# Norddeutsche Allgemeine Zeitung.

## Montags-Ausgabe.

Nr. 63. [56. Jahrgang.] Berlin, Montag den 5. März 1917. [56. Jahrgang.] Nr. 63.


Berlin, den 4. März.

## Der Krieg.

### Der Kampf zwischen U-Boot und U-Bootsjäger.

Berlin, 4. März. Ueber das in der amtlichen Veröffentlichung des Admiralstabes vom 2. März gemeldete Zusammentreffen eines unserer Unterseeboote mit einem als U-Bootfalle hergerichteten Tankdampfer und über den Kampf des U-Bootes mit einem U-Bootsjäger der Foxglove-Klasse werden nachstehende Einzelheiten bekannt:

Das U-Boot sichtete am 22. Februar gegen 2 Uhr nachmittags an der irischen Südküste einen Tankdampfer von circa 3000 Br.-Reg.-To. Als der Dampfer unter Artilleriefeuer genommen wurde, stoppte er und blies Dampf ab, worauf die Besatzung in zwei Booten das Schiff verließ. Das Unterseeboot tauchte und ging unter Wasser an den Dampfer, bei dem zunächst keine Bewaffnung zu erkennen war, heran. Als die Boote sich etwa 1000 Meter von dem Dampfer entfernt hatten, tauchte das U-Boot so auf, daß sich diese zwischen ihm und dem Dampfer befanden. Die Schiffsboote waren bestrebt, von dem U-Boot wegzurudern. Plötzlich eröffnete der Dampfer das Feuer aus vier Geschützen, wobei das sofort wegtauchende Boot einige Treffer erhielt. Außerdem wurden aus den Schiffsbooten des Dampfers zwei Wasserbomben geworfen, die im Verein mit den vorerwähnten Treffern Beschädigungen und Störungen an einigen wichtigen Apparaten auf dem U-Boot zur Folge hatten. Infolge der entstandenen Havarien war es dem Boot nicht möglich, sich auf die Dauer unter Wasser zu halten. Es tauchte deshalb kurz nach 3 Uhr wieder auf. Die Geschütze des Unterseebootes wurden sofort besetzt.

Die U-Bootsfalle, die zu diesem Zeitpunkt etwa 2500 Meter entfernt war, eröffnete erneut das Feuer, die Geschoßaufschläge lagen rings um das Unterseeboot herum. Das Feuer wurde sofort erwidert. Als die Entfernung zwischen U-Boot und der Falle 5000 Meter betrug, kam an der Steuerbordseite des U-Bootes ein feindlicher Zerstörer in Sicht, welcher auf 8000 Meter in das Gefecht eingriff. Der Zerstörer, welcher als zur Foxglovekklasse gehörig erkannt wurde, begann bald den Geschoßaufschlägen des U-Bootes auszuweichen, erhielt zwei Treffer und vergrößerte die Entfernung. Während des Gefechtes gelang es, den Kommandoturm des U-Bootes abzudichten und allmählich die meisten Gefechtsstörungen zu beseitigen. Verfolgt von dem Zerstörer, lief das U-Boot mit südlichem Kurs von der irischen Südküste ab, während der Tankdampfer allmählich aus Sicht kam. Dank der vorgenommenen Reparaturen war das U-Boot wieder imstande, notdürftig zu tauchen. Nachdem eine Zeitlang der Verfolger infolge zu großer Entfernung das Feuer eingestellt hatte, eröffnete er — auf 7000 Meter herangekommen — es kurz vor Sonnenuntergang wieder. Bei der Gegenwirkung erzielte das U-Boot einen weiteren Treffer auf dem Zerstörer. Darauf drehte dieser ab und kam 8 Uhr nachmittags mit einbrechender Dunkelheit aus Sicht.

Das U-Boot hat dann den Heimmarsch angetreten und ist unbelästigt in seinem Stützpunkt zu kurzer Wiederinstandsetzung eingetroffen.

