

Börsen-Zeitung

Politik und Wirtschaft, für Wehrfragen, Kultur und Unterhaltung

Anzeigenbedingungen 1 mm hohe und 22 mm breite Zeile 30 Rpf. Grundschrift Petit. Für Finanzanzeigen 1 mm hohe und 22 mm breite Zeile 40 Rpf. Grundschrift Nonpareille. Zur Zeit gilt Preisliste Nr. 15 vom 1. Juni 1942. Verlag und Schriftleitung: Berlin SW 68, Schützenstraße 18-25. Fernsprechanhänge: Ortsdienst: 17 45 91. Ferndienst: 17 49 71. Drahtanschrift: Börsenzeitung. Postcheckkonto: Berlin Nr. 26412. Bankkonto: Dresdner Bank, Berlin W 8. Bankkommanditgesellschaft Karl Papenberg, Berlin W 8. Im Falle höherer Gewalt oder Betriebsstörung haben unsere Bezieher keinen Anspruch auf Nachlieferung oder Erstattung eines Entgelts.

Reichspressechef

Dr. Dietrich:

Die Tonnageschlacht

Aus der Artikelreihe des Reichspressechefs Dr. Dietrich über aktuelle Kriegsprobleme, aus der wir am Sonntag die Darlegungen über den „Mythos der USA-Produktion“ veröffentlicht haben, bringen wir heute die Ausführungen über die Tonnageschlacht.

Amerika ist ein Mythos, die Ueberlegenheit seines Kriegspotentials ist Legende und das „Arsenal der Demokratie“ ein Kinderschreck für ängstliche Europäer. Die Kontinentalfestung Europa ist uneinnehmbar, aber der Schiffsraum ist die Stelle, an der die „seebeherrschenden Mächte“ sterblich sind. Die Tonnageschlacht ist für sie — nicht für uns — der Kampf um ihr Leben. Trotz aller ihre Kriegsflotten bis zur Zerreißprobe beanspruchenden Sicherungsmaßnahmen haben die Tonnageverluste der Alliierten seit Kriegsbeginn Ausmaße angenommen, die für England lebensbedrohend sind. Es wird auch von ihnen jetzt nicht mehr bestritten, daß das Schiffsbauproblem für sie entscheidend ist. Aber sie erklären, es durch das Tempo ihrer Schiffsneubauten lösen und meistern zu können. Neuerdings gehen sie sogar so weit, zu behaupten, die Achsenmächte in dem Wettrennen zwischen Versenkungen und Neubauten überholt zu haben. Churchill sagte in seiner letzten Rede: „Der U-Boot-Krieg bleibt immer noch das ernsteste Problem für die Vereinigten Nationen. Aber die Monate August und September haben Neubauten von Handelsschiffen gebracht, die die Verluste beträchtlich übersteigen“, und Roosevelt erklärte vor wenigen Tagen am Rundfunk, daß die Alliierten „in der bitteren Transportschlacht einen Vorsprung vor dem Feinde gewinnen“.

