie and stick to it, lautet ein englischer Leitspruch.

Im Zeichen dieses Leitspruches steht auch die Rede, in der Geddes am 6. März 1918 abermals die Unwirksamkeit unserer U-Boote hat glauben machen wollen.

Dech auch von den Engländern selbst sind die Geddes'schen Aufmachungen — wohl zum ersten Mal — als starke Übertreibungen mit Unmut aufgenommen worden. Das zeigen die scharfen Angriffe, die er schon unmittelbar nach seiner Rede im Parlament erfuhr. Vom Schiffreeder Houston mußte er sich sagen lassen, daß doch auch Sachverständige im Parlamente sitzen. Houston veranschlagt den Verlust der Verbündeten und Neutralen an Schiffsraum seit Kriegsbeginn auf 8 Mill. Br. R. Tonnen, entsprechend einem Beförderungsvermögen von 12 Mill. Gewichtstonnen. Da die Schiffe jetzt nur kleine Reisen ausführen, etwa vier im Jahre, bedeuete dies einen Jahresverlust an Beförderungsvermögen von 50 Mill. Gewichtstonnen Fracht. Auch Houston gibt seiner Verwunderung darüber Ausdruck, daß Geddes den Prozentsatz

versenkter Tauchboote anführe, obwohl er doch deren Zahl nicht kenne; überhaupt sei es doch müßig, mit Prozentzahlen zu arbeiten, wenn die tatsächlichen Verhältnisse verschwiegen werden. Auch die Inhaber der großen Reederei-firma Lamport & Holt erkennen die Geddes'schen Angaben nicht an: Die Verheimlichung untergrabe das Vertrauen zur Regierung; nach der gehörten Rede werde sich das englische Volk der wirklichen Schwere der U-Bootgefahr gar nicht bewußt. Holt beziffert „nach zuverlässigem Zahlenmaterial“, so gut, wie er es sich hat beschaffen können, die Verluste an Dampfer-tonnenraum seit Kriegsausbruch auf 33 %, die Ersatzbauten auf 13 %, die Bestandsabnahme hiernach auf 20 %. Dazu seien 10 % für Minderung des normalen Zuwachses hinzuzurechnen. Man sehe, daß die Dampferflotte verkrüppeln müsse. Von der Regierung sei es unehrlich, eine Jahresprämie von 36 % für die Seever-sicherung zu erheben, wenn Geddes mit seinen optimistischen Angaben im Rechte sei. Und der Abgeordnete Lambert findet, daß die Wochenberichte über die Versenkungen durch U-Boote auf Täuschung des Publikums abzielen. Er vermisse Angaben über die absolute Zahl der Versenkungen ohne Gegenrechnung der Neubauten. Auch der Abgeordnete Bellairs wünscht, daß mit den Tonnenangaben der versenkten Schiffe nicht zurückgehalten werde, wenn die Gefahr, wie es heiße, tatsächlich gemeistert sei.

Diese Äußerungen sind etwas ausführlicher wiedergegeben, um zu zeigen, daß das Mißtrauen zu den Eröffnungen der englischen Regierung selbst bei den Engländern wach zu werden beginnt. Es wird genährt durch die neuerlich erfolgte Einschränkung amtlicher Mitteilungen und die Unterdrückung des Lloydschen Registers, ferner durch Unstimmigkeiten in den Angaben maßgebender Persönlichkeiten selbst. So hatte schon Lord Beresford am 13. Februar 1917 im Oberhaus mitgeteilt, daß England von Kriegsbeginn bis Januar 1917 4 Mill. Tonnen Schiffsraum verloren habe¹⁾, der aber, wie er zur Beruhigung hinzusetzt, bis zu 3 Mill. Tonnen wieder „gutgemacht“ sei, allerdings nicht, wie er glauben machen will, durch Neubauten, sondern, wie ihm Möller nachweist, durch Anmietung, zum geringen Teil durch Ankauf von Schiffen. Auch in der Unterhaus-sitzung vom 1. November 1917 wiederholt Lord Beresford die Verlustziffer von 4 Mill. Tonnen, hinzufügend, daß außerdem bisher im Jahre 1917 etwas über 5 Mill. Tonnen, dazu durch Hilfskreuzer 0,16 Mill. Tonnen vernichtet worden seien und der Gesamtverlust des Jahres 1917 7,52 Mill. Tonnen betragen werde. Da nun im Jahre 1917 von England, den Verbündeten und Neutralen 3 Mill. Tonnen neu gebaut werden könnten, so folge, daß Anfang 1918 5 Mill. Tonnen Schiffsraum weniger vorhanden sei, als 1913. Daß Amerika einen Ausgleich schaffen könne, sei nach amerikanischer Ansicht ausgeschlossen. Zu bemerken ist hierzu, daß nach den Möllerschen Berechnungen zu Anfang 1918 allein am Tonnenraum der englischen Heimatdampfer (Fern- und Nahdampfer) 7,5 Mill. Br. R. Tonnen weniger vorhanden sein würden als 1916, ein Wert, der auch aus Abb. 1 auf S. 4 ohne weiteres abzugreifen ist.

