ENGLAND'S KAMPF GEGEN DIE U-BOOT-GEFAHR

Aeußerungen britischer Regierungs-Vertreter. — Ueber die Strategie der Zurückhaltung der Flotte. — Zum Bau von Handelsschiffen.

Von L. Persius, Kapitän zur See a. D.

Berlin, den 16. Februar.

Die für Deutschland erfreuliche Einleitung des ungehemmten U-Boot-Krieges ruft auf der Gegenseite einige Beklemmung hervor. Die britischen Regierungsvertreter bemühen sich, die Beunruhigung, die sich im Volke breit macht, zu dämpfen. Je nach der persönlichen Eigenart tun das die einen durch kühne, den Feind verunglimpfende Worte, die anderen durch zuweilen geheimnisvolle Andeutungen über Maßnahmen, die gegen die U-Boot-Gefahr getroffen werden sollen, und von denen man sich sicheren Erfolg versprechen dürfe. So sagte der Schatzkanzler Bonar Law am 8. Februar im Unterhause: „Wir können uns des Gefühls nicht erwehren, daß wir die Erfahrung sich wiederholen sehen, die wir mit einer ähnlichen Drohung Deutschlands 1915 gemacht haben. Wir werden gewahr werden, daß Deutschland alles tun wird, was es kann, und dennoch hat es keine Aussicht, unser Land auszuhungern." Bonar Law schloß seine Rede mit den Worten: „Zwei verschiedene Dinge gibt es, die Natur der Menschen und die Natur der Deutschen. Der deutsche Reichskanzler sagte, wenn die rücksichtslosesten Methoden als zweckdienlichste zur Erreichung eines schnellen Sieges ausführbar sind, so müssen sie angewandt werden. Da haben Sie die Natur der Deutschen." Darf man den Herrn Schatzkanzler an den berühmten Ausspruch seines Landsmannes, des Admirals Fisher, erinnern: „Die Quintessenz des Krieges ist rohe Gewalt. Mäßigung im Kriege ist Dummheit. Vernichte, vernichte gründlich und überall, wo irgend es angängig ist."?

Dahingegen ließ sich Carson, der neue erste Lord der Admiralität, weit gemäßigter aus. Er lernte, so hat es wenigstens den Anschein, einiges von seinen Vorgängern. Winston Churchill gebrauchte gern starke, sehr starke Worte. Mit seinen Taten waren jedoch die Engländer nicht zufrieden. Und mit seinen Worten nicht einmal die Seeleute. Nach seinem Abgang sagte der Admiral Meux im Unterhause: „Jedesmal, wenn der Feind von amtlicher Stelle öffentlich beschimpft wurde, ging ein Zittern der Scham durch die Flotte, denn sie und wir alle wissen, daß es ein tapferer Feind ist, auch wenn wir uns mit vielen seiner Taten nicht einverstanden erklären können." — Vom nächsten ersten Lord der Admiralität Balfour hieß es, er rede nichts und tue nichts. Was im allgemeinen zutraf, sieht man von der letzten Zeit seiner Amtsperiode ab. Da gab auch er dem Rededrang ein wenig nach, vielleicht zum Ausgleich für den nicht befriedigten Tatendrang. Carson sagte vor einigen Tagen im Unterhause: „Ich will keineswegs verbergen, daß der deutsche U-Boot-Krieg, besonders wenn er nun ohne jede Einschränkung geführt werden sollte, eine böse Gefahr ist. Die Unterseebootangriffe bringen für uns und unsere Bundesgenossen eine ebenso schwierige als ernste Frage, aber unablässig beschäftigt sich die Admiralität mit dieser Frage. Wir werden uns immer mehr anstrengen, die Gefahren zu überwinden. Die genialsten Köpfe unseres Volkes sind mit dieser Frage Tag und Nacht beschäftigt."