Da diese Behauptungen der Ausgangspunkt einer neuen Welle von Phantasiezahlen und Zweckoptimismus für die leichtgläubige Welt sind, will ich ihnen die Tatsachen gegenüberstellen, die ich ermitteln konnte. Seit Beginn des Krieges bis einschließlich September dieses Jahres wurden von der den USA und England zur Verfügung stehenden Gesamthandelstonnage von 42 Millionen BRT insgesamt 24,2 Millionen BRT von ihren Gegnern auf den Grund des Meeres befördert, davon von Deutschland allein 21,3 Millionen BRT. Im ganzen gleichen Zeitraum gelang es England und USA nach ihren eigenen Berichten, nur 7,1 Millionen BRT durch Neubauten zu ersetzen. Das ist bis zum heutigen Tage ein Ersatz von nicht mehr als 30 Prozent der erfolgten Totalversenkungen! Unter Berücksichtigung der weiteren Ausfälle durch Beschädigungen, Minen und normalen Verschleiß wird der Prozentsatz noch geringer. Wenn wir das Jahr 1942 allein betrachten, in dem unsere Gegner ihre Schiffsproduktion nun auf Höchststouren gebracht haben, dann lassen sich folgende Feststellungen machen: in den bisher abgeschlossenen neun Monaten dieses Jahres haben die Alliierten allein durch Totalversenkungen Deutschlands, Italiens und Japans 8,9 Millionen BRT verloren. Nach den amtlichen Angaben, die der Leiter der amerikanischen Schiffsverkehrsbehörde, Land, Roosevelt machte, beläuft sich demgegenüber der Tonnagenneubau Amerikas in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres auf maximal 5,5 Millionen Gewichtstonnen, das sind 3,4 Millionen BRT. Dazu kommt eine Million BRT an Schiffsneubauten, die in diesem Jahre bisher aus England und Kanada gemeldet werden. Das sind nach ihren eigenen Meldungen, die sicherlich die oberste Grenze des Möglichen darstellen, insgesamt 4,4 Millionen BRT, d. h., noch nicht 50 Prozent ihrer im gleichen Zeitraum durch Versenkungen erlittenen Totalverluste, wobei ebenfalls die Verluste durch Minen, Beschädigungen usw. nicht eingerechnet sind.

Ueber diese unwiderleglichen Tatsachen können auch alle Zahlenkniffe, die sie ständig durch die bewußte Verwechslung von Ladetonnen und Bruttoregistertonnen (1,6 Millionen Ladetonnen = 1 Million Bruttoregistertonnen) begehen, nicht hinwegtäuschen. 30 Prozent der bisherigen Gesamtversenkungen und noch nicht 50 Prozent der Versenkungen des Jahres 1942 vermochten sie bisher neu zu bauen. Wie sind damit die Behauptungen Churchills und Roosevelts in Einklang zu bringen, daß ihre Neubauten die Versenkungen überholt hätten? Wenn sie Zukunftshoffnungen in ihre falschen Rechnungen eingestellt haben, dann müssen sie uns schon erlauben, auch die unseren in der Rechnung zu präsentieren. Und dann kann ihnen verraten werden, daß die Ueberraschungen, die ihnen unsere U-Boote im Jahre 1943 bestimmt bereiten werden, keinesfalls hinter der Größe ihres Programms zurückbleiben, nur mit dem Unterschied, daß ihr Mammutprogramm auf dem Papier steht, während sie unsere U-Boote auf allen Weltmeeren finden werden. Interessant ist das Eingeständnis Roosevelts, daß er an seinen Zahlenbluff selbst nicht glaubt. Denn was von seinen Phantasieziffern in Wirklichkeit zu halten ist, das hat er am 25. September 1942 in einem Brief dem Leiter der Schiffsverkehrsbehörde, Admiral Land, nach Donald Nelsons Erklärung, daß die amerikanische Industrie nicht die angestrebten Spitzenleistungen erreicht habe, selbst mitgeteilt, als er ihm schrieb: „Als ich die Anweisung gab, daß zunächst 12 Millionen BRT, sodann 18 Millionen BRT und schließlich 22 Millionen BRT Handelsschiffsraum von den amerikanischen Werften in den Jahren 1942 und 1943 gebaut werden sollten, habe ich damit die Schiffbauindustrie und die Schiffsverkehrsbehörde herausgefordert.“

