

Nova Esperanto-Biblioteko

No 2

30 Pf.

**La efikoj de la
U-boata milito**

laŭ oficialaj elmontroj el komenco
de Aŭgusto 1917



Eldonita de
Deutscher Esperanto-Dienst
(Germana Esperanto-Servo)



Verlag Friedrich Ellersiek, Berlin S 59

Enhavo

	paĝo
I. Oficiala germana elmontro	3
II. Oficiala angla elmontro	31



I. Oficiala germana elmonro

Kun la pliiĝantaj sukcesoj de la U-boata milito kreskis la klopodoj de la kontraŭuloj, konsiderigi ĝin senefika. La popolojn de Entente kaj la neŭtralulojn oni intencas senigi de la timo pro tiu nova batalilo, nin kaj niajn liganojn de la espero pro ĝia decidiga efiko. La asertoj, kiuj same en paroladoj kaj eldiroj de la malamikaj ministroj kaj de aliaj eminentuloj, kiel en la gazetaro de Entente kaj en kelke da influataj de ĝi neŭtralaj gazetoj estas tiucele starigataj kaj defendataj kun pli-malpli da lerteco, moviĝas laŭ tri direktoj:

Ili pridubas la ĝustecon de la publikigoj de la germana admiralstabo pri la nombro de alfundigitaĵoj;

ili klopodas konsiderigi la disponeblan por Entente tunkvanton por ĝia transoceana provizado tiom granda kaj per novkonstruoj daŭre solidigita, ke la okazantaj pro la U-boata milito perdoj povas esti elportataj;

fine ili penas naski la kredon, ke per limigo de la importo de ne necesaj por la vivo objektoj kaj per pliigo de la propra produktado por ne takseble longa tempo ne mankos la necesa ŝipvolumeno por la altransporto de la necesaj por la vivo kaj militado ŝarĝaĵoj.

Ĉi tiuj asertoj estu submetataj al detala ekzameno.

I.

La publikigoj de la admiralstabo same kiel la publikigoj de la arme-estraro bazas sur la faritaj laŭ propra konvinko informoj de la fronto kaj sur aliaj sciigoj, submetataj al detala kaj zorga kontrolo. Ke la admiralstabo ne povas nek rajtas konigi ĉiujn bazojn por siaj publikigoj, estas milita neceso, reganta ĉe Entente ŝajne en multe pli alta grado kaj amplekso ol ĉe ni, por juĝi laŭ la maniero kaj fidindeco de ĝia raportservo. Tial ankaŭ certe ne suspektigas senantaŭjuĝan leganton, se li trovas en la publikigoj de la admiralstabo pri la alfundigita tunkvanto ja ĉi ties sumon, sed ne la nomon de ĉiuj ŝipoj, kies volumeno kune rezultigas tiun sumon. Rimarkigo kiel: „inter la alfundigitaj ŝipoj troviĝis — —“ aŭ simile, eksprese atentigas pri tiu lasta cirkonstanco.

Ĉe la taksadoj de ŝipvolumeno, kiuj ne estas tute malhaveblaj kiel bazoj por la raportoj de la admiralstabo, kompreneble povas okazi eraroj. Ankaŭ al laikoj supozeble estas klare, ke la grandeco de ŝipo povas esti erartaksata eĉ de sperta fakano, konforme al tio, ĉu la ŝipo sekve de pli-malpli da ŝarĝo pli aŭ malpli enakviĝas, same ke taksadoj dum la nokto aŭ ĉe nebula vetero aŭ se la taksota ŝipo povas esti rigardata nur dum malmulte da momentoj, eĉ malgraŭ plej bona intenco povas ekartiĝi. Sed kiam taksadoj devas esti utiligataj, ili estas kiel eble plej singarde substituataj kaj, kiom ajn estas eble, kompletigataj kaj korektataj per pli postaj, pli precizaj esploroj.

Kiom malgravaj estas la tiam ankoraŭ restantaj ek-
artoj, rezultas el prikalkulo de flanko, plene sende-
penda kaj ne influata de la admiralstabo, sed ĝuste
en la fako de la markomunikado speciale kompetenta;
laŭ ĝi la taksadoj pri la grandeco de ŝipoj provizore
anoncitaj kiel ne konataj mezmezure ĝis 2⁰/₀ ko-
incidas kun la kalkulrezultatoj sur la fundamento de
postaj, pli fidindaj informoj. El tio evidentiĝas, ke
kun okazaj trotaksoj korespondas sama kvanto da
maltrotaksoj kaj kompensas ilin. Per tio ankaŭ la
aserto de la franca aŭtoro de du artikoloj en „Neue
Zürcher Zeitung“, ke la volumeno de ĉiuj alfundigitaj
ŝipoj, ne identigitaj de la germanaj U-boatoj, estas
metode plialtigata, estas plenpruve refutata.

Sed eĉ se la franca aŭtoro koncerne siajn fals-
kulpigojn estus prava, tiu trotakso de la ne konataj
ŝipoj nur malmulte influus la definitivan rezultaton;
ĉar el la alfundigitaj ŝipoj apenaŭ $\frac{1}{5}$ restas ne konata.
Se oni supozas koncerne ilin, kiel li faras, eĉ mez-
nombran trotakson je $\frac{1}{3}$, ĝi do influus la definitivan
rezultaton nur per $\frac{1}{15}$, sekve eĉ la plej altaj ĝisnunaj
monatrezultatoj atingus apenaŭ 70 000 t. La kon-
traŭula aserto, ke la trotakso sumiĝas je kelke da
centmiloj da tunoj, do estas nura fantaziaĵo.

Plue de malamika flanko estas dirate kontraŭ la
fidindeco de la raportoj de l' admiralstabo, ke ŝipoj,
kiuj estas anoncataj kiel alfundigitaj, efektive ne
alfundiĝis, sed atingis havenon. La leginto de la
kontinuaĵaj publikigoj de la admiralstabo supozeble
memoras, ke en ili eĉ mencio pri torpedado kelk-

foje troviĝas la rimarkigo: „Alfundiĝo ne observita“. Tiaj sukcesoj, kiel estu eksprese rimarkigate, principe ne estas alkalkulataj al la nombro de la alfundigitajoj. Ke en tiaj okazoj la U-boatestroj tiam kaj tiam povas erari, fariĝas klare, se oni prezentas al si, ke kelkaj torpedadoj okazas dum malluma nokto aŭ ĉe akra kontraŭbatalo de malamikaj armitaj eskortŝipoj, kies atakoj devigas la U-boaton, kelke da tempo resti sub la akvo kaj, ne ankoraŭfoje elakviĝante, forlasi la lokon de la batalo. La koncernata U-boatestro tiam laŭ la eksplodbruo de sia torpedo kaj la situacio de la pafdifektita ŝipo povas akiri la konvinkon, ke la trafita ŝipo certe dronos; tamen en tiu aŭ alia okazo oni eble sukcesas treni ĝin en proksiman havenon. Ĉar la riparo de tia ŝipo pro la grandaj difektoj, kaŭzitaj de niaj torpedoj, kaj pro la ĉie konata manko de spertaj laboristoj, materialo por ŝipkonstruo kaj en la francaj kaj italaj ŝipfarejoj ankaŭ de karboj, daŭras multe da monatoj kaj malakcelas kaj prokrastas la novkonstruon de ŝipoj, tia sukceso de U-boata atako devas esti ne multe malpli alte taksata, ol alfundigo. Cetere ĉe tiaj difektoj ankaŭ la ŝarĝo pleje neuzebliĝas tute aŭ plejparte. Kiom ofte entute okazas tiaj eraroj de la U-boatestroj? La antaŭe citita franca aŭtoro en sia artikolo de la 10a de Julio denombros sep tiajn okazojn dum tri monatoj, dum kiuj preskaŭ 1000 malamikaj ŝipoj estis surfundigitaj. Do ankaŭ tiu provo, dubindigi la raportojn de la admiralstabo, malsukcesas pro pruveblaj faktoj.

Ne alie estas pri la konstante ripetigantaj asertoj de la malamikoj, ke ni, dank' al la faritaj kontraŭdisponoj, suferas gravajn perdojn je U-boatoj. Kontraŭtio oni nur denove povas atentigi pri la oficiala konstato, ke la meznombra perdo je U-boatoj en monato nur per malgranda partumo superas la nombron 3, dum la kresko en la sama tempo sumiĝas je oblaĵo de ĝi.

