Die Zeit 23

Seemacht und Seehandel.

Vom Kapitän zur See a. D. L. Persius (Berlin).

Es wird wohl heute nur noch wenige Engländer geben, die die Illusion in ihrem Hirn herumtragen, die Zentralmächte könnten militärisch niedergerungen werden. Die deutschen, österreichisch-ungarischen, türkischen und bulgarischen Siege reden eine gar deutliche Sprache, und die Erwartung auf den baldigen „Einzug in Berlin", die noch vor anderthalb Jahren ein Lieblingsthema der britischen Presse war, hat der Ueberzeugung Platz gemacht, daß der Weg dorthin sich nur mit Armeen bahnen läßt, die von starkem „Willen zum Siege", von frischem Offensivgeist beseelt sind. Solche aber — dessen werden sich unsere Feinde immer mehr bewußt — stehen weder im Westen noch im Osten noch im Süden zur Verfügung. Unter der Einwirkung dieser Erkenntnis wurde ein anderer Ausweg gesucht: man stellte den Aushungerungsplan auf. Aber auch dieser versagte. Deutsche Organisation, Anpassungsfähigkeit und Bedürfnislosigkeit machten ihn zuschanden. Nun bleibt als letzte Rettung der wirtschaftliche Schwächungsprozeß, dessen Erfolg sich ebenso wie seinerzeit der Aushungerungsplan auf die Allmacht der britischen Flotte aufbauen soll. Am 11. Januar ließ sich der britische Handelsminister Runciman im Unterhaus wie folgt vernehmen: „Die deutsche Regierung wird durch wirtschaftlichen Druck eher als durch irgendein anderes Mittel davon überzeugt werden, daß die Fortsetzung des Kampfes fruchtlos ist. Wenn wir mit unseren Hilfsmitteln sorgfältig umgehen, können wir es länger aushalten als Deutschland." Mr. Runciman mag voller Ueberzeugung gesprochen haben. Aber er wird sich nicht verhehlen, daß auch die Regierungen der Mittelmächte mit dem gleichen Brustton der Ueberzeugung die Ansicht vertreten werden, daß der wirtschaftliche Druck ebensowenig wie die militärische Kraft der Alliierten und der Aushungerungsversuch ein taugliches Mittel darstellt, uns zum Friedensschluß zu zwingen. Hier steht also eine Ansicht gegen die andere, und den Schleier, der heute noch über der Entwicklung in der Zukunft liegt, vermag niemand zu lüften. Wir halten uns an die Tatsachen aus Gegenwart und Vergangenheit. Das in den ersten Monaten des Krieges von englischen Lippen so oft und gern verkündete Wort „Business as usual" wurde nun unter den läuternden Strahlen einer rauhen Wirklichkeit aus dem Verkehr gezogen. Die rapid in die Höhe schießenden Preise der Lebensmittel und Rohstoffe, die auf den blitzartig steigenden Frachtraten fußen, die wieder in der Hauptsache eine Folge des Mangels an Kauffahrteischiffstonnage sind, belehren auch den hitzigsten Optimisten, daß das Geschäft, weit entfernt, den in Friedenszeiten gewohnten Gang zu gehen, immer stärker durch die Ereignisse und Begleitumstände des Krieges in Mitleidenschaft gezogen wird.

