

Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

relativer Bannware auf, so daß es bald keine Schiffsfracht mehr gab, für deren Konfiskation sich die Briten nicht einen künstlichen Rechtsittel geschaffen hätten, um sie auf jeden Fall, also auch auf allen unter neutraler Flagge fahrenden Schiffen —, eventuell samt diesen — zu kapern und als gute Preise nach den eigenen Häfen zu bringen. Auch scheuten die Engländer es nicht, die eigenen Schiffe mit falschen Flaggen fahren zu lassen. Ferner legten sie ein breites Minenfeld vor die Ostausfahrt des englischen Kanals, das gegen Osten zu rasch an Ausdehnung zunahm; so drängte man die neutrale Schifffahrt in die engen Territorialgewässer der britischen Küste, wo man die uneingeschränkte Staatsgewalt und Oberhoheit besaß.

Wer sich von den neutralen Schiffen gegen diese Navigationsnormen verging, hatte mit dem Verluste seines Schiffes zu rechnen, denn die See war nicht mehr frei, sondern von englischen Minen verseucht. Wenn dann neutrale Schiffe an den englischen Minen zu Grunde gingen, so hatte man das kühle Achselzucken: „Warum habt ihr die „freie See“ nicht nach unseren Weisungen befahren!“

Auch Frankreich verlautbarte am 20. März eine Sperrerklärung deutscher Häfen, die am 22. März in Kraft trat. Danach sollte es keinem Schiffe, gleichgültig welcher Nationalität und mit welcher Ladung, ferner möglich sein, deutsche Häfen zu erreichen oder zu verlassen. Die neutralen Schiffsführer wurden von der französischen Regierung aufgefordert,

falls die Ladung Bannware sei, einen neutralen Hafen anzulaufen, wo die französische Regierung die Ladung für Rechnung des Schiffsführers verkaufen werde. Ladungen aus Deutschland, die keine Bannware bildeten, durften dagegen nach neutralen Ländern verschifft werden.

Die schwachen Neutralen mußten sich bei ihrer maritimen Ohnmacht dieses drückende Joch auflegen lassen!

Das Deutsche Reich hatte dafür durch 19 Kriegsmomente im Stillen emsig daran gearbeitet, den Engländern endlich einmal den Herrn zu zeigen. Denn nun setzte der in späteren Unterabschnitten beschriebene See- und Luftkrieg ein, und zwar mit einer Kraft, daß die wachsenden Erfolge die höhnisch spöttelnden Briten schließlich doch um ihre geheuchelte Ruhe brachten.

Wir fahren indessen hier mit der Aufzählung der „Geschwaderkämpfe in der Nordsee“ fort, als dem einzigen maritimen Kriegsschauplatz, auf dem es — das Schwarze Meer ausgenommen — für 1915 überhaupt noch zu solchen Seegefechten kam.

Zunächst erregte es große Aufmerksamkeit, daß ein am 8. Februar 1915 veröffentlichtes White Paper die Vermehrung der britischen Marinemannschaften um 32 000

Mann ankündigte, „um den Ersatz erlittener Verluste auszugleichen und neue Eadern aufzustellen zu können“.

Am 14. Februar wurde den neutralen Ländern von der deutschen Admiralität im diplomatischen Wege kundgemacht, daß in der nächsten Zeit außerhalb der schwedischen Territorialgewässer an verschiedenen Stellen Schifffahrtshindernisse und Minen ausgelegt werden, damit die notwendigen Anweisungen für die Schifffahrt erteilt werden mögen. Diese Maßnahme war dazu bestimmt, den Eingang in die Ostsee, südlich von Malmö zu sperren, indem man auf diese Weise den südlichen Ausgang des Drefundes, und zwar etwa nordöstlich der Insel Moen zwischen dieser Insel und der Südspitze Schwedens verlegte. Da es sich um eine außerhalb der schwedischen Territorialgewässer auszubringende Sperre handelte, übte Deutschland nur legitime Rechte Kriegführender aus. Dies war unerlässlich, weil in den letzten Wochen, wie erwähnt, sowohl von französischer Seite wie auch von größeren Ver-

einigungen in England, energische Flotten-Unternehmungen gefordert worden waren. Es schien nicht unmöglich, daß die britische Admiralität diesem Druck nachgebend, eine größere Unternehmung in der Ostsee planen mochte, der durch die deutschen Maßnahmen entgegen gewirkt werden sollte.