La plej elpensemaj kapoj, la plej granda elspezo de mono ankoraŭ nun ne liveris al niaj kontraŭuloj la radikalan rimedon kontraŭ la „U-boata pesto“. Ankaŭ la pluajn klopodojn, trovi ĝin, niaj U-boatanoj atendas egalpeze kaj kun la fido, ke kuraĝo, fakscio kaj spiritĉeesto, kiel ĝis nun, ankaŭ estonte senefikigos la novan rimedon per pli sukcesa kontraŭrimedo.

II.

La U-boata milito estas komencita kontraŭ la provizanta Anglujo kaj ĝiajn liganojn ŝipvolumeno, kiu efektive estas la vivovejno de Anglujo. Oni en Anglujo kaj aliloke ja klopodis interpreti la demandon tiel, kvazaŭ oni intencus, per la U-boata milito sole bari al Anglujo la nutraj-provizadon, do elmalsatigi ĝin, demandado, kiu pro sia facila perceptebleco estas speciale natura por la ĝenerala publiko. En realeco la U-boata milito estas multe pli sekvoplena; ĝuste en Anglujo aŭdiĝis seriozaj kaj objektivaj voĉoj, kiuj tute akre akcentis kaj reliefigis la signifon de la detruo de la ŝipvolumeno por Anglujo. La U-boata milito do estas la problemo de la ŝipvolumeno.

El tri diversaj vidpunktoj oni povas konsideri la demandon.

Unue la posedo de propra forta komercŝiparo por Anglujo estas vivokondiĉo. La diro de la ĉefo de l' admiralstabo, Sir John Jellicoe: „Sen nia komerca ŝiparo la militŝiparo kaj en realeco la nacio ne povas ekzisti“, leviĝas super ĉiuj diskutoj de tiu speco.

Kiam la ne limigita U-boata milito komenciĝis, Anglujo disponis, se oni apogas sin sur ĝiaj propraj fontoj, ankoraŭ pri ĉirkaŭ $19\frac{1}{2}$ milionoj da kuntaraj registrotunoj da komerca frajtvolumeno, se oni kalkuladas ĉiujn ŝipojn de pli ol 100 tunoj kaj ankaŭ la ŝipojn de la kolonioj; en tio estas konsideritaj ankaŭ la konfiskitaj kaj ekposeditaj de Anglujo ŝipoj de la centraj ŝtatpotencoj. El tiu nombro oni devas escepti la ŝipojn, ĉiufoje riparindajn kaj tial ne irpre-tajn, kaj la ŝipojn, kiuj en Anglujo kaj ĝiaj kolonioj servas por la bordnavigado kaj kiuj troviĝas sur la lagoj de Kanado. Se oni singarde taksas tiun subtrahotaĵon kiel entute je $1\frac{1}{2}$ miliono da tunoj, por la transoceana veturo restas frajtvolumeno de 18 milionoj da kuntaraj registrotunoj. Sekve de la militperdoj kaj la normalaj eksiĝoj, ĉe samtempa kalkululo de alte taksita, kreskanta kompletigo per novkonstruataĵoj ĝi malpliigis meznombre en monato je 450 000 ĝis 500 000 tunoj. La 1an de Julio sekve la angla ŝipvolumeno sumiĝis ankoraŭ je ĉirkaŭ $15\frac{1}{2}$ milionoj da tunoj. La 1an de Oktobro ĝi jam atingos nur iom pli ol 14 milionojn da tunoj. Se oni krom tio konsideras la troekspluaton, kiu nun, jam en la

3a militjaro, estas praktikata koncerne la ŝipvolu-
menon per tio, ke riparoj kaj anstataŭigoj de la
maŝinoj estas prokrastataj en multe pli alta grado,
ol la ekonomio ordonas, ankaŭ laikoj klare kom-
prenas, kian fatalan signifon tiu senhalta malpliigo
de la frajtvolumeno politike kaj ekonomie havas por
la nuntempo kaj estonteco de Anglujo. Sen la milito
Anglujo hodiaŭ laŭtakse disponus pri komerca ŝiparo
de proksimume 25 milionoj da kuntaraj registro-
tunoj; tiom granda estas la sumo de la militperdoj
kaj la malkresko de la novkonstruoj.

La dua vidpunkto, el kiu oni devas rigardi la
U-boatan militon, estas tiu de la angla *markomunikado*.
Ĝi havas senperan signifon por la nuna militsituacio.

El la 18 milionoj da kuntaraj registrotunoj, pri
kiuj Anglujo la 1an de Februaro 1917 disponis por
sia transoceana komunikado, oni devas escepti la
grandegan ŝiparon, kiu estas postulata de la milit-
marino kaj la armeo por militistaj celoj de plej diversa
speco kaj ilia provizado, kiel ankaŭ por la militaj
entreprenoj de Anglujo sur transoceanaj militejoj kaj
por la bezonoj de Francujo kaj Italujo. Ni konas
sufiĉan nombron da oficialaj sciigoj pri la grandeco
de tiu ŝiparo. Laŭ ili ĝi povas ĉe modera kalkulado
esti taksata je $10^{1/2}$ milionoj da tunoj. Laŭ tio por
la provizado al la lando per nutraĵoj kaj materialoj
kaj por eksporto jam restus nur $7^{1/2}$ milionoj da
tunoj. El ili en Januaro certa parto ankoraŭ funkciis
en veturoj ne senpere servantaj la anglan provizadon:
„skeletoj“ de la iam potenca, tutmonda ŝipekipejo

de Anglujo, por ripeti parolturnon uzitan en *House of Commons* el ĉe la registara tablo. De tiam la neceso de la tempo kondukis al tio, ke preskaŭ ĉiuj anglaj ŝipoj estas servigitaj al la angla markomunikado.

Aliĝas la ŝipoj kun fremdaj flagoj, kiuj ankoraŭ en Januaro veturis por Anglujo kaj kies nombro oni, apogante sin sur la statistiko de la tiama angla markomunikado, povas taksi je ĉirkaŭ $3\frac{1}{4}$ milionoj da tunoj. Tial la entuta sumo estas $10\frac{3}{4}$ milionoj da kuntaraj registrotunoj, kiuj la 1an de Februaro 1917 iradis por Anglujo.

Tiu ŝipvolumeno per militperdoj kaj normalaj eksigoj en monato meznombro malpliĝas je 950 000 tunoj. Nome de ĝi oni devas subtrahi ankaŭ tion, kio estas surfundigata da militistaj helpŝipoj kaj el la tunkvanto veturanta por Francujo kaj Italujo; ĉar ĝi sola estas la fonto, el kiu tiuj eksigoj povas esti kompensataj. Se tio ne okazas, la militado aŭ la provizado de la ligoj devas suferi en grado, kiu esence influas la eblecon de daŭrigo de la milito.

Malpliigo plue okazis sekve de fortimigo al neŭtralaj ŝipoj, kiuj de post la ne limigita U-boata milito restas for de la barregiono. Taksi la amplekson, estas malfacile. Certe estas nur, ke temas pri multoble da centmil tunoj kaj ke ili ne estas kompensataj de aliflanka ŝipvolumeno, kiu de post Februaro eble nove eniris la anglan markomunikadon. Ne povas esti eĉ parolo pri tio, ke tio okazis en iel konsiderinda amplekso. Pri tio zorgas nombro da cirkon-

stancoj, precipe la ĉie en la mondo reganta manko de frajtvolumeno, plue la retiro de anglaj ŝipoj el transoceanaj veturoj, ekzemple de la Pacifika Oceano kaj la Hinda Oceano, kie nun la amerika kaj la japana flagoj akceptis la heredaĵon.

Aliflanke oni asertas de angla flanko, ke kelke da teknikaj aranĝoj, ekzemple la nuligo de la plensarĝa akvolinio, surkonstruaĵoj sur la ferdeko ktp. kondukis al pliiĝo de la frajtvolumeno. Tio estas pli da teorio ol praktiko; jam ĉar tiu perfortaĵo kontraŭ la konstrukondiĉoj de la ŝipoj ne favore influas ilian naĝopovon kaj ilian rapidecon. Malgraŭ tio ni volas, por esti tute certaj pri nia rezono, kompensi tion, kio per la fortimigo al fremdaj flagoj perdiĝis por la angla markomunikado. Tiu kalkulo ŝajnas des pli singarda, se oni pripensas, ke laŭ kompetenta angla takso la administrado de la tuta angla komercŝiparo de el burokrata centro per komplikaĵoj kaj malrapidigoj sekvigas perdon je utiligebla frajtvolumeno de 10—25⁰/₀. Pluaj faktoroj, kiuj malhelpas la normalan ekspluaton de la frajtvolumeno, konsistas el la ĉiam ripetiĝantaj malfunkciigoj per niaj minbaradoj kaj per la malrapidigita ekspedo en anglaj havenoj, en la malfacileco, havigi al si sufiĉe ekzercitajn ŝipanojn kaj en la neceseco, valorajn ŝipojn irigi kun eskorto de armitaj veturiloj, per kio la efikpovo de tiu ŝipvolumeno konsiderinde malkreskas.

