

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

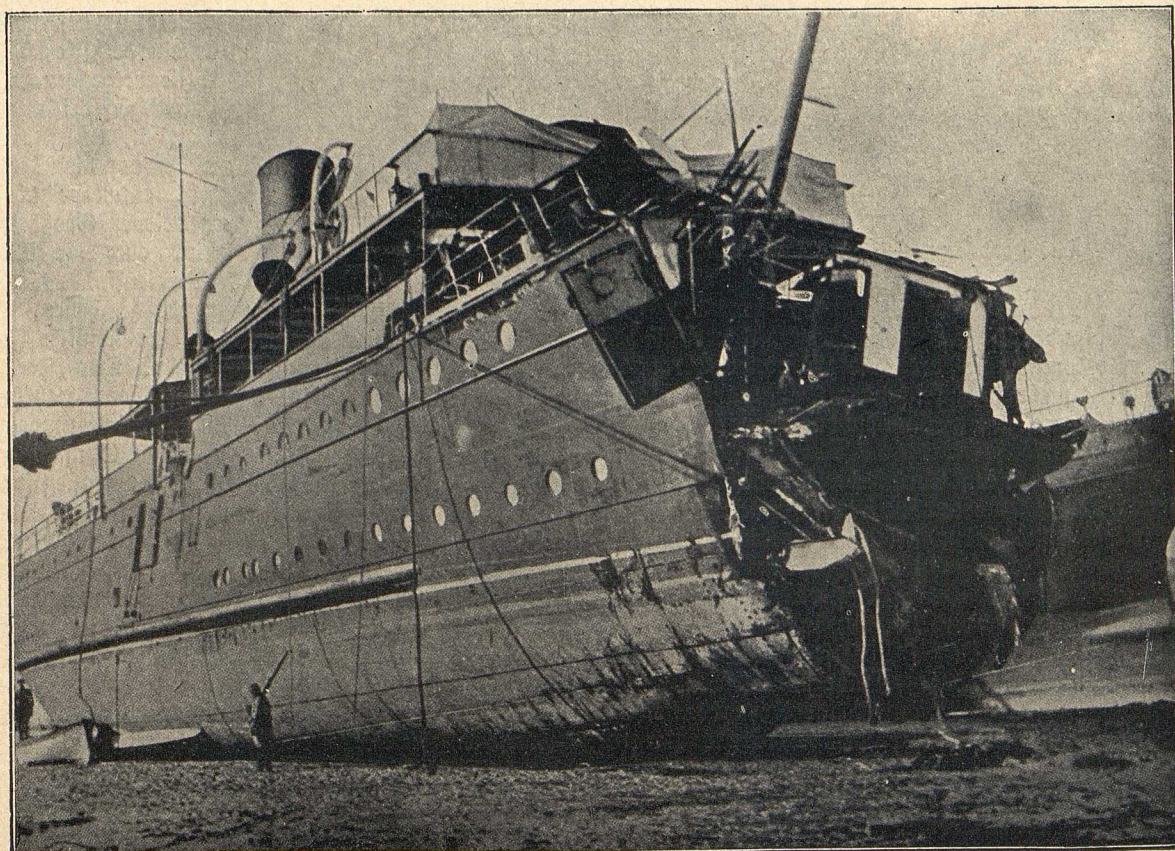
Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

Mann Besatzung jahrelang aufrecht halten und damit Englands Handel Jahre hindurch vom Weltmarkt fernhalten könne, während es durch seine Landverbindungen im Zusammenhang mit dem Weltmarkt blieb. Daher die hysterische Wut Englands gegen die U-Boote, daher das krampfhaft Bemühen Englands, auf dem Umweg über Amerika Deutschland zu veranlassen, seinen besten Trumpf freiwillig aus der Hand zu geben, daher auch die Verträge Englands mit seinen Verbündeten, über einen einheitlichen Friedensschluß und späteren Handelskrieg, womit auf kurzfristige Finanzkreise Deutschlands Eindruck gemacht werden sollte. Aber Deutschland gab seinen besten Trumpf nicht aus der Hand. Der verschärfte Tauchbootkrieg blieb im vollen Gange.

Diese enormen Lonneneinbußen äußerten sich zunächst in einer Verdrängung der englischen Kohle aus wichtigen Absatzgebieten. Die Frachten hatten eine geradezu schwindelnde Höhe erreicht und Schiffsversendungen aus England waren durchaus nicht mehr so konkurrenzfähig wie früher. Die Bedrückung, die England den neutralen Staaten zufügte, hatten viele vorsichtige Reederei in Holland, Norwegen und Dänemark veranlaßt, die Fahrten einzustellen, weil sie besorgen mußten, daß ihre Schiffe torpediert werden könnten. So waren auch neutrale Schiffe in englischen Meeren seltene Gäste geworden und der Schiffsfahrtsdienst konnte durch sie nur sehr unregelmäßig fortgeführt werden. Der englische Postdienst zur See wurde zwar aufrecht erhalten, allein die



Der torpedierte französische Dampfer „Suffey“ im Dock von Boulogne.

Allen, die in England an die wachsende Gefahr noch immer nicht glauben wollten, hielten nun selbst Parlamentarier vor, daß es lächerlich wäre zu glauben, Deutschland könne bei dem jetzigen Tempo des U-Bootskrieges die englische Handelsflotte erst in 20 Jahren vernichten. Die Schiffsnot sei bereits so groß, daß das Handelsamt die Einfuhr vieler Artikel, darunter Obst, nach England verbieten mußte. Es fehle so sehr an britischen Schiffen, daß im Mai von 48 Dampfern, die Kohle aus Cardiff nach Italien brachten, nur drei britische Schiffe waren und daß diese nur 7,3 Prozent der gesamten Sendung transportierten. Die Vermehrung der U-Bootsgefahr zeigt sich auch in den Versicherungsraten, die seit der Verschärfung des U-Bootskrieges um das Fünffache gestiegen war. Charakteristisch seien auch die Zahl der Tage, an denen die britischen Häfen geschlossen blieben, d. h. an denen die britischen Behörden die Ausfahrt der Schiffe verhinderten.

regelmäßigen Linien wurden weit seltener befahren, denn die englische Regierung benötigte jetzt im Kriege einen großen Teil der Handelsflotte für militärische Zwecke. Die Truppenversendungen aus England hatten einen viel größeren Umfang als früher, viele Soldaten kehrten von der Front nach der Heimat zurück, weil sie beurlaubt oder ausgewechselt wurden. Auch die Verwundeten, die zurückgeführt werden mußten, waren zahlreich. Alle diese Truppentransporte banden viele Schiffsgelegenheiten und legten einen großen Teil des verfügbaren Dampferraumes lahm. England konnte andererseits keinen hinreichenden Ersatz durch neue Schiffsbauten finden. Die Bauführung war infolge der großen Verteuerung des Materials und der Löhne viel kostspieliger geworden. Auch herrschte drückender Arbeitermangel und die Umwandlung zahlreicher Maschinenfabriken in Munitions- und Waffenfabriken, hatte einen großen Teil der früher für den Schiffsbau arbeitenden Industrien seiner eigentlichen Tätigkeit entzogen.