

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

Kreuzergeschwader in Ostasien gehörte, kommandiert. Burggraf zu Dohna-Schlodien war am 7. April 1896 in die Marine eingetreten und am 7. Februar 1914 zum Korvettenkapitän befördert worden. Er war 36 Jahre alt.

Die Fahrt des Burggrafen zu Dohna-Schlodien durch die Atlantik mitten zwischen Feindesflotten, gesucht von mächtigen feindlichen Spähern, an den Höhlen des britischen Seelöwen vorüber, und glücklich wieder heim, nach Deutschland, das Schiff beladen mit Siegeszeichen, diese Tat wird für Hunderte von Jahren in der Phantasie von Kindern und Kindeskindern leben. Neben den Helden der „Emden II“ verdienen die der „Möwe“ den Preis der verwegenen Fahrt aller Zeiten.

Die zweite unangenehme Überraschung für Deutschlands Seegegner bildeten die Erfolge des Hilfskreuzers „Greif“, der lange Zeit in der Irischen See und westlich von Holland auf Handelsschiffe mit Bannware Jagd gemacht hatte.

Schließlich wurde er am 29. Februar 1915 in der nördlichen Nordsee in ein Gefecht mit überlegenen englischen Seestreitkräften verwickelt, wobei die deutsche Besatzung das Schiff selbst in die Luft sprengte, nachdem es zuvor gelungen war, den britischen Zerstörer „Medusa“ schwer zu beschädigen und den britischen Hilfskreuzer „Alcantara“ von 15 850 Tonnen zum Sinken zu bringen.

Wenn jemand vor diesem Krieg behauptet hätte, daß sich ein Hilfskreuzer, also ein als Handelsschiff gebautes, im Kriege nur für Raperzwecke ausgerüstetes Fahrzeug, mit vier Kriegsschiffen in ein Gefecht einlassen und dabei einen mächtig armierten 15 000 Tonnen Kreuzer vernichten könne, den würde man für einen Phantasten gehalten haben. Was inmitten der gewaltigen technischen Entwicklung des Kriegsschiffbaues, angesichts der gigantischen Bewaffnung der Fahrzeuge einer modernen Kriegsflotte romanhaft und unmöglich erschien, war nun zur Tatsache geworden.

Später gelangten amtliche deutsche Angaben zur Veröffentlichung, aus welchen die Resultate des deutschen Handelskrieges eine interessante Beleuchtung erfuhren.

Durch deutsche Kreuzer und Hilfskreuzer sind im Auslande aufgebracht und versenkt worden:

Emden	17	Schiffe mit	73 895	Tonnen
Karlsruhe	17	„	76 609	„
Dresden	5	„	16 080	„
Leipzig	3	„	12 149	„
Königsberg	1	„	6 800	„
dann durch die Hilfskreuzer:				
Kaiser Wilhelm d. Große	2	„	10 458	„
Kronprinz Wilhelm	13	„	53 659	„
Pr. Eitel Friedrich	10	„	30 049	„
Möwe	15	„	57 746	„
Im ganzen somit	83	Schiffe mit	337 445	Tonnen
Davon waren englisch	70	Schiffe mit	293 175	Tonnen
französisch	10	„	35 105	„
russisch	2	„	4 837	„
belgisch	1	„	4 328	„

Durch Unterseeboote, Minen und sonstige Kriegsunfälle sind vernichtet worden:

621 Handelsschiffe mit zusammen	1 758 500	Tonnen
433 Fischerfahrzeuge mit zusammen	399 529	„
im ganzen 1054 Schiffe mit zusammen	2 158 029	Tonnen
darunter 847 englische Schiffe, mit zus.	1 758 500	Tonnen
und 98 französische Schiffe, mit zus.	194 389	„

Hierzu sei noch bemerkt, daß letztere Zusammenstellung nur die bekannt gewordenen, in der Presse genannten Handelschiffverluste enthält; es ist aber außerdem eine große Zahl weiterer Handelsschiffe verloren gegangen, die nicht bekannt gegeben wurden. Die Staaten des Biverbandes hatten demnach seit Kriegsbeginn bis Ende Mai 1916 1137 Schiffe mit zusammen 2,495 474 Registertonnen verloren.

Die Schiffsverluste der neutralen Staaten gestalten sich folgendermaßen: Norwegen 166 000, Holland 87 000, Schweden 47 000, Dänemark 41 000, Spanien 24 000, Griechenland 23 000, Nordamerika 13 000 und Brasilien 2000 Bruttoregistertonnen.

Die Unfälle durch Seeminen traten hauptsächlich an der niederländischen Küste auf, was seine Ursache einerseits in der Lage unmittelbar neben den Brennpunkten des Seekriegs, und teils in den dort herrschenden Meeresströmungen gehabt haben dürfte.

Natürlich mußte es auch auf deutscher Seite irgendwelche Verluste geben; so meldete der Admiralsstab am 28. April aus Berlin, daß S. M. Unterseeboot „U 65“ von seiner letzten Unternehmung nicht zurückgekehrt wäre, und laut amtlicher Bekanntmachung der britischen Admiralität am 27. April vernichtet worden sei.

Ferner hat ein englisches Unterseeboot, das angeblich die deutsche Kriegsflagge gehißt hatte, den deutschen Dampfer „Traue“ aus Lübeck, der zirka 1000 Bruttoregistertonnen groß war, östlich von Kullen versenkt. Die Mannschaft wurde gerettet. Der deutsche Dampfer befand sich in schwedischen Gewässern, ging aber auf hoher See, als das Unterseeboot die deutsche Kriegsflagge hisste.

Nach erfolgter Versenkung holte das Unterseeboot die Flagge nieder, und zeigte das englische Banner.

Am 26. April hat ein deutsches Kreuzergeschwader Löwestoft und Great Yarmouth mit schweren Geschützen beschossen. Die deutschen Kriegsschiffe gaben dann auf die sich nähernden englischen Kriegsschiffe ein heftiges Feuer ab, und dampften nach Osten fort. Als der deutsche Admiral später bemerkte, daß die britischen Streitkräfte schwächer seien als seine eigenen, wendete er gegen sie und brachte ihnen schwere Schäden bei.

Gelegentlich einer Erkundungsfahrt hatten 2 deutsche Torpedoboote nördlich Ostende am 8. Mai ein Gefecht mit 5 englischen Zerstörern, wobei einer derselben schwer beschädigt wurde. Die Engländer waren somit zweieinhalbmal so stark wie die Deutschen; daß trotzdem ein so schöner Erfolg erzielt werden konnte, gibt dieser Waffentat eine besondere Bedeutung.

Der englische Zerstörer „Eden“ erlitt in der Nacht vom 20. Mai im Kanal einen Zusammenstoß und sank. 31 Mann retteten sich. Der Kapitän, 2 Offiziere und der Rest ertrank.

Während dieser Zeit der wachsenden Erfolge im Kleinkriege, die durchaus nicht zu unterschätzen waren, sammelte die deutsche Hauptflotte alle ihre Kräfte zu dem großen Schlage, der endlich am 31. Mai die erste große Aktion zwischen den beiden Rivalen zur See bringen sollte.

Ganz unerwartet für die europäische Binnenwelt, durch eilte die Welt am 1. Juni die Nachricht von dem glänzenden Erfolge der deutschen Flotte, der es beschieden war, gegen die englische Übermacht zu siegen, in der

größten Seeschlacht der Kriegsgeschichte.

Dem wachsenden Drucke der öffentlichen Meinung Rechnung tragend, verließ nämlich am 30. Mai 1915 die englische Flotte ihren Stützpunkt Scapa Flow auf den