De speciala signifo estas la problemo de la *novkonstruoj*, pri kiu multege estas dirite kaj skribite.

Oni scias, ke la eldiroj de la angla ĉefministro pri tiu objekto estas ekstreme optimistaj. Se oni volus kredi al li, oni devus supozi, ke la produktado de la anglaj ŝipfarejoj en la unua jaro sumiĝas je pli ol 2 milionoj da tunoj kompare al 580 000 tunoj en la pasinta jaro. Lia kolego, la municia ministro, pli modeste determinas la celotan produktadon per 1,5 milionoj. Kompetentuloj taksas ĝin ankoraŭ malpli alta. Ke la angla registaro ne havas pedantajn skrupulojn, troigi en tiaj aferoj, instruas la historio de ĝia agrikultura produktadprogramo, kies nombroj nun eĉ de registara flanko jam estas dirataj nur idealo, al kiu oni aspiras proksimiĝi. Sed ni supozu, tre favore por Anglujo, ke la novkonstruoj de la unua jaro en kreskanta pliiĝo atingos 1,5 milionojn da tunoj. La sama supozo, same tre singarde, valoru por Usono, kie la konstruprogramo ĝis nun ja kondukis nur al gravaj malakordoj inter la prirespondantoj kaj ĵus elvokis la ekŝigon de generalo Goethals kaj de la prezidanto de la naviga oficejo Denman. Ni scias, ke la angla registaro sentas tre ĝene, ke ĝiaj iamaj espero pri la helpo de amerika frajtvolumeno ne realiĝis. Fine konsiderataj devas esti la germanaj kaj aŭstri-hungaraj ŝipoj, kiuj en difektita stato estis konfiskataj en Usono kaj Brazilo: pri ili ni supozu, ke en la daŭro de l' somero ĝis la fino de Septembro ĉirkaŭ 750 000 tunoj estos irpretaj. Tio rezultigus el la amerikaj novkonstruoj kaj tiuj renovigitaj ŝipoj frajtvolumenon de $2\frac{1}{4}$ milionoj da kuntaraj registrotunoj; se oni supozas, ke el ili

2 milionoj da tunoj estas disponigataj al la angla markomunikado, tio supozeble estas multe tro alte kalkulita konsidere al la bezonoj de la cetera amerika komunikado kaj la naskiĝinta kun la eniro de Ameriko en la militon bezono de ŝipvolumeno por ĉeloj de la ŝiparo kaj la ekspedicia korpuso.

El ĉio ĉi tio rezultas, se oni komparas la altiĝojn kaj la ekŝiĝojn, ke la angla markomunikado, kiu la 1an de Februaro laŭdire komenciĝis kun $10^{3/4}$ milionoj da kuntaraj registrotunoj, la 1an de Julio jam estis malpliigita ĝis ĉirkaŭ 7 milionoj da tunoj; la 1an de Oktobro ankoraŭ restus nur $5^{1/2}$ milionoj da tunoj, se oni kunkalkulas la ŝipojn en Ameriko riparitajn; sed jam la 1an de Januaro 1918 ankoraŭ restus 4 milionoj da tunoj, se oni, konsiderante la malpliigon de la markomunikado, alprenas gravan malkreskon de la kaptajo de l' U-boata milito.

Facile oni komprenas, ke la angla ekonomio ne povas elporti tian malhelpon al ĝia sola komunika vojo. La granda programo pri la importlimigoj, kiun la angla registaro ekfunkciigis en la fino de Februaro, laŭ optimista prikalkulo estis ŝparigonta kvaronon de la pasintjara importo.

Se oni supozas, ke tiu programo ne nur estas plene efektivigita, sed eĉ povus esti pliigata ĝis iom pli ol triono de la pasintjara importo, tamen la limo, ĉe kiu la ŝipvolumeno de la angla markomunikado fariĝas ne sufiĉa, estus atingata jam ĉe 6—7 milionoj da tunoj. Ni vidas, kiel proksime ni estas al la sukceso.

Fine oni volis rigardi la problemon ankoraŭ el jenaj vidpunktoj. La tiama marinoministro admiralo *Lacaze* al la franca Ĉambro kiel la disponatan de la aliancanaj kaj neŭtralaj landoj tunkvanton deklaris $40\frac{1}{2}$ milionojn, por pruvi, ke oni ne povas subigi Entente per la U-boata milito. Tiu nombro kredeble estas trovita per tio, ke oni subtrahis de la tutmonda tunkvanto la ŝipojn de la Kvarligo kaj la enfermitajn en la Baltika kaj la Nigra Maroj ŝipojn de Entente. Ĝi estu akceptata kiel proksimume ĝusta. Sed malĝusta estas la derivita el ĝi konkludo de la admiralo, ke tiu tuta frajtvolumeno devas esti detruata por fleksi Entente, tiom malĝusta, ke ĝi ne nur en la spertaj pri markomunikado neŭtralaj ŝtatoj, sed ankaŭ en Anglujo estis aŭ ne atentata aŭ eĉ eksprese refutata. Ke la U-boata milito direktiĝis nur kontraŭ la eŭropaj membroj de Entente kaj precipe kontraŭ la frajtvolumeno provizanta Anglujon, ĉi supre estas elmontrita; sed ke tiu ne estas identa kun la tutmonda, estas evidente; ĉar pro komplezo al Anglujo ekz. Ameriko kaj Japanujo nek volas nek povos rezigni siajn marinterrilatojn. La komerca komunikado de tuj kaj la aliaj bordoŝtatoj sur la Pacifiko, sed ankaŭ sur la Hinda Oceano estas tiom ampleksa kaj plie ĉe la cirkonstancoj de la militempoj kaj la ekpansio de ilia ekonomio tiom kreskas, ke ĝi povas esti plene efektivigata de la propra tunkvanto kaj en konsiderinda grado devas partoprenigi fremdajn ŝipojn, ekz. norvegajn, des pli, ke la forte kunhelpanta en paca tempo angla tunkvanto nun mankas. Ankaŭ

la ceteraj ŝiparoj, kiom ili ne veturas por Anglujo, ĉe la hodiaŭaj cirkonstancoj estas necese bezonataj de la hejmlando, cetere grandaparte ne estas uzeblaj por oceana irado. Tial oni nepre ne povas kalkuli, ke iel konsiderinda frajtvolumeno de fremdaj flagoj ankoraŭ eniros en la anglan markomunikadon; kio estis disponebla por ĝi, jam antaŭ Februaro 1917 ĉiarimede estis partoprenigata de Anglujo. Por Anglujo estis sufiĉe malfacile, reteni tion, kio ĝis tiam servis al ĝia markomunikado. Pri la egoismo, kun kiu ĝi procedas ĉe tio, la neŭtraluloj scias rakonti.

Sen antaŭjuĝo rigardante la tutan problemon pri la frajtvolumeno, oni komprenas la insistan vokon de *Lloyd Georges*: „Ŝipojn! ŝipojn! ŝipojn!“, por eviti la danĝeron de morto, kiu sekve de la U-boata milito pli kaj pli minacas al Anglujo. Oni tiam komprenas ankaŭ, ke la parlamenta sekretario de la municia ministerio, Kellaway, ne hezitis eldiri antaŭ la municistoj de Birmingham, ke Anglujo ne eviteble estos puŝata al malglora paco, se ne parto de la ŝipoperdoj estos kompensata per pliigita novkonstruo. Ke tiu kompenso en sufiĉa grado estas ne ebla, ni ekkonas laŭ la ĉi-supraj elmontroj.

III.

Anglujo ne povas rezigni la frajtvolumenon, ĉar ĝi, kiel insulregno, dependas de la markomunikado kiel la sola vojo de interrilato kun aliaj landoj kaj pli ol ĉiu alia lando en la daŭro de la lastaj jarcentoj adaptis sian tutan politikan ekonomion al la importo

de nutraĵoj, materialo kaj duonfabrikaĵoj. De oficiala angla flanko estas starigita la prikalkulo, ke de la entuta konsumo de l' insulregno en la lastaj pacjaroj en la Unuiĝita Reĝlando estis produktataj da tritiko nur 19⁰/₀, da butero 25,1⁰/₀, da fromaĝo 19,5⁰/₀, da fruktoj 36,3⁰/₀ kaj da viando 57,9⁰/₀, ĉe kio oni devas konsideri ankoraŭ, ke la angla brutbredado koncerne sian furaĝobezonon same grave dependas de la importado. Sukero devas esti plene importata el la eksterlando. La angla ferindustrio ricevas, se oni konsideras la specifan enhavon de la minaĵoj, 50⁰/₀ de la minaĵoj el la eksterlando. La signifo de la importado por la plej granda angla industrifako, la kotonindustrio, rezultas el la fakto, ke la konsumo de kruda kotono en la jaroj 1912/13 en Granda Britio estis pli granda, ol la germano, franca, aŭstria kaj svisa kune.

