

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

Die Geschichte des Weltkrieges 1914/15.

(Fortsetzung.)

Es war eine ganz neue Art der Seekriegführung, die Deutschland mit seiner Kriegsgebietserklärung und insbesondere mit seinen Unterseebooten ins Leben rief. Die Absicht bei unserem Vorgehen war weniger die Vernichtung feindlicher Schiffe, als vielmehr und in erster Linie die Unterbindung der englischen Zufuhr. Daß dieses Ziel erreicht wurde, beweist die nachstehende kurze Zusammenstellung der wirtschaftlichen Folgen, die einzig und allein auf die Tätigkeit unserer Unterseeboote zurückzuführen sind.

Ihre Anwesenheit in der Irischen See hatte bereits am 2. Februar zwei englische Dampfschiffahrtslinien veranlaßt, ihren Dienst einzustellen. Am 4. Februar, also am Tage der Ankündigung des U-Boot-Krieges, folgten ihrem Beispiel die White-Star-Linie und 27 andere englische Schiffahrtsgesellschaften. Mit Recht berichtete deshalb der Londoner Mitarbeiter der Mailänder „Gazetta del Popolo“: „Was auch die Zeitungen schreiben mögen, der Seeverkehr ist gründlich in Unordnung geraten.“

In der Zeit vom 18. Februar bis zum 5. März wurden die Häfen Hollands und Scandinaviens von nur 300 englischen Handelsschiffen angelaufen, gegen 1500 in der gleichen Periode des Vorjahres. Ferner liefen aus den englischen Häfen in der letzten Woche des Monats Februar nur 174 Schiffe gegen 830 in der ersten Februarwoche aus. Die Tagesfahrten zwischen Dieppe und Folkestone, die eigentlich am 8. März hätten wieder aufgenommen werden sollen, wurden bis auf weiteres ausgesetzt. Am 13. März wiesen die „Times“ auf den „in diesem Jahrhundert noch nicht dagewesenen Fall“ hin, daß 14 Tage lang kein Personendampfer von Amerika nach England gelangt sei.

Der U-Boot-Krieg machte seine Wirkungen naturgemäß auch bald auf den Schiffahrtverkehr zwischen England und den neutralen Staaten in einschneidender Weise geltend. Die schwedischen Reedereien hatten anfänglich eine abwartende Stellung eingenommen. Die nach englischen Häfen bestimmten Dampfer wurden aber sämtlich zurückgehalten. Bereits am 21. Februar wurde die Dampferverbindung zwischen Göteborg und England völlig unterbrochen. Nicht einmal der Postverkehr mit England konnte in erheblichem Umfang aufrechterhalten werden. Auch hatten die Vertreter dänischer Exporteure erklärt, daß der

