

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

die bisherige schlechte Behandlung der Besatzungen von deutschen Unterseebooten in Offiziersgefangenenanstalten gebracht worden waren, alsbald in die Offiziersgefangenenlager zurückgeführt und daselbst wieder in der gleichen Weise wie die übrigen kriegsgefangenen Offiziere behandelt werden sollten.

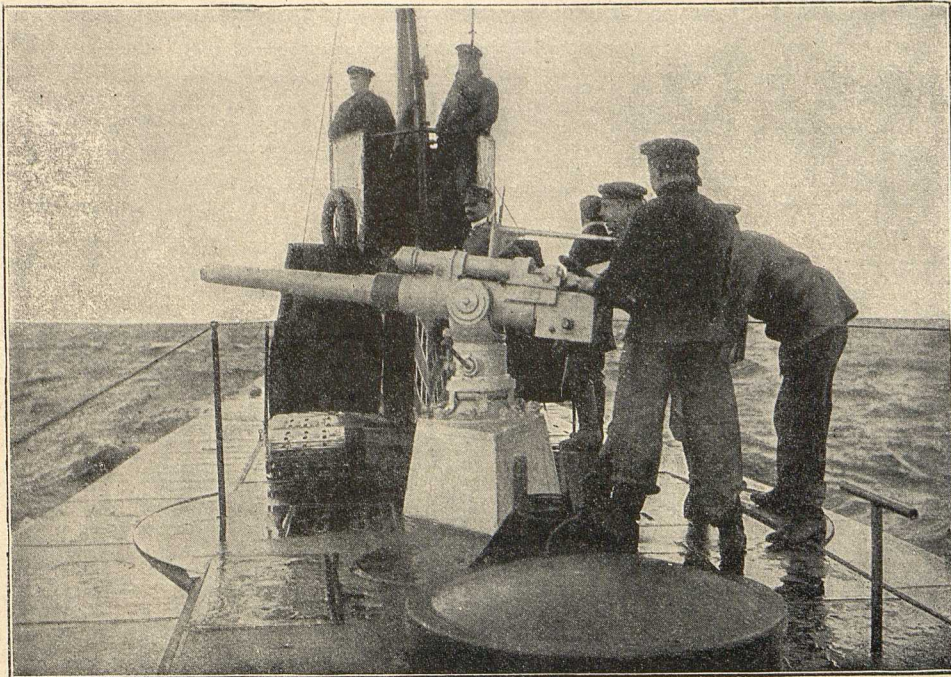
Und mit der Zunahme der Aktionsphäre und Kampfmöglichkeiten für die deutschen U-Boote gestaltete sich der feindliche Seeverkehr immer schwieriger; und wenn die Engländer dann auch andere Reiserouten wählten, so mußte der Nachschub nach dem Kontinent wegen der damit verbundenen Umwege und Verzögerungen jedenfalls empfindlich leiden. * * *

Zwei weitere sensationelle Fälle von Torpedierungen, die große Erregung auslösten, waren die „Arabic“ und die „Armenia“-Angelegenheit.

Die erstere Torpedierung betraf den 10 000 Bruttoregistertonnen-Dampfer „Arabic“ der White Star Linie, der am 19. August auf dem Wege nach Amerika versenkt wurde.