Das Wirtschaftsleben des britischen Inselreiches ist unmittelbar abhängig von dem ungestörten und hinreichenden Verkehr seiner Handelsschiffsflotte auf den Meeren. Stockt der Import, so bedeutet das in einem Zeitraum weniger Wochen eine ausgesprochene Hungersnot und einen Stillstand der gesamten Wirtschaftsmaschine. Kann der Export nicht in genügendem Ausmaß aufrechterhalten werden, so ergibt sich hieraus ein wirtschaftlicher Niedergang, der die Hauptkraft Großbritanniens, die finanzielle Stärke, in Frage stellt, die zugleich das Band bildet, das die Verbündeten an England knüpft. Von der militärischen Hilfe Großbritanniens erwarten Frankreich, Rußland und Italien wenig. Sie wissen, daß die langsam durchgeführte Dienstpflicht nur eine kärgliche Blutabschlagszahlung ohne wirklichen Wert besagt, die geleistet wird, um die verbündeten Völker bei gutem Mute zu erhalten. Die Milliarden Pfunde Sterling sind es, die Unterstützung in wirtschaftlicher Beziehung, die Versorgung mit Lebensmitteln, Rohstoffen und Kriegsmaterial sind es, die Frankreich, Rußland und Italien an Großbritannien ketten. Wenn die Unterstützung dieser Art aufhört, wird die Zuneigung bald weichen, und die Bundestreue wird einer Belastungsprobe ausgesetzt werden, der sie kaum standhalten dürfte. Vorbedingung für die Versorgung mit Lebensmitteln, Rohstoffen, vor allem Geld, sind jedoch die Transportmittel, die England bereithalten muß, das heißt die Handelsschiffstonnage. Der Mangel an Kauffahrern wird in England von Monat zu Monat mehr fühlbar. Die Zeitungen besprechen das Thema „The lack of ships" („Der Mangel an Schiffen") in allen Tonarten. Aber die steigende Erregung der Presse bezeugt, daß kein Mittel bisher gefunden wurde, die Besorgnis vor dem sich immer mehr ausbreitenden Mangel an Frachtenraum zu bannen. „Der Mangel an Schiffen" wird aller Voraussicht nach in England weiter steigen. Die sich vermehrende Armee, die erhöhte Mittel für ihre Verschiffung sowie für ihren Nachschub an Munition u. a. m. erfordert, sorgt dafür! Mit den wachsenden Entfernungen der Kriegsschauplätze — Aegypten, Kleinasien — erhöhen sich die Schwierigkeiten des Transportes. Es wachsen die Gefahren des Seeweges. Der vor allem durch das Mittelmeer wird durch deutsche und österreichisch-ungarische Unterseeboote unsicher gemacht. Die Unterseeboote sorgen aber auch ganz allgemein dafür, daß der Mangel an Handelsschiffen bei unseren Feinden zunimmt. Von Beginn des Krieges bis Ende Dezember 1915 beliefen sich die Verluste Englands an Kauffahrteischiffen auf 696 Schiffe mit 1,312.067 Bruttoregistertonnen. Allerdings darf nicht außer acht gelassen werden, daß die britischen Werften jetzt mit größter Energie die Kiele zu neuen Handelsschiffen strecken. Aber ihre Arbeit wird in erster Linie durch die Bedürfnisse der Kriegsmarine, die natürlich vorrangiert, in Anspruch genommen. Ferner wirkt der Arbeitermangel hemmend. Die Tätigkeit der Privatwerften ist aus diesen Gründen, vergleicht man sie mit der in Friedenszeiten, beträchtlich beschränkt. Die Financial News berichtete über die schottischen Werften. Dort wären im verflossenen Jahr 207 Schiffe mit 233.501 Tonnen hergestellt, das sind 247 Schiffe mit 275.444 Tonnen weniger als im Jahre 1914.

