

Erscheint täglich mit Ausnahme des Sonntags.

Beilagen: „Siebener Familienblätter“ und „Kreisblatt für den Kreis Siegen“.

Hauptredaktion: Frankfurt am Main Nr. 11686.
Vertrieb: Gewerbebank Siegen.

Hiesiger Anzeiger
General-Anzeiger für Oberhessen

Zwillingrunddruck und Verlag:
Druckerei Universitäts- und Schuldruckerei,
H. Lange, Siegen.
Schriftleitung, Geschäftsstelle und Druckerei:
Schulstraße 7, Geschäftsstelle, Verlag: 11686 S.,
Schriftleitung: 112.
Anschluß für Tragbündel: Anzeiger Siegen.

Die Wirkungen des U-Boot-Krieges in amtlicher Darstellung.

(2. Fortsetzung.)

Der zweite Gesichtspunkt, unter dem der U-Boot-Krieg zu betrachten ist, ist der des englischen Seeverkehrs. Er hat unmittelbare Bedeutung für die gegenwärtige Kriegslage.

Son den 18 Millionen Br. R. T. über die England für seinen Meeresverkehr am 1. Februar 1917 verfügte, ist die gewaltige Flotte abzulassen, die von der Kriegsmarine nach der Schmelze für militärische Zwecke vertrieben ist und ihre Verbringung, sowie für die kriegsreifen Unternehmungen Englands auf überseeischen Schauplätzen und für die Bedürfnisse Frankreichs und Italiens beansprucht wird. Wir kennen eine ganze Reihe amtlicher Angaben über die Größe dieser Flotte. Sie lauten danach, gering gerechnet, auf 10 1/2 Millionen Tonnen veranschlagt werden. Danach verbleiben für die Versorgung des Landes mit Nahrungsmitteln und Rohstoffen und für die Ausfuhr nur noch 7 1/2 Millionen Tonnen. Davon war im Januar noch ein gewisser Teil in Fahrt, nämlich, die nicht unmittelbar der englischen Versorgung dienen; „Fleets“ des einst mächtigen Weltverkehrs Englands, um eine Wendung zu machen, die im Untergrund vom Regierungsrat geordnet worden ist. Zudem hat die Not der Zeit dazu geführt, daß so gut wie alle englischen Schiffe in den Seeverkehr auf England gesogen worden sind.

Zu dem kommen die fremden Flaggen, die noch im Januar auf England fuhrten und die man auf Grund der Statistik des damaligen englischen Seeverkehrs mit etwa 3 1/2 Millionen Tonnen annehmen kann. Das bedeutet insgesamt 10 1/2 Millionen Br. R. T., die am 1. Februar 1917 auf England fuhrten.

Dieser Schiffsraum vermindert sich durch Kriegsverluste und normalen Abgang im Monat durchschnittlich um 950 000 Tonnen. Man muß nun nämlich auch zur Last schreiben, was an militärischen U-Booten verlohren ist, was er allein in das Reich, aus dem diese Abgänge abgedeckt werden können. Gestrichelt dies nicht, so muß die Kriegführung oder die Versorgung der Bundesgenossen in einem Grade leiden, die die Möglichkeit der Fortsetzung des Krieges wesentlich beeinträchtigt.

Eine Verminderung ist ferner durch Abschreckung neutraler Schiffe eingetreten, die seit dem unangenehmen U-Boot-Krieg dem Übergange fernbleiben. Den Umfang zu schätzen, ist schwierig. Sicher ist nur, daß es sich um mehrere hunderttausend Tonnen handelt und daß es sich nicht durch anderweitigen Schiffsraum ausgleichen werden, der seit dem Februar etwa neu in den englischen Seeverkehr eingetreten wäre. Es kann keine Rede davon sein, daß dies in irgendeiner nennenswerten Umfang geschehen wäre. Daher sorgt eine Reihe von Umständen, insbesondere die überall in der Welt herrschende Frachtlage, ferner die Zurückhaltung englischer Schiffe aus überseeischen Häfen, so des großen Ozeans und des Indischen Ozeans, wodurch sich die amerikanische und die japanische Flotte der Gefahr ausgesetzt haben.