### Die Fahrt der „Yarrowdale".

Kopenhagen, 3. März. Vier Amerikaner und der norwegische Steuermann Fagri, die seinerzeit mit der „Yarrowdale" nach Deutschland überführt und nun freigegeben wurden, sind gestern hier eingetroffen. Zwei von den Amerikanern waren Schiffsärzte, die beiden anderen Tierärzte auf englischen Schiffen, die von dem deutschen Hilfskreuzer „Prinz" versenkt wurden. Der Norweger Fagri war vierter Steuermann auf dem großen Liverpooler Dampfer „Voltaire", der am 2. Dezember das erste Opfer der „Prinz" wurde, als er sich auf der Reise nach New York befand, um eine große Fleischladung für das englische Heer zu holen. Fagri berichtet in „Politiken" über die Tätigkeit der „Prinz" und die Ausbringung und Aufsehen erregende Fahrt der „Yarrowdale" nach Swinemünde unter anderem:

Am 13. Dezember wurde „Yarrowdale" von „Prinz" aufgebracht. Das Schiff war eines der besten, das Fagri je gesehen. Sein Kapitän hieß Bunyress; er meinte, als er die Kommandobrücke verlassen mußte. Das Schiff befand sich auf der Reise von New York nach Bordeaux mit Stückgütern. Als allmählich auf der „Prinz" die fremden Schiffsbesatzungen immer zahlreicher wurden, wurden eines Tages bei schönem Wetter 480 Mann auf die „Yarrowdale" gebracht. Hier war das Leben recht gemütlich. Man verkürzte sich die Zeit mit Gesang oder Kartenspiel, oder man erzählte sich Erlebnisse. Die Stimmung war gut und die Verpflegung nicht schlecht. Still wurde es im Laderaum, wo die 480 Seeleute untergebracht waren, nur dann, wenn die Tür verschlossen wurde, denn dann wußte man, daß feindliche Schiffe in der Nähe waren. Man hörte oft Schüsse. Der Kommandant der „Yarrowdale" hieß Badewith. „Ich habe niemals", fährt Fagri fort, „in meinem 18 Jahre langen Seemannsleben einen Mann mit so starkem Willen gesehen, wie diesen. Die Besatzung von 18 Mann leitete er mit einer bloßen Handbewegung. Einmal kam das Schiff in die Nähe mehrerer englischer Kreuzer. Glücklicherweise ging die Gefahr für die „Yarrowdale" vorüber. Rühmende Worte hatte Fagri auch für das Auftreten des zweiten Kommandanten von Junck und des ersten Torpedooffiziers Barthol. Nach einmonatigem Aufenthalt im Gefangenenlager Neustrelitz wurde die Mehrzahl der Seeleute nach Karlsruhe übergeführt, wo sie über die Verpflegung nicht zu klagen hatten."

### Vom westlichen Schauplatze.

**Vor wichtigen Ereignissen?**

Amsterdam, 3. März. Der militärische Mitarbeiter der „Tijd" glaubt, daß an der Westfront demnächst wichtige Ereignisse zu erwarten seien. Er hält es für möglich, daß die junge englische Armeeleitung der erprobten Führung der deutschen Stabsoffiziere nicht gewachsen sein würde. Damit würde die Aussicht, daß der Sommerfeldzug die Entscheidung bringe, wieder steigen.

Lugano, 4. März. Der Pariser Korrespondent des „Corriere della Serra" stellt fest, die französischen Militärs seien der Ueberzeugung, daß man an der Westfront zu einer neuen Bewegungstaktik übergehen werde, welche die geplanten Operationen des Ententeheeres um einige Wochen hinausschieben könne.

### Bulgarischer Bericht.

Sofia, 3. März. Amtlicher Bericht vom 3. März.

Mazedonische Front: Auf dem ganzen Struma-abschnitt von der Belasitza Planina bis zum Golf von Orfano gingen während der Nacht starke feindliche Abteilungen, die mit Maschinengewehren ausgerüstet waren und durch stellenweise recht heftiges Artilleriefeuer unterstützt wurden, vor, wurden aber überall durch unsere Wachabteilungen verjagt. Auf der übrigen Front schwache Tätigkeit.

Rumänische Front: Nichts Besonderes zu melden. Auf der ganzen Front Schneestürme.

## Zur Kriegslage.

Großes Hauptquartier, den 4. März 1917. (W. T. B.)

### Westlicher Kriegsschauplatz.

**Dunstiges Wetter hielt fast durchweg die Gefechtstätigkeit in mäßigen Grenzen. An mehreren Stellen waren eigene Unternehmungen erfolgreich. Bei Chilly (zwischen Somme und Avre) wurden 18 Engländer, an der Straße Etain—Verdun über 100 Franzosen, beiderseits der Doller (Oberelsaß) 37 Franzosen gefangen eingebracht.**

### Oestlicher Kriegsschauplatz.

**Keine Kampfhandlungen von Belang; noch immer starke Kälte.**

### Mazedonische Front.

**Die Lage ist unverändert.**

Der Erste Generalquartiermeister.
Ludendorff.