Keineswegs, daß wir die britische Elastizität und Energie unterschätzen dürfen. Das könnte verhängnisvoll sein. Die zurückliegenden Ereignisse sagen uns, daß die Organisationsgabe der Engländer, wenn auch langsam sich äußernd, dennoch schließlich zum Ziele führt, daß man aus den Fehlern lernte, daß der zähe Wille, aller Schwierigkeiten Herr zu werden, besteht, ja täglich stärker zum Ausdruck kommt, kurz, daß wir es mit einem Gegner zu tun haben, über dessen Fähigkeiten verächtlich zu denken verkehrt sein würde, uns selbst zum größten Schaden gereichte. Großbritannien, das erkennt man nun allgemein an, bleibt unser gefährlichster Feind. Er wird kein Mittel unversucht lassen, uns wirtschaftlich auf die Knie zu zwingen. Das englische Weißbuch, das vor einigen Wochen vom Auswärtigen Amt herausgegeben wurde, klärt uns über die Ansichten und Absichten unseres gefährlichsten Gegners gründlich auf. Es faßt die Lage, wie folgt, zusammen: Deutschlands überseeischer Handel ist lahmgelegt. Ausnahmen bestehen nur vereinzelt in der Ausfuhr, wo auf die Interessen der Neutralen einige Rücksicht genommen werden muß. Die nach neutralen Ländern, die an Deutschland grenzen, gehenden Waren werden genau untersucht, um die Güter, die für den Feind bestimmt sind, zu entdecken. Wenn es nötig erscheint, werden sie zurückgehalten. Die Kaufleute in den neutralen Ländern müssen strenge Garantien abgeben, die deren Handel mit Deutschland einschränken. England besitzt außerdem jederzeit ein wertvolles Pressionsmittel in der Kohlenabgabe. Es wird den neutralen Handelsdampfern die Bunkerkohle verweigern, wenn es ihm richtig erscheint, und damit in jedem Fall seinen Willen durchsetzen. Endlich wird den Neutralen nur ein bestimmtes Kontingent für die Einfuhr bewilligt, das so bemessen ist, wie es für die Friedenszeiten gültig war. Der Text des Weißbuches lehrt uns, daß wir auf der Hut sein müssen. Aus ihm spricht der unerschütterliche Wille der britischen Regierung, von der Seebeherrschung, die durch die Flotte ausgeübt wird, rücksichtslosen Gebrauch zu machen, um das endliche Ziel zu erreichen. Die Seemacht soll dem eigenen Handel den unbedingten Schutz verleihen, soll den Seehandel der Feinde, soweit er noch besteht, und den der Neutralen, der uns unterstützen könnte, untergraben, und zwar bis zum allerletzten Rest.

Der Daily Telegraph schrieb am 11. Januar in einem Artikel Trade and sea-power (Handel und Seemacht): „Großbritannien darf voller Vertrauen auf seine Flotte dem Ausgang des Krieges entgegensehen. Aehnlich, wie Paris 1870 bis 1871 durch die deutschen Armeen ausgehungert wurde, so wird nun auch Deutschland durch die britische Flotte wirtschaftlich ausgehungert werden. Schon heute liegt das wirtschaftliche Leben der Mittelmächte völlig danieder, während das englische nahezu unberührt blieb. Der Import betrug im vergangenen Jahr — nach Angabe der Handelskammer — 853·8 Millionen und der Export 324·6 Millionen Pfd. St. an Wert. Diese Ziffern bedeuten schon in normalen Zeiten eine äußerst günstige Wirtschaftslage. Sie verdankt Großbritannien seiner Flotte, die dafür sorgt, daß der Ueberseehandel ungestört seinen Fortgang nehmen kann." — Diese Aeußerungen laufen denen zuwider, die man nun so häufig in Londoner Blättern sonst findet, auf die oben hingewiesen wurde, und die sich mit the lack of ships und der immer schwieriger sich gestaltenden Lage der britischen Kauffahrteischiffahrt beschäftigen.

In Deutschland ist sich jedermann des Ernstes der Lage bewußt. Es gilt die äußerste Zusammenballung aller Kräfte, um den wirtschaftlichen Kampf, den die englische Seemacht gegen uns führt, mit Ehren auszufechten. Aber das Vertrauen ist unerschütterlich, daß unseren militärischen Siegen im Verein mit unseren voll angespannten wirtschaftlichen Kräften der endliche Erfolg beschert sein wird. Hiermit würde unsere heiße Hoffnung in Erfüllung gehen, daß sich die Erwartungen Großbritanniens auf seine Seemacht und seinen Seehandel als Trugschluß erweisen.