

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

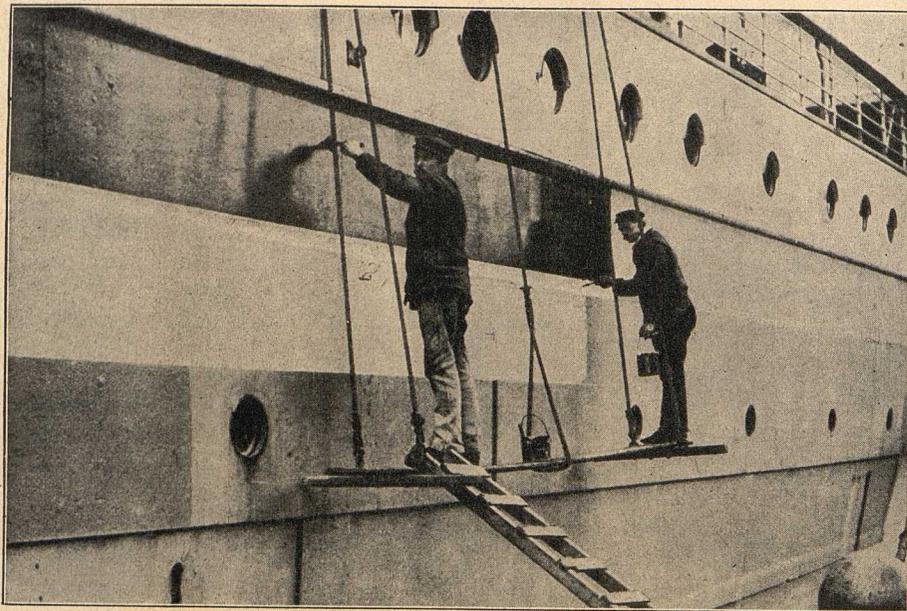
Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

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



Ein holländischer Handelsdampfer wird mit den Landesfarben am Rumpfe bemalt, um nicht von U-Booten torpediert zu werden.

ausgebrochen sein. Die treu gebliebenen Matrosen beschossen das Schiff, dessen Besatzung sich ergeben mußte. 30 Mann wurden erschossen, 400 gefesselt nach Petersburg gebracht.

Nachdem bereits englischerseits das Bestehen einer planmäßigen Überwachung der neutralen Schifffahrt am Südausgange des Sunds und damit die uneingeschränkte Betätigung der deutschen Marine in der Ostsee zugestanden war, wurde bekannt, daß, entgegen der britischen Behauptungen vom Versagen des deutschen U-Bootkrieges, anfangs Dezember 1915 in der Ostsee allein schon 68 Schiffe versenkt worden waren.

II. Der Unterseebootkrieg als Handels Sperre.

Bereits nach einer Woche des verschärften U-Bootkrieges machte sich dessen Einwirkung auf England und Frankreich stark fühlbar. Zahlreiche englische Schiffe waren schon gesunken, mehrere tausend englische Soldaten, die nach Frankreich zur Teilnahme am Feldzuge hätten entsendet werden sollen, hatten in den Wellen des Meeres ihr Grab gefunden. Schiffe, die Getreide, Baumwolle und Kriegsmaterial nach England hätten führen sollen, kamen am Ziele nicht an, sei es, daß sie von U-Booten versenkt, oder auf die von den Deutschen gelegten Seeminen gestoßen waren. Die psychologische Wirkung des Unterseebootkrieges gestaltete sich nicht minder tiefgehend, als die bisherigen tatsächlichen Zerstörungen. Englands Schiffe begannen den größten Schaden zu erleiden, aber auch auf die Neutralen war die Wirkung eine außerordentlich starke, was daraus zu erkennen war, daß die amtlichen Bureaus für Seeversicherungen in den Vereinigten Staaten ihre Versicherungen für Schiffe und Ladungen nach den kriegsführenden Ländern einschränkten. Auch die norwegischen und dänischen Schiffe begannen ihre Linien nach England zu vermindern, weil kein noch so hoher Gewinn die große Gefahr der Zerstörung aufwiegen konnte. Bald mußte England in seiner Zufuhr auf die eigenen Schiffe angewiesen bleiben, was in absehbarer Zeit für die ganze Kriegsführung, für die Versorgung einer Bevölkerung von 42 Millionen, welche der eigene Boden Englands nur für

wenige Monate ernähren kann, von unabsehbarer Tragweite sein konnte.