Andererseits wird von englischer Seite behauptet, daß einige technische Maßnahmen, wie die Aufhebung der Ladeline, Decksaufbauten und dergleichen zu einer Vermehrung des Frachtraumes geführt hätten. Das ist mehr Theorie als Praxis; schon weil diese Gesamtheit gegen die Konstruktionsbedingungen der Schiffe ihre Seetüchtigkeit und ihre Geschwindigkeit ungenügend beeinträchtigt. Zudem wollen wir betonen, um ganz sicher zu gehen, aufzudecken, was durch die Abschreckung fremder Flaggen dem englischen Seeverkehr entsogen worden ist. Diese Rechnung erscheint uns so vorläufig, wenn man erwaßt, daß nach sachmännlicher englischer Schätzung die Vermehrung der ganzen englischen Handelsflotte von einer bürokratischen Stelle, aus durch Schwerkraftigkeiten und Verlangsamungen eine Einbuße an maximalem Frachtraum von 10 bis

25 Prozent im Gefolge hat. Weitere Momente, die die normale Ausnutzung des Frachtraums behindern, liegen in den immer wiederholten Störungen durch untere Rumpferungen und durch die verlangsamte Abfertigung in englischen Häfen, in der Schwierigkeit, genügend ausgebildete Mannschaften zu beschaffen, und in der Notwendigkeit, wertvolle Schiffe im Weltverkehr besaßener Fahrzeuge zu lassen, wodurch die Leistungsfähigkeit dieses Schiffsraums erheblich sinkt.

Von besonderer Bedeutung ist die Frage der Neubauten, über die unendlich viel geredet und geschrieben worden ist. Bekanntlich sind die Aufträge des englischen Premierministers über diesen Gegenstand ungenügend optimistisch. Wollte man zum Beispiel, so müßte man die Leistung der englischen Flotte für das laufende Kalenderjahr auf mehr als 2 Millionen Tonnen annehmen gegen 580 000 Tonnen im Vorjahr. Dem Kollege, der Munitionsmittel, gibt die anschließende Leistung befriedigender auf 1,5 Millionen an. Sachverständige schätzen sie noch geringer ein. Daß die englische Regierung es nicht ablehnt, in solchen Dingen zu überreden, lehrt die Geschichte ihres landwirtschaftlichen Jahresprogramms, dessen Scheitern jetzt auch von Parlamentarier nur noch als ein Ideal bezeichnet werden, dem man nachstreben. Wir wollen aber hart zwischen Englands annehmen, daß die Neubauten des laufenden Jahres in wachsender Ertragsleistung 1,5 Millionen Tonnen erreichen werden. Die gleiche Annahme soll, ebenfalls sehr vorichtig, für die Vereinigten Staaten gelten, im neuen das Bauprogramm zunächst allerdings nur zu schwachen Umfängen, die der verantwortlichen Stellen geführt und eben erst die Amtsinhaberung des Generals Goethals und des Vorgesetzten des Schiffsbauamtes Demman voranläßt hat. Wir meinen, daß die englische Regierung es peinlich empfindet, daß ihre ursprünglichen Erwartungen auf die Hilfe amerikanischer Frachtraum sich nicht verwirklichen. Schließlich kommen die deutschen und österreichisch-ungarischen Schiffe in Betracht, die in beschränktem Zustande in den Vereinigten Staaten und Brasilien beschlagnahmt worden sind; von ihnen soll angenommen werden, daß im Laufe des Sommers bis Ende September etwa 750 000 Tonnen werden fahrfähig werden. Das würde aus den amerikanischen Neubauten und diesen wiederbeschafften Schiffen einen Frachtraum von 2 1/2 Millionen Brutto-Tonnen ergeben. Nimmt man an, daß davon 2 Millionen dem englischen Seeverkehr zur Verfügung gestellt werden, so ist das angesichts der Bedürfnisse des laufenden amerikanischen Verkehrs und des mit Amerikas Eintritt in den Krieg entstandenen und nun ständig wachsenden Bedarfs an Schiffsraum für Zwecke der Flotte und des Expeditionskorps wohl übertrieben gerechnet.

Aus alledem ergibt sich, daß zu und Abgänge gegeneinander gerechnet, der englische Seeverkehr, der am 1. Februar mit 10 1/2 Millionen Br. R. T. begonnen haben soll, am 1. Juli bereits auf etwa 7 Millionen Tonnen vermindert war; am 1. Oktober warb unter Umständen der in Amerika wiederbeschafften Schiffe noch 3 1/2 Millionen Tonnen übrig sein; am 1. Januar 1918 aber, wenn man mit Rücksicht auf die Vergrößerung des Seeverkehrs eine beträchtliche Vergrößerung der Ausbeute des U-Boot-Krieges in Rechnung stellt, noch 4 Millionen Tonnen.

Es leuchtet ohne weiteres ein, daß die englische Flotte, eine solche Unterbindung ihrer eigenen Verkehrsader nicht ertragen kann. Das große Programm der Entschärfungsmaßnahmen, das die englische Regierung Ende Februar ins Werk setzte, hat, sollte nach optimistischer Rechnung ein Viertel der vorstehenden Einbuße erlitten.