Auf welche Weise gedenkt man in England der U-Boot-Gefahr Herr zu werden? Zwei Auswege werden genannt: entweder durch die Zerstörung der deutschen Flotte und ihrer Stützpunkte oder durch bessere Organisation und verstärkten Handelsschiffbau. Durch letztere Maßnahme hofft man, die Verluste, die der Kauffahrteischiffahrt geschlagen wurden und weiterhin geschlagen werden, auszugleichen. Hinsichtlich der Organisation läßt sich sicher noch manches tun. Vorläufig herrscht, wie es scheint, noch zum Beispiel arge Verschwendung, sei es durch unnützes Festhalten der Schiffe von seiten der Kriegsmarine, sei es durch zwecklose Transporte, sei es durch das Fehlen von Dispositionen beim Löschen und Laden der Kauffahrer. Zahlreich sind die in der Presse veröffentlichten Beschwerden über Kopflosigkeit der Hafenbehörden. Wochen, ja Monate müßten Schiffe auf ihre Entleerung warten, weil es an Arbeitern oder an Transportmitteln auf dem Lande fehle.

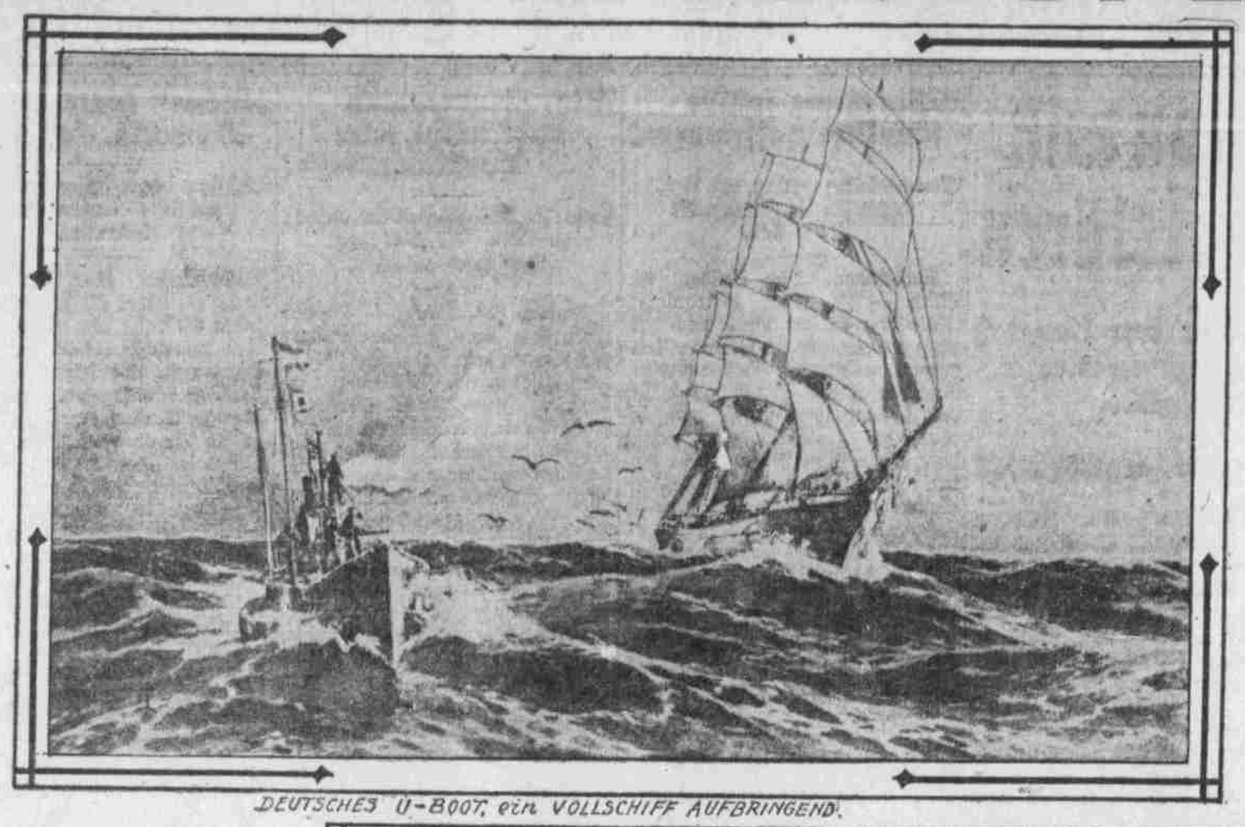
Die Forderung, die Flotte solle endlich die bisher verfolgte „Strategie der Zurückhaltung" aufgeben, wurde schon häufig erhoben, jedoch mit geringem Erfolg. Die Vernichtung der deutschen Flotte dünkt manchem Engländer noch immer eine Aufgabe, die von seiner weit überlegenen Streitmacht unschwer erfüllt werden könnte. Seltener hört man das Verlangen, auch die Stützpunkte der deutschen Flotte müßten zerstört werden. Liegt dergleichen im Bereich der Möglichkeit? Auch in der Brust des optimistischen Engländers wird sich ein leiser Zweifel regen! Es ist gut, daß, wo Begriffe fehlen, sich zu rechter Zeit der erlösende Name einstellt. Lord Fisher, so liest man es nun wieder in allen Londoner Blättern, wird als Retter in der äußersten Not gepriesen. „Manchester Guardian" schreibt z. B.: Fisher sei der einzige Mann, der den Kampf gegen die U-Boot-Gefahr zu organisieren und zu führen imstande sei. „Wenn die Regierung sich dem Willen des Volkes, Fisher in die Admiralität zu berufen, nicht füge, würde man sie hierzu zwingen müssen! — In den Schaufenstern der Regent und Oxford Street sollen Bilder Fishers ausgestellt sein mit der Ueberschrift: „Der Mann, der den Krieg gewinnen kann."

