

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

15 000 Tonnen überboten und betrug insgesamt 408 500 Tonnen; darunter waren 53 neutrale Handelsfahrzeuge von über 94 000 Tonnen, die wegen Beförderung von Bannware zum Feinde versenkt wurden. Die feindlichen Handelsflotten waren mit 138 Fahrzeugen von 314 500 Tonnen beteiligt, davon sind 244 000 Tonnen englischen Ursprungs. Damit waren seit Kriegsbeginn durch kriegerische Maßnahmen der Mittelmächte 3 636 500 Tonnen feindlichen Handelsschiffsraums verloren gegangen, davon 2 794 500 Tonnen englische Schiffe. Die englische Handelsflotte hatte so einen Ausfall von etwa 12,3 Prozent ihrer Gesamttonnage erlitten und sah sich in ihrer Aufgabe, Nahrungsmittel für die englische Bevölkerung und Rohstoffe für die englische Industrie herbeizuschaffen, erheblich beeinträchtigt. Der ganze versenkte feindliche Schiffsraum überstieg weit die Hälfte des Gesamtbestandes der deutschen Handelsflotte; er betrug 67 Prozent ihres Gesamttonnagegehaltes. Der feindliche Verlust zählte noch eine halbe Million Tonnen mehr, als die ganze Handelsflotte Frankreichs im Frieden. Einen hervorragenden

Der Versuch wurde unternommen, obwohl die Kohlen- und Kesselwasservorräte des Dampfers gering waren und ein Gelingen des Planes nur bei langamer Fahrt vorausgesetzt werden konnte. Eine Brisenbesatzung von 7 Mann unter dem Befehl des Oberleutnants zur See d. R. Haschagen ging auf den erbeuteten Dampfer und beaufsichtigte bei der Reise des Schiffes nach Deutschland die russische 48 Mann starke Besatzung. Die russischen Offiziere wurden in das U-Boot gebracht. Die Fahrt verlief durchaus nicht glatt; ein schwerer Orkan zwang zum Beidrehen. Das mit Munition überladene Schiff rollte um 40 Grad nach jeder Seite, so daß die massigen Spritzer der schweren gebrochenen Wellen selbst über den Schornstein hinfluteten (siehe die Kunstbeilage). Bei der Weiterfahrt wurden die Kohlen immer knapper, ein orkanartiger Weststurm trieb das Schiff in einer Nacht 65 Meilen aus der Kursrichtung ab, und zum Überfluß weigerten sich die russischen Seizer, ihren Dienst weiter zu versehen. Die Tatkraft des deutschen Kommandanten sorgte dafür, daß trotzdem die Reise fort-



Rast vor der Kirche von Véry vor Verdun.

Nach einer Originalzeichnung des der Kronprinzenarmee zugeteilten Kriegsmalers Jos. Correggio.

den Anteil daran hatte Kapitänleutnant Valentiner (siehe Bild Seite 91 unten), der bisher insgesamt 128 Schiffe mit 282 000 Tonnen versenkte, darunter auch verschiedene Einheiten der feindlichen Kriegsflotten.

Und noch immer rasteten die deutschen Tauchbootkommandanten nicht. Gegen Ende des Jahres wurden Einzelheiten über eine seemannische Glanzleistung bekanntgegeben, die zu den spannendsten und inhaltreichsten des ganzen U-Kreuzerrieges gehört. Ein deutsches Boot brachte im Nördlichen Eismeer den der russischen Freiwilligen Flotte angehörigen 3871 Tonnen großen Dampfer „Suchan“ auf. Später stellte sich heraus, daß es der Dampfer „Spezia“ der Hamburg-Amerika-Linie war, der bei Kriegsausbruch im Hafen von Wladiwostok lag und dort von den Russen beschlagnahmt wurde. Weil der russische Kommandant funktentelegraphische Hilferufe ausenden ließ, als ihn das deutsche U-Boot zum Anhalten aufforderte, erhielt das Schiff einen schweren Granattreffer in den Kollisionsraum. Als der Führer des U-Boot, Kapitänleutnant Buß (siehe Bild Seite 90), erfahren hatte, daß das russische Schiff 6800 Tonnen Explosivstoffe an Bord hatte, beschloß er, diese wertvolle Beute nicht zu versenken, sondern sie nach einem deutschen Hafen zu bringen.

geseht werden konnte. Die Russen bemächtigten sich dann der Weinvorräte des Schiffes und betranken sich, worauf der Kommandant sämtliche alkoholischen Getränke über Bord werfen ließ. Auf der Höhe des Skagerraks mußte das Schiff nochmals infolge eines schweren Sturmes beidrehen. Als es nachher glücklich in einem deutschen Hafen festgemacht hatte, war der Kohlenvorrat auf eine halbe Tonne zusammengeschnitten.

Die Ladung des direkt aus Amerika gekommenen Schiffes bestand aus Geschossen, Pulver, hochwertigen Sprengstoffen, Zündern, Autos, Bleibarren, Eisenbahnschienen, Sohlenleder und Stacheldraht. Ihr Wert betrug über 20 Millionen Mark. Allein die Geschossmunition an Bord des „Suchan“ belief sich auf eine Menge, die der Wochenproduktion der gesamten russischen Kriegsindustrie gleichkam. Zu erwähnen wäre noch die Tatsache, daß zu der Ladung auch 147 Stahlflaschen mit einer Flüssigkeit zur Erzeugung giftiger Gase gehörten.

* * *

Auf dem italienischen Kriegsschauplatz dauerte die Ruhe wie in den Vorwochen an. Die Klagen Cadornas über das