Nimmt man an, daß dies Programm nicht nur voll in der Tat umgesetzt, sondern sogar auf ein reichliches Drittel der vorjährigen Entfahrungen gesteigert werden könnte, so würde doch die Grenze, bei der der Schiffsraum des englischen Seeverkehrs un-

zulänglich wird, schon bei 6-7 Millionen Tonnen erreicht. Wir leben, wie nahe wir dem Erfolge sind.

Aus Stadt und Land.

Siegen, 14. August 1917.

Unangebrachte Wohltätigkeit.

In einem Erlaß der Reichlichen Ministerien des Innern und des Handels wird mit folgenden Worten auf eine unkluge Beglatterung des Reiches hingewiesen:

Der Kriegszustand tritt an manchen Orten, insbesondere in größeren Städten, geradezu an die Stelle des aus den letzten Kriegen bekannten Dreihorgelspieler. Betsch sind es auch nennenswerte Kriegsbefehlsdiene, die, zum Teil noch mit militärischen Bekleidungsstücken versehen, dadurch auf den Straßen und in Parks und Gärten herumlaufen und eine gewisse Beunruhigung in weite Kreise tragen.

Dieser Erlaß rüht an einen ziemlich verbreiteten Mißstand, der sich in der Öffentlichkeit in letzter Zeit leider sehr bemerkbar macht und wohl jeden schon peinlich berührt hat. Es ist die Mißachtung des Publikums, hiergegen wenig zu machen und nicht durch solche angebrachte Mittel selbst zur Verbreitung des Übels beizutragen.

Die Behörden sorgen in völlig zureichender Weise für alle Kriegsbefehlsdiene. Ihre Bekleidungen gehen in einer Linie darauf hinaus, die Bewundern und Bewachen ihnen immer bewußt zu machen, daß sie einen Beruf ausüben können, in dem sie im Interesse der Beteiligten selbst, als auch im Interesse des Vaterlandes, das heute und in Zukunft mehr als je jede Arbeitskraft zu nutzbringenden, Werte schaffender Tätigkeit benötigt. Der Staat kümmert sich um jeden seiner Arbeiter und entläßt keinen aus der Behandlung, ohne für sein weiteres Fortkommen Sorge zu tragen. Selbst für solche, die man früher als dauernd erwerbsunfähig ansah, sind Lehrstellen geschaffen, in denen sie eine leichte, ihren Kräften entsprechende Beschäftigung ausüben können, die ihnen ihr Selbstvertrauen wiedergeben soll.

Es ist somit ausgeschlossen, daß Kriegsbefehlsdiene gezwungen sind, auf die Straße zu gehen und offen oder verdeckt, durch Bittensuchen, Zündhölzchenverkauf oder dergl. Hausiererei zu betteln. Natürlich erwidern niemand diese Art des leichten, unkontrollierten Erwerbs angenehmer, als wirkliche Arbeit. Es ist auch ohne weiteres klar, daß sonstige arbeitsfähige Elemente und Simulanten die gleiche Gelegenheit ergreifen, aus der Lachbarkeit für unsere Soldaten unläuterer Vorteil zu ziehen, zumal eine Nachprüfung der tatsächlichen Verhältnisse in den meisten Fällen nicht möglich ist. Deshalb erucht die eindringliche Mahnung, dieser Betrügerei gegenüber hart zu bleiben, so ferner es vielleicht dem Einzelnen auch fallen mag. Wenn jeder hiermit handelt und damit das Geschick seiner Umgebung beachtet, wird diese betrübliche Erscheinung im öffentlichen Leben bald ganz von selbst verschwinden.

Kreis Lauterbach.

Lauterbach, 12. Aug. Am Donnerstag ist die Nachricht hierher gelangt, daß Karl Baumbach, einziger Sohn der Wittwe Helene Baumbach, und Vater von einem Kinde am 31. Juli bei den Wäldern in Gaisstein gefallen sei.

Starkenburg und Rheinheffen.

Aus Rheinheffen, 13. Aug. Ein gewaltiges Stauen der Bäche für Schuttholz konnte bei den letzten Versteigerungen festgestellt werden. Bei den Versteigerungen, die im Hürtfelder, Freilanderheimer und Treksbäcker Giechenswald abgehalten wurden, wurden für das Hundert Balken 76-110 Mark angeboten. Vor dem Kriege betragen die Preise für das Hundert 8-12 Mark. Auch das Kiefernholz ist im Preise gestiegen, wenn auch nicht in dem Maße, wie das Eichenholz.