

Die Verluste der Welttonnage.

Geddes über Schiffsverluste und -Ersatz.

Am London, 21. März. Gestern gab Sir Eric Geddes im Unterhaus wichtige Erklärungen über den Bau von Handelsschiffen ab. Er führte aus, es sei ihm heute zum erstenmal möglich, die genaue Zahl der Verluste, die das Königreich und die ganze Welt an Handelsschiffen erlitten habe, sowie die Zahl für die Neubauten anzugeben. Von jetzt an sollen diese Ziffern regelmäßig und so genau als möglich mitgeteilt werden. Die Welttonnage hat seit Beginn des Krieges bis zum 31. Dezember 1917, mit Ausnahme der Tonnage des Feindes, roh berechnet um 2½ Millionen abgenommen. Diese Abnahme erstreckt sich auch auf die gesamte Tonnage der Neutralen in der Hochseeschifffahrt, die auf 33 Millionen geschätzt ist, nach Abzug der Küstenfahrzeuge, der auf Seen, Wasserläufen usw. schwimmenden Tonnage. Es ergibt sich also für die Welttonnage der Hochseeschifffahrt, mit Ausnahme der feindlichen Länder, ein Verlust von ungefähr acht Prozent. Die gesamte Welttonnage, mit Ausnahme der feindlichen, bezifferte sich auf 42 Millionen Tonnen. Diese Zahlen wurden nach genauer Prüfung festgestellt. Für die britische Tonnage allein ergibt sich ein höherer Prozentsatz von 20 Prozent. Der günstigere Prozentsatz für die Alliierten und Neutralen ist in hohem Maße auf die Unterstützung der Vereinigten Staaten zurückzuführen, die die internierten deutschen Schiffe zur Verfügung der Alliierten stellten.

In den Jahren 1915 und 1916 war unsere Produktion an neuen Schiffen sehr wenig hoch, am niedrigsten im Jahre 1916. Vor Beginn des uneingeschränkten U-Bootkrieges hatten wir seit Kriegsbeginn bereits mehr als 1.300.000 Tonnen verloren.

Zu den Aufgaben des Kontrollbureaus übergehend, erklärte Sir Eric Geddes, seit der Tätigkeit des Kontrollors sei bei fünfzig großen Handelsschiffen ein Stillstand im Weiterbau eingetreten infolge von Arbeiter- und Materialmangel. 50.000 Tonnen Stahl waren bereits für ihren Bau verwendet worden, und viele dieser im Bau begriffenen Schiffe lagen schon lange vor Kriegsbeginn in den Docks. Die Maßnahmen des Schiffskontrollors ergaben folgendes Resultat: Gegenwärtig sind auf 47 großen Schiffsbauwerken 209 Docks vollständig besetzt und beschäftigt mit dem Bau von Hochseefahrzeugen. Außer den großen Privatwerften können noch elf weitere Werften für den Bau von großen Handelsschiffen in Anspruch genommen werden. Im vergangenen Monat haben wir unsere größte Aufmerksamkeit den Reparaturen zugewendet, und haben so eine gewaltige Erhöhung der Tonnage erhalten. Im Sommer 1917 wurde eine zentrale Organisation geschaffen. Im Mittel wurden durchschnittlich pro Woche gegenüber dem Monat Februar 1915 im August 1917 80 Prozent mehr Schiffe mit insgesamt 237.000 Tonnen fertiggestellt.

Das System der Geleitzüge hat in hohem Maße zu der Vermehrung der reparierten Schiffe beigetragen, denn dank der Geleitschiffe konnte eine große Anzahl von durch Torpedos beschädigten Schiffen in die Häfen geschleppt werden. Im Verlauf des letzten Quartals 1917 wurden mehr als 8000 solcher Schiffe in die Docks gebracht und wiederhergestellt. Infolge der Vermehrung der

für die Reparaturen verwendeten Arbeiter konnte jährlich durch diese Arbeiter noch eine halbe Million Tonnen neuer Handelsschiffe gebaut werden.

Das Sinken der graphischen Kurve der Schiffsverluste ist besonders zurückzuführen auf die Unterseebootjäger und auf die wertvolle Arbeit der Zerstörer und anderer Schiffarten. Um die Lage der Tonnage richtig und billig zu beurteilen, muß man drei Hauptfaktoren in Berücksichtigung ziehen: 1. Die Schiffe, die Unterseebootjäger und die anderen zur Verhinderung der U-Boote und zum Schutze der auf See befindlichen Schiffe bestimmten Fahrzeuge. 2. Die Rettung und die Reparatur der beschädigten Schiffe. 3. Der Bau neuer Einheiten der Handelsmarine. Diese drei Faktoren bilden ein einheitliches und unteilbares Problem.