---

Berlin, 4. März 1917, abends. (W. T. B.)

**In den Morgenstunden rege Gefechtstätigkeit nördlich der Somme und auf dem Ostufer der Maas. Zahlreiche Luftkämpfe.**
**Im Osten und in Mazedonien nichts Wesentliches.**

---

## Der Wiener amtliche Bericht.

Wien, 4. März 1917. Amtlich wird verlautbart:

### Oestlicher Kriegsschauplatz.

**Bei neuerlich anwachsender Kälte geringe Gefechtstätigkeit.**

### Italienischer Kriegsschauplatz.

**Gestern abend zerstörten Abteilungen des Infanterieregiments Nr. 24 und des K. u. K. Landwehrregiments Nr. 20 eine Sappe und die Vorstellungen des Feindes nächst Oberbertoiba, brachten 47 Gefangene und 2 Maschinengewehre ein. Unser Artilleriefeuer vernichtete ein italienisches Munitionsdepot bei Podsabotin.**

### Südöstlicher Kriegsschauplatz.

**Unverändert.**

Der Stellvertreter des Chefs des Generalstabes
von Hoefer, Feldmarschalleutnant.

---

### Freche Fälschungen.

München, 3. März. Die halbamtliche Korrespondenz Hoffmann meldet:

Unsere Feinde sind in letzter Zeit wieder emsig bemüht, auf den seltsamsten Wegen, besonders von der Schweiz aus, Flugblätter und Flugschriften nach Deutschland einzuschmuggeln, in denen versucht wird, Mißstimmung gegen die Reichsleitung zu erregen oder unter den einzelnen Bundesstaaten Mißtrauen zu säen. Als Verfasser werden natürlich immer deutsche Namen genannt. Mit besonderer Vorliebe wird angegeben, daß die Herausgabe oder Zusendung im Auftrage süddeutscher, namentlich bayerischer Kreise erfolgt, wie z. B. in einer Schrift „Bayern und der Frieden". Diese Schrift ist in den letzten Tagen an eine Reihe Persönlichkeiten von Bern aus, sogar in verschiedenen Umschlägen versandt worden, die auf der Rückseite eine runde blaue Siegelmarke mit weiß eingeprägtem bayerischem Staatswappen und der Aufschrift der bayerischen Gesandtschaft in Bern tragen. Es wird damit offenbar der doppelte Zweck verfolgt: die Sendungen der Wachsamkeit der Grenzstellen zu entziehen, zugleich aber die Empfänger glauben zu machen, daß ihnen die Flugschrift von der bayerischen Gesandtschaft in Bern amtlich zugesandt sei. Nach der ganzen Fassung und Aufmachung der Schriften darf zwar angenommen werden, daß keiner der Empfänger über die wahre Natur der Sendung im Zweifel ist. Um aber jedem Mißverständnis zu begegnen, wird hiermit festgestellt, daß die bayerische Gesandtschaft in Bern oder andere bayerische amtliche Stellen mit diesen Sendungen selbstverständlich nichts zu tun haben. Die angebliche Siegelmarke der Gesandtschaft ist eine freche Fälschung.

### Die flämische Abordnung.

Berlin, 3. März. Aus Anlaß des Empfanges einer flämischen Abordnung hatte der Reichskanzler für heute abend an einen kleinen Kreis von Gästen Einladungen zu einem Bierabend gerichtet. Außer den Mitgliedern der Abordnung erschienen die Staatsminister und Staatssekretäre Dr. Helfferich, Graf von Roedern, Staatsminister Dr. von Trott zu Solz, Staatsminister von Loebell, Staatssekretär Zimmermann, der katholische Feldpropst Weihbischof Dr. Joeppen, der Prälat von St. Hedwig, Propst Dr. Kleineidam, und hohe Beamte der Reichskanzlei, vom Auswärtigen Amt und des Reichsamts des Innern sowie Abgeordnete der verschiedenen Parteien des Reichstags. Der Reichskanzler, unterstützt vom Unterstaatssekretär Wahnschaffe, ließ es sich persönlich angelegen sein, im Laufe des sehr angeregten Abends die Mitglieder der flämischen Abordnung mit seinen Gästen bekannt zu machen. Eine lebhafte Unterhaltung hielt die interessante Gesellschaft bis nach 11 Uhr abends in den gastlichen Räumen des Reichskanzlers zusammen.