Koncerne sian grandegan transoceanan provizadon Anglujo hodiaŭ vivas per sistemo de el mano en buŝon. Komence de la marbarado ĝiaj provizoj de nutraĵoj kaj materialo estis malabundaj, kaj staplado de provizoj por pli longa daŭro ne estis okazinta. Tute speciale tiel estas pri pangreno kaj furaĝo. Kvankam la angla registaro trovis necese, de post la komenciĝo de la marbarado subpremi ĉiujn nombropublikigojn pri la importitaj amasoj da nutraĵoj kaj de antaŭ ne longe ankaŭ pri diversaj materialoj, ĝi tamen per tiu procedo ne sukcesis kaŝi la efektivan mankon de provizoj. En anglaj fakrondoj oni bone konas tiun mankon. Ekz. „Morning Post“ en ĉi

tiu printempo povis publikigi la leteron de grenkomercisto, en kiu li plendas pri tio, ke la eksministroj *Asquith* kaj *Runciman* malgraŭ insista atentigo pri tio neniel faris disponojn, por zorgi pri grandamasa tenado de greno en Anglujo. Reprezentantoj de la angla registaro dum la lasta tempo pro bone kompreneblaj motivoj ja konsiderigis la aferon, kvazaŭ la angla popolo per pli forta grenimporto estus sendanĝerigita. Sed la kvalito de la angla militpano, pri kiu ni intencas ankoraŭ paroli poste, kaj la rifuzo de la registaro, okazinta malgraŭ plej energia protesto de la publiko, plibonigi ĝin, estas plenvaloraj pruvoj pri la eksterordinara malabundeco de la grenprovizoj. Pri la provizado al Anglujo per butero antaŭ ne longe fakgazeto pri buterkomercoraportis, ke sekve de la perdo de butertransportaĵoj, de la okazantaj ofte sen konforma malvarmigo transveturigoj kaj de la prokrasta restado de la provizoj en Argentino kaj Aŭstralio la provizado al Anglujo per butero implikiĝis en grandajn malfacilaĵojn. Laŭ raporto de l' 20a de Julio la provizoj de kolonia butero en Anglujo estas finiĝantaj.

Simile la aferoj staras koncerne la provizojn de materialo por la plej gravaj industrioj.

Koncerne la *provizadon per koton*, en Anglujo okazis ĝis nun ne spertita plikostiĝo de kruda koton kaj kaŭzis konsiderindan limigon al fabrikoj, des pli, ke samtempe la eksporto de fabrikaĵoj per la manko de frajtvolumeno estas plej forte reduktata. Ekz. „Daily Telegraph“ de la 13a de Julio 1917 sciigas

el Manchester, ke laŭ la opinio de la komercaj rondoj la tiea inventarkonstato pri la kotonprovizoj ne kontentigis kaj ke la estraro por kontrolo de kotono devas rekomendi limigon de la produktado tiel, ke la ŝpinejoj laboros nur kvar tagojn dum semajno. Pri la lanindustrio „Economist“ de la 14a de Julio 1917 raportas, ke multe da lankonsumantoj plendis al la angla militoficejo pri tio, ke ili ĉe la ricevitaĵoj disponigitaĵoj povas funkciigi siajn laborejojn nur ĝis la fino de Aŭgusto.

Similaj karakterizaĵoj por la malabundeco de la provizoj en Anglujo hodiaŭ ekzistas ne nur en la cititaj ĉi tie, sed ankaŭ en multnombraj aliaj fakoj. Kiaj provoj do estis farataj en Anglujo, por eviti la katastrofon de daŭra malpliigo de la provizoj?

Ripetfoje la angla registaro, kaj tion jam tre baldaŭ post komenciĝo de la marbarado, deklaris, ke ĝi devas alpaŝi al laŭporcia almezurado de la *nutraĵoj*, se la angla popolo ne memvole grave limigos sian konsumon. Sed tiu averto malgraŭ plej fervora propagando havis tiom malmulte da sukceso, ke en sia parolado de la 16a de Junio 1917 Captain *Bathurst* kiel reprezentanto de la nutra oficejo devis deklari, ke la malkresko de la pankonsumo en la lasta monato kompare al monato Majo 1916 sumiĝis nur je 1 procento, dum la tuta kuranta jaro, kompare al la pasinta, ĝis monato Majo rezultigas pliiĝon de la pankonsumo. Tamen, kaj kvankam la voko pri almezurado en Anglujo laŭte estis aŭdigata de plej diversaj flankoj, la registaro rezignis efektiviĝi tian

disponon. Ĝi devis fari tion, ĉar ĝi ŝajne ne fidas al si, venki la teknikajn malfacilaĵojn de tia distribua sistemo. En Germanujo oni povis sur la bazo de kelkvara militsperto en militekonomiaj organizaĵoj establi kaj perfektigi la disdonon de la nutraĵoj kaj materialo. En Anglujo oni devus en plej mallonga tempo atingi praktikadon de la almezura sistemo por ĉiuj nutraĵoj, se ne la deviga limigo al la konsumo de difinitaj nutraĵoj tuj konduku al konformaj, akraj plikostiĝo kaj akaparo en aliaj fakoj. Sed por tia ampleksa kaj samtempe efektivigota dum mallonga tempo organizo la internŝtata administracio de Anglujo laŭ siaj tutaj strukturo kaj esenco ne estas taŭga. Tio estas la kaŭzo, ke la angla registaro ree kaj ree devis prokrasti la promesitan almezuradon kaj provis per plej multspecaj aliaj disponoj plibonigi la problemon pri la nutraĵoj, ĝis nun ŝajne sen konsiderinda sukceso kaj ne povante trankviligi la publikon. La novokupo de la dornoplena ofico de nutraĵa diktatoro renkontis gravajn malfacilaĵojn, kaj, post kiam ĝi nun okazis, la liberala delegito por Lancashire, *Sir G. Toulmin*, salutas la novan reprezentanton de tiu ofico la 25-an de Julio en House of Commons per la deklaro, „ke la nutraĵa diktatoro kaj lia adjutanto estos en malfacila situacio, antaŭ ol ili reakirus la fidon de la publiko.“

La angla registaro precipe efektivigis disponojn pri mikspliciigo, por mildigi la malabundecon de pano. Oni per ŝtata kontrolo devigis la muelejojn, miksi kun la faruno surogatojn de plej diversa kaj duba

speco kun la sukceso, ke inspektoro *Burrel*, apogante sin sur mikroskopaj ekzamanoj, deklaris al la sanitara oficejo, ke la daŭremo de la faruno estas malaltvalora kaj ke grandaj amasoj da valoraj por la homa nutrado substancoj per tiu „militfaruno“ estas ne uzebligataj. Pri la kvalito de la pano, bakita el tiu militfaruno, ni havas multegon da atestoj:

Angla fakgazeto pri grenkomerco de la 5a de Julio 1917 detaligas, ke malgraŭ la asertoj de la registaro, ke la faruno estas plene bonfartiga, la plendoj de la bakista korporacio pri la neuzebleco kaj la kaŭzita de tio malŝparo konstante pliiĝas. London-a asocia sekretario laŭ la dirita gazeto deklaris al reprezentanto de la gazetaro, ke en antaŭurbo de London unu sola bakisto devis neniigi 7200 funtojn da pano, en alia antaŭurbo, laŭ ĝi, unu bakisto ricevis 40 kaj alia 36 sakojn da infektita faruno. En la oriento de London iu bakisto devis vendi 1200 panbulojn al komercistoj de porkofuraĝo. Preskaŭ ĝenerale la konsumo de tia pano elvokis fortan malbonfarton kaj seriozajn malsan-simptomojn; tamen la kaŭzita de tio grava maltrankviliĝo ne povis instigi la registaron, promesi rebonigon; la kaŭzo de tio estas evidenta: mankas la necesaj ne riproĉindaj pansubstancoj en la bezonata kvanto.

