

ärmliger und die Zahl der deutschen U-Boote, welche „nicht zurückkehren“, im Steigen.

Die seit Beginn des Krieges aus allen Ursachen eingetretene Nettoverminderung an englischem Schiffsraum beträgt auf Grund des amtlichen Registers in Schiffen über 1600 Tonnen weniger als 2%, Millionen Bruttotonnen oder 14%, und dies nach einem Zeitraum, wo unsere großen Armeen und ihre glänzende Ausrüstung den Vorzug erhielten und die große Vermehrung unserer Flotte gleichzeitig zustande gebracht wurde zum Nachteil des Baues von Handelsschiffen. Jetzt richtet dieser U-Boot-Krieg in jeder Hinsicht weniger Schaden an. Die Hilfsmittel des Landes sind weit größer und der zunehmenden Ausdehnung des Aufbaues der Handelsmarine gewidmet. Ich glaube auf Grund besserer Informationen, daß die Deutschen Unterseeboote schneller als bisher bauen können und daß sie noch nicht das Höchstmaß ihrer Leistungsfähigkeit erreichen. Es scheint mir daher, daß es im Unterseeboot-Krieg wie auch sonst zu einer entscheidenden Prüfung über die Entschlossenheit und die geringen Fähigkeiten zwischen den beiden streitenden Mächten komme.

Für die Gegenwart komme ich zu dem Schlusse, daß der U-Boot-Krieg für uns gut geht. Wir müssen unsere Pläne für einen langen Krieg machen. Ich sehe kein Zeichen dafür daß er kurz sein wird. Alle können durch Sparsamkeit unserer Flotte und den Flotten unserer Alliierten helfen, die Unterseeboote zu schlagen.

Trotzdem unsere Anstrengungen auf militärischem Gebiete und in der Munitionserzeugung ein Höchstmaß erreichten, werden wir im Jahre 1917 Marine- und Handelsschiffsraum hergestellt haben, der ungefähr dem Ergebnisse der besten Jahre in unserer Geschichte gleich ist. Dieser wird im Jahre 1918 noch viel größer sein. Die Einheitschiffe, die jetzt bestellt sind, stellen einen Schiffsraum von einer Million Bruttotonnen dar. Die Hälfte davon sind bereits in Bau, der Rest wird in Angriff genommen werden, sobald die Schiffe, die jetzt im Bau sind, vom Stapel gelassen sind. Eine beschränkte Anzahl von Einheitschiffen ist bereits fertiggestellt oder in Bau gegeben, aber die Schiffswerften, die zum Bau der Einheitschiffe geeignet sind, können sich noch nicht gänzlich dieser Aufgabe widmen, weil ihre Stapel bereits durch andere Schiffe in Anspruch genommen sind.

Geddes besprach hierauf den deutschen Angriff auf den Geleitzug bei den Heilandsinseln in der Nacht zum 17. Oktober und erklärte, bei Beginn des Gefechtes wurde die Funkprüfungsrichtung vom „Strong Boy“ durch den ersten deutschen Treffer gestört und die „Mary Rose“ sehr bald durch einen Schuß in die Munitionskammer gesprengt. So kam es, daß kein drahtloser Hilferuf den Admirals auf den Förmalinseln, den Chef der Hauptflotte oder die Admiralität erreichte und daß man dem Geleitzug nicht habe beistehen können. Erst die ankommenden Schiffe brachten bei der Ankunft in Lerwick die Kunde von dem Angriff. Die Admiralität erfuhr den Sachverhalt erst um 7 Uhr abends. Die Einrichtung von Geleitzügen zwischen Skandinavien und Großbritannien besteht seit April 1917. Es fanden über 4500 solcher Fahrten statt. Dies ist der erste Fall, daß ein Schiff aus diesen Geleitzügen durch einen U-Boot-Angriff verloren gegangen sei. Ich kann im Vertrauen dem Hause mitteilen, daß wir heute in der Entwicklung und Hervorbringung von Unterseebootabwehr-einrichtungen aller Art mehr tun, als wir vor sechs Monaten getan haben, ja sogar mehr, als wir glaubten, tun zu können. Im September wurden 90% aller Schiffe auf allen atlantischen Linien begleitet. Seitdem das Begleitsystem eingeführt wurde, war der Verlust von begleiteten Schiffen, die durch die Gefahrgone führen 1:200. Es wurde getadelt, daß wir die Flotte nicht zur Unterstützung des russischen Verbündeten in die Ostsee geschickt hätten. Wenn wir in die Ostsee eindringen würden, würden wir dort bei unserer Ankunft die deutsche Flotte finden. Die Durchfahrt nähme bedeutenden Zeitraum in Anspruch, selbst wenn man für den Augenblick die Frage der Neutralität der dänischen Inseln beiseite läßt. Ferner sind dort sehr ausgedehnte Minenfelder wegzuräumen. Die führenden Schiffe der Flotte würden bei ihrem Herankommen aus dem Großen Belt, der einzig möglichen Durchfahrt, in einer notwendigerweise tiefen Formation bei sehr schmaler Front die ganze deutsche Flotte aufgestellt finden, die ihr Feuer auf sie konzentrieren würde. Ich fand noch keinen verantwortlichen Geoffizier irgend einer Schule, der heute für eine solche Unternehmung eintreten würde. Unsere Flotte im Baltischen Meer würde bald zur Unfähigkeit herabsinken ohne ihre wichtigen Verbindungen. Unser russischer Verbündeter könnte sie nicht mit Heizmaterial, Munition oder Vorräten versorgen.

