

## **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

an den geheimnisvollen Tod des Helden *Weddigen* und seiner Mannschaft.

Offenbar beabsichtigte England deutschen Unterseebooten gegenüber eine der ersten Regeln des Kriegesrechtes, nämlich außer Gefecht gesetzte Feinde zu schonen, nicht mehr einzuhalten, um sie so an der Führung des völkerrechtlich anerkannten Kreuzerkrieges zu verhindern.

Auf Grund des vorstehenden Materials kann es keinem Zweifel unterliegen, daß der Kommandant des britischen Hilfskreuzer „*Baralong*“, Kapitän *Mc. Bride*, der ihm unterstellten Mannschaft den Befehl gegeben hat, hilf- und wehrlose deutsche Seeleute nicht zu Gefangenen zu machen, nein, sondern sie kalt zu ermorden, sowie daß seine Mannschaft den Befehl befolgte und sich dadurch des vorsätzlichen Mordes mitschuldig machte.

Die deutsche Regierung wartete vergeblich, daß die britische Regierung, nachdem sie von dem Sachverhalt Kenntnis genommen, unverzüglich den Kommandanten und die beteiligte Mannschaft des Hilfskreuzers „*Baralong*“ wegen Mordes zur Verantwortung ziehen und nach den Kriegsgesetzen bestrafen werde. In England frohlockte man vielmehr über diese Tat!

Die Ergebnisse des U-Bootkrieges und des Minenkrieges konnten von amtlicher Reichsdeutscher Seite am 31. Dezember 1915 mit folgender Bilanz ausgewiesen werden.

Die Einbußen der Vierverbandsmächte an Handels- schiffen betragen seit Kriegsbeginn (August 1914):

durch Unterseeboote . . . . .	622
durch Seeminen . . . . .	103
durch sonstige Kriegsereignisse . . . . .	81
Zusammen	806 Dampfer

und sonstige Schiffe.

Von diesen Fahrzeugen gehörten 768 der englischen Handelsmarine an. Der Gesamttonnagehalt aller feindlicher Schiffsverluste ergibt 1 520 000 Bruttoregister-tonnen, also mehr als 1½ Millionen Tonnen Schiffsräum!

\* \* \*

Ein wichtiger Umstand, der sich von Kriegsbeginn an für England als ein großer Vorteil erwies, war die Beherrschung von 85 Prozent aller Seekabellinien der Erde. Außerdem war es eine der ersten Sorgen Englands, gleich nach Ausbruch des Krieges sämtliche deutsche Kabel mit Ausnahme des unerreichbaren Kranzes Konstanza—Konstantinopel zu zerstören. Damit war ein empfindlicher Schlag gegen die Zentralmächte geführt, wodurch sie nicht nur wirtschaftlich, sondern auch in politischer, militärischer und kultureller Hinsicht geschädigt wurden. Dieses Monopol auf dem Gebiete des überseeischen Nachrichtenverkehrs verwertete England dazu, um in den neutralen Ländern lügnerrische Darstellungen über Deutschland und Österreich-Ungarn zu verbreiten und so den Einfluß auf die Haltung der Neutralen zu nehmen.

Bei der Hemmungslosigkeit, mit welcher die Engländer ihre Macht zur See während des jetzigen Krieges ausübten, gab es fast keinen Paragrafen des Seekriegesrechtes mehr, der von ihnen nicht irgendwie verletzt worden wäre, und zwar nicht bloß den feindlichen Staaten gegenüber. Auch die Neutralen mußten sich Albion beugen, gleichgültig ob sie Widerspruch erhoben oder nachgiebig duldeten. Das zeigt die Anhaltung und lästige Bissitierung neutraler Dampfer, die Wegnahme der verschifften Post, die Kontrolle und fallweise sogar die Unterbindung des Handels neutraler Staaten,

die Willkür, mit welcher England aus eigener Machtvollkommenheit den Begriff der Konterbande jeweilig bestimmte, die Wegnahme von Nichtkonterbande, die Behandlung der Schiffe im neutralen Suezkanal usw. Fürwahr, England legte sich in seinem Vorgehen nach keiner Richtung hin irgendwelche Schranken auf.

### III. Der Fliegerkrieg gegen England.

Wenn viele meinen, daß sich England auf die Abwehr des Luftkrieges nicht vorbereitet habe, so daß die deutschen Zeppeline das Ziel ihrer kühnen Angriffs-Expeditionen als ein vollkommen wehrloses Inselreich betrachten durften, so befinden sie sich in einem großen Irrtum. Es fehlt jedoch der Raum, um dies nachzuweisen.

Eine der ersten Unternehmungen der Deutschen fand in der Nacht vom 22. auf den 23. Jänner statt, da mehrere Wasserflugzeuge den Bahnhof, die Kasernen und die Dockanlagen von *Dover*, die Luftschiffhallen in *Hougham* (westlich *Dover*) mit Bomben belegten.

Am 3. Februar wurde der Dampfer „*Franz Fischer*“, der als Kohlenschiff an der Küste fuhr, nachts von einem Zeppelin, der auf dem Wege von *Hartlepool* nach *London* war, versenkt.

Am 9. Februar nachmittags belegten deutsche Marineflugzeuge den Hafen, die Fabrikanlagen und die Kasernen von *Ramsgate* südlich der *Thamesmündung* ausgiebig mit Bomben.

Ferner haben mehrere deutsche Marineluftschiffe in der Nacht vom 5. zum 6. März den Marinestützpunkt *Hullam* *Humber* und die dortigen Dockanlagen ausgiebig mit Bomben beworfen und gute Wirkung beobachtet. Die Luftschiffe wurden heftig, aber ohne Erfolg beschossen.

Am 19. März konnten in der nämlichen Weise im Hafen von *Dover* drei Dampfer getroffen und beschädigt, außerdem ein Teil des Admiraltätspiers zerstört werden. Ferner wurden mehrere Lager- und Schuppenanlagen getroffen und beschädigt, ebenso Lager mit Geschützteilen. Der Hafenbahnhof wurde außer Betrieb gesetzt. Auch in *Deal* wurde erheblicher Schaden angerichtet, mehrere Militärmagazine, der Bahnhof und ein Teil der Bahnlinie ganz zerstört. Brände, welche die zuerst geworfenen Bomben verursacht hatten, wurden von anderen Flugzeugen, die den Ort überflogen, gut beobachtet. In *Ramsgate* schließlich wurden der Bahnhof, Fabrik- und Schuppenanlagen, sowie eine im Hafen liegende Flottille, anscheinend Minensuchboote, mit Bomben beworfen, was nach einwandfreien Feststellungen mehrere Brände zur Folge hatte.

Am 3. Mai hatte ein deutsches Marineluftschiff in der Nordsee ein Gefecht mit mehreren englischen Unterseebooten. Es bewarf die Boote mit Bomben und brachte eines von ihnen zum Sinken. Die Unterseeboote beschossen das Luftschiff mit Geschützen, ohne es zu treffen.

Am 26. Mai wurde in der Ostsee dem russischen Flottenlagerplatz zu *Helsingfors* von einem deutschen Luftfahrzeuggeschwader ein Besuch abgestattet. Zwei Zeppeline warfen ungefähr 30 Bomben ab, wodurch erheblicher Sachschaden angerichtet wurde.

Am 1. Juni, kurz vor 11 Uhr erschien ein Luftschiff, das in dem hellen Mondschein deutlich sichtbar war, über den *Londoner Docks* und bewarf diese heftig mit großem Erfolg.