

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

Am 31. Juli wurde der Dampfer „Königin Wilhelmina“ (1964 Bruttoregister-tonnen) von der Dampfschiffahrtsgesellschaft Zealand in der Umgebung des Leuchtschiffes von einer Mine vernichtet. 26 Personen wurden verwundet.

Am nämlichen Tage konnten vier englische Kriegsschiffe an der britischen Ostküste durch deutsche Unterseeboote antorpediert werden. Ein kleiner Kreuzer und ein Linienschiff wurden schwer beschädigt, ein zweiter kleiner Kreuzer und ein Zerstörer versenkt.

II. Der Unterseebootkrieg.

Hatte der Unterseebootkrieg bis zur Schwelle des Jahres 1916 den künstlich zur Schau getragenen Gleichmut der Briten trotz den wachsenden Erfolgen einzuweichen nicht zu erschüttern vermocht, so sollte sich dies im dritten Kriegsjahre allerdings gewaltig ändern. Zuvor meinte man in England aber etwas sehr wirksames herausgefunden zu haben.

Gleich zu Jahresbeginn wurde nämlich in London eine Proklamation erlassen, durch welche über die deutsche Küste die Blockade durch die Flotten der Alliierten verfügt wurde, um der Versorgung mit Vorräten und Lebensmitteln ein Ende zu machen, deren Beförderung nach Deutschland und Österreich-Ungarn neutrale Länder heimlich zuließen.

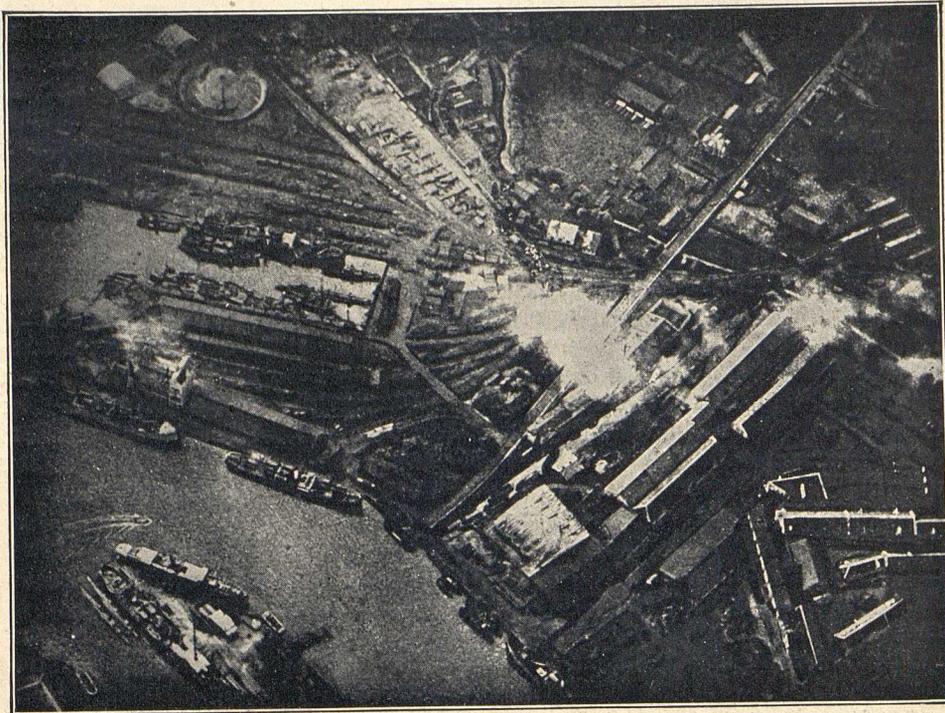
Diese Maßregeln, die formell schon in der englischen Proklamation vom 11. März 1915 gegen Deutschland enthalten waren und auch gegen Österreich-Ungarn in Anwendung kamen, waren als Repressalie (oder genauer Gegenrepressalie) gegen die deutsche Bekanntmachung vom 4. Februar 1915 über die Zerstörung von Schiffen rings um die britischen Inseln gedacht, sie erfuhren aber durch die Blockade-Erklärung eine erhebliche Verschärfung.

