

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

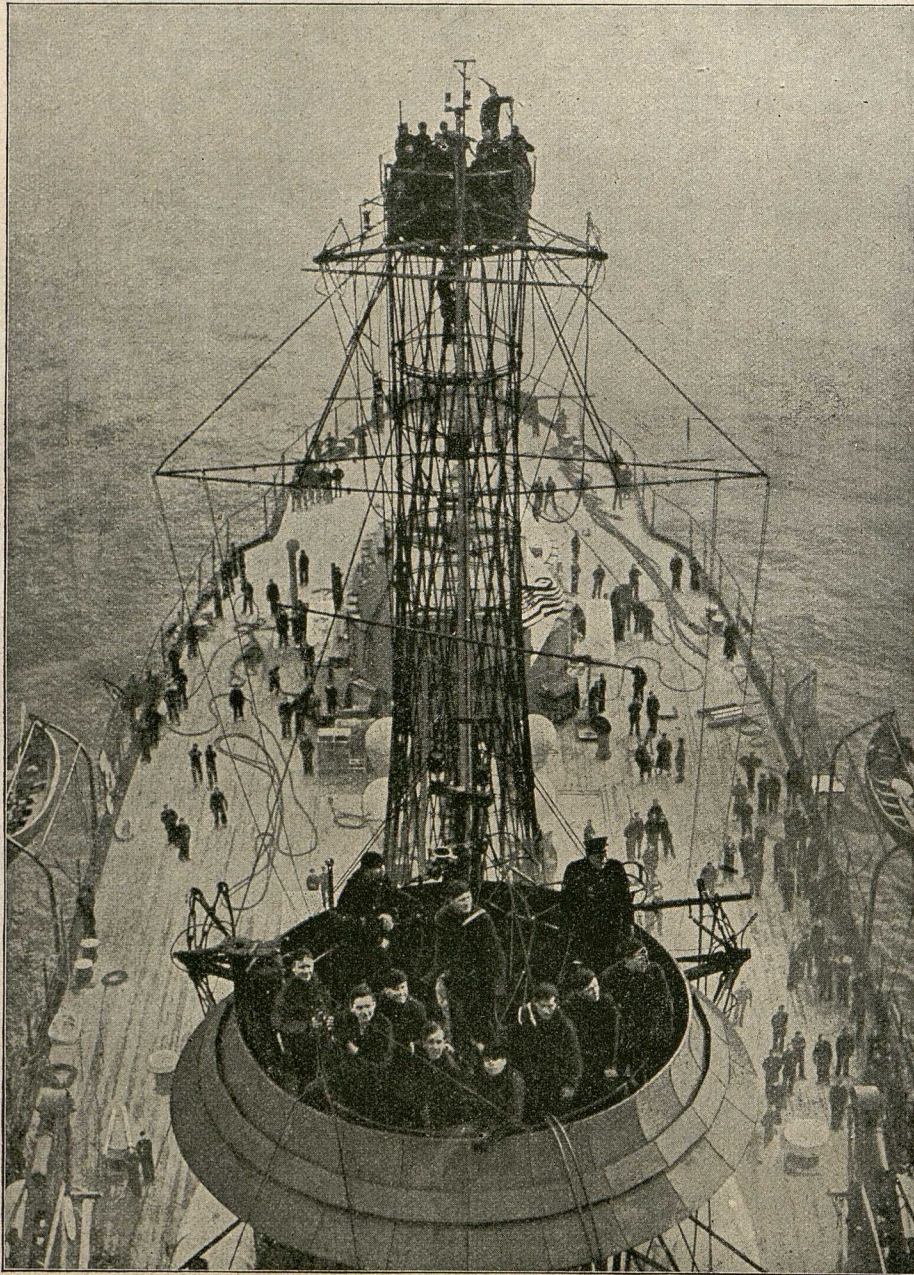
Beschädigungen und suchte deshalb die norwegischen Hoheitsgewässer auf der Höhe von Hammerfest zu erreichen. Das Schiff ging jedoch unter; die Besatzung wurde bis auf den Ingenieur Hermann, der leider den Tod fand, von einem Fischerboot aufgenommen und nach Hammerfest gebracht, von wo aus sie die Heimreise antrat.