Der andere Weg, der vorgeschlagen wurde, die Verluste, die durch U-Boote hervorgerufen werden, auszugleichen, ist der, man solle den Bau von Handelsschiffen mit Nachdruck aufnehmen. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Werften weit mehr als bisher bauen könnten, wenn die Organisierung der Schiffbauetablissements und die der Industrie besser wäre, und wenn sich die nötigen Rohstoffe heranschaffen ließen. Archibald Hurd schreibt im „Daily Telegraph": „Wir müßten eigentlich weit mehr Schiffe herstellen können, als es jetzt der Fall ist. Was uns aber fehlt, sind geübte Arbeiter, die im ersten Uebereifer an die Front gerufen wurden." Im Jahre 1914 wurden auf englischen Werften fertig gestellt 1,250,000, 1915 649,336 und 1916 582,305 Tonnen. Man erinnert sich, daß unsere U-Boote im Monat Dezember insgesamt 415,500 Tonnen versenkten, von denen 329,000 Tonnen englischer Besitz waren! Nach „Daily Chronicle" verbleiben zurzeit dem Handel nach Abgang der für militärische Zwecke in Dienst gehaltenen Kauffahrer nur noch etwa sieben Millionen Tonnen. Die neutrale Schiffahrt, die Bannware nach den britischen Inseln schafft, stellt einen überaus wichtigen Faktor für die Versorgung Englands von Uebersee dar. Wird sie infolge des ungehemmten U-Boot-Krieges erheblich eingeschränkt, so kann die Wirkung nicht ausbleiben!

