

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

24 englischen Kreuzern und außerdem von zahlreichen französischen Schiffen verfolgt werden, zeigt den Wert der Schnelligkeit. Viele Jahre lang hat Deutschland schnelle Kreuzer gebaut und besitzt jetzt neun, die eine Schnelligkeit von über 27 Knoten haben. Seit man genötigt war, Ersparnisse in der britischen Marine zu machen, um die Parlamentsmehrheit zu befriedigen, mußte sich die Admiralität so gut wie möglich mit älteren und langsameren Schiffen behelfen. Sie stammen aus der Zeit vor Erfindung der Schiffsturbine. Der Krieg hat uns daher wohl mit einer starken Überlegenheit von Kreuzern vorgefunden, aber kaum einer läuft schneller als 25 Knoten, die meisten langsamer. Es gibt keinen englischen Kreuzer im Atlantischen Ozean, dem die deutschen Kreuzer nicht entfliehen könnten. Unsere Geschäftsleute müssen unter diesem Mangel leiden.“

Es liegt in der Natur der Sache, daß auch uns Verluste nicht erspart blieben. Am 13. September vormittags wurde S. M. kleiner Kreuzer „Hela“ durch den Torpedoschuß eines englischen Unterseebootes zum Sinken gebracht. Fast die ganze Besatzung wurde gerettet, denn als Verluste wurden nur ein Toter und drei Vermißte gemeldet. Eigentümlicherweise wurde über den Ort, an dem die „Hela“ unterging, tiefstes Stillschweigen bewahrt, und später erst wird man erfahren, welche Früchte der Untergang der „Hela“ uns gebracht hat. Vielleicht wird man dann sehen, daß dieses Unglück, das unsere Marine betroffen hat, gar nicht als solches zu betrachten ist, zumal der kleine Kreuzer „Hela“ bereits 1895 vom Stapel gelaufen war und es sich bei ihm um ein Schiff von ganz geringem Gefechtswert handelt, das nicht mehr in unserem rechnungsmäßigen Bestand aufgezählt wurde. Da es schon 1896 seinen Dienst aufnahm, hatte es ein höheres als das flottengesetzmäßige Alter erreicht. Der Untergang der „Hela“ war gewiß schmerzlich, aber ohne jede Bedeutung für den weiteren Verlauf der Dinge.

Sehr geschickt verstand es unsere Marine, Minen und Unterseeboote zu verwenden. So geriet der englische Dampfer „Imperialist“ vor Hull auf der Höhe von South Shields auf eine Mine und sank bald darauf. Von der Grimsby-Linie gerieten ebenfalls zwei Dampfer, der „Revigo“ und der „Ceylon“, auf Minen. Am 17. September sank im Kanal, angeblich durch Sturm, das englische Schulschiff „Fisgard II“, wobei von der 64 Mann betragenden Besatzung 21 ertranken. Gleichzeitig meldete die englische Admiralität den Verlust des australischen Unterseebootes „A E 1“. Das Schulschiff „Fisgard II“ war ein als Hull für Maschinenpersonal benutztes altes Panzerschiff und hieß früher „Jwincible“. Das Unterseeboot „A E 1“ war 1913 vom Stapel gelaufen.

Die Vernichtung so zahlreicher englischer Schiffe erweckte in England große Beunruhigung. Der Handel litt noch mehr, als er ohnehin infolge des Krieges leiden mußte. Als Beispiel sei erwähnt, daß in den beiden Monaten August und September der englische Ein- und Ausfuhrhandel um 1500 Millionen Mark gegenüber den gleichen Ziffern im Vorjahre abgenommen hat.

Das englische Regierungsorgan „Westminster Gazette“ gestand am 21. September zu, daß die deutsche Flotte gute Arbeit verrichte. Der Untergang englischer Schiffe sei nicht bloß auf deutsche Minen zurückzuführen, sondern offenbar sei auch die deutsche Unterseeflotte gehörig an der Arbeit. England sei zwar unstreitig Herrin des Meeres, aber was nütze das, wenn Deutschland sich zum Herrn des Meeresgrundes mache.

Das englische Blatt ahnte gar nicht, wie es den Nagel auf den Kopf getroffen hatte, denn schon einen Tag später vollbrachte ein deutsches Unterseeboot eine Tat, die bewies, daß Deutschland wirklich Herr des Meeresgrundes ist. Die ganze Welt horchte auf, als am 22. September das Wolffsche Telegraphenbüro folgende amtliche Londoner Nachricht in die Welt sandte:

„Deutsche Unterseeboote schossen in der Nordsee die englischen Panzerkreuzer „Cressy“, „Aboukir“ und „Hogue“ in den Grund. Eine beträchtliche Anzahl Mannschaften wurde durch herbeigeeilte englische Kriegsschiffe und holländische Dampfer gerettet.“

Eine weitere deutsche amtliche Meldung stellte fest, daß nicht mehrere deutsche Unterseeboote, sondern nur ein einziges, nämlich das Unterseeboot „U 9“, dies Heldenstück

vollbracht hatte, über das wir schon auf Seite 140 eingehend berichtet haben.