Berlin, 4. März. Der Staatssekretär des Innern, Staatsminister Dr. Helfferich, empfing heute die flämischen Gäste in seinem Hause. Außer dem Staatssekretär Zimmermann und dem Staatsminister von Trott zu Solz waren hierzu auch der Präsident des Reichstags, Exzellenz Dr. Kaempf, sowie eine Reihe von Parteiführern und höheren Beamten erschienen.

### Die Haltung Amerikas.

Washington, 3. März. (Reuter.) Den Führern des Senats ist im Auftrage von Wilson mitgeteilt worden, daß der Präsident zurzeit bezüglich eines Krieges gegen Deutschland nichts tun werde, bevor nicht der Kongreß zu einer Sondersitzung zusammenberufen sei.

Washington, 3. März. (Reutermeldung.) Im Senat beantragte Stone, der Vorsitzende der Kommission für auswärtige Angelegenheiten, in dessen Heimatstaat Missouri viele Deutsche ansässig sind, einen Abänderungsantrag gegen die Bewaffnung von Handelsschiffen. Er sprach sich auch dagegen aus, daß der Präsident ermächtigt werde, sich anderer Mittel zu bedienen, und erklärte, der Präsident könnte dann Kriegsschiffe verwenden, um die deutschen U-Boote von den Seehandelsstraßen zu vertreiben, was eine Kriegshandlung wäre. Wenn der Kongreß Krieg wolle, so müsse er es sagen und nicht die Verantwortung auf den Präsidenten abwälzen. Stone sagte, er habe gehört, daß die Marinesachverständigen planten, den Handelsschiffen Boote zur U-Bootjagd beizugeben, die im Sperrgebiet zu Kundschafterdiensten verwendet werden sollen.

Washington, 4. März. (Reuter.) Im Senat fragte Senator Branegee, ob die Amerikaner noch weiter ruhig zusehen würden und sich von dem deutschen Ungeheuer rücksichtslos zertrampeln lassen wollten. Der Krieg sei sicher, falls amerikanische Handelsschiffe deutschen Unterseebooten im Sperrgebiet begegneten, indessen bestehe bereits seit dem 1. Februar, wo Deutschland den Krieg an die ganze Welt erklärt habe, ein Kriegszustand. Die Vereinigten Staaten hätten über die Frage der Tötung auf hoher See schon zu lange Worte gemacht. Der Kongreß müsse der Frage mit Männlichkeit und ohne Zweideutigkeiten und Ausreden ins Auge sehen.

Bern, 4. März. Havas meldet aus Washington, daß der Gesetzantrag bezüglich der Bewaffnung der Handelsschiffe im Repräsentantenhaus von neun Republikanern, drei Demokraten und einem Sozialisten bekämpft worden sei.

Stockholm, 4. März. Die Herabsetzung des Anschlages für die Neutralitätskosten von 30 auf 10 Millionen durch die Mehrheit der Linken im Reichstag wird von den Blättern der Rechten aufs schärfste verurteilt. „Allehanda" findet den Vorgang höchst bedenkenswert im Hinblick auf das Ansehen des schwedischen Namens und die wachsenden politischen Schwierigkeiten, die mit Gewißheit zu erwarten seien. „Svenska Dagbladet" bemerkt, das unverantwortliche Vorgehen werde einmal eine böse Erinnerung für die Schuldigen werden.

Der bekannte Militärschriftsteller Hauptmann Ernst Liljedahl hat infolge des gestrigen Reichstagsbeschlusses seinen Austritt aus der liberalen Partei erklärt.

* * *

Stockholm, 4. März. Mehrere Stockholmer Blätter bringen Andeutungen darüber, daß England von Schweden für die Freigabe der in englischen Häfen liegenden schwedischen Schiffe unter anderem die Wiederöffnung der Kogrundrinne verlangt. Hiervon wußten zunächst liberale Blätter zu berichten. Nun erfährt auch „Aftonbladet" unmittelbar vom englischen Gesandten in Stockholm, daß „die britische Regierung noch eine zweite Forderung in bezug auf die schwedische Schiffahrt aufstellt, nämlich gemäß der Denkschrift an die schwedische Regierung vom 19. Februar über die englischen Schiffe, die sich gegenwärtig in Ostseehäfen befinden". Das ist eine Umschreibung für die Oeffnung der Kogrundrinne, durch die England seinen in russischen Häfen liegenden Schiffsraum frei bekommen will.

