Die deutsche Unterseeboot-Blockade

Aus der Geschichte der jüngsten Seewaffe. — Englands anfänglicher Vorsprung von deutscher Gründlichkeit längst eingeholt. — Die deutsche Unterseeboot-Blockade und die Haltung der Neutralen. — Was der „U"-Krieg erstreckt.

Noch vor einer halben Jahrzehnt wurde der deutschen Marineverwaltung in Parlament und Presse Rückständigkeit vorgeworfen, weil sie England gegenüber, das seinerzeit bei Flottenmanöver mit Unterseebootbesitz, [illegible] gekommen hatte, [illegible] Deutschland [illegible] Vorsprung [illegible] Die deutsche Marineverwaltung hat sich nicht verblüffen, weder von den Engländern noch von den eigenen Leuten; sie hatte ein gutes Gewissen und war, ohne Aufsehens zu machen, an der Arbeit gewesen, die deutsche Wehrkraft auch Unterseebooten zu prüfen und die Konstruktion eines für deutsche Anforderungen brauchbaren Typs zu fördern, ohne sich unnütze Ausgaben zu machen.

Die deutschen Anforderungen waren von vornherein höher, als sie in Frankreich und England gestellten, wo man mit einem kleinen Typ des Unterseebootes schon zufrieden war, der einen brauchbaren Ersatz für das veraltete, hart zur Hafenvertheidigung verwendete Minenschiffen bot. Wie mangelhaft die englischen und französischen Minen konstruiert waren, haben die zahlreichen, von ihren Ankern losgerissenen Minen bewiesen, welche an der holländischen und norwegischen Küste gelandet sind, nachdem sie vorher auf ihrer Reise von dem Minenfeld bis zur Strandungsstelle eine ernste Gefahr für die eigene, feindliche und neutrale Schiffahrt gebildet hatten.

Nach diesem kleinen Typ, der in zahllosen Variationen nach Vervollkommnung strebte, hatten sich Frankreich und England eine bedeutende Zahl von Unterseebooten angeschafft; die anderen Marinen folgten mehr aus Neugierde als aus klar erkanntem Bedürfnis. England war dann daran gegangen, durch Vergrößerung des bisherigen Typs Kriegsfahrzeuge zu schaffen, die auch an feindlicher Küste und im Anschluß an die Hochseeflotte zu verwenden möglich sein sollten. Von dieser Möglichkeit hing die Einführung der Unterseeboote in der deutschen Marine ab, da sie für die Defensive durch ihr vorzügliches Minensystem und andere Einrichtungen vollständig gerüstet war; für kleine Unterseeboote ist in den deutschen Küstengewässern kein Bedürfnis. Die Entwicklung des deutschen Unterseebootes, die analog dem Verhalten der anderen Marinen mit dem Schleier des Geheimnisses umgeben wurde, nahm einen schnellen, günstigen Verlauf, da die mitwirkende deutsche Technik auf den einschlagenden Gebieten unabhängig vom Auslande ausgezeichnete Leistungen aufzuweisen hatte; diese seien nur angedeutet durch die Worte: Kreiselkompaß, Akkumulatoren, Periskop, Verbrennungsmotoren. Nicht minder hat die aufopferungsvolle Thätigkeit des technischen und seemännischen Marinepersonals ihr gut Theil dazu beigetragen, daß die deutsche Marine heute im Besitz eines Unterseebootes ist, dessen Leistungen die Engländer vor Neid und ohnmächtiger Wut schäumen machen. Anfänglich trat das Unterseeboot als Rivale des Hochseetorpedobootes und des Zerstörers auf, aber in der Praxis des gegenwärtigen Weltkrieges wurde seine Thätigkeit immer vielseitiger, es legte Streuminen, es that Aufklärungsdienste wie Kreuzer, es kontrollirte die Handelsschiffahrt auf Konterbande und versenkte feindliche Schiffe und Ladung, es wagte sich allein in die abgelegenen Gebiete der englischen Gewässer, wohin der stärkste Panzerkreuzer allein schwerlich hätte vordringen können. Sein Aktionsradius verlängerte sich mit dem durch vielseitige Erprobung gestärkten Vertrauen auf das zuverlässige Funktioniren des gesammten Organismus. Nur zur Aufrechterhaltung einer Blockade in der alten Weise, wie das in der Londoner Deklaration festgelegte Seekriegsrecht es erfordert, waren die Unterseeboote vorläufig weniger geeignet. Dieser Umstand indes spielt keine Rolle in dem gegenwärtigen Weltkriege, wo die größte Seemacht mit der Umgehung und Nichtachtung der Blockaderegeln bahnbrechend vorgegangen ist.