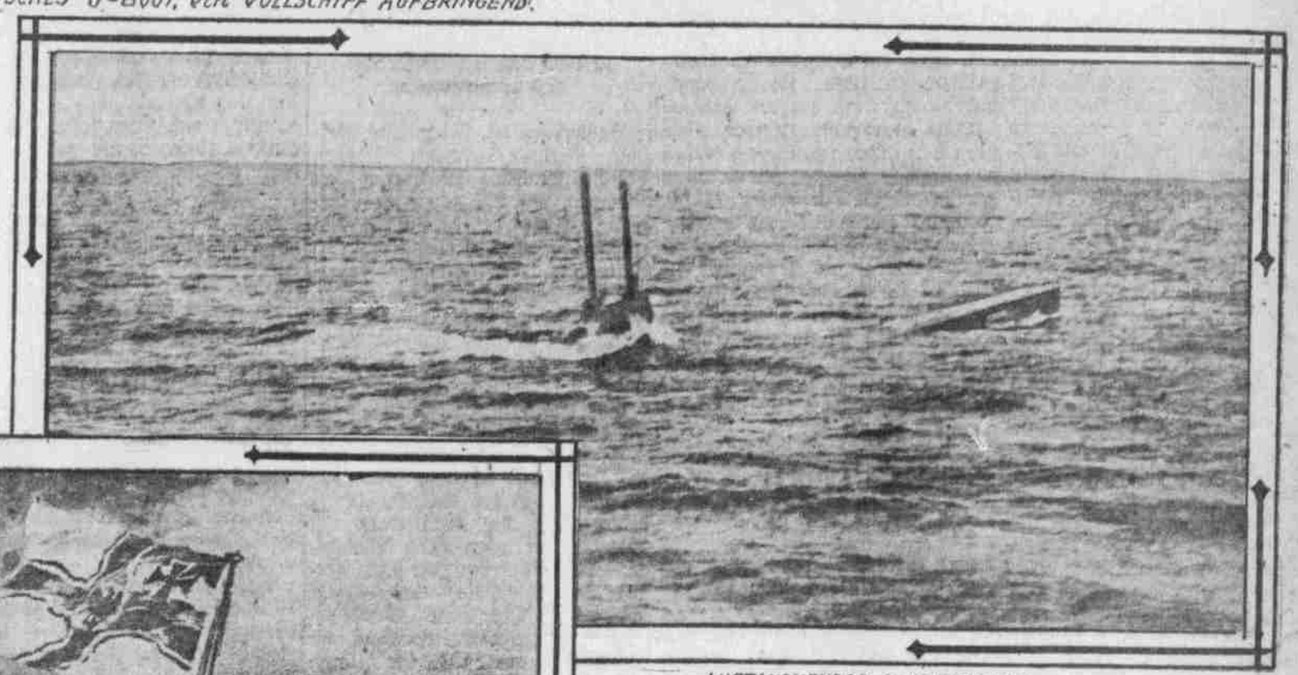
Es heißt zuweilen, die Panik, die sich infolge des ungehemmten U-Boot-Krieges unter den Handelsschiffsbesatzungen rasch ausbreiten werde, würde einen Mangel an Mannschaften hervorrufen, der die Außerbetriebsetzung der Schiffahrt mit sich brächte. Auch die höchste Heuer würde keinen Seemann mehr veranlassen können, Dienste auf einem im Sperrgebiet verkehrenden Schiff zu nehmen, weil er hierbei sein Leben leichtsinnig aufs Spiel setzt. Sicher wird es manche Seeleute geben, die sich nicht freiwillig in die Gefahr begeben. Vornehmlich wird das der Fall bei den Bemannungen neutraler Schiffe sein — wenngleich man bedenken muß, daß sich für „Geld" zu jedem Geschäft Menschen finden.

Endlich bleibt noch die Hoffnung der Engländer auf die Abwehrmaßnahmen gegen die U-Boot-Gefahr zu behandeln. Carson sagte, wie oben erwähnt, die genialsten Köpfe des Volkes seien Tag und Nacht mit der Lösung der Frage, Schutz- usw. Maßnahmen zu erfinden, beschäftigt. Man darf heute ohne Ueberhebung aussprechen, daß trotz dieser emsigen Beschäftigung der genialsten englischen und wohl auch noch anderer Köpfe, die sich angeblich Tag und Nacht ihr Hirn zermartern, das Problem nicht gelöst wurde. Unterseebootfallen aller Art, wie Drahtnetze, Ketten und Schutzmaßregeln, wie Begleitung der Kauffahrer durch Torpedoboote usw., erwiesen sich als mehr oder minder unwirksam. Beim ungehemmten U-Boot-Krieg wird auch der Wert der Bewaffnung der Handelsschiffe beträchtlich herabgemindert. Kurz, man versteht, daß in manchen englischen Gemütern ein gewisses Ohnmachtsgefühl Platz greift und der einfachste Ausweg in der Passivität gesehen wird, die die einzige Rettung im verstärkten Schiffbau gefunden zu haben glaubt.