Ich möchte gern eine Tatsache zum Vergleich anführen, wie die große Flotte in ihrer Rolle sich von der Rolle der Verteidigung, die die deutsche Hochseeflotte spielt, unterscheidet. Die englische Flotte in ihrem nördlichsten Stützpunkt liegt hinter keinem Strandverteidigungssystem, sondern stützt sich nur auf die eigene Stärke. Tag und Nacht wird die Nordsee von Norden nach Süden und von Osten nach Westen von der englischen Flotte durchzogen. Als Beispiel, wie gründlich diese Arbeit getan wird, kann angeführt werden, daß während des vergangenen Monats die Blockadegeschwader im nördlichen Atlantischen und im Nordmeer eine fast unglaubliche Leistung vollbrachten, jedes einzelne Handelsschiff, das nach neutralen Ländern fuhr, anzuhalten und zu untersuchen. Nicht eines wurde verfehlt. Die Gesamtwasserverdrängung der königlichen Marine im Jahre 1914 war 2,400,000 Tonnen; heute ist sie um 71 Prozent größer. Der Mannschaftsstand der Flotte vor dem Kriege betrug 146,000, heute 390,000. Die Zahl schließt den Marinelufdienst ein, der allein von 700 auf 41,000 Mann gestiegen ist.

Wenn der Tag kommt, an dem der Feind der englischen Flotte gewährt, was sie verlangt, nämlich den Kampf, zweifle ich nicht, daß sowohl in der strategischen und taktischen Führung, als auch in persönlichem Mut die englische Flotte bei ihrer Unternehmung sich auf der Höhe ihrer großen Traditionen halten wird.

Die Rede wurde von begeistertem Beifall häufig unterbrochen. Asquith beglückwünschte Geddes warm zu der Klarheit und Reichhaltigkeit der Darlegungen und zu der darin vertretenen Politik.

Berlin, 3. November.

Zur Rede Geddes schreibt das Wolffsche Bureau: Die Rede bringt keine Ueberraschungen. Es ist alter Wein in neuen Schläuchen, zum Teil sogar in alten. Gleichwohl erfordert die Beharrlichkeit, mit der die Lösung der Öffentlichkeit über die wahre Sachlage des U-Boot-Krieges in echt englischer Weise betrieben wird, die gleiche Beharrlichkeit in der Entgegnung.

Die von Geddes angegebenen Versenkungsziffern für August und September lassen sich nur so erklären, daß er, wie einst Lloyd George, den Verlust in Nettoregistertonnen angibt, während wir die Zahl in Bruttoregistertonnen veröffentlichen. Im späteren Verlaufe seiner Rede spricht Geddes von Nettoverlusten, d. h. vom Herabgehen der verfügbaren Tonnenzahl infolge Versenkung unter Anrechnung des in gleicher Zeit durch Neubauten und Beschlagnahme neutraler Schiffe eingestellten Ersatzes. Vielleicht setzte er auch diesen Nettoverlust einfach gleich der Versenkungsziffer, um diese in geeigneter Weise herabzudrücken. Seine Behauptung, daß Deutschland 40 bis 50% seiner U-Boote bisher verloren hat, ist, wie wir an maßgebender Stelle erfahren, bei weitem zu hoch gegriffen.

### Behauptungen des britischen Marineministers und amtliche Berliner Feststellungen.

London, 2. November. (Reuter.)

Geddes, der Erste Lord der Admiralität, sprach im Unterhause. Er sagte über die Veröffentlichung des Schiffsverlustes, daß es sich als unmöglich herausstellte, zu einer besseren Form der Veröffentlichung dieser Verluste zu kommen, die nicht zugleich dem Feinde sehr wertvolle Kenntnisse vermittelte. Der Feind ist nicht nur in Unkenntnis darüber, was versenkt wurde, sondern er würde sehr gerne die Schiffsraumverhältnisse regelmäßig für bestimmte Zeitabschnitte erfahren.

Seit Beginn des Krieges, sagte Geddes, sind 40 bis 50% der deutschen U-Boote versenkt worden. Im letzten Vierteljahr verlor der Feind soviel U-Boote wie während des ganzen Jahres 1916. Die deutsche amtliche Zahl für August lautet auf 808.000 versenkte Tonnen für alle Nationalitäten. Die Deutschen haben aber wenig mehr als den dritten Teil davon an britischem Schiffsraum und wenig mehr als die Hälfte davon an Schiffsraum aller Nationalitäten versenkt. Für September geben die amtlichen deutschen Zahlen 672.000 Tonnen an und sie versenkten viel weniger als den dritten Teil dieses Betrages an englischem und weniger als die Hälfte an Schiffsraum aller Nationen. Im September, dem schlechtesten Monat für den Feind, was die Versenkung von Schiffen anbelangt, war unser Seeverkehr von Schiffen über 1600 Tonnen um 20% an Schiffszahl und um 30% an Schiffsraum stärker als im April. Eine andere, bessere Erklärung für den Mangel an Erfolgen des Feindes ist die, daß der lange Arm der englischen Flotte in die Tiefen hinabreicht, und so ist kein Ernteertrag