

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

fand, daß ich eine Rippe gebrochen hatte, und begegnete mir infolgedessen mit aller möglichen Rücksicht. Kapitän Weddigen lud mich zu Zigarren und Portwein ein, und ich benutzte diese Gelegenheit, um dem Offizier so höflich wie möglich auseinanderzusetzen, was meine Meinung über die deutsche Politik den englischen Handelsschiffen gegenüber sei. „Es war unsere Pflicht,“ antwortete Weddigen gleichmütig, „aber wir wollen auch gar nicht Zivilpersonen töten; es sind die Schiffe und nicht die Menschen, die wir vernichten.“ Während wir so daßen und uns unterhielten, kam es mir vor, als fernte ich das Gesicht des Kapitäns von Photographien her, die ich gesehen hatte. Ich fragte ihn daher: „Waren Sie nicht der Kapitän des Unterseeboots, das drei englische Kreuzer in der Nordsee vernichtet hat?“ „Richtig!“ erwiderte er ernst, „ich hatte damals das Kommando von ‚U 9‘, aber jetzt bin ich der Kommandant von ‚U 29‘.“ Inzwischen war die Besatzung der „Andalusian“ aus den Booten, die das Unterseeboot ins Schlepptau genommen hatte, an Bord des letzteren befohlen worden und stand nun dicht zusammengedrängt. Die Offiziere des Unterseeboots gaben der Mannschaft Zigarren. Während dieser Zeit standen zwei Matrosen

in See. Unser Schiff mag innen und außen bös aussehen, aber das kommt nur von der Kohlenübernahme auf See. Wir mußten die Kohlen an Bord nehmen und sie durch die Salons nach den Bunkern tragen. Als wir New York verließen, hatten wir keine Geschütze an Bord. Zuerst sollten wir unsere Ausrüstung von der ‚Karlsruhe‘ übernehmen; doch wir stießen auf den englischen Dampfer ‚La Correntina‘, der zwar bewaffnet war, aber keine Munition hatte. Wir nahmen ihm die Geschütze fort. Wir versenkten die Schiffe meist durch Öffnen der Ventile und machten im ganzen über 1000 Gefangene, die wir zum größten Teil zwei Monate hindurch verpflegen mußten. Mit drei britischen Kreuzern hatten wir Scharmügel. Wir waren gerade mit der Übernahme von 50 Mann und einigen Kanonen von der ‚Karlsruhe‘ beschäftigt, als die englischen Schiffe auftauchten. Die größte Beute, die uns in die Hände fiel, war der britische Dampfer ‚La Correntina‘. Ohne Widerstand zu finden, gingen wir an Bord und übernahmen drei Kanonen und fünf Millionen Pfund Rindfleisch. Dann öffneten wir die Ventile des britischen Dampfers und versenkten ihn. ‚Indian Prince‘, den wir am 7. November kaperten, war keine so gute Beute. Am 11. November nahmen wir uns

von der französischen Bark ‚Union‘ 3100 Tonnen Kohlen. Am 28. Februar wurde der Dampfer ‚Hemisphere‘, ferner noch drei englische Dampfer versenkt. Das einzige neutrale Schiff, dem wir dies Schicksal bereiteten, war der norwegische Segler ‚Somatha‘, der Weizen für Liverpool geladen hatte. Am 22. Februar überholten wir den englischen Dampfer ‚Chasehill‘, dessen Kapitän einer der gutmütigsten Seehären war. Dieses Schiff versenkten wir nicht.“

Der Wunsch des Kapitäns, nach Ausbesserung seines Fahrzeugs wieder in See zu stechen, wurde leider nicht erfüllt, denn bald darauf wurde das Schiff in Newport News festgenommen, weil die Ausbesserung zu der durch die Neutralitätsgesetze gegebenen Frist noch nicht



Die Wirkung einer deutschen Fliegerbombe in einer englischen Küstenstadt.

mit dem Revolver in der Hand bereit. Bevor man der „Andalusian“ Lebewohl sagte, gingen die Offiziere des Unterseeboots an Bord und nahmen unseren ersten Maschinisten und zwei von der Mannschaft mit. Unsere Leute mußten dann die Dampfventile öffnen. Als dies geschehen war, nahmen die Deutschen von dem Schiff Karten und Papiere an sich. Keiner von ihnen war unliebenswürdig gegen uns. Einer sagte uns seinen Namen und bat den ersten Steuermann, für ihn ein Telegramm an einen Freund zu senden, der Gefangener eines englischen Konzentrationslagers sei. Die Gemütlichkeit der Deutschen erreichte ihren Höhepunkt, als wir schieden. Das Unterseeboot holte eine französische Bark ein, und nachdem diese zum Stoppen gezwungen worden war, erhielten wir den Befehl, in die Boote zu gehen und mit ihnen an Bord des französischen Schiffes zu rudern. —

Unsere Auslandsflotte war noch immer nicht vollständig außer Gefecht gesetzt, wie man vielfach meinte. Am 11. April lief unser Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm“ in den Hafen Newport News ein und erklärte, er habe Mangel an Lebensmitteln und Kohlen. Nur 31 Tonnen Kohlen hatte das Schiff noch, und die Munition war vollständig erschöpft, so daß man außerstande war, die Kriegsschiffe der Vereinigten Staaten zu salutieren. Der Kapitän des Kreuzers machte einigen amerikanischen Journalisten folgende Mitteilung:

„Unsere Arbeit ist noch nicht vollendet. Wir gehen wieder

beendet war. Reiche Beute hatte unser Kreuzer gemacht, und nach der „Times“ hat er der englischen Handelsmarine einen Schaden von 23 Millionen Mark zugefügt. Er steht also in dieser Beziehung an dritter Stelle, insofern die „Emden“ einen Schaden von rund 44 Millionen, die „Karlsruhe“ einen solchen von 33 Millionen Mark verursachte. Die Gesamtbeute unserer Kreuzer belief sich nach dem englischen Blatte damals auf 67 Schiffe mit einem Gesamtwert von 933 Millionen Mark.

Der ganze Verlauf des Seekrieges zeigte, daß unsere Flotte weit davon entfernt war, sich vor den Engländern zu verstecken. Natürlich suchten wir unsere Feinde unter taktisch günstigen Verhältnissen auf, und der Feind hätte es gewiß gern ebenso gemacht, wenn er nur gekonnt hätte. Mitte April wurden mehