

Gechs holländische Dampfer versenkt.

Mit Getreide und Futtermitteln voll
beladen.

Haag, 24. Februar. (Privat.) Das Ereignis des Tages ist die Versenkung von sechs holländischen Dampfern mit zusammen über 30.000 Tonnen, die auf dem Wege von Südamerika, beziehungsweise den holländischen Kolonien, nach Holland in englischen Häfen angelegt hatten und auf diese Weise das deutsche Sperrgebiet nicht beachtet und auch nicht den von den Deutschen gewiesenen Weg eingeschlagen hatten.

Die Dampfer, darunter einer von über 7000 Tonnen und zwei über 5000 Tonnen, hatten Getreide und Stückgüter an Bord. Es scheint, als ob die Dampfer geschwadermäßig zusammengefahren sind, um auf diese Weise zu versuchen, das deutsche Sperrgebiet zu durchbrechen.

Alle sechs wurden auf dem Wege von Liverpool nach Holland bei den Scilly Inseln torpediert und so von ihrem Schicksal erreicht.

Die deutsche Regierung trifft keine Verantwortung.

Berlin, 24. Februar. Das Wolffsche Bureau meldet: Nach Telegrammen, die aus Holland hier eingegangen sind, wurden am 22. d. um 5 Uhr nachmittags mehrere holländische Schiffe, die mit deutschem Einverständnis aus Falmouth und Dartmouth in westlicher Richtung das Sperrgebiet verlassen wollten, vernichtet.

Von amtlicher Stelle erfahren wir hiezu, daß nach der Sperrgebietserklärung holländische Reedereien darum baten, 33 in Falmouth und Dartmouth liegende Dampfer, von welchen 20 mit Getreide und Futtermitteln für die holländische Regierung beladen waren, noch nach Ablauf der auf den 5. d. festgesetzten Auslaufrift aus dem Sperrgebiet herausbringen zu dürfen. Von deutscher Seite wurde, um der holländischen Regierung die 20 Ladungen Getreide zukommen zu lassen, ausnahmsweise das Einverständnis gegeben, aber die Bedingung daran geknüpft, daß das Auslaufen nicht später als um Mitternacht vom 10. zum 11. d. geschehen dürfe. Auf diese Weise konnten die Schiffe in der allen U-Booten bekannten Schonfrist, die in der Nacht vom 12. zum 13. d. ablaufen sollte, das Sperrgebiet mit voller Sicherheit verlassen. Die holländischen Reedereien nahmen dieses Angebot mit Dank an, waren aber aus unbekanntem Gründen außerstande, ihre Schiffe rechtzeitig aus England herauszubringen. Sie erneuerten ihre Bitte um Gewährung einer Ausfahrtmöglichkeit zu einem späteren Termin. Darauf wurde ihnen mitgeteilt, ihre Schiffe könnten entweder in voller Sicherheit am 17. März oder mit nur relativer Sicherheit am 22. d. auf dem bestimmten Wege Dartmouth und Falmouth verlassen.

Von diesem Angebot wollten 18 Schiffe am 22. Februar Gebrauch machen und den Weg in gemeinsamer Fahrt zusammen zurücklegen. Diese Nachricht ging am 16. Februar in Berlin ein. Den Reedern dieser 18 Schiffe wurde darauf nochmals ausdrücklich mitgeteilt, daß für den 22. Februar keine unbedingte Sicherheit gewährleistet werden könne, da es ungewiß sei, ob alle in dem zu passierenden Gebiet arbeitenden Unterseeboote den funktelegraphischen Befehl erhalten würden. Dabei wurde auch betont, daß gegen die Minengefahr außerhalb der angegebenen Kurslinien überhaupt keine Gewähr übernommen werden könne. Unschlüssig nahmen schließlich acht Schiffe das Risiko der Fahrt auf sich. Wenn die holländischen Nachrichten zutreffen, daß diese acht Schiffe zugrunde gegangen sind — eines davon soll an der englischen Küste auf Minen gelaufen, die anderen sieben am 22. Februar nachmittags auf der verabredeten Kurslinie vernichtet worden sein — so wird dies tief bedauert, aber die Verantwortung dafür trifft die Reederei, die es vorgezogen haben, ihre Schiffe mit nur relativer Sicherheit am 22. Februar herauszuschicken, anstatt bis zum 17. März zu warten, zu welchem Zeitpunkt ihnen volle Sicherheit zugesagt war. Eine Meldung unserer U-Boote liegt noch nicht vor.