Doch das war lange noch nicht alles. Bis Anfang Februar 1915 konnte die englische Postschifffahrt im großen und ganzen doch noch aufrecht erhalten werden. Dieses Bild hatte sich nun sehr schnell verändert. Die ganze Schifffahrt von und zu den englischen Häfen geriet völlig ins Stocken und war in mancher Hinsicht geradezu gelähmt, da viele englische und noch mehr neutrale Schifffahrtslinien den Verkehr ganz eingestellt hatten. Die Matrosen weigerten sich die gefährvolle Reise nach England zu unternehmen und die norwegischen, schwedischen und dänischen Schiffe wurden immer seltener Gäste in den englischen Häfen, während jene Schiffe, die dort lagen, nicht zum Auslaufen zu bringen waren. Alle diese Momente bewiesen greifbar, welche tief einschneidenden Ein-

fluß die deutschen Maßnahmen auf alle Probleme des Seeverkehrs ausgeübt haben.

Mit den wahrnehmbaren Erfolgen der deutschen U-Bootsperre war aber auch ein horrendes Steigen aller Lebensmittelpreise in ganz Großbritannien verbunden.

Die britische Regierung versuchte natürlich alles mögliche, um die Tätigkeit der deutschen U-Boote zu unterbinden. Sie sandte eine große Anzahl leichter Kreuzer und Zerstörer in die gefährdeten Gewässer, ließ ihre Handelsschiffe neutrale Flaggen hissen, und solche trügerische Abzeichen auch an Rumpf und Schornstein anbringen, um diese als angeblich neutrale Schiffe leichter ans Ziel zu bringen. Versicherungsgesellschaften setzten hohe Prämien für denjenigen Dampfer aus, dem die Vernichtung eines deutschen U-Bootes gelungen sollte, und die britische Admiralität unterstützte dies dadurch, daß sie Geschütze zur Verfügung stellte, mit denen die Handelsschiffe auf etwa ahnungslos auftauchende Boote schießen sollten. Als nach dem ersten Erscheinen deutscher U-Boote in der irischen See die ohnehin schon so hohen Versicherungsprämien innerhalb einer Woche zu doppelter Höhe emporschnellten, die Frachten enorm stiegen und bereits 9000 Seeleute streikten, weil sie sich der durch die Deutschen drohenden Gefahr nicht aussetzen wollten, ja zahlreiche Reedereien, entgegen den Weisungen der Regierung deshalb den Betrieb einstellen mußten, da erließ die Admiralität eine Ankündigung, derzufolge die Besatzungen englischer Handelsschiffe, die im Dienst zu Schaden kommen sollten, dieselbe Versorgung zugesichert erhielten, wie die Seeleute der königlichen Flotte. Den Mannschaften der Schiffe, die Lebensmittel glücklich in den Hafen brachten, sollte eine Prämie in der Höhe von 10 Prozent des Wertes der Ladung zuerkannt werden.

Ende März war schon eine stattliche Reihe von Dampfern in den englischen Häfen überfällig, gar nicht zu sprechen von der großen Zahl jener Schiffe, die durch deutsche Unterseeboote vernichtet worden oder doch infolge starker Beschädigung für längere Zeit seeuntüchtig geworden waren. Da griff die englische Admiralität in ihrer Notlage zu einer Maßregel, die ihrer Ansicht nach der „Unterseebootpest“ einen absolut wirksamen Niegel vorschleiben mußte.