Nach Berührung organisatorischer Fragen und nach einem Hinweis auf die Notwendigkeit einer Kontrollkontrolle gibt Geddes die Ziffern der Produktion an Tonnage bekannt. Während des vierten Quartals 1914 (?) hat das Vereinigte Königreich eine Tonnage von 420.000 Tonnen an Handelsschiffen produziert, und diese Produktion fiel stufenweise auf 92.000 Tonnen für das vierte Quartal 1915. Während des ersten Quartals 1916 beträgt die Produktion 95.000 Tonnen, und von da an stieg sie allmählich auf 420.000 Tonnen im letzten Quartal 1917. Diese Ziffern beziehen sich nur auf die Produktion der britischen Inseln. Im Verlauf des vierten Quartals 1917 hat man im Ausland 512.000 Tonnen gebaut, was die gesamte Schiffsproduktion der Welt, mit Ausnahme der feindlichen Länder, auf 932.000 Tonnen im Verlauf des letzten Quartals des vergangenen Jahres erhöht. Die Verluste infolge feindlicher Akte und infolge der Seegefahren betragen für das letzte Quartal des vergangenen Jahres 1.200.000 Tonnen, das heißt eine Ziffer, die viel niedriger ist als je seit Beginn des verstärkten U-Bootkrieges. Mittels einer Steigerung der Produktion und infolge einer Verminderung der Zahl der Versenkungen sind wir im letzten Quartal des letzten Jahres zu einer mittleren Monatslage gelangt, bei der die Alliierten in der Lage sind, jeden Monat die durch Seegefahren und feindliche Akte verursachten Verluste an Welttonnage bis auf etwa 100.000 Tonnen auszugleichen.

Das verhältnismäßige Defizit ist etwas höher, wenn man nur die britischen Verluste und Bauten in Betracht zieht. Im Verlauf des letzten Quartals 1917 verloren wir im Mittel 261.000 Tonnen monatlich und bauten 140.000 Tonnen, was ein Defizit von 121.000 Tonnen ergibt. Im letzten Quartal des vergangenen Jahres erlebten die Alliierten und Neutralen 75 Prozent der verlorenen Tonnage, blieben also um 100.000 Tonnen allein unter den Gesamtverlusten.

Sichtlich der übertriebenen deutschen Zahlen über die Versenkungen erklärt Geddes, folgende genaue Zahlenangaben machen zu können: Für die zwölf ersten Monate des uneingeschränkten U-Bootkrieges behauptete der Feind, mehr als 95 Millionen Tonnen versenkt zu haben. Die wirklichen Zahlen belaufen sich, roh berechnet, auf 6 Millionen Tonnen. Die Deutschen haben also um 35 Millionen Tonnen oder 58 Prozent übertrieben. Für den Monat Januar übertrieben sie die Verluste um 113 Prozent.

Geddes fügte hinzu: Seitdem er öffentlich die schreienden Irrtümer in den deutschen Veröffentlichungen festgestellt habe, habe Deutschland seine übliche Statistik für den Monat Februar noch nicht veröffentlicht und man warte immer noch auf sie. Wenn es noch eines Beweises für das Scheitern des deutschen U-Bootkrieges bedürfte, steifern ihn diese Übertreibungen und das fluge Stillschweigen Berlins, da die Übertreibungen nun enthüllt seien.

Zu den Schiffsplänen übergehend, erklärte Geddes, es sei ein besonderer Schiffstyp aufgestellt worden, technisch unter dem Namen Fabrik-Typ. Seine Teile werden in Serien hergestellt und dann auf den Werften zusammengesetzt.

Zum Schluß erklärte Geddes, die Regierung habe Lord Pirrie ersucht, das Amt eines Schiffskontrollors anzunehmen, und er habe zugestimmt. Der Schiffskontrollor unterstehe direkt dem Marineminister und nicht dem Marineamt. Lord Pirrie sei wohl der größte und erfahrenste Schiffbauer der Welt. Mehr als die Hälfte der Schiffstypen gehe aus seinen Werften hervor und er hoffe, binnen kurzem jede Woche ein Schiff abgeben zu können.