Zu der Tatsache, daß nach den eigenen Angaben unserer Gegner bisher nicht mehr als 30 Prozent der totalen Versenkungen seit Kriegsausbruch durch Neubauten ersetzt werden konnten, kommen die Verluste hinzu, die durch Minen, durch normale Verschleiß der Schiffe, die wegen Ueberalterung nicht mehr gefahren werden können, und die Ausfälle, die durch Havarie und höhere Gewalt verursacht wurden. Diese Verluste von Schiffen, die, wenn nicht ganz, so doch für kurze oder längere Zeit für den Verkehr ausfallen, sind durch exakte Zahlen nicht anzugeben, sondern sind nur in rohen Umrissen zu schätzen. So erfuh man kürzlich beispielsweise aus London, daß die Hälfte aller britischen Werftarbeiter ausschließlich mit Reparaturen beschäftigt sei, und daß seit Kriegsbeginn jedes Schiff der gesamten britischen Flotte

mehr als einmal einer gründlichen Ueberholung bedurfte. Wenn man bedenkt, was die Vereinigten Staaten aus den nicht einmal für die laufende Produktion vorhandenen Rohstoffen alles auf einmal und in Massen bauen wollen, dann kann man sich eine Vorstellung machen, welcher Widerstand und welche unübersteigbaren Hindernisse sich der Durchführung ihrer gegenwärtigen Phantasieprogramme, die ohne Rücksicht, ja, ohne Kenntnis voneinander die vorhandenen Rohstoffe und Arbeitskräfte doppelt und dreifach verwenden, in den Weg stellen. So hat sich beispielsweise, ebenfalls nach ihren eigenen Angaben, der Stahlbedarf für den Schiffsbau, der zunächst mit 14 Mill. t angegeben war, inzwischen auf 23 Mill. t erhöht. Wo sollen plötzlich die 23 Mill. t Stahl herkommen, die sie für die Durchführung des Schiffbaues bis Ende 1943 benötigen? Dieser Mehrbedarf ist aus der vorhandenen Stahlproduktion nicht zu decken. Entweder werden die Lieferungen für die Sowjets und all die anderen kriegswichtigen Erfordernisse eingestellt, oder das Schiffsbauprogramm bleibt auf dem Papier. Und deshalb, weil dieser Mehrbedarf einfach nicht befriedigt werden kann, endet jede ihrer großtönenden Zukunftsprognosen für den Schiffsbau mit den Worten „vorausgesetzt, daß die dazu notwendigen Rohstoffe und Stahlmengen beschafft werden können“.

Wenn man hinzufügt, welche Schwierigkeiten der Bau von Spezialschiffen, Tankern, Kühlschiffen usw. verursacht, wie sehr sich das Fehlen an ausgebildeten Mannschaften, an Kapitänen und Steuerleuten auf Grund der schweren Verluste usw. bemerkbar macht, dann erkennt man nur zu deutlich, wie sehr bei ihren undurchführbaren Schiffsbauprojekten der Wunsch der Vater des Gedankens ist. Ihre verzweifelten Bemühungen, den Wettlauf zwischen Versenkungen und Neubauten zu gewinnen, werden auch in Zukunft ohne Erfolg bleiben!

Wie groß ist nun der unseren Gegnern jetzt noch zur Verfügung stehende Gesamthandelsschiffsraum? Unter Berücksichtigung aller bisher amtlich bekanntgewordenen Angaben stehen ihnen höchstens noch 21,4 Millionen BRT für ihren gesamten Verkehr zur Verfügung. Dieser Schiffsraum reicht zur Zeit gerade noch aus, um neben ihrem aufs äußerste eingeschränkten nackten Lebensbedarf die bereits bestehenden weitverzweigten Operationsgebiete zu versorgen und aufrechtzuerhalten. Schon jetzt muß die für die Ernährung des englischen Mutterlandes abgestellte Schiffszahl zugunsten reiner Kriegstransporte ständig beschränkt werden. Für neue militärische Großunternehmungen sind bei dieser Schiffsraumlage die Voraussetzungen nicht mehr gegeben. Der Chef des Transportwesens für die „amerikanischen Streitkräfte auf dem europäischen Kriegsschauplatz“, Oberst Frank Ross, hat kürzlich erklärt, daß nach seiner Berechnung der Transport eines gemischten Heeres von einer Million Mann rund 15 Millionen BRT erfordern würde. Daß eine solche Möglichkeit bei einer vorhandenen Restgesamtonnage von 21 Millionen Tonnen unmöglich ist, ist eine Selbstverständlichkeit. Allein der Versuch würde zur Katastrophe führen. So gewaltige Anstrengungen Amerika und England auch immer unternehmen werden, um die Erreichung des Krisenpunktes hinauszuzögern, die effektive Verminderung der Welttonnage wird, ob schneller oder langsamer, anhalten und damit ihre Lage ständig weiter verschlechtern. Angesichts dieser Situation wahren ihre verantwortlichen Männer heute nur mühsam ihr Gesicht. Wie es ihnen in Wirklichkeit zumute sein dürfte, dafür sind die Versenkungsziffern aus dem Ersten Weltkrieg in Verbindung mit den dramatischen englischen Enthüllungen nach 1918 ein aufschlußreicher Hinweis.