Im Journal of Commerce vom 16. Februar 1918 lesen wir folgenden Vorwurf gegen die amtlichen Stellen: „Wann wird die Regierung begreifen, daß wir richtige oder gar keine Angaben haben wollen? Wann wird sie begreifen, daß es wichtiger ist, den Krieg zu gewinnen, als ihre eigene Stellung zu retten?“

5. Schlußbemerkungen.

Es versteht sich von selbst, daß die Engländer den U-Boot-Angriffen mit allen Mitteln zu begegnen suchen. Die Bewaffnung der Handelsschiffe ist allgemein durchgeführt. Der weitere Schritt mußte naturgemäß sein, die Einzelfahrten

¹⁾ Offenbar unter Einschluß der Verluste durch Minen und aus sonstigen Ursachen, die dem deutschen Admiralstab unbekannt geblieben und daher nicht von ihm gemeldet sind. Die Admiralstabsmeldungen ergeben bis zum Beginn des verschärften U-Bootkrieges 3,32 Mill. Br. R. Tonnen versenkten britischen Schiffsraum (zu vergl. S. 5).

einzuschränken und die Handelschiffe in Gruppen, Geleitzügen, unter Bedeckung von Kriegsfahrzeugen verkehren zu lassen. Das Verfahren ist aus der Not geboren; es erfordert eine besondere Organisation, die aber durch die Verenkungen ständig gestört wird. Es erschwert die Abfertigung in den Ausgangshäfen, beschränkt die Fahrgeschwindigkeit, die sich naturgemäß nach dem langsamsten Schiffe des Geleitzuges richten muß; die Behandlung der gruppenweise ankommenden Schiffe verursacht ebenfalls besondere Schwierigkeiten. Die Rückreise erfolgt auf entsprechende Weise. „Das Geleitzugsystem verdoppelt die auf eine Reise verwendete Zeit und halbiert die Menge der jährlich in England zu löschenden Ladung“, so hören wir von sachverständiger englischer Seite. Damit ist die zur Gewinnung von Frachtraum angeordnete Verstärkung der Ladungen wieder wettgemacht. Freilich werden die Geleitzüge zumal sie dauernd den Kurs wechseln, schwerer aufzufinden sein, als die über den Ozean verteilten Einzelschiffe. Sie sind wegen ihrer Bedeckung und der Möglichkeit des Herbeiführens von Verstärkungen von einzeln oder auch zu mehreren fahrenden U-Booten schwerer angreifbar und naturgemäß nur ausnahmsweise im Ganzen zu vernichten. Die Stärke der Geleitzüge wird daher fortwährend gesteigert und durch Zusammenstellen gleichartiger Schiffe wird auch versucht, die Fahrgeschwindigkeit der Gruppe zu erhöhen. Schutzanstriche, die die Fahrzeuge, namentlich nachts, den Blicken entziehen sollen, künstliche Nebelbildungen u. a. Mittel zur erstrebten Verminderung der Schiffsverluste liegen nahe.

Vor allem aber soll in allen feindlichen Ländern die Ergänzung der vernichteten Handelschiffe jetzt aufs eifrigste betrieben werden. Das Maß der Baubeschleunigung hängt aber wieder von den Einrichtungen ab, die dafür in zeitraubender Arbeit erst geschaffen werden müssen, denn die vorhandenen Werften genügen nicht und sind mit Ausbesserungen stark belastet; auch fehlt es an geeignetem, fachmännisch geschultem Personal, und die Hilfsbetriebe, wie die Maschinenfabriken, sind mit der Erzeugung von anderem Kriegsmaterial über die Maßen beschäftigt. Die Beschaffung der Rohstoffe ist — nicht in letzter Linie durch die bereits erfolgte starke Verminderung des Schiffsraumes — sehr erschwert. Wie groß die Schwierigkeiten sind, zeigt der Umstand, daß immer neue Länder — wie Brasilien, China — in den Krieg geheißen wurden, um weiteren Schiffsraum an die Hand zu bekommen. Niedergebroschen und daher nutzlos gewordenen Verbündeten, wie jetzt Rußland, später auch wohl Italien, werden die Schiffe einfach — entzogen. Weiter geht es auch den Neutralen zu Leibe; auch an ihrem Eigentum sich zu vergreifen, scheut sich, wie wir gesehen haben und neuerdings das Beispiel Hollands besonders eindringlich zeigt, der Brite in keiner Weise.