Die Vernichtung der drei englischen Panzerkreuzer war eine neue glänzende Tat der deutschen Marine, würdig des Geistes, der unsere Flotte vom Admiral bis zum letzten Heizer beseelt, und ein schwerer Schlag für den englischen Feind, vor allem auch im Hinblick auf seine Eitelkeit und seine Überhebung gegenüber der deutschen „Luxusflotte“. Mit den Unterseebooten haben England und Frankreich wirklich geglaubt, uns weit voraus zu sein. Aber mehr als alles sonst hat unser Seekrieg gegen England die Wahrheit des Wortes erhärtet, daß nicht die Waffe an sich den Sieg entscheidet, sondern der Mann, der hinter der Waffe steht.

Gleich nach der Tat des U 9 sah sich die englische Admiralität genötigt, weitere Nachrichten von Schiffsverlusten zu geben, die allerdings auch mit Verlusten für uns verknüpft waren. Im Kriege kommt es aber nur auf das Verhältnis der beiderseitigen Verluste an. Wie aus nachstehendem ersichtlich, hat auch hier wieder England den kürzeren gezogen. Am 20. September gab die englische Admiralität bekannt, daß der englische kleine Kreuzer „Pegasus“ Daresalam zerstört und dabei das deutsche Kanonenboot „Möwe“ vernichtet habe. Bald darauf wurde er aber von dem deutschen Kreuzer „Königsberg“ in der Bucht von Sansibar angegriffen und unbrauchbar gemacht. Dem „Pegasus“ war die Aufgabe zugefallen, die bedeutende Handelstadt Daresalam in Deutsch-Ostafrika anzugreifen. Nach vollbrachter Tat zog er sich nach Sansibar zurück. Dort ereilte ihn sein Schicksal. Der deutsche kleine Kreuzer „Königsberg“ griff den Feind mit seinen zehn 10,5-cm-Geschützen an. Nur wenig kleiner als die „Emden“ und auf gleiche Weise geschützt, war er dem „Pegasus“ überlegen, doch nicht in dem Maße, daß das Ergebnis des Kampfes von vornherein mit Sicherheit vorausszusehen war. Jedenfalls hat er „ganze Arbeit“ verrichtet und den „Pegasus“, wie die englische Admiralität meldete, gänzlich unbrauchbar gemacht. 25 Tote und 30 Verwundete zählte der Gegner. Das war mehr als ein Fünftel der 234 Köpfe zählenden Besatzung und wog vollkommen den Verlust des nach Kriegsausbruch als militärisch wertlos abgerüsteten kleinen deutschen Vermessungsschiffes „Möwe“ auf, das der „Pegasus“ in Daresalam zerstört hatte.

Neben den glänzenden Erfolgen im Indischen Ozean hatten die Deutschen allerdings an der brasilianischen Küste einen Schiffsverlust zu verzeichnen, der aber nicht allzu schwer ins Gewicht fiel. Der deutsche Hilfskreuzer „Kap Trafalgar“ war im südlichen Atlantischen Ozean damit beschäftigt, den englischen Seehandel nach Kräften zu belästigen. Er war ein neues Schiff der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft. Zu Beginn des Krieges war das Schiff armiert und zum Handelskrieg entsendet worden. Solche Armierungen von Handelsdampfern lassen sich in so kurzer Zeit nicht völlig ausreichend für alle Fälle bewirken, und so war unser Kreuzer, als er von einem feindlichen, lange vor Kriegsausbruch mit Geschützen ausgerüsteten Hilfskreuzer angegriffen wurde, diesem in Hinsicht auf seine Bewaffnung noch unterlegen. Der Engländer war der große wohlbekannte Dampfer der Cunardlinie „Caramania“. Aber zwei Stunden lang wehrte sich das deutsche Schiff in heldenmütigem Kampf gegen den stärkeren Gegner, ehe es endlich unterlag. Während die „Emden“ im Golf von Bengalen die Mannschaft der weggenommenen Dampfer, die sie versenkt hatte, sammelte und auf einem eigens zu diesem Zwecke aufgesparten Fahrzeug nach einem Hafen reisen ließ, mußte ein deutscher, des Weges daherkommender Dampfer, die „Eleonore Woermann“ der Woermannlinie, die Schiffbrüchigen von „Kap Trafalgar“ retten. War auch der Verlust des schönen Dampfers zu beklagen, so bewährte sich doch bei dieser Gelegenheit der deutsche Heldengeist zur See von neuem aufs trefflichste.

Die Vergeltung für die Vernichtung des schönen „Kap Trafalgar“ blieb nicht aus. Am 26. September kam die Nachricht, daß der deutsche Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm“ das englische Schiff „Indian Prince“, das nach New York unterwegs war, in den Grund gebohrt und die Besatzung durch den deutschen Dampfer „Preußen“ nach Santos gebracht habe. Der „Kronprinz Wilhelm“ ist ein Monddampfer, der 1901 vom Stapel lief. Gleichzeitig