Ankoraŭ en alia maniero la angla registaro provas venki la embarason pro la nutraĵoj: per pliigo de la produktado en la propra lando. Tiucele ĝi la 23an de Februaro 1917 disvolvis agraran programon,

kies celo estas forta akcelo de la anglaj grena kaj terpoma kulturoj. Provizore la efektivigo de tiu programo ja sekvigis eksterordinaran multon da komisionoj, subkomitatoj, kunvenoj kaj paroladoj, sed kontraŭe malmulte da videblaj rezultatoj kaj tre gravajn dubojn.

Unuvoĉe la reprezentantoj de anglaj agraraj rondoj, en la fronto la Nestoro de la angla agrikulturo, Lord *Chaplin*, deklaris, ke la efektivigo de la programo, ĉirkaŭ $1\frac{1}{4}$ milionon da hektaroj da paŝtoto transformi en plugokkampojn, estas ebla nur sub tute difinitaj, nun apenaŭ plenumeblaj kondiĉoj. Jam ĉe pacaj cirkonstancoj, en kiuj por tia transformo de la angla agrikulturo povus esti fiksata longa intertempo, ŝajnus riske, per ŝtataj enmiksoj subite malfari la pli ol kvardekjaran evoluadon al superrega paŝtekspluato. En tempo, kiel la nuna, kiam al Anglujo antaŭ ĉio mankas precipe agrikulturaj laborantoj por terekspluato, artefaritaj sterkoj, tute speciale kalio, sed ankaŭ ĉilia salpetro, maŝinoj, instrumentoj ktp., la projekto de la registaro devas ŝajni utopia. En „Morning Post“ de la 29a de Majo 1917 Lord *Hindlip* skribas: „En la plej multaj partoj de Anglujo, se ne en ĉiuj, la lando estas senigita ne nur de la ordinaraj, sed ankaŭ de la spertaj laboristoj. La zorgardo pri la plugokkampoj sekve de tio en plendinda maniero malkreskis, kaj la produktaj fortoj de la tero sekve de tio multege malpliigis. Eble estas relative facile, uzante sufiĉan nombron da vapormaŝinoj, disfosi grandajn areojn

da paŝtoterio; sed estas dubo, ĉu la konforma pliigo de hejmlandaj grenkreskaĵoj por aŭtuno 1918 iamaniere respondus al la elspezoj je materialo kaj laboro, kiuj devus esti prenataj de aliaj fontoj.“

Similajn programojn kiel la agrikulturan la angla registaro starigis por pliigo de la produktado de *hejmlandaj krudmaterialoj*. En unua vico staras la programoj pri la ferminaĵo kaj la ligno. Ankaŭ kontraŭ ili ĝuste el la rondoj de la industriistoj mem, kiuj ja estas la plej bonaj konantoj de la cirkonstancoj, leviĝas plej gravaj duboj. La efektivigo de la programo pri la ferminaĵoj kondiĉigus renverson de la tuta angla ferindustrio. Nome la angla ferindustrio ankoraŭ hodiaŭ unuavice estas adaptita al fandado de la pli puraj eksterlandaj minaĵoj kaj la ŝtallaborejoj al la acida procedmaniero, ĉar la metodo Thomas, kiu eluzas la multfosforajn minaĵojn, kvankam eltrovite en Anglujo, tamen tie ĝis nun estas aplikata nur en relative malgrandaj mezuroj. Oni do devus ŝanĝi la fornojn Bessemer, por kio ree estas bezonataj pliigitaj laborfortoj, materialoj ktp. Ankaŭ tiurilate la anglaj fer- kaj ŝtalindustrioj ne estas transformeblaj en la daŭro de unu jaro, ĉar ili de post jarcentoj pli kaj pli alfariĝis al la importado de eksterlandaj minaĵoj kaj eksterlandaj duonfabrikaĵoj.

La lignoprogramo ŝuldas sian estiĝon al la granda malabundeco de minligno, kiu, necesega por la angla karba minekspluato, antaŭe preskaŭ tute estis importata el la eksterlando. La malfacilaĵojn, kontraŭantajn al la akcelo de la hejmlanda lignoproduktado,

antaŭ ne longe angla fakgazeto pri lignokomercio ilustris per detalaj artikoloj. Ĉie oni plendas pri manko de laboristoj. La entrupigoj tre malpliigis la kiomon de arbohakistoj kaj veturigistoj. La segejoj ne kapablas entrepreni konformajn plivastigojn en tiel mallonga tempo. Provo, varbi irlandajn laboristojn por tiuj celoj, estis malakceptata de ili. Ke la angla lignoproduktado ne povas anstataŭigi la importon, konfirmas „Iron and Coal Trades Review“ de la 22a de Junio 1917. Precipe oni pravas pri la minejdistriktoj en la okcidenta parto de la insulregno, ke tie la bezonata ligno troviĝas nur en malgrandaj kvantoj kaj ke antaŭ ĉio ĉe dehako de la kuŝantaj proksime de la minejoj arbaroj la kostoj kaj malfacilaĵoj de la transportoj sekve de la troŝarĝado de la fervojoj pli kaj pli kreskas.

Vidante la malsukcesojn ĉe la disponoj pri mikspliciigo kaj la malfacilan efektivegeblon de la ekonomiaj programoj por la estonteco, la angla registaro faris plej grandajn klopodojn, por disponebligi ŝipvolumenon por la transportaĵoj necesaj por la vivo, unue limigante aŭ malpermesante la importon de malpli gravaj komercaĵoj kaj plue pliigante la ŝipkonstruadon mem sur la bazo de unueca programo.

La angla registaro jam antaŭ la komenciĝo de la marbarado, por ŝpari frajtvolumenon, estis stariginta grandan liston de pli-malpli malhaveblaj komercaĵoj, kies importo, eĉ sen konsidero al la eksporta intereso de amikaj landoj, estis malpermesata en Anglujo. Post la komenciĝo de la marbarado

tiuj disponoj de limigo estis plivastigataj, kvankam por ili esence jam restis nur tiuj komercaĵoj, kiuj havas konsiderindan signifon por la angla milita kaj politika ekonomoj. Tamen la angla registaro opiniis devi senindulge procedi en tiu rilato. Ekz. estis limigata la importado de ledado, papero, minaĵoj kaj antaŭ ĉio de ligno, inklusive la minligno, por ŝpari frajtvolumenon. Aliflanke al unuopaj fakoj de importado, antaŭ ĉio al la provizado per greno, frajtvolumeno estis koncentrata en tiom alta grado, ke la importado de kotono, lano kaj oleo kaj la eksportado de karbo kaj kotonfabrikaĵoj malgraŭ ilia graveco por la angla politika ekonomio grave suferis. Hodiaŭ jam montriĝas la efikoj de tiuj disponoj, kiuj kompreneble devas konsisti el tio, ke unuopaj provizad-fakoj sammezure estas elmetataj al la malabundeco, kiel oni klopodas, al aliaj havaĵoj pli da frajtvolumeno. Ekz. laŭ „Morning Post“ de la 18a de Junio 1917 reprezentanto de la angla registaro malkontestis, ke la forpreno al ŝipoj, kiuj ĝis tiam servis al la viandoprovizado, por la celo de altransporto de greno estas kaŭzo de la plifortiĝinta malabundeco de viando kaj la altaj viandoprezoj. Same la fakgazetoj pri lignokomercado, kiel ankaŭ pri minekspluatado kaj ferindustrio en la lasta tempo ripetfoje kaj insiste atentigis pri tio, ke plua limigo de la importado de fremda minligno implikos la anglan karbon minekspluatadon en ne takseblajn malfacilaĵojn. Sed plej fatala la importpolitiko de la angla registaro fariĝis por la kotona industrio, en kiu hodiaŭ la reduktiĝo

de la produktado samtempe minacas la entreprenantojn kaj la laboristaron per gravaj perdoj. La enmiksiĝo de la registaro en la aferojn de la teksindustrio ĝuste en la lasta tempo estis malakceptata de la interesatoj kiel ekstreme danĝera kun atentigo pri tio, ke sole kaj nur malpliigo de la frajtvolumenaj malfacilaĵoj por la importo de kruda kotono povus rebonigi la staton. Sed ĝuste ĝin la angla registaro ne povis konsenti, se ĝi volas persisti pri sia programo, liberigi frajtvolumenon por aliaj celoj. Sed kion la kotonindustrio signifas por Anglujo, rezultas el tio, ke la eksporto de kotonfadenoj kaj kotonfabrikaĵoj en 1914 sumiĝis je ĉirkaŭ 25 procentoj de la tuta eksporto de la Unuigita Reĝlando. La danĝero de limigo al tiu industrio do ne konsistas precipe el la malpliigo de la produktado por la hejmlanda bezono, sed el tio, ke grandegaj amasoj da laboristoj perdus sian okupon, kiuj laŭsperte nur parte kaj kun malfacilaĵoj povas esti uzataj alifake.