England standen zu Beginn des Krieges 1914 an eigener und ihm dienstbarer Tonnage 39 Mill. BRT zur Verfügung. In den Jahren 1914-18 wurden von den Alliierten neu gebaut 10 Mill. BRT. Nach amtlichen englischen Angaben wurden davon im Weltkriege 1914-18 12,2 Mill. BRT versenkt. Nach Lloyds Register waren es 13,2 Mill. BRT, und auf Grund des „Cmd. Papers Nr. 9221“ gingen 15 Mill. BRT verloren. (Hierin befinden sich auch Seeunfälle.) Und welche Wirkung übten damals diese die Höhe der heutigen Verluste bei weitem nicht erreichenden Zahlen in England aus? Lloyd George gibt in seinem Buche „Mein Anteil am Weltkrieg“, Seite 59, folgende Auskunft: „Es ist ein grauenhafter Gedanke, daß der U-Boot-Krieg nahezu den Untergang der britischen Seemacht herbeigeführt hätte.“ — „Als Deutschland im Früherbst 1916 den U-Boot-Krieg verschärfte und die Zahl der versenkten Schiffe zu wachsen begann, wurden die Aussichten so trübe, daß Handelsminister Runciman im Kabinett seine warnende Stimme erhob. In einer Sitzung des Kriegsausschusses am 9. November 1916 teilte er uns mit, er sei zu der Schlußfolgerung gelangt, daß noch vor dem Juni 1917 die Schifffahrt einen völligen Zusammenbruch erleiden werde.“ — „Gleich nach der Vertagung des Ausschusses erklärte er in einem schriftlichen Memorandum, er habe jetzt seine Schätzungen in bezug auf den wahrscheinlichen Termin des Zusammenbruchs geändert, seiner Ansicht nach müsse er weit früher eintreten.“

Winston Churchill selber schrieb in seinem Buch „Die Weltkrise 1916“ (S. 80): „Das U-Boot untergrub nicht nur äußerst rasch das Leben auf den britischen Inseln, sondern auch die Grundlagen der Kräfte aller Alliierten. Die Gefahr eines Zusammenbruchs im Jahre 1918 stand schwarz und drohend am Horizont.“ Und im „Sunday Pictorial“ schrieb derselbe Winston Churchill am 12. Januar 1919: „Darf ich es sagen? Wir sind nur gerade so durchgekommen! Je mehr wir über den Kampf erfahren, um so mehr erkennt man, an welchem kleinen, dünnen und gefährlichen Faden unser Erfolg gehangen hat.“ — „Nur ein wenig mehr, und der U-Boot-Krieg hätte uns alle durch Hunger zur Uebergabe gezwungen.“ — „Es war ein Art Wettrennen bis zum Ende.“

Wenn in diesem Kriege der Krisenpunkt für die angelsächsische Schifffahrt erreicht sein wird, vermag heute niemand zu sagen. Aber unsere Gegner mögen davon überzeugt sein, daß Deutschland diesmal seine Gewehr nicht fünf Minuten zu früh an die Wand stellt.