Am 17. März ließ sich das Wolffsche Bureau in Berlin folgendermaßen vernehmen:

Am 15. März abends gab die britische Admiralität bekannt, daß tags zuvor um 9 Uhr a. m. der Kreuzer „Glasgow“ (Kapitän

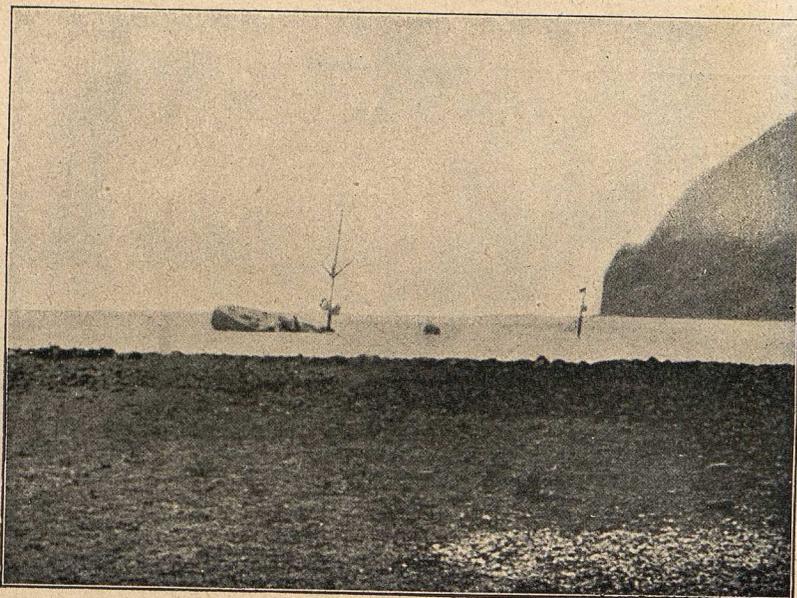
John Luce) und „Kent“ mit dem Hilfskreuzer „Drama“ die „Dresden“ bei der Insel Juan Fernandez überrascht hätten. Die „Dresden“ sei stark beschädigt gewesen und in Brand geraten. Nachdem sie einige Zeit gebrannt hatte, explodierte die Munitionskammer und das Schiff sank. Die Besatzung wurde gerettet. 15 schwerverwundete Deutsche seien in Valparaiso gelandet worden.

Leider war überhaupt das Ende der deutschen Vizingerschiffe hiemit herangekommen.

Nach einer Odyssee von zehn Monaten mußte sich nämlich am 10. April auch der deutsche Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm“ schließlich in Newport News internieren lassen. Er hatte eine sehr erfolgreiche Tätigkeit hinter sich, denn es war ihm gelungen, nicht weniger als 13 feindliche Schiffe wegzunehmen und dies unter Umständen, die den Erfolg besonders bewerten ließen.

Der Wert der 13 Schiffe, die vom Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm“ versenkt worden sind, wird auf 1 165 000 Pfund Sterling (29,125 Millionen Kronen) berechnet.

Damit steht dieser Hilfskreuzer an dritter Stelle, da die „Emden“ den Feinden einen Schaden von 2 211 000 und die „Karlsruhe“ einen solchen von 1 662 000 Pfund



Das Wrack des deutschen Kreuzers „Dresden“ bei der Robinsoninsel Juan Fernandez.