

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

von Philadelphia nach Brest befand, endlich abstoppte. In Bord des Engländers schien eine unbeschreibliche Panik ausgebrochen zu sein, denn gegen 50 Mann, die offenbar geschlafen hatten, eilten wie besessen auf Deck und stürzten sich, nur mit dem Hemd bekleidet, ins Meer, obwohl ihnen bis dahin niemand auch nur das geringste getan hatte. Es stellte sich dann heraus, daß das Schiff in der Hauptsache Baumwolle führte; es sank deshalb, trotz der Öffnung der Ventile, sehr langsam, und bekam nach Verlauf von fünf Stunden einen Torpedo zugesandt.

Am 11. Dezember endlich tauchte der englische Dampfer „Narrowdale“ auf, der mit Stückgut auf der Fahrt von Philadelphia nach Havre begriffen war und gewiß nicht ahnte, welches Schicksal seiner mitten im Atlantischen Ozean wartete. Bisher hatten sich auf dem deutschen Kreuzer gegen 500 Mann von den versenkten Schiffen angesammelt; dieser Belastung wollte sich der Kreuzer gern entledigen, und er folgte deshalb zwei Tage lang dem „Narrowdale“, der sich der Verfolgung vergeblich zu entziehen suchte. . . .

Das Wetter war vorerst außerordentlich ungünstig, als es sich jedoch langsam gebessert hatte, schickte der deutsche Kapitän 20 Mann zum „Narrowdale“ hinüber und zwang das Schiff, sich dem Kurs des deutschen Kreuzers anzuschließen. Nach einigen Tagen tauchte dann der Kohlendampfer „Saint Theodore“ aus London auf, der der dritte im Bunde wurde, selbstverständlich, nachdem er eine entsprechende Präsenbelagerung erhalten hatte. . . .

Die Norweger wurden sodann zusammen mit einer Anzahl anderer Seeleute an Bord des „Narrowdale“ geschafft, den Leutnant z. S. Badowitz bekanntlich am Silvestertage in Swinemünde einbrachte. Über den Aufenthalt an Bord des aufgebrachtten Schiffes und dessen Führer äußert sich der Norweger folgendermaßen:

„Einen so merkwürdigen Menschen wie den Führer dieses Schiffes habe ich meiner Lebzeit nicht gesehen, und ich wundere mich heute noch, wie er überhaupt zu leben vermochte. Er schlief anscheinend niemals. Von dem Tage an, an dem er das Kommando übernahm, bis zu dem Augenblick, da wir das Schiff in Swinemünde verließen, blieb er hartnäckig an Deck, und das einzige, was man von Ruhe bei ihm sah, war, daß er ab und zu für einige Augenblicke in seinem Lehnstuhl einnickte. Dieser Mann, aus dem eine rücksichtslose Energie sprach, schien wirklich unterwütlich zu sein. . . .“

Als wir auf Norwegen zusteuerten, sprangen zwei von einem bewaffneten Handelsdampfer stammende Engländer, die fürchteten, in Deutschland zu harten Strafen verurteilt zu werden, mitten in der Nacht im Hemd über Bord. Ein deutsches Patrouillenschiff fischte sie aber wieder auf.

Am 31. Dezember lief „Narrowdale“, von allen Seiten auf das freudigste beglückwünscht, in Swinemünde ein. Wir wurden erst dort, dann aber in Neustrelitz untergebracht und konnten erst am 27. Januar nach Erledigung von mannigfachen Formalitäten in die Heimat zurückkehren.“

Die Bewertung der Erfolge des U-Bootkrieges.

Von Kapitän z. S. v. Kühlwetter.

Am 31. Dezember 1916 waren durch die Kriegsmittel der Mittelmächte über 4½ Millionen Tonnen Handelschiffsraum vernichtet, und am 1. Februar 1917 beliefen sich die Kriegsschiffsverluste der feindlichen Flotten im ganzen Kriege auf 822 535 Tonnen. Ein U-Boot versenkte an einem Tage Hilfskriegsschiffe und Transportdampfer von 52 000 Brutto-Registertonnen und jeden Tag erneut lesen wir von den Erfolgen des ungehemmten U-Bootkrieges, die sich in der Vernichtung einer gewissen Summe von Schiffsraum kundgeben. Jeder führt solche Zahlen heute im Munde, wenige aber nur sind imstande, sich von ihrer wirklichen Bedeutung Rechenschaft zu geben. Und doch ist

das gar nicht unwichtig, wenn man sich ein Urteil über die Wirkung des U-Bootkrieges, der doch die Entscheidung im ganzen Kriege bringen soll, bilden will.

Die Sache ist auch in der Tat gar nicht so einfach, einmal, weil die Bedeutung des Wortes Tonne durchaus nicht jedem geläufig ist, zum andern aber, weil das Wort Tonne außerdem noch in verschiedenem Zusammenhange ganz verschiedene Bedeutung hat. Es kommt darauf an, ob das Wort in bezug auf Handelschiffe oder auf Kriegsschiffe gebraucht wird, Hilfskriegsschiffe und Transportdampfer, die ja eigentlich Handelsschiffe sind und nur im Kriege zu Kriegsschiffen gemacht werden, sind hierbei ihrer ursprünglichen Art nach immer als Handelsschiffe anzusehen.

Beginnen wir mit den Handelsschiffen, weil sie ja jetzt tatsächlich für die Erzwingung der Kriegsentcheidung fast die wichtigste Rolle spielen. Wenn von Tonnen im Zusammenhang mit Handelsschiffen gesprochen wird, sind immer Raumtonnen gemeint, die Tonne ist also in diesem Fall ein Raummaß. Meist wird deswegen ausdrück-

lich von Raumgehalt gesprochen, oder wenigstens von „Register“-Tonnen. Dieser Zusatz bedeutet immer, daß Raumtonnen gemeint sind. Daß es unter allen Umständen am wichtigsten ist, von einem Handelsschiff den Raumgehalt zu kennen, liegt auf der Hand. Der Handelswert eines solchen Schiffes hängt selbstverständlich davon ab, wieviel Raum es hat, der zum Handel nutzbar gemacht werden kann. Den Gesamtinhalt eines Handelsschiffes gibt man in Brutto-Registertonnen an; aus ihm kann man sich am leichtesten eine Vorstellung von der Gesamtgröße des Schiffes machen. Wenn man von diesem Bruttoreumgehalt die nicht für Waren oder Fahrgäste bestimmten Räume in Abzug bringt, erhält man den Nettoreumgehalt, der in „Netto-Registertonnen“ angegeben wird und den gewinnbringenden Raumgehalt des Schiffes darstellt. Nach ihm werden billigerweise die Schiffe mit Hafengebühren und Durchfahrtsgebühren in Kanälen belegt, und er muß im Meßbrief, den jedes Schiff mitzuführen hat, amtlich beglaubigt sein. Daß man den



Senegalschüge, in der Champagne bei Berry au Bac gefangen.

Nach einer Originalzeichnung des bei der Kronprinzenerarmee weilenden Kriegsmalers Ernst Bollwehr.

(Original im Besitz des Deutschen Kaisers.)