Wie groß der Anteil der neutralen Länder an den Schiffsverlusten war, ging aus einer Aufstellung der Svensk Sjöfartstidning hervor. Hiernach hatte Norwegen bis Anfang Dezember 316 430 Tonnen Schiffsraum verloren, Holland 113 543, Schweden 69 997, Dänemark 68 937, Griechenland 62 870, Spanien 36 932, die Vereinigten

merkenwert zielbewußt ging dagegen die holländische Regierung vor. Der Verlauf des uneingeschränkten U-Bootkrieges rechtfertigte schon in den ersten Februartagen die angewandte Vorsicht. Ein am 6. Februar heimkehrendes deutsches Tauchboot meldete den Untergang von annähernd 20 000 Tonnen meist englischer Schiffe; der holländische Dampfer „Samarinda“ gab zu der gleichen Zeit die drahtlose Nachricht, daß er 179 Mann von einer Anzahl versenkter Schiffe an Bord habe und damit Vigo anlaufen werde. Die Beute der deutschen U-Boote an der französischen und englischen Küste umfaßte bereits am 6. Februar eine ganze Reihe größerer englischer Dampfer, aber auch neutraler Schiffe. Am 8. Februar hatte ein Boot schon zehn Schiffe im Atlantischen Ozean mit einem Raumgehalt von 19 000 Tonnen versenkt, ein anderes gab am 9. Februar seine bisherigen Erfolge mit 16 000 Tonnen an, wieder ein anderes hatte bis dahin sieben Dampfer und acht Segelschiffe vernichtet, kurzum, es begann auf einmal ein allgemeines Schiffsterben. Bis zum 8. Februar einschließlich liefen bei Clonds in London Anzeigen über den Verlust von 146 Schiffen ein, die seit dem 1. Februar versenkt worden oder verunglückt waren. In der Nacht zum 10. Februar sank nach einer englischen Meldung auch ein englischer Torpedobootzerstörer einer älteren Klasse, der auf eine Mine geraten war, als er den Aufklärungsdienst versah. Eine Liste der Feinde bezifferte die Verluste vom 11. Februar auf über 25 000 Tonnen.

Gleich zu Anfang des Februars kamen Marmmeldungen aus Amerika. Die dort in den Häfen liegenden deutschen Schiffe sollten beschlagnahmt, die Besatzungen verhaftet worden sein. Um etwaige Gegenmaßnahmen der Deutschen zu verhüten, gab die amerikanische Regierung bekannt, daß die Nachrichten unzutreffend seien. Sie bestritt auch nicht den deutschen Seeleuten das Recht, ihre Schiffe und die Maschinen zu beschädigen oder unbrauchbar zu machen, wenn dadurch die Benützung der Schifffahrtstrassen in den amerikanischen Gewässern nicht beeinträchtigt würde. Die Beschlagnahme der deutschen Schiffe durch die Vereinigten Staaten hätte allerdings auch den Übergang zum Kriegszustand mit Deutschland bedeutet. Diesen herbeizuführen zögerten die amerikanischen Behörden vorläufig immer noch; alle Drohungen, die in dieser Hinsicht laut geworden waren, verstummten, als die Neutralen ihre eigenen Wege gingen und Wilson allein ließen.

Die unklare Haltung der amerikanischen Regierung brachte es mit sich, daß keine Schiffe aus den amerikanischen Häfen ausfuhren. Erst am 10. Februar traten die unbewaffneten amerikanischen Frachtdampfer „Orleans“ und „Rochester“ unter amerikanischer Flagge die Ausreise nach Bordeaux, also in das Sperrgebiet, an. Keines der beiden Schiffe trug die von Deutschland zur Kenntlichmachung vorgeschriebenen Farbstreifen, sondern nur die aufgemalten großen Buchstaben U.S.A. (United States of North-America). Es handelte sich hier zweifellos um eine Herausforderung Deutschlands und um ein Spielen mit der Gefahr, wenn auch das gelegentliche Durchschlüpfen eines Dampfers durch das Sperrgebiet nicht in das Bereich der Unmöglichkeit gehörte. Wie unerwünscht die Fahrt hätte enden können, wurde am 12. Februar klar, als die deutsche Regierung



Blick auf das Deck des amerikanischen Großkampfschiffes „New York“.
Nach einer englischen Darstellung.

Staaten 21 558 und Brasilien 2258 Tonnen. Und trotzdem blühte der Handel mit Baumwaren. Unter den versenkten Schiffen befanden sich allerdings auch eine Reihe solcher, die von den Engländern durch Vorenthaltung von Kohlen und ähnliches zur Dienstleistung für die Westmächte gepreßt worden waren.

Mit der Ankündigung des verschärften U-Bootkrieges wurde die Unterstützung der Gegner Deutschlands durch Neutrale wesentlich eingeschränkt, weil die Reeder in den nicht am Kriege beteiligten Ländern wegen der erhöhten Gefahr die Schifffahrt fast ganz einstellten. Zum Teil geschah dies aus eigenem Antrieb, zum Teil auf Grund von Verfügungen der Regierung. Am unklarsten war in dieser Beziehung die Haltung der amerikanischen Regierung; be-