Dum la angla registaro do tiurilate pli kaj pli faras la sperton, ke oni povas fliki truon en la unu maniko de vesto nur per ŝtofo el la alia maniko, kiel lasta objekto de espero restas la *ŝipkonstrua programo*. Ne estas la unua fojo, ke tiu espero estas naskata, sed ne plenumata. Se hodiaŭ *Lloyd George* deklaras, ke oni sole en la du lastaj monatoj de la jaro 1917 estos pretiginta tiom da ŝipoj, kiom en la tuta jaro 1916, ni volas memori pri la simila profetaĵo de eksministro *Runciman* de la 15a de Novembro 1916, kiam li asertis ne vidi kaŭzon, ke

Anglujo en la fino de 1916 atingos novkonstruajan nombron de 500000 t por la dua duonjaro 1916. Sed la efektiva rezultato de la angla komercŝipa konstruado por la tuta jaro 1916 laŭ la listo de Lloyd estis nur 582000 t. Ankaŭ aliajn elreviĝojn pri la ŝipkonstruado la angloj devis sperti. Oni memoru nur la anoncitan per plej granda vortabundo projekton de Usono pri la lignoŝipoj. Pri la „Standard“-ŝipoj, kiuj same en Anglujo estis konsiderataj kiel solvo de la ŝipkonstrua problemo, „Glasgow Herald“ de la 1a de Junio 1917 skribas: „La praktikistoj bone scias, ke la konstruo de la „Standard“-ŝipo nun povas efiki nur malmulte aŭ neniom por senpera plifaciligado de la politika ekonomio. La „Standard“-ŝipoj alvenas tro malfrue kaj tro malrapide.“ Tiu kontraŭargumento estas des pli komprenebla, se oni pripensas, ke por pliigi la ŝipkonstruadon, antaŭ ĉio estas necese, plivastigi la ŝipfarejojn, ĉar la ekzistantaj ŝipfarejoj estas plene okupataj per pure militistaj komisioj, sed precipe per la konstante kreskantaj riparoj. Tial plue estas farataj proponoj super proponoj. Ree kaj ree montriĝas la samaj aŭ novaj duboj. „Journal of Commerce“ ekz. atentigas pri tio, ke la egalmezura rapideco de la „Standard“-ŝipoj speciale favoras la alfundiĝon per U-boatoj.

Rigardante la diversajn industrifakojn, kiujn tuŝas la helpoprogramo de la angla registaro, oni povas jam nun konstati, kiuj el ĝiaj fundamentaj kondiĉoj estas ne plenumebaj kaj tial ne ebligus la atenditan de ĝi efikan rebonigon. Oni ne povas disponigi al

la agrikulturo kaj la industrio por tiu aŭ alia produkta fako 50 000, jen 100 000 laboristojn, ne malprofitigante la militistan forton de Anglujo, dum sen multe pliigitaj laborfortoj multe pliigita produktado kompreneble neniel estas ebla. Oni plue por la produktadpliigo bezonas ne nur sole materialon, sed samtempe pliigon de la helpiloj de la produktado, nome de la maŝinoj, fabrikoj, de la enlandaj komunikiloj ktp. Ties pretstarigo ree postulas krudajn materialojn, kiuj, antaŭe importitaj, nun estu produktataj en la enlando, ekz. ferminaĵoj kaj ligno. Tiun plivastigon de la praproduktado do ĉiuj sekvantaj stadioj devas ĝisatendi, antaŭ ol la ekonomiprogramoj de la angla registaro povas esti efektivigataj. Kiom ajn forta estas la volo de la angla registaro, kiom ajn viva ĝia espero, ĝi ne povus en malmulte da pacjaroj kaj des malpli en unu sola jaro aŭ malmulte da monatoj de milito, jam per si mem streĉanta ĝis la ekstremo ĉiujn fortojn, ŝanĝi la tutan strukturon de la angla politika ekonomio tiel, ke ĝi subite ne nur koncerne grandan parton de sia bezono sufiĉas por si mem, sed ankoraŭ krom tio havas produktadon, kompare al la paco multe pliigitan.

Se la bazitaj sur tiu programo disponoj de la angla registaro do ne realigos la portatajn pri ili esperojn, ili aliflanke signifas tiel fortajn ŝangojn en la libera ĝis tiam angla ekonomia sistemo, ke konfuzo kaj incitiĝo de la koncernatoj estas ne evitebla sekvo. Sen garantio, ĉu ili ricevos la necesajn materialon, laborantojn, maŝinojn kaj eblojn

de transporto, la funkciejoj submetiĝu al la kuratoreco aŭ eĉ, kiel la militindustrio, al la rigora devigo de la ŝtato en grado, kian ĝis nun bezonis elporti neniu politika ekonomio. Kaj tio okazas en lando, kies civitanoj ĝis nun ĝuis la plej grandan personan agliberecon kaj konsekvence malplej facile cedas al la surmetitaj al ili katenoj. Kun la inciteco de la labordonanto pri la limigo de lia libereco, disponi pri sia entrepreno, kaj de lia gajnpovo ligiĝas la „sociala maltrankvilo“ de la laborprenanto, al kiu nenia almezurado havigas la konvenantan al li parton de ne malhaveblaj nutraĵoj por atingeblaj prezoj kaj kies salajropliigo ne restas proporcia kun la kostoj de elportebila vivado.

Kaj post ĉio ĉi tio minacas la fantomo de la senokupeco de grandaj industrifakoj, por kies importa kaj eksporta bezonoj la registaro devas rifuzi la ŝipvolumenon.

„*Business as usual!*“ la registaro de Anglujo promesis al la komerco kaj industrio, ekpartoprenante en la memvolita milito. Per plej rigoraj, senindulgaj enmiksiĝoj en la tutan politikan ekonomion ĝi nun devas provi, koncentrigi al persistado la fortojn, senhalte foriĝantajn kun la ŝipvolumeno, la korsango de Anglujo.

En la fino ni nun preterfluge rigardu la efikojn de la U-boata milito al la angla militado. Se oni tute ne konsideras, ke la batalo kontraŭ la U-boatoj forprenas de la terfrontoj milojn da pafilegoj por la daŭre kreskanta kaj tamen neniam sufiĉanta nombro da ĉasŝipoj kontraŭ U-boatoj kaj por la komerca ŝipirado, centojn da aviadistoj por observado de la

bordakvaroj, ke gigantaj amasoj da municio kaj alia militmaterialo senefike surfundiĝis kun la ŝipoj ilin transportantaj trans la maron, ke la maro fariĝis la tombo de kelka truptransporto, la U-boatoj forprenas de la armeo de Anglujo ĉiujn fortojn kaj materialojn, necesajn por kompensi la malutilojn, kiujn ĝi kaŭzas al la necesa por la vivo politika ekonomio de Anglujo.

Sed plue: Ĝi trudis al Anglujo la termiliton en ĝiaj tutaj grandeco kaj akreco. „La ŝiparo ne povas gajni la militon; la milito devas esti gajnata surtere“, la angla admiralstabestro *Jellicoe* la 5an de Aprilo 1917 diris al la reprezentantoj de la laborista asocio. Anglujo ne plu regas la maron; ĉar la germanaj U-boatoj, ne malhelpate de la ekstreme supera ŝiparo, tratanĉas ĝiajn marinterrilatojn. La insulregno tial ne plu povas, bone provizite per ĉiuj produktoj de la tero kaj riĉigante sin per ne limigita komerco kaj per la eksporto de sia industrio, ŝirmate de sia ne superebla ŝiparo, ŝargi siajn liganojn kaj vasalojn per la militado kaj komforte ĝisatendi ĝian finon; en la korprema angoro, vidi la radikojn de sia forto iom post iom distranĉataj, ĝi devas provi, rapide atingi la decidigon, la venkon; jen la kaŭzo de la partopreno en la termilito kun enbataligo de angla popolforto, kian ankoraŭ neniam ĝis nun la historio povis raporti; jen la kaŭzo de la ĉiam renovigataj malgraŭ ĉiuj malsukcesoj ofensivoj kun oferoj de sango, kiajn antaŭe ankoraŭ neniam angla generalo postulis de anglaj armeoj.

* * *

Ni elmontris, sur kio baziĝas nia fido, ke en la U-boata milito ni posedas kaj aplikas la ĝustan rimedon, por inklinigi Anglujon al la paco.

