

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

Es war nicht zu verwundern, daß solchen Ergebnissen gegenüber die feindliche Presse nach Schutz- und Abwehrmaßnahmen rief. Die französische Presse verwies dabei auf die Abwehrmittel der Italiener, die aus einer großen Zahl kleiner Lenkballone und anderer besonders eingerichteter Ballone bestanden, die sowohl die Boote als auch die ausgelegten Minen in den italienischen Gewässern leicht festzustellen in der Lage sein sollten. Wie wenig sicher aber auch diese Maßnahmen waren, hatte sich bei der Versenkung der nach italienischen Häfen bestimmten Kohlen- schiffe (siehe Seite 196) erwiesen, und es stellte sich auch am 17. Februar wieder heraus, als einem deutschen U-Boote die Vernichtung des italienischen Truppentransport- dampfers „Minas“ glückte. Das Schiff führte eine große Munitions- ladung an Bord und außerdem für Saloniki bestimmtes Gold im Werte von 3 Millionen Mark. Außer diesem Dampfer fiel noch eine große An- zahl anderer wertvoller Schiffe im Sperrgebiet des Mittelmeeres den U-Booten zum Opfer, darunter einer der schönsten und größten französischen Dampfer, der „Athos“, 12644 Ton- nen groß. Das Schiff kam von seiner ersten Ausfahrt nach China zurück, als es sein Schicksal ereilte; an Bord befanden sich hauptsächlich Kolonial- beamte und Arbeiter und außerdem ein großer Trans- port französischer Senegalschützen.

Die größten Verluste hatte naturgemäß die englische Handelsflotte (siehe Bild Seite 212/213). Bis zum 20. Fe- bruar betragen diese nach den Angaben von Lloyd's in London etwas über 200000 Tonnen. Diese Zahl war aber nach den bisher eingelaufenen Meldungen der deut- schen Unterseebootführer viel zu niedrig gegriffen. Die eng- lische Regierung hatte ganz offen scharfe Maßregeln gegen die Veröffentlichung der Schiffsverluste getroffen, um zu verhüten, daß die Beunruhigung des englischen Volkes noch weiter um sich greife, als es ohnehin schon der Fall war.

Wurde die Lage Englands doch von Tag zu Tag schlim- mer. Hatten die Engländer die Deutschen aushun- gern wollen, so sahen sie infolge der Wirkung des U-Bootkrieges jetzt das Hungerge- spenst vor sich selbst drohend aufstei- gen. Um der Ge- fahr vorzubeugen, mußten sich die Engländer mit ei- ner Fülle unbe- quemere Einschrän- kungen abfinden, die die Regierung verfügte. Darunter fielen in erster Linie eine Reihe von Bestimmun- gen, die, um Fracht- raum zu sparen, die Einfuhr auf ein Mindestmaß von Gütern be- schränkten, die le- diglich für die Er-



Phot. Ferd. Urbahn, Kiel.
Unterseeboot-Kommandant Kapitänleutnant **Wilhelm Pesch**, der innerhalb 24 Stunden 52000 Tonnen feind- licher Handelsschiffe versenkte.