Nachgerade soll denn auch der freie Schiffsraum der Neutralen auf etwa ¼ Mill. Br. R. Tonnen zusammengeschmolzen sein.

„Man hat Gewalt, so hat man Recht. —
Krieg, Handel und Piraterie,
Dreieinig sind sie, nicht zu trennen.“
(Fauet II. 5. Akt).

Daß man sowohl zur Steigerung der Bauleistungen, als auch zur besseren Organisation der Geleitzüge zu Einheitsformen der Schiffe übergehen würde, war ebenfalls voranzusehen. England hat eine Trugform vom äußeren Aussehen eines Kriegsfahrzeuges gewählt, um die U-Boote von Angriffen abzuschrecken, so daß wir demnach vermütlich ganze Geleitzüge aus solchen Mimiory-Fahrzeugen haben werden. Eines dieser Schiffe, die in der Größe von 5000 Br. R. Tonnen gebaut und bewaffnet werden, ist am 19. Oktober 1917 von einem deutschen U-Boot versenkt worden, nachdem es erst 4 Wochen vorher seine Probefahrt abgelegt hatte; es war in der Scheinform eines Torpedojägers aufgemacht, mit umklappbaren Masten, kurzem dicken Schornstein, kurzem Signalmast und mit Schutzfarbenanstrich versehen. Aber

auch diese Schreckform der Handelschiffe hält, wie wir sehen, die U-Boote ebenso wenig von ihrer Tätigkeit ab, wie die vorhin erwähnten andern Mittel.

Auch nach neuen Kampfmitteln gegen die U-Boote wird gesucht. Das nächstliegende ist der Angriff auf die U-Boot-Stützpunkte selbst, für den den Feinden kein Opfer zu groß ist. Mit Minen besetzte Fangnetze und Netzsperrn, die die U-Boote abfangen oder ihnen die Ausfahrt unmöglich machen sollen, Geschosse, die erst unterhalb des Meeresspiegels zur Explosion gelangen, u. a. m. sind Mittel, um die Tauchboote, wie Geddes sich ausdrückt, mit langem Arme auch in der Tiefe zu erfassen. Doch mit all diesen und anderen Mitteln ist es nicht gelungen, der U-Boote Herr zu werden.

Die Hauptaufgabe der U-Boote ist, im weltpolitischen Sinne, den englischen Welthandel zu treffen. In der Kriegführung selbst tritt freilich die Frage in den Vordergrund, inwieweit der U-Boot-Krieg in der Lage ist, die Beförderung von Truppen, die Erzeugung und Beförderung von Schießbedarf und sonstigem Kriegsbedarf sowie an Lebensmitteln, namentlich von Übersee her, einzuschränken. Diese überaus wichtigen Fragen zu beantworten, ist hier nicht die Aufgabe; dazu bedarf es militärtechnischer, volkswirtschaftlicher und verkehrstechnischer Untersuchungen, die über den Rahmen dieser Betrachtungen hinausgehen. Hier nur soviel, daß sich die britische Flagge im freien Handelsverkehr schon heute aus den ferngelegenen Meeren zurückgezogen hat und durch die der Vereinigten Staaten, von Japan, Holland, der skandinavischen Länder ersetzt wird. Eine durchschlagende Einwirkung der U-Boote in dem Sinne, daß auch die Versorgung der feindlichen Heere und Bevölkerungen in vollem Umfange unterbunden würde, ist nur allmählich zu erwarten. Auch der durchgehende Verkehr zwischen England und dem Festlande kann bei den von England für die kurze Strecke von Dover bis Calais getroffenen Sicherungsmaßnahmen durch die U-Boote wohl nicht wesentlich gehindert werden. Aber schwere wirtschaftliche Wirkungen des U-Boot-Krieges haben schon längst eingesetzt, steigern sich andauernd in immer schnellerem Tempo. Die bei den Hauptfeinden eingetretene Knappheit an Lebensmitteln und Rohstoffen ist in erster Linie auf die Tätigkeit der U-Boote zurückzuführen. Die Folgen haben sich bei den Engländern bereits bis zur Grenze des Erträglichsten fühlbar gemacht, da die Lebensmittel zum weitaus größten Teil von Übersee geholt werden müssen. Die vor etwa einem Jahrzehnt von einem Ausschuß bedeutendster englischer Sachverständiger niedergelegte Auffassung, daß auch in einem Weltkriege England über einen ununterbrochenen Zustrom von Rohstoffen und Lebensmitteln, insbesondere von Brotgetreide, verfügen werde, hat sich als vollkommen irrig erwiesen. Die Frage des Frachtraumes ist schon lange in das kritische Stadium getreten. Ungeheuerliche allgemeine Preissteigerungen waren die Folge, und heute herrscht in England eine Knappheit an Vorräten, die zu den einschneidendsten Maßnahmen nötigt, wie sie in England bisher unerhört waren. Die Fragen der Minderung des Verbrauches, der Steigerung der Erzeugung und der Verteilung des Vorhandenen stehen auf der Tagesordnung, und die Erscheinungen sind dieselben, wie bei den Mittelmächten, denn die Beschränkung der Einfuhr vieler Gegenstände, Einschränkung zahlreicher Gewerbebezüge, Beschlagnahme und Verteilung der Vorräte sind auch in England die Folgen des Krieges. In bezug auf die Zuteilung der Lebensmittel steht dieses Land aber ungünstiger da, als Deutschland, da es mangels ausreichender eigener Erzeugung an dem fehlt, was verteilt werden soll, weil England von der Hand in den Mund lebt, ausreichende Bestände also nicht angesammelt sind. Zu einer Lebensmittelverteilung fehlt es auch an einem geeigneten Beamtenstab. Daß eine Steigerung der landwirtschaftlichen Erzeugung nicht von heute auf morgen in einem Lande der Viehweiden durch-