### Aus Schweden.

Stockholm, 3. März. Die gemeinsame Abstimmung der beiden Kammern des Reichstages über die Neutralitätskosten ergab 187 Stimmen für den von der Zweiten Kammer bewilligten Betrag von 10 Millionen Kronen, und nur 172 Stimmen für die von der Regierung geforderten 30 Millionen.

### England in den ersten vier Wochen der Seesperre.

Es wäre durchaus verfehlt und kurzsichtig, wenn man meinen wollte, daß die Wirkung der Seesperre auf die englische Volkswirtschaft schon in wenigen Wochen in einer Art wirtschaftlicher Revolution hätte zum Ausbruch kommen können. Vielleicht hat mancher Laie gemeint, die Bedrohung Englands durch die Seesperre werde sogleich zu einem weiteren ungeheuren Emporschnellen der Preise, zu einem sofortigen Versagen der inneren Zufuhr auf einzelnen Märkten usw. führen. Eine solche Vorstellung wäre schon deshalb irrig, weil die Preise der Nahrungsmittel und einzelner wichtiger Rohstoffe schon vor der Seesperre einen außerordentlich hohen Grad erreicht hatten (man denke z. B. an den Weizenpreis von 400 ℳ die Tonne gegen 150 ℳ in Friedenszeiten); weil ferner selbstverständlich in England noch Vorräte für eine gewisse Zeit vorhanden sein müssen, welche zunächst einer übertriebenen Preishausse entgegenwirken. Endlich aber bleibt auch zu bedenken, daß einzelne Preise, wie die Brotgetreidepreise, schon seit längerer Zeit von der Regierung kontrolliert werden und daher keinen Gradmesser mehr für Angebot und Nachfrage abgeben. Immerhin zeigen, wenn man diese Umstände berücksichtigt, die Nachrichten von den englischen Märkten, daß die Butter-, Käse-, Speck-, Eier- und Teepreise nicht nur eine außerordentliche Steigerung erfahren haben, sondern, daß auch vielfach infolge der tatsächlichen Knappheit schlechtere Qualitäten dieser Waren zu höheren Preisen umgesetzt wurden als vor der Seesperre die guten Qualitäten. Auch kann in allen Marktberichten der englischen Zeitungen die Besorgnis, daß eine weitere Verknappung der Zufuhren stattfinden werde, deutlich zum Ausdruck und es setzte damit eine außerordentliche Zurückhaltung der Verkäufe im Großhandel und ein Hamstern des Publikums im Kleinverkauf ein.