Dies hatte zur Folge, daß man in Berlin an weitere Repressalien dachte, diese in der weiteren Verschärfung des U-Bootskrieges als wirksam erkannte und diese für den 1. März 1916 ankündigte. Inzwischen hatte man in der deutschen Flotte den Typ der U-Boote in ungeahnter Weise verbessert und vergrößert.

Österreich-Ungarn und Deutschland nahmen zuvor Gelegenheit, ihre Haltung gegenüber den bewaffneten Handelsschiffen der Ententemächte am 10. Februar 1916 in einer Zirkularnote an die Neutralen kundzugeben. Die Zentralmächte hätten danach (vgl. die „Einleitung“) folgende Auffassungen:

„Bewaffnete Handelsschiffe sind nicht als friedliche Schiffe nach dem Völkerrecht zu betrachten, denn nach dem Vorgehen der bewaffneten feindlichen Handelsschiffe und nach den auf englischen Kauffahrern gefundenen geheimen Instruktionen, sind die Handelsschiffe der Entente nicht bloß zur Verteidigung, sondern auch zu Angriffszwecken bewaffnet.“

Die Zentralmächte betrachten daher jedes mit Geschützen versehene Kauffahrerschiff als kriegführendes Schiff.



Angriff deutscher Seeflugzeuge auf die militärischen Anlagen des russischen Stützpunktes Rebal. Der Rauch kennzeichnet die Einschlagstelle der abgeworfenen Bomben.

Nach dem 1. März 1916 werden die Kriegsschiffe der Zentralmächte deshalb jedes bewaffnete feindliche Kauffahrerschiff als kriegführendes behandeln.

Es wurde auch förmlich zugesagt, daß die Kommandanten der U-Boote Menschenleben nicht in Gefahr bringen würden, solange das feindliche Schiff nicht zu entfliehen, zu rammen oder zu feuern versuche. Der Beschluß des neuen U-Bootskrieges brachte daher in keinem neutralen Lande unnötige Besorgnisse hervorrufen, außer bei denjenigen Leuten, die vorsätzlich auf bewaffneten Handelsschiffen zu reisen entschlossen waren.

Der einzige wesentliche Unterschied zwischen dem neuen und dem bisherigen U-Bootskrieg bestand darin, daß für die Folge bewaffnete Dampfer nicht mehr als friedliche Handelsschiffe angesehen wurden. Deutschland wollte durch diese Neuordnung seines Seekrieges in keinerlei Zwistigkeiten mit den Vereinigten Staaten geraten, fühlte sich aber betreffs des neuen Unterseebootkrieges in seinem Rechte. Wenn durch einen Zufall später Amerikaner zu Schaden kommen oder Amerikanern Verluste erwachsen sollten, so war Deutschland vollkommen davon überzeugt, daß die Verantwortung hierfür weder den deutschen Unterseebooten, noch der deutschen Regierung zur Last fallen könne, da sie die Amerikaner öffentlich und die amerikanische Regierung amtlich ausgiebig gewarnt hatte.

Am Ende war kaum zu zweifeln, denn Deutschlands Unterseeboote waren um diese Zeit schon imstande, bis nach New York zu gelangen und ohne Ergänzung ihrer Triebkraft wieder heimzukehren. Die Kommandanten der U-Boote hatten viel gelernt. Auf Grund vorausgegangener Versuche vermochten sie englischen Drahtnetzen und andere unterseeische Vorkehrungen aus dem Wege zu gehen.

Anfangs dachte man allerdings, England binnen wenigen Monaten auf die Knie zwingen zu können. So schnell ging es nun trotz aller bewunderungswürdigen Erfolge aber