Auf Grund der Angabe, daß bei dem Untergang des torpedierten Dampfers „Arabic“ viele Amerikaner (in Wahrheit sind es 4 gewesen) ums Leben gekommen seien, erklärte die ganze Yankee-Presse in schärfsten Worten, daß für die Vereinigten Staaten nunmehr der Kriegsfall gegeben sei. Deutscherseits wurde die Torpedierung der „Arabic“ damit begründet, daß es das am meisten verwendete Munitions-Transportschiff für England war. Dies wird auch durch einen Bericht der deutsch-amerikanischen Handelskammer erhärtet, der am 1. August einige Angaben über die Ladung der „Arabic“ enthielt. Denn in dem Manifest des am 2. August aus den neutralen Vereinigten Staaten in Liverpool angekommenen Dampfers „Arabic“ waren folgende Konterbandeartikel angeführt: 2272 ungeladene Panzergeschosse, 2173 Kisten mit ungeladenen Geschossen, 497 Kisten Zünder, 4000 Kisten Patronen, 106 Automobile, 59 Aeroplane und Teile von solchen, 318 Kanonenzylinder, 3877 Kupferstangen, 1564 Kupferkathoden, 185 Ballen Baumwolle, 1038 Gummiradreifen, 337 Fässer Schmieröl, 60 Fässer Wachs, 914 Blöcke Guajalitholz, 69 Blöcke Zedernholz, 1514 Säcke Mehl, 9769 Stahlstangen, 8477 Pakete Stahl, 15 815 Platten Lössin, 6301 Mulden Blei, 2710 Nickelstäbe, 80 Fässer Nickelplatten, 141 Kisten Messingplatten, 699 Messingstäbe, 204 Rollen Drahtseile und 7955 verschiedene Artikel.

Die „Arabic“, die wie ein Kriegsschiff angestrichen war, hatte zwölf amerikanische „Schutzengel“ an Bord, die gleichmäßig auf Kajüte und Zwischendeck verteilt waren. Außerdem war das Heck des Schiffes mit Sandsäcken von oben bis unten verbarrikadiert, um gegen Torpedoangriffe geschützt zu sein. Alle Ladungsräume waren vollgepropt und Aeroplane und Lastautos waren auf Deck hoch aufge-



Am Schnellfeuergeschütz eines deutschen U-Bootes.

türmt und festgelascht, und dies auf vielen Decks, das Promenadendeck nicht ausgenommen. Die Gesellschaft hatte zum erstenmale in ihrer Geschichte keine Passagierlisten drucken lassen. Die „Arabic“ war somit ein schwimmendes Arsenal, das schwerstes Banngut, nämlich effektives Kriegsmaterial verschiffen half. Die Erregung in Amerika wuchs, als Reuters verbreitete, daß alle Konsularberichte mit den eidlichen Aussagen der überlebenden amerikanischen Fahrgäste der „Arabic“ den endgültigen Beweis erbracht hätten, daß die „Arabic“ nicht gewarnt worden wäre. Ob die „Arabic“ versuchte, das Unterseeboot zu rammen, oder nachdem sie den Kurs geändert hatte, dem nahen, in Bedrängnis befindlichen Dampfer „Dunslee“ beizustehen, und infolgedessen vom Kommandanten des Unterseebootes irrtümlich für ein feindliches Schiff gehalten wurde, sei irrelevant.

Die allgemeine Überzeugung ging dahin, daß diese Streitfragen einen Punkt erreicht hätten, wo es sich entscheiden müsse, ob die Union die diplomatischen Beziehungen zu Deutschland abbrechen solle oder nicht.

Der „Armenia“-Fall lag einfacher:

Am 27. Juni 1915 war der englische Passagierdampfer „Armenia“ von einem deutschen U-Boote an der Küste von Cornwallis versenkt worden, unter dessen Besatzung von 50 Mann sich 11, vielleicht sogar 16 Amerikaner befanden, wovon mehrere ums Leben gekommen sein sollten. Der Dampfer war von dem U-Boote durch zwei vor den Bug gefeuerte Kanonenschüsse zum Stoppen aufgefordert worden, kam aber dieser Aufforderung nicht nach. Das U-Boot feuerte sodann auf den Dampfer und traf ihn auch. Trotzdem stoppte dieser noch immer nicht, sondern suchte sein Heil in der Flucht. „Wir wollten uns nicht ohne Wehr ergeben,“ so lautete später die Aussage. Im ganzen trogte er eine Stunde lang der Beschießung und hielt erst an, nachdem 12 bis 13 Mann Besatzung tot auf Deck lagen.

Das U-Boot handelte hienach in vollster Übereinstimmung mit den geltenden Regeln des Völkerrechtes, und wenn