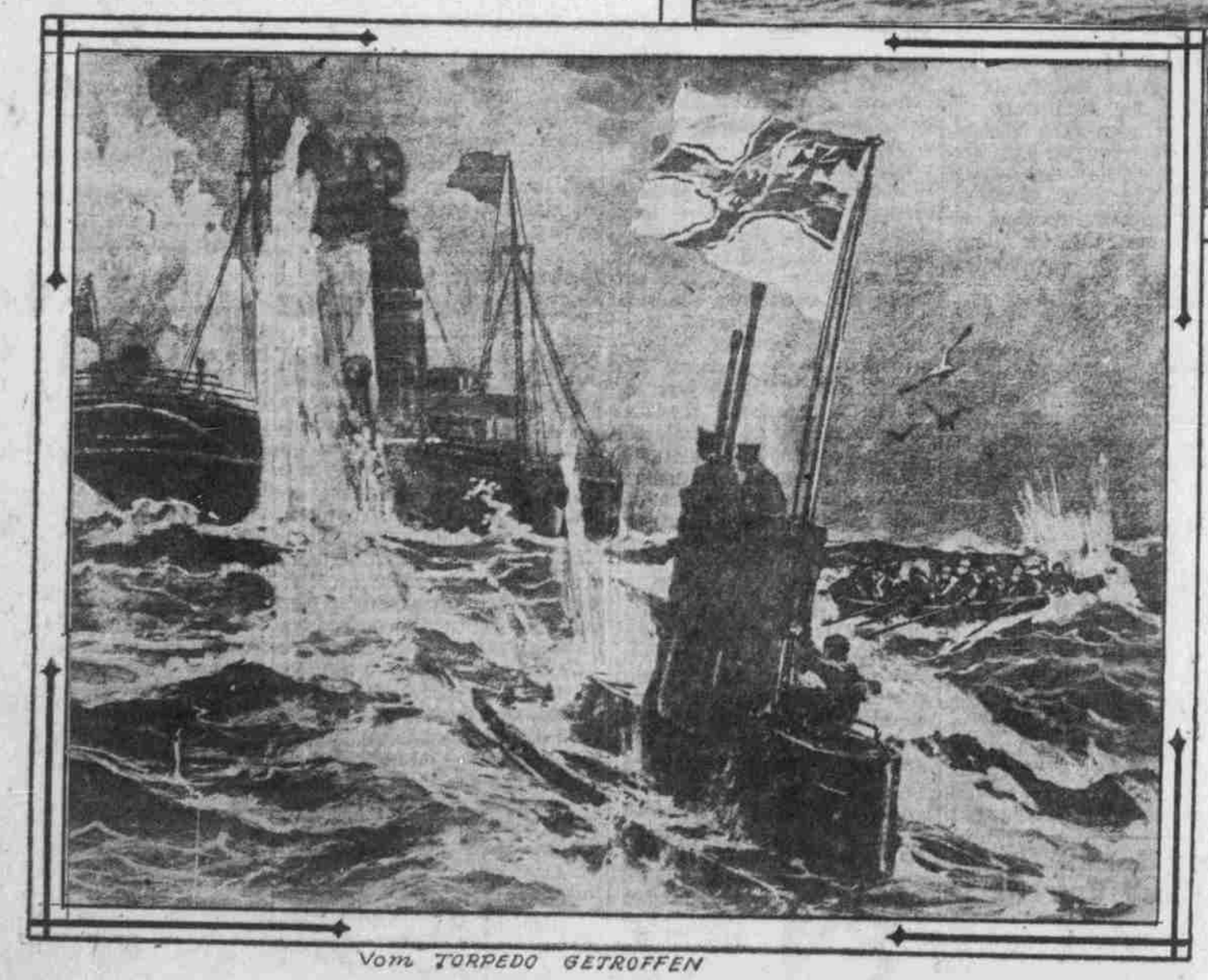
Auf Grund der vorstehenden Betrachtungen könnte es so scheinen, als ob die Voraussage, England müsse infolge der Wirkung des ungehemmten U-Boot-Krieges zum Friedensschluß geneigt gemacht werden, unbedingt berechtigt sei, und in kürzester Zeit wäre der Zusammenbruch zu erwarten. Und dennoch muß zum mindesten zur „Geduld" ermahnt werden. Der Kriegsminister v. Stein äußerte vor einigen Tagen in einem Interview: „Ich suche nicht die schwachen Seiten meines Gegners, sondern seine starken herauszufinden. Ich halte es für fehlerhaft, meinen Gegner zu unterschätzen. Zweifelsohne hat die britische Organisation viel erreicht und verdient Anerkennung." Die gegebenen Ausführungen sollten unter dem Gesichtswinkel des Herrn v. Stein beurteilt werden. Wer vermag vorauszusagen, wie sich englisches Organisationstalent in der Zukunft bewähren wird? Wer möchte bezweifeln, daß der Engländer Energie und Zähigkeit besitzt? Wenn man diese Tatsache recht würdigt, so wird man ehestens imstand sein, die ungeheure schwere Arbeit, die vor unseren U-Booten liegt, in ihrem ganzen Umfang zu ermessen. Wir wollen hoffen, daß wir unseren braven Unterseebootsbesatzungen einmal danken können dafür, daß sie die nahezu übermenschlich schwere Aufgabe trotz aller sich entgegenstellenden Schwierigkeiten erfüllt haben und hiermit den Beweis lieferten, daß England im Kampf gegen die U-Boot-Gefahr unterlag.