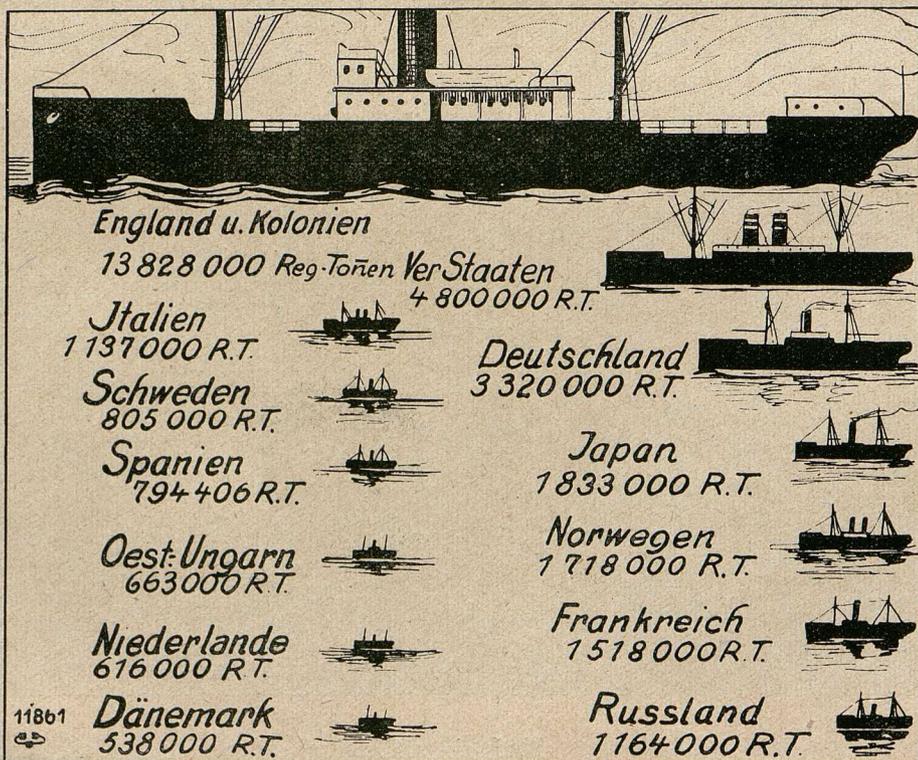
Alle diese Schiffe waren mit Munition und Lebensmitteln schwer beladeten, so daß nicht nur der versenkte Schiffs- raum, sondern auch die versenkte Ladung einen schweren Verlust für die Feinde bedeutete.

nährung und die Erhaltung der Kriegsbereitschaft Englands berechnet waren. Dann folgte ein Aufruf zur freiwilligen Einschränkung des Nah- rungsmittelverbrauches, die so weit gehen sollte, daß sie sich fast in allen Teilen den Mengen näherte, die in Deutschland zur Verteilung gelang- ten. Es wurde unter anderem ge- fordert, die wöchentlich von einer Person zu verbrauchende Mehlmenge, einschließlich der zum Brotbacken nö- tigen, auf 3 Pfund herabzusetzen. Drei englische Pfund entsprechen 1360 Gramm; die zugestandene Mehl- menge blieb also nicht unwesentlich hinter der in Deutschland auf den Kopf der Bevölkerung berechneten Durchschnittsmehlmenge zurück. Auf eine ausreichende Einfuhr von Nah- rungsmitteln konnte nicht mehr ge- rechnet werden, denn die Neutralen, die bisher zur Versorgung Englands beigetragen hatten, ließen ihre Schiffe in den Häfen und weigerten sich, die Fahrten unter den obwaltenden Umständen wieder aufzunehmen.

Um sie dennoch nach Möglich- keit zur Dienstleistung für England zu zwingen, bestimmten die Eng- länder am 21. Februar, daß jedes nicht nach einem englischen Hafen oder einem solchen der anderen Vierverbandsmächte bestimmte Schiff als feindliches angesehen werde, wenn es nicht zu seiner Kontrolle einen englischen Hafen anlief. Die in englischen Häfen liegenden Schiffe neutraler Staaten durften nur auslaufen, wenn sie sich verpflichteten, mit einer Ladung für England zurück- zukehren. Damit das Versprechen auch gehalten wurde, mußten vor der Abfahrt große Summen hinterlegt wer- den. So sah die Freiheit der Meere in der englischen Auffassung aus.

Wie recht die Neutralen taten, indem sie ihre Schiffe im sicheren Hafen behielten, bewies das Schicksal von 7 hol- ländischen Schiffen, die sich, mit Getreide und Futtermitteln beladen, auf dem Wege nach Holland befanden. Mit Rück- sicht auf die Lage dieser Schiffe in englischen Häfen hatte

ihnen die deutsche Regierung für den 17. März sichere Fahrt durch das Sperrgebiet ge- währleistet, gleich- zeitig wurde dar- auf hingewiesen, daß die Reise auch am 22. Februar unternommen werden könnte, aber nur mit ver- hältnismäßiger Sicherheit, weil nicht alle deutschen Streitkräfte bis zu diesem Zeitpunkte entsprechende Wei- sungen erhalten konnten. Trotz- dem fuhren die Schiffe ab, und alle wurden von deut- schen U-Booten, denen die Sachlage unbekannt war, vernichtet. Die Be- satzungen konnten gerettet werden. Die Schuld an dem Vorfall traf die



Die Größe der bedeutendsten Handelsflotten vor dem Kriege.