Por mallonge resumi: La U-boata milito estas la problemo de la frajtvolumeno: unue, ĉar ĝi subfosas ĉefbazon de la politika ekonomio de Anglujo, la komercan ŝiparon; plue, pli kaj pli limigante la anglan markomunikadon, ĝi paralizas ĝiajn funkciojn, provizi la anglan popolon per nutraĵoj kaj per materialoj, transporti al la angla armeo vivrimedojn kaj militilojn kaj almenaŭ ĝis la necesa minimumo kompletigi al la eŭropaj liganoj la ne sufiĉan por ilia vivteno frajtvolumenon. Ĉe kiu punkto unue ĉesos la ebleco, en sufiĉa grado plenumi tiujn nepre necesajn funkciojn, ne estas antaŭvideble; tio dependos de la disponado de Anglujo pri sia ŝipvolumeno. Sed en kiu ajn loko mankos la ŝipvolumeno, ĉu unue malfunkcios la provizado al la angla civila loĝantaro aŭ al la militado aŭ al la liganoj, ĉiukaze per tio ekŝanceliĝos la fundamento por daŭrigo de la milito flanke de la alianco. La limojn de la elporteblaĵo ni ĉie vidas proksimiĝantaj. Ni trankvile povas ĝisatendi la ekstremon de tiu evoluado, finiĝonta kun plena certeco en pli-malpli proksima tempo. Anglujo repuŝis la manon de paca akordiĝo, kiu estis proponata al ĝi. Anglujo mem per tio elvokis kontraŭ si sian sorton.

[A. d. M.]

II. Oficiala angla elmonro

Pri la gravega kaj vere revoluciiga efiko de la U-boata milito al ŝipveturado, eksportkomerco kaj la tuta ekonomia vivo de Granda Britio la angla registaro mem donas la plej ampleksan kaj samtempe plej nesuspektindan ateston. Nome, post paso de la unuaj 6 monatoj de la germana U-boata milito, ĝi publikigis resumantan elmontron, kiun la grandaj anglaj gazetoj aperigis la 4an de Aŭgusto. Ĝi tekstas (laŭ „The Times“ de l' 4. 8. 1917):

1. Ĉe militeksplodo Anglujo disponis pri 17 ĝis 18 milionoj da kuntaraj registrotunoj da oceanaj vaporŝipoj. El tio pli ol 15 milionoj da tunoj regule estis okupataj por la ĉeflando. La resto servis por la komunikado inter fremdaj landoj, kolonioj ktp. kaj per tio faris valorajn servojn al la pagobilanco de la hejmlando. Tre granda parto de ĉi tiu *komunikado al malproksimo* estis oferata por ĉiuj senperaj bezonoj, kaj preskaŭ 50 % de la konsiderindaj ŝipoj estis revokataj al la hejmlando, por servi al la angla komerco. Nuntempe Anglujo posedas, inklusive la konfiskitajn ŝipojn, iom pli ol 15 milionojn da tunoj, el kiuj 14 milionoj estas disponeblaj por la ĉeflando.

2. Sed el tiuj 14 milionoj *nur la duono estas disponebla por la komerco*. $6\frac{1}{2}$ milionoj estis plene servigataj al armeo kaj marino, konfederitoj kaj kolonioj. Plia miliono servas tiujn celojn forvojaĝante, do ne estas disponebla por nia eksportkomerco, dum ĝi revojaĝante povas esti servigata al la importado.

3. La servoj de la komerca ŝiparo por militceloj estas tre diversaj. Serio de la plej rapidaj kaj plej bonaj linioŝipoj estis instalataj kiel helpaj krosŝipoj aŭ lazaretŝipoj.

4. De la komenco de l' milito la angla registaro konfiskis anglajn ŝipojn je prezoj, kiuj estas multe pli malaltaj ol tiuj en la libera komunikado. Nun estas atingite, ke la *registaro* devas havi *plenan disponon* pri la *tuta ŝipvolumeno*, por certigi la uzadon de ĉiu ŝipo en la nacia intereso. La rezultato estas: Proksimume 97 % de ĉiuj vaporŝipoj nuntempe estas ĉartitaj je registaraj prezoj. Antaŭ ĉio ĉiuj liniaj vaporŝipoj estas konfiskitaj. Se privataj ŝarĝoj estas transportataj je la prezoj de la libera foiro, ĉi tiu profito estas por la registaro kaj ne por la ŝipposedantoj. En cetero la tuta ŝipmovado estas direktata nur laŭ la vidpunkto de la kiel eble plej granda importado; la interesoj de la ŝipposedantoj kaj de la eksportkomerco restas plene ne konsiderataj. Per tio pli ol unu en malproksimaj akvaroj konstruita komerco devas esti *cedata al neŭtraluloj*, tre volonte serĉantaj okupon en akvaroj, kiuj restas indulgataj de la militdanĝero.

5. La ŝipvetursocietoj disponigis al la registaro sian tutan organizon kaj siajn ceterajn spertojn kaj antaŭ ĉio kuniĝis, por certigi kiel eble plej ekonomian laboron. En multaj okazoj la konstruitaj de la ŝipveturlinioj interrilatoj nature suferas serioze pro la *ĉesigo de kutimaj ŝipveturkomunikadoj*.

6. La marregionoj ĉirkaŭ la britaj insuloj precipe estas elmetataj al atakoj per la malamiko, sed spite de la ligita kun tio danĝero oficiroj kaj ŝipanoj ne hezitis konduki siajn ŝipojn trans la plej danĝerajn vojojn.

7. Ne kalkulite la malutiligajn influojn al la interesoj de la ŝipveturado, *la lando* nature mem suferas pro la *kreskantaj oferoj kaj la manko de frajtvolumeno*. Antaŭ ĉio la *angla eksportkomerco* grave suferis. Ankaŭ la *kolonioj* per tio estas malhelpataj en la eksporto. La limigoj al la *marborda ŝipveturado* ne eviteble devas trudi ĉiuspecajn severaĵojn al la marbordaj urboj; ĉar ĉi tiuj ĝis nun por la alveturo de karbo kaj aliaj komercaĵoj fidis al la ŝipveturado, ĉar la fervoja servo de la lando jam estas tro ŝarĝita kaj ne povas anstataŭi la marbordan ŝipveturadon.

8. Sed tute precipe grava estas la laŭcifera efiko je *importo kaj eksporto*. Antaŭ la milito ni importis ĉiujare 58 milionojn da tunoj da komercaĵoj. En la jaro 1917 tiu kvanto malpliĝis ĝis 43 milionoj, kaj en la kuranta jaro ĝi ankoraŭ pli malpliĝos. Ĉe tio eĉ ĉi tiu grava malpliĝo ne povas tute klare malkovri la oferojn, kiujn ni alportis kaj rilate al

nia propra konsumo kaj rilate al krudaj materialoj por la farado de niaj eksportkomercaĵoj. Nome el la 58 milionoj da tunoj malpli ol unu kvarono koncernas nutraĵojn. La resto preskaŭ tute koncernas bezonaĵojn de komerco kaj industrio. Sed en la jaro 1916 ne malpli ol du trionoj de la tuta importo koncernis nutraĵojn, municion kaj aliajn materialojn por la farado de militbezonaĵoj tiel, ke nur unu triono de la jam sufiĉe forte limigita importo restis por produktivaj celoj. Tio signifas, ke al dumjara importo de 40 milionoj da tunoj da industriaĵoj kaj komercaĵoj antaŭ la milito kontraŭstaris en la jaro 1916 nur dumjara importo de 14 ĝis 15 milionoj por ĉi tiuj gravaj celoj. En la kuranta jaro ni neniel povas esperi, eĉ nur proksimume ricevi tiun malpliigitan kvanton.

9. Iom detala ekzameno de nia *importo* kondukas al la samaj signifaj rezultatoj. En la jaro 1913 nia tuta importo havis valoron de 769 milionoj da pundoj. El tio 94 milionoj venis el landoj, kontraŭ kiuj ni nun militas. En la jaro 1916 nia importo havis valoron de 949 milionoj da pundoj, ĉe kio la malamikaj landoj kompreneble ne plu partoprenas. La granda pliiĝo en la valoro ĉe malpliiĝo de la kvanto klariĝas el la ĝenerala plikostiĝo kaj el tio, ke ni devas aĉeti de aliaj landoj. Sed laŭ la plej zorgaj taksoj, kiuj estas disponeblaj, rezultas, ke la 43 milionoj da tunoj importitaj en la jaro 1916, je pacprezoj kaj el la malnovaj fontoj, estus kostintaj pli vere pli ol 800 milionojn da pundoj. Do en la

jaro 1916, sekve de la eksterordinaraj cirkonstancoj, ni pagis ĉirkaŭ 150 milionojn da pundoj pli. Ni ne nur senindulge oferis la bezonojn de industrio kaj komerco, sed superflue ni krom tio ankaŭ pagis grave pli altajn prezojn por la ne produktivaj militmaterialoj.