DEUTSCHES U-BOOT, ein VOLLSCHIFF AUFBRINGEND.



AUFTAUCHENDES UNTERSEEBOOT.



Vom TORPEDO GETROFFEN

— Erst die Melodie, selbst wenn sie einstimmig vorgetragen wird, vereinigt alle Elemente der Tonkunst, denn sie trägt neben rhythmischer Bewegung auch schon ihren Harmoniegehalt in sich.

— Wissen und Erkennen sind die Freude und die Berechtigung der Menschheit; sie sind Teile des Nationalreichtums, und oft ein Einsatz für die Güter, welche die Natur in allzu kärglichem Maße ausgeteilt hat.

Neutrale Handelsschiffahrt und ungehemmter Uboot-Krieg.

Von L. Persius, Kapitän zur See a. D.

Berlin, 5. Februar.

Soweit bisher Zeitungsäußerungen vorliegen, ist die Stimmung unter den Neutralen infolge der Erklärung unserer Regierung über den ungehemmten U-Boot-Handelskrieg recht gedrückt. Das ist verständlich. Sollte aber nicht der erste Eindruck, den die Aussicht auf die Bedingungen gibt, unter denen die Handelsschiffe ihre Aufgaben von jetzt an erfüllen müssen, die neu auftretenden Schwierigkeiten etwas überschätzen? Sollte nicht mit der Zeit das Entgegenkommen, das von Deutschland ihren Interessen gegenüber gezeigt wurde, besser gewürdigt werden und so mildernd auf die zurzeit vielfach hoch schlagenden Wogen der Erregung einwirken? Bei eingehendem Studium der die neutrale Kauffahrteischiffahrt behandelnden Sätze in der Denkschrift der deutschen Regierung und bei gründlicher Betrachtung der beigefügten Karten, die die Sperrgebiete nachweisen, wird jedermann erkennen, daß den neutralen Handelsschiffen allerorten für ihren Verkehr gut benutzbare Wege offen gelassen sind, selbstverständlich nicht solche, die zu unseren Feinden führen. Allerdings sind die nun ihnen gewiesenen Routen etwas länger als die in Friedenszeiten gebräuchlichen. Dadurch wird einige Zeit verloren und etwas mehr Betriebsmaterial in Anspruch genommen werden. Aber wenn man bedenkt, daß zum Beispiel England in rigoroser Weise zahlreiche Kauffahrer unter neutraler Flagge, die von neutralen zu neutralen Häfen strebten, in seinen Häfen zum Zweck der Untersuchung von Passagieren und Wagen Tage, ja Wochen festgehalten hat, so wird die Erkenntnis kommen, daß die neue Situation unter Umständen eine Erleichterung für die neutrale Handelsschiffahrt bedeuten kann. Ferner darf nicht aus den Augen verloren werden, daß bisher starke und berechtigte Unsicherheit herrschte in bezug auf die neutrale Handelsschiffahrt. Jedes neutrale Schiff muß damit rechnen, von deutschen Unterseebooten aufgebracht und unter Umständen versenkt zu werden. Von jetzt ab darf es darauf bauen, daß es, wenn es den britischen Kriegsschiffen entgeht, von den deutschen U-Booten nichts zu befürchten hat, vorausgesetzt, daß es sich streng außerhalb des Sperrgebiets hält. Wenn die neutrale Schiffahrt sich also mit dem Gedanken vertraut macht, daß sie unseren Feinden keine Bannware mehr zuführen, ja überhaupt mit ihnen nicht mehr verkehren darf — abgesehen von einigen Ausnahmen, die in der Denkschrift mit Amerika und mit Holland getroffen wurden —, so werden sie begreifen lernen, daß noch genug Absatzgebiete für sie übrig bleiben, auf denen sie ihre Kauffahrer einsetzen können. Die Reeder haben nicht mehr nötig, ihre kostbaren Schiffe zu riskieren, haben nicht nötig, sich Verdienste entgehen zu lassen, auch wenn sie den Handel mit unseren Feinden aufgeben.