Aber alle diese Erscheinungen weisen vorläufig noch auf Entwicklungen hin, die erst in den eigentlichen Anfängen stecken, sich aber mit jeder Woche, welche die Seesperre dauert, progressiv steigern müssen. Die eigentlich uns am stärksten befriedigende Wirkung der Seesperre muß von allgemeinerem Gesichtspunkte aus erörtert werden. Wir sehen nämlich, daß im Monat Februar die Erörterungen über den Tonnagemangel, dessen Verstärkung das eigentliche Ziel der Seesperre bildet, geradezu den Mittelpunkt aller öffentlichen Diskussionen bilden. Hierbei ist ein Gegensatz auffällig. Während einerseits von einzelnen amtlichen Persönlichkeiten Englands der Versuch gemacht wird, die Tonnageverluste als relativ leicht für England hinzustellen (Reden von Lord Curzon, Lord Beresford und Sir Edward Carson), wird auf der anderen Seite der Ernst der Tonnagefrage zum Ausgangspunkt von neuen drakonischen Sicherungsmaßnahmen für die englische Volkswirtschaft gemacht. Schon hierin liegt ein merkwürdiger Widerspruch, der aber die Hoffnungen, welche wir auf die Seesperre setzen, voll bestätigt. Denn wenn wirklich den Engländern die Schiffsverluste keine erhebliche Sorge bereiten würden, wenn es wirklich stichhaltig wäre, daß viele Tausende von Handelsschiffen in weniger als drei Wochen in britische Häfen einliefen, während nur wenige Hunderte versenkt wurden, dann würden nicht die besten englischen Köpfe Tag und Nacht darüber nachdenken, wie man durch Hebung der Eigenproduktion, durch einschneidende Verordnungen der Organisation, durch überaus empfindliche Maßnahmen zur Einschränkung des Verbrauches den Folgen der wachsenden Schiffsraumnot entgegenarbeiten könne. Die Lösung dieses Widerspruches finden wir in dem Augenblick, in welchem wir die englische Schiffsraumfrage nicht durch die Brille beschönigender englischer Minister betrachten. Wenn Sir Edward Carson angegeben hat, daß bei einem Hafenverkehr von 6075 eingelaufenen und 5873 ausgelaufenen Schiffen in der Zeit vom 1. bis zum 18. Februar nur 134 Schiffe aller Art versenkt worden seien, so muß, um diese beruhigend klingende Zahl zusammen zu bringen, jedes kleine und kleinste Handelsfahrzeug mitgezählt worden sein, das überhaupt imstande ist, einen Hafen zu verlassen. Es kommt jetzt aber auf die Schiffe an, die den Verkehr zwischen England und dem Auslande vermitteln. Eine eingehende Berechnung auf Grund der vom englischen Handelsamt herausgegebenen Statistik ergibt nun, daß im Januar 1917, als noch der gesamte neutrale Verkehr nach England mitzählte, täglich etwa 80 Schiffe den englischen Verkehr mit dem Ausland bewältigten. Nach Fortfall des größten Teiles des neutralen Verkehrs kann man jetzt im Februar höchstens noch 70 Schiffe für den Ueberseedienst täglich gelten lassen. Das macht für 18 Tage 1260 Schiffe. Das Verhältnis 1260 zu 134 sieht, wenn auch in der Zahl 134 manche kleine Fahrzeuge enthalten sein mögen, schon sehr viel weniger beruhigend für England und Neutrale, die das Risiko der Fahrt dorthin laufen sollen, aus, als die von Sir Edward Carson zusammengestellten Ziffern. Es kommt aber noch hinzu, daß Sir Edward Carson falsch berichtet war, als er nur mit 134 Verlusten rechnete. Tatsächlich waren am 18. Februar, abends, schon etwa 200 Schiffe aller Art verloren. Der Ausfall an Schiffsraum ist aber nur die unmittelbarste Wirkung der Seesperre. Mindestens ebenso bedeutungsvoll ist das Fernhalten der neutralen Schiffe aus den Sperrgebieten. Noch im Januar ist reichlich ¼ des einlaufenden und ⅓ des auslaufenden Verkehrs der englischen Häfen von neutralen Fahrzeugen bewältigt worden. Die Seesperre hat nun diesen Verkehr fast völlig zum Aufhören gebracht.

Wenn man sich nun dieses Bild der englischen Schiffsraumfrage vor Augen hält, begreift man die fieberhafte Hast, mit welcher England plötzlich eine Vorratspolitik zu treiben sucht. Erst die Seesperre hat anscheinend den englischen Ministern die Augen geöffnet und sie veranlaßt, die einzelnen wichtigen Produkte der englischen Warenversorgung im Hinblick auf die Vorräte durchzugehen. Einen Ueberblick hierüber hat der Premierminister Mr. Lloyd George in seiner Rede am 23. Februar 1917 im Unterhause gegeben, einer Rede, deren Lektüre nur jedem empfohlen werden kann, der sich über die Wirkungen der Seesperre auf Englands Kriegs- und Volkswirtschaft orientieren will.

Zunächst beschäftigte sich der Premierminister mit dem Holzbedarf Englands. Sehr gewunden drückte er sich aus, wenn er sagte, daß es ihm „durchaus nicht unwahrscheinlich" sei, daß man in England „fozusagen" alles Holz, das man während des Krieges benötige, besitze, „vorausgesetzt", daß die notwendigen Arbeitskräfte für das Abholzen und für den Transport vorhanden seien. Aber gerade an diesen notwendigen und zum Teil notwendigerweise gelernten Arbeitskräften fehle es bedauerlicherweise. Ein zweiter Hauptexportartikel, das Eisenerz, sei, so führte Mr. Lloyd George aus, ebenfalls reichlich vorhanden, wenn man sich entschließen könnte, die minderwertigen englischen Eisenerze zu fördern. Aber auch dies schließe wiederum der Mangel an gelernten Arbeitskräften aus. Schon jetzt herrsche in den Hochöfen Englands starker Arbeitermangel. Was nun die Nahrungsmittel angeht, so