Also gibt es gar keine deutsche Unterseeblockade? Ja! und Nein! Ja! in der Art der Wirkung der deutschen Unterseeboote an der englischen Küste, nein! im Sinne des bisher gebräuchlichen Blockadebegriffs.

* * *

Unter Blockade versteht man die Abschließung eines feindlichen Platzes, Hafens oder Küstenstriches durch eine Zahl in unmittelbarer Nähe postirter Kriegsschiffe, die genügen, um das unbemerkte Aus- und Einpassieren von Schiffen jeder Art unmöglich zu machen. Durch die Blockade soll der Feind den Folgen der fehlenden Ein- und Ausfuhr, der Hungersnoth und dem wirthschaftlichen Elend unterworfen werden. Die Blockade muß gehörig bekanntgemacht sein; Handelsschiffe, welche die Blockadelinie ohne Erlaubnis des Befehlshabers durchbrechen wollen, verfallen der Beschlagnahme. Die Blockade muß effektiv sein. Neutrale Küstenstriche dürfen nicht in das blockirte Gebiet einbezogen werden, so lautete das Verlangen der Neutralen von jeher, so sagte auch die Londoner Seerechtsdeklaration. Eine Blockade vor einem feindlichen Hafen dauernd aufrechtzuerhalten, ist nur möglich, wenn von See her keine Störung durch die feindliche Flotte zu erwarten ist; sie hat also zur Voraussetzung, daß die feindliche Flotte entscheidend geschlagen und in ihre Häfen eingeschlossen ist oder daß die blockierenden Schiffe durch eine starke Flotte gegen Unternehmungen des Feindes geschützt werden.

England blockirte nicht die deutsche Küste, sondern die ganze Nordsee, und zwar an deren Ausgängen im Norden und Süden durch mehrere Reihen von Kriegsschiffen aller Art, so daß kein Handelsschiff unbemerkt passieren konnte, und kontrollirte somit auch den gesammten Verkehr nach Schweden, Dänemark, Belgien, Holland und zum Theil Norwegen.

Mit einem Kreidestrich wurde der breite Nordausgang geschlossen, durch ein breites Minenfeld die Passage zwischen Belgien und England so eingeengt, daß nur eine schmale Fahrstraße an der englischen Küste freiblieb, die mit wenigen Kriegsschiffen scharf zu bewachen möglich war. Nachdem die neutrale Schiffahrt in Dover untersucht war, wurde sie gezwungen, weiterhin an der englischen Küste nach Norden zu fahren, angeblich weil die Nordsee voll von deutschen Minen wäre. So wenig glaubwürdig diese Behauptung auch war — an solche Verschwendung ihrer Minen dachte die deutsche Marine nicht, auch hatte sie gewiß keinen Grund, ihren Kriegsschiffen den Weg nach der englischen Küste gefährlich zu machen — die Neutralen fügten sich und fahren ihre Schiffe auf dem von England garantierten Wege in die Luft fliegen.

Thatsache ist, daß die deutschen Kreuzer und Unterseeboote in dem englischen Operationsgebiet sich nach Belieben bewegten, in den englischen Küstengewässern Minen legten, die englischen Küstenplätze beschossen und englische Schiffe torpedierten; Thatsache ist ferner, daß trotz der grotesken Vergewaltigung der Neutralen und der weitgehenden Verletzung des Seekriegsrechts die englische Aushungerungspolitik totales Fiasko gemacht hat.

Was dem einen Kriegführenden Recht ist, muß der anderen Partei billig sein. Die Folgen der Unterlassung, sich zu wehren, hat die Bevölkerung dieser Welt zu Recht Schuld gegen die Unterseeboote erfahren, die der Blockade entgehen oder die Blockade [illegible] Die englische Regierung hat [illegible] Unterseeboots [illegible] Blockade [illegible] Kriegsschiffen [illegible] Kriegsschiffen [illegible] Kriegsschiffen