Diesem Gedanken wurde bereits am 23. Januar in deutschen Zeitungen Ausdruck gegeben, als es im Artikel „Norwegen und der deutsche Handelskrieg" hieß: „Aber vielleicht legt man sich in Norwegen einmal die Frage vor, ob es unbedingt notwendig ist, der Schiffahrt Verdienst zu sichern, indem man sie in den Dienst unserer Feinde stellt? Einige Ueberlegung wird dazu führen, daß das keineswegs der Fall ist, daß sich für Schiffe jeder Art und Größe heute ein Betrieb denken läßt, der nahezu mit keiner Gefahr verbunden ist. Wenn sich die Norweger diesem Betrieb, auf den im einzelnen aufmerksam zu machen, nicht vonnöten ist, widmen, werden sie ihren Vorteil wahrnehmen und sich zugleich als streng neutral — allerdings nur in den Augen der Mittelmächte — die höchste Anerkennung sichern." Damals durfte noch nicht näher eingegangen werden auf die Art des Handels, dem sich die Neutralen widmen sollten. Heute ist es nun möglich, ihn eingehender zu bezeichnen. Hauptsächlich in Frage kommen Holland und die skandinavischen Länder. Für ihre Kauffahrer ist ein weites Gebiet zur ungehinderten und ungefährdeten Benutzung von deutscher Seite freigelassen, wie es sich aus der Sperrkarte ergibt. Freilich nur von „deutscher Seite". Die am Ende vorigen Monats von England gegen Holland und Dänemark erlassene Seesperre hebt teilweise die Vorteile der neuen Erklärung der deutschen Regierung wieder auf. Aber es bleibt abzuwarten, ob die Engländer die Minenverseuchung vor der deutschen Bucht wirklich ausführen, ob ferner die Minensperre vor allem Bestand hat? Weiter darf hauptsächlich die Fahrt für von Westen oder Süden kommende holländische und skandinavische Schiffe bei den Far Oer Inseln vorbei und nördlich und östlich um die Shettland-Inseln herum nach der norwegischen Küste zu nicht als „vor Ueberraschungen sicher" bezeichnet werden, nämlich vor Ueberraschungen, die durch die dort vielleicht auf Posten liegenden englischen Kriegsschiffe bereitet werden können. Es wird sich bald herausstellen, ob die britische Admiralität die hinreichende Zahl von Wachfahrzeugen usw. freizumachen imstande ist, um die bezeichnete Route unter „unbedingte" Kontrolle zu nehmen, ferner, ob und auf wie lange Zeit es den betreffenden Kriegsfahrzeugen wegen der Torpedoschüsse deutscher U-Boote geraten erscheinen wird, sich auf diesem gefährlichen Posten zu halten? Wird erst gewohnheitsmäßig von der gesamten in Frage kommenden neutralen Schiffahrt der weit um Schottland herum gen Norden ausbiegende Weg hinüber bis dicht an die norwegischen Küsten heran genommen, so wäre es wohl denkbar, daß hier eine einigermaßen gesicherte Straße geschaffen würde, gesichert vor dem Aufgebrachtwerden durch englische Kriegsschiffe.