10. Ĉe la *eksporto* la afero estas simila. En 1913 ĝi sumiĝis je 525 da pundoj; en 1916 ĝi atingis 500 milionojn. Se por ĝi estus pagintaj la prezoj de 1913, ĝi estus atinginta nur 386 milionojn. Do ni malpliigis nian eksporton je proksimume 26 %, de kio proksimume 10 % koncernas antaŭajn eksportkvantojn al niaj nunaj malamikoj. Niaj liveroj al niaj konfederitoj iom pligrandiĝis, kio estas natura laŭ la aferstato; sed ĉe tio estu rimarkigate, ke tiu pliiĝo klariĝas nur el tute specialaj kaj preterpasantaj kaŭzoj de la nuna situacio kaj ne signifas ian kompencon por la perdo de nia malnova komerco. Nia eksporto al aliaj fremdaj landoj kaj al la kolonioj malpliĝis je ĉirkaŭ 100 milionoj da pundoj, t. e., se oni konsideras la dumpacan ciferon de 337 milionoj da pundoj, proksimume unu triono.

11. Tre grava parto de la importoj kaj eksportoj hodiaŭ estas plenumata per *eksterlandaj ŝipoj*. Se estus eble, apartigi la eksportkomercon precize laŭ anglaj kaj fremdaj ŝipoj kaj kompari, kiu procentaĵo hodiaŭ kaj dum la paco estis plenumata sur anglaj ŝipoj, la rezultato de tia ekzameno estus ankoraŭ pli surpriza. Jam en la enkonduko estis rimarkigate, ke ĉirkaŭ 50 % de la tuta angla ŝipvolumeno, kiu

antaŭe plibonigis nian pagobilancon per la transporto de fremdaj komercaĵoj, nun fariĝis necesa por la ĉeflando. Ekzistas simptomoj por tio, ke la tiel ekestinta manko estas plenigata de la *neŭtrala* ŝipveturado, kiu retiriĝis el la eŭropa komerco, por uzi la favoran okazon, ekposedi la negocon, kiun la angla popolo, almenaŭ por la estanteco, devas forlasi. — —

* * *

Kiom da tempo eble pasis de tiam, kiam en Anglujo estis eldirata la aroganta parolo: „*Business as usual!*“?

[K. Pr. A.]



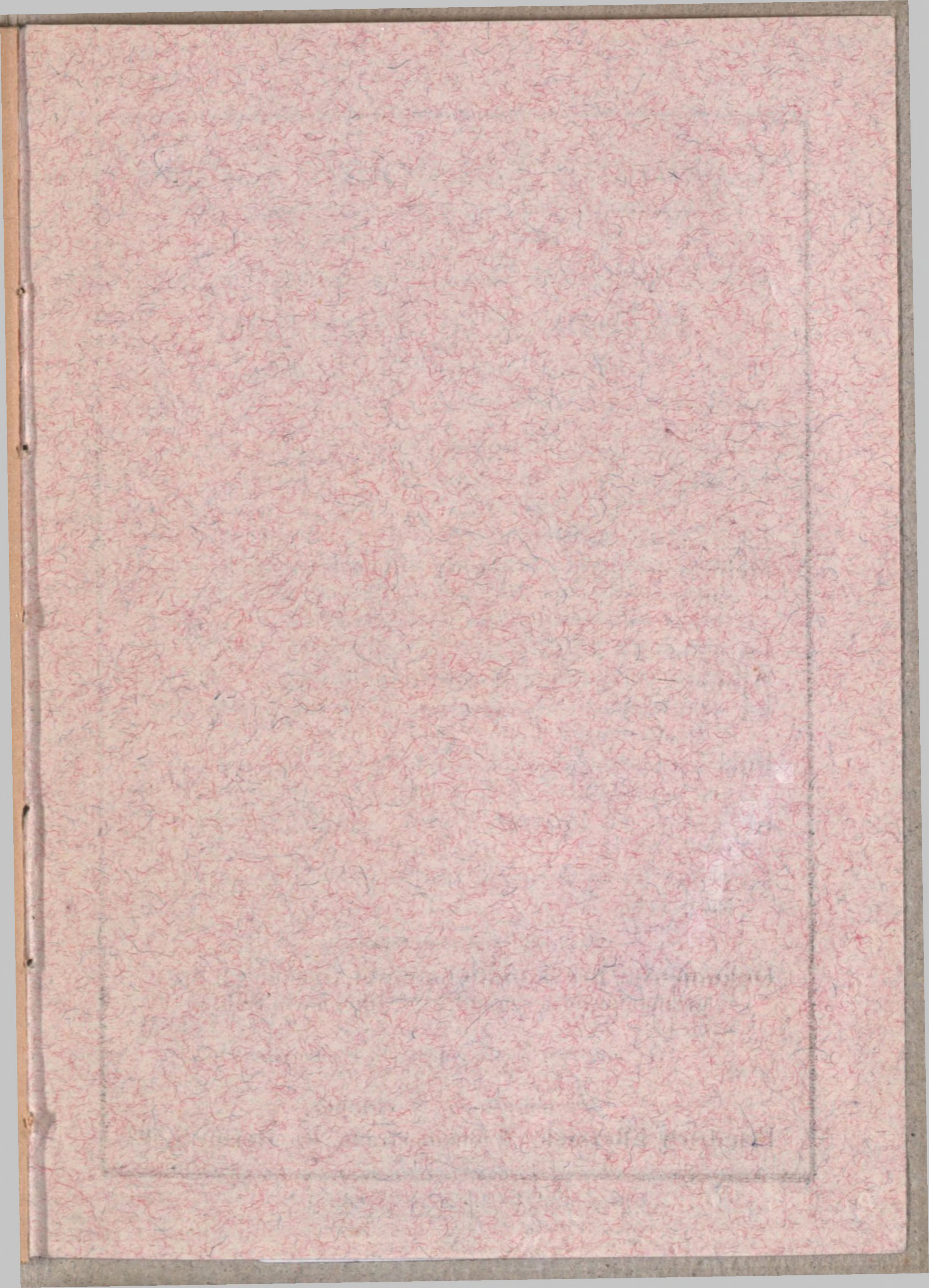
La germana inteligentularo kaj la milito

Broŝuro de *N. Kabanov*, laŭ la rusa originalo esperantigita de *E. B. Wüster* kaj *B. Maske*.

Prezo 50 Pf. afrankite

Interesemuloj eksterlandaj laŭ deziro povas senpage ricevi la tre legindan verketon per

Deutscher Esperanto-Dienst, Berlin S 59



Germana Esperanto-Servo

Perado kaj akcelado de german-internaciaj rilatoj
Germana privera informado

G. E. S. aperigas la ĉiumonatan ilustritan gazeton **Internacia Bulteno**

Germana informilo pri la milito

Abonprezo: 4.— M por tuta, 2.— M por duona jarkolekto

Kiel apartaj broŝuroj kaj aldonoj ĝis nun aperis:

La origino de la mondmilito

de Dro Helfferich (elĉerpita)

La venonta milito de Delaisi 0.55 M

Memorando pri la traktado al la germanaj konsuloj en Rusujo kaj pri la detruo al la germana ambasadorejo en Petrograd . . . 0.25 M

La mensoga militiro per bildoj (bildfolio) . 0.25 M

Albumo pri germanaj militkaptitejoj . . . 0.90 M

La finbatalo, Dokumentaro pri la ne limigita U-boata milito 0.50 M

Pilorio, Raportaro pri la traktado al germanaj vunditoj kaj militkaptitoj en la landoj de Entente . 0.85 M

La kulpo de Entente (Nova Esperanto-Biblioteko, No 1) 0.30 M

La efikoj de la U-boata milito (Nova Esperanto-Biblioteko, No 2) 0.30 M

Krome estas haveblaj:

Dokumentoj pri la militeksplozo (Blanklibro de la germanimperia registaro) — Internacia Bulteno n-oj 17 — 24 1.60 M

(La montritaj prezoj entenas la sendkostojn)

Oni mendu ĉe la eldonejo

Friedrich Ellersiek, Wißmannstraße 46, Berlin S 59

AB 1936

Albanus-sche Buchdruckerei, Dresden-A. 1