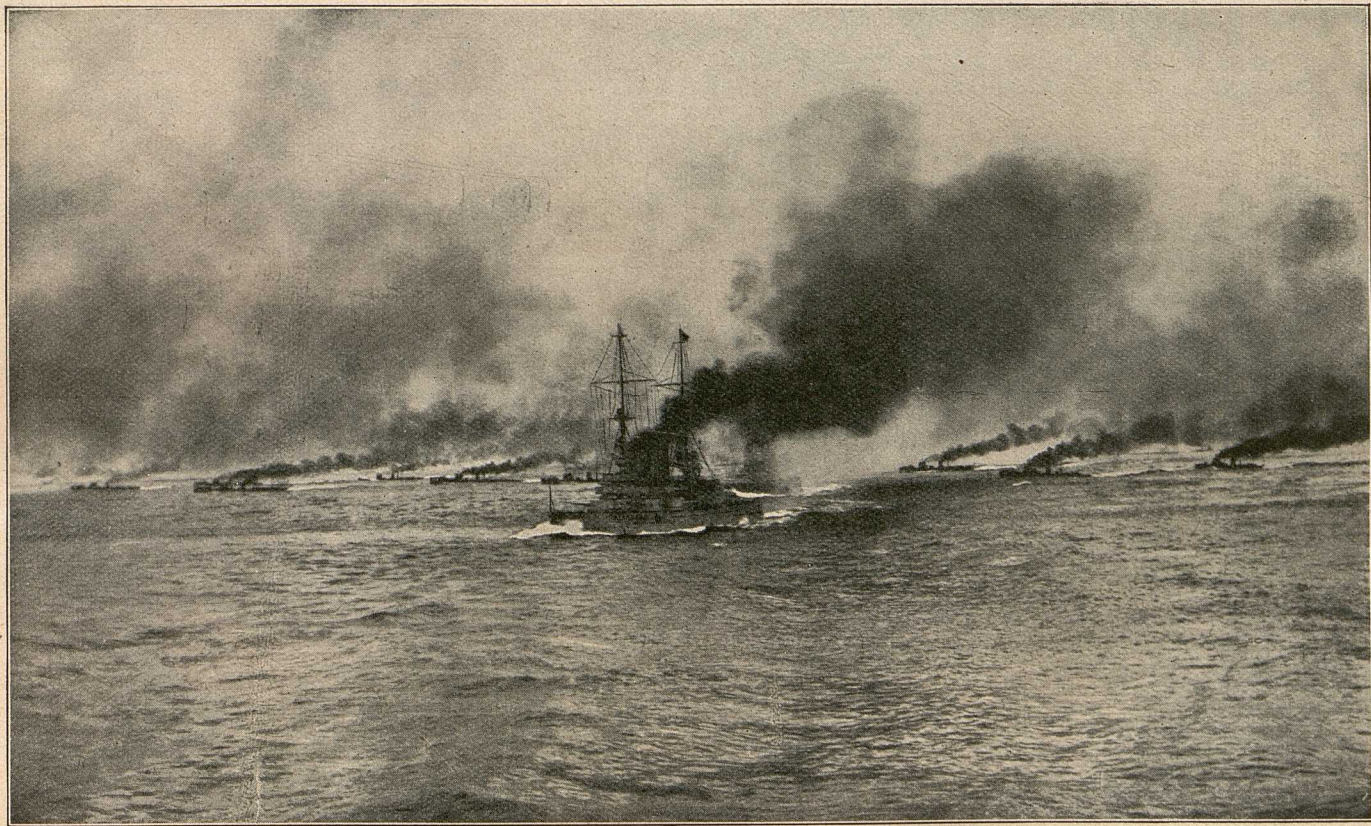
neutrale Handel durch den U-Boot-Krieg gegen England gezwungen werde, seine Fahrten zu unterlassen. Die holländische Reederkonferenz erklärte, es den einzelnen Reedern anheimzustellen, ob sie den Dienst fortsetzen wollten. Die „Batavier“- und „Zeeland“-Linie beschlossen darauf, ihren Englanddienst vorläufig aufzugeben. Ebenso stellten die Fährdampfer von Rotterdam und Vlissingen nach London ihren Dienst nach England ein. Die Postverbindungen zwischen England und Holland verschlechterten sich von Tag zu Tage. „Wir erhalten“, so hieß es in einem Bericht, „nicht nur keine Zeitungen aus England, auch jede Verbindung mit Frankreich sowie mit Südafrika und Amerika hat aufgehört. Die Dampfer, die bisher diesen Dienst unterhielten, sind außerstande, regelmäßig zu fahren, da sie sich vor Minen und Unterseebooten fürchten.“

Als nächste wirtschaftliche Folgeerscheinung der Einstellung des Schiffsverkehrs infolge des U-Boot-Krieges ergab sich eine noch beschleunigtere Steigerung der Schiffsfrachten und Versicherungsprämien, die bereits vor dessen Ankündigung eine außerordentliche Höhe erreicht hatten, jetzt aber eine durchschnittliche Steigerung um über 300 Prozent erfuhren. Das mußte zur Folge haben, daß die Zufuhr nach England erschwert wurde. Bereits am 8. Februar meldete „Berlingske Tidende“ aus London:

„Die Getreidetransporte über See haben so gut wie aufgehört, da die bestehenden Frachtsätze von Amerika eine derartige Höhe erreichten, daß nachgerade jede Verladung unmöglich wird. Besondere Aufmerksamkeit erweckt der La Plata-Markt, wo die Frachten jetzt 75 Schilling für die Tonne betragen. Auch hier sieht es aus, als ob die Frachten einseitig jede Verladung verhindern werden.“

Der Mangel an Kohlen machte sich besonders in den englischen Gas- und Elektrizitätswerken geltend, deren Vertreter bei der Regierung wegen schnellerer Bahnbeförderung vorstellig wurden. — Auch das Fehlen von Kupfervitriol trat mehr und mehr in Erscheinung.

Die Butterausfuhr nach England gestaltete sich durch die höheren Frachten und die Kriegsrisikoprämien außerordentlich schwierig. Die Wirkungen der ungenügenden Zufuhr zeigten sich bald in einer immer mehr zutage tretenden Teuerung. — Am 16. Februar 1915 meldeten die



Bot. Arthur Renard, Kiel.

Nan an den Feind!

Amerikan. Copyright 1915 by Union Deutsche Verlagsgesellschaft in Stuttgart.

II. Band.