Wie im Norden, so gestaltet sich ähnlich die Lage in südeuropäischen Gewässern und im Mittelmeer. Spanien leidet so gut wie überhaupt nicht unter den neuen deutschen Sperrgebietsbestimmungen, soweit es die Schiffe angeht, die von Uebersee zu den heimischen Häfen steuern. Für Griechenland liegen die Verhältnisse schwieriger, weil die für seine Kauffahrer freigelassene Straße im Mittelländischen Meer nicht leicht einzuhalten sein mag. Jedoch kommen heute griechische Kauffahrteischiffe unter griechischer Flagge kaum noch in Betracht. Fast die gesamte griechische Handelsflotte steht unter Aufsicht Großbritanniens.

Mit besonderes Spannung wird das weitere Verhalten Nordamerikas verfolgt werden. Der „Abbruch der diplomatischen Beziehungen" wird von uns gewiß nicht leicht genommen. Aber er besagt noch nicht das entscheidende Moment. Die Hoffnung braucht, auch wenn sie auf sehr schwachen Füßen steht, noch nicht aufgegeben zu werden, daß „das Letzte" noch vermieden werden kann. Die Regierung der Vereinigten Staaten hat bisher den verschiedensten Völkerrechtsbrüchen unserer Gegner gegenüber ruhige Haltung bewahrt, hat sich zu keinem energischen, das heißt Erfolg mit sich bringenden Einspruch verstanden. Es sei zum Beispiel an die englischen Aushungerungsmethoden erinnert, die ohne effektive Blockade, wie sie die britische Flotte bisher nicht ausübte, völlig völkerrechtswidrig sind. Auch der nordamerikanischen Handelsschiffahrt bleibt noch ein weites Feld der Betätigung offen. Die Reeder werden am besten ihre Interessen wahrnehmen, wenn sie ihre Schiffe nicht in das Sperrgebiet eindringen lassen. Nur „unkluge" Leute begeben sich in die Nähe Kämpfender, aus Neugier, aus Starrköpfigkeit oder aus materiellen Gründen. Das, was für die nordamerikanischen Kauffahrer gilt, gilt auch für die aller übrigen außereuropäischen Völker. Es steht ihnen frei, ihre Handelsschiffe Verkehr mit allen, nicht am Kriege beteiligten Seestaaten pflegen zu lassen, wenn sich diese außerhalb des Sperrgebiets auf den von Deutschland vorgeschriebenen und als sicher bezeichneten Wegen halten.

Es darf die Hoffnung ausgesprochen werden, daß sich die Neutralen in die unabänderliche Situation hineinfinden werden. Einzelne Stimmen, die die Sachlage objektiv beurteilen, liegen bereits vor. So schreiben die allerdings stets deutschfreundlichen „Neuen Züricher Nachrichten": „Die Maßnahme der deutschen Regierung trägt den neutralen Rücksichten so weit wie möglich Rechnung." Diese Meinungsäußerung aus der Schweiz ist immerhin bemerkenswert, denn gerade die Schweiz wird von der Seesperre am härtesten betroffen. „Svenska Dagbladet" erklärt, das deutsche Vorgehen hält sich in maßvolleren Grenzen als das englische, da es sich nur auf den Verkehr der Neutralen mit den feindlichen kriegführenden Ländern bezieht, nicht auf die Verbindung mit Neutralen untereinander." Im allgemeinen wird es sich für die Neutralen empfehlen, mit Ruhe die Entwicklung der Dinge sich vollziehen zu lassen.

— Der Wechsel der Moden ist ein Zoll, den die Industrie der Armen der Eitelkeit der Reichen auflegt.

— Ewig wechselt Sitte, Meinung, Glaube der Menschen; aber durch alles dieses hindurch zieht sich, zwar oft getrübt und verdunkelt, aber unzerstörbar und immer wieder hervortretend ein etwas hindurch; man könnte es die Seele der Menschheit nennen.