führbar ist, liegt auf der Hand. Auch im Forstwesen kann in diesem waldarmen Lande die Erzeugung erst in langen Jahren vermehrt werden. In der englischen Zeitschrift „Economist“ findet sich die nachstehende kleine, aber um so vielsägendere Zusammenstellung über die englische Getreidebeschaffung der letzten beiden Jahre.

	Jahresmenge in Millionē cwts. (zu je 60,8 kg).	
	1. September 1916 bis 31. August 1916	1. September 1917 bis 31. Aug. 1917
Getreideanfuhren netto	106,72	42,17
Getreideableieferung im Inlande	41,60	37,30
zusammen	148,32	79,47

Am 31. Oktober 1917 hielt der Präsident des englischen Amtes für Nahrungsmittel-Ersparnis, Sir Arthur Yapp, in Keighley eine Rede, in der er ausführte, die Lebensmittelfrage in allen Ländern der Entente sei ernst und werde sich mit der Fortdauer des Krieges noch verschärfen. Außerste Sparsamkeit im Lebensmittelverbrauch sei dringendste Pflicht jedes einzelnen; der Ausfall eines einzigen Weizenschiffes bedeute den Ausfall einer Wochenration für eine Bevölkerung von 2½ Millionen. Er kündete die Gründung eines Bundes zur Sicherung des Landes an, der noch vor Weihnachten 1917 ins Leben treten und 10 Millionen Mitglieder umfassen sollte, die sich zu verpflichten hätten, jede unnötige Ausgabe zu vermeiden. Heute ist stellenweise die englische Wochenzuteilung beispielsweise für Brot auf 840 Gramm — gegen 1950 Gramm in Deutschland —, für Fleisch auf 210 Gramm — gegen 250

Gramm in Deutschland — gesunken, mit dem Unterschiede, daß diese Mengen in Deutschland tatsächlich vorhanden, in England dagegen versprochen sind und nur verteilt werden, wenn sie zur Verfügung stehen. „Die Not in England ist groß, größer, als es die meisten Deutschen ahnen“, berichtet ein kürzlich aus England zurückgekehrter Deutscher und „ich weiß Dinge, die ich nicht wage, drucken zu lassen; auch Lloyd George weiß sie“, schreibt der englische Schriftsteller Bottomley im „John Bull“ vom 5. Januar 1918.

So weist denn alles darauf hin, daß die U-Boote in geduldiger Arbeit ihre Aufgabe glänzend erfüllen und neben den unvergleichlichen Leistungen unserer Landarmee dafür sorgen werden, daß die weitausgesponnenen Handels- und Lieferungsverträge, mit denen sich England den Weltmarkt nach dem Kriege zu sichern wünschte, aus Mangel an Schiffsraum leeres Papier bleiben. Die U-Boote werden den Krieg wesentlich verkürzen, und auch das Eintreten der Vereinigten Staaten in den Weltkrieg wird die Entscheidung nicht wenden. Doch einstweilen ist das Ende des Krieges noch nicht da, und es ist nicht zu erwarten, daß ein Herrenvolk, das, wie das britische, eine halbttausendjährige, starke Überlieferung zu verteidigen hat, sich dem Zwange der Verhältnisse fügen würde, ehe alle Auswege erschöpft sind. Auch darüber dürfen wir uns bei der Wesensart dieses Volkes, das unentwegt und rücksichtslos nur seine eigenen Ziele verfolgt, nicht täuschen, daß wir eine zweite Auflage dieses Krieges erleben werden, falls nicht durch militärische und politische Sicherungen in weitestem Umfange vorgebaut wird. Denn für Syndikatsgeschäfte von so ungeheuren Gewinnmöglichkeiten wie das gegenwärtige Kriegsunternehmen, lassen sich unter der Zusage angemessenen Nutzens immer Beteiligte finden.