

## **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



Trotz der vermehrten Gefahren werden indessen nach einer bündigen Erklärung des Chefs des Admiralstabes nach wie vor weniger U-Boote versenkt, als wir neu in Dienst stellen. Außerdem steht der Verstärkung der Abwehrmittel die Verwendung der neuen U-Kreuzer gegenüber, die mit ihrer starken Armierung alle ihre Spezialgegner, von denen die Mehrzahl nur kleinere Kaliber führt, aus der Ferne niederkämpfen können, ohne sich in deren Feuerbereich begeben zu müssen.

Die U-Kreuzer können ferner infolge ihres größeren Aktionsradius bedeutend länger als gewöhnliche U-Boote in See operieren. Einer von ihnen versenkte auf einer einzigen Kreuzfahrt 38 800, ein anderer sogar 61 000 Bruttoregistertonnen, zum Teil vor der amerikanischen Küste. Die Tätigkeit unserer U-Fahrzeuge vor den Häfen der Vereinigten Staaten seit Ende Mai 1918 ist von besonderer Wichtigkeit für die Frage der U-Bootabwehr im allgemeinen, weil die Amerikaner nunmehr eine große Menge Zerstörer, U-Bootjäger und Flugzeuge für örtliche Schutzwecke in der Heimat behalten, die sonst für die U-Bootabwehr in den älteren Jagdgebieten verwendet würden.

**Der Erfolg des verlorenen Schiffsraumes.**

Den prahlerischen Behauptungen von Lloyd George und anderen britischen Redeministern, daß die Schiffsverluste und -beschädigungen durch die Neubauten und Reparaturen wieder gut gemacht würden, haben sich bald ihre amerikanischen Kollegen angeschlossen. Hierdurch ist es, da die Amerikaner wieder neue Methoden des Lügens anwenden, noch unmöglicher als früher geworden, sich zwischen all den sich vielfach widersprechenden gegnerischen Angaben zurechtzufinden, durch die die Völker der Verbandsmächte über die wahre Lage getäuscht werden sollen. Auf sie hier einzugehen hat keinen Zweck, da Brutto-, Netto- und Ladegewichtstonnen willkürlich durcheinandergeworfen werden, besonders auch, weil bei den Versenkungen die Verluste aller in britischen Regierungsdiensten stehenden Schiffe unterschlagen werden.

Gegen all diesen wüsten Lügenstrom stehen die einheitlich gehaltenen Berichte unseres Admiralstabes aufs vorteilhafteste ab. Bei ihnen gibt es nichts zu deuteln, sie beruhen auf gründlichen Berechnungen und verschweigen auch nicht die uns ungünstigen Tatsachen, so zum Beispiel, daß der Schiffsraum der Gegner allerdings einen Zuwachs von etwa einer Million Bruttoregistertonnen erfahren hat

durch die Erpressung neutraler Schiffe und durch die Beendigung der Reparaturen an den beschlagnahmten Schiffen der Mittelmächte. Diese Maßnahmen sind nur vorübergehender Natur, da es in der Welt nicht mehr viel zu rauben gibt. Sie schieben die Entscheidung nur um einen gewissen Zeitraum hinaus, ändern aber nichts an der allein ausschlaggebenden Tatsache, daß von einem Ersatz des verlorenen Schiffsraums auf dem normalen Wege, nämlich durch Neubauten, für absehbare Zeiten keine Rede ist. Im achten Kriegshalbjahre versenkten die U-Boote rund ein Drittel Millionen Bruttoregistertonnen monatlich mehr, als für den Verband gebaut wurden.

Diese furchtbaren Verluste treffen eine Handelsflotte,

die ohnehin den Kriegsbedürfnissen der Feinde nur gerecht werden konnte, indem sie alle sonstigen Seetransporte einstellte oder doch so einschränkte, daß beispielsweise die Erzeugung der wichtigsten Stapelindustrien Englands um mehr als die Hälfte zurückgegangen ist. Und dabei steigerten sich die Ansprüche an die Seetransportflotte mit jeder nach Europa geschickten amerikanischen Division. Die zu erwartenden Mehrleistungen der Werften der Vereinigten Staaten konnten dies bestenfalls ausgleichen, unter keinen Umständen aber den weiteren Zerfall des wirtschaftlichen Lebens der europäischen Mitglieder des Vierverbands, vor allem Großbritanniens, verhindern.

Hierauf kommt alles an: der U-Bootkrieg geht wie der Landkrieg auf die Zermürbung der

Kräfte unserer Gegner aus, und ebenso wie bei dem letzteren dürfen wir auch bei ihm nicht mit angenommenen Terminen rechnen, an denen er sein Werk vollbracht haben wird, müssen uns vielmehr mit Geduld wappnen und volles Vertrauen zu den bestimmten Versicherungen unserer militärischen Leiter hegen, daß der U-Bootkrieg entgegen allen Lügenmeldungen unserer Feinde in seiner Wirksamkeit bisher nicht nachgelassen hat und sein Endziel, einen gerechten und dauernden Frieden, sicher erreichen wird. Wenn auch die Wirkungen des U-Bootkrieges keineswegs rasch eintreten können, so ist doch immer zu bedenken, daß die Tätigkeit der U-Boote gegen die feindlichen Handelsflotten mit einer schleichenden Krankheit zu vergleichen ist, die am Körper zehrt, und gegen die alle angewendeten Heilmittel ohne Erfolg bleiben, so daß ihr der angegriffene Organismus schließlich erliegt. Die Feinde selbst haben ja die deutschen U-Boote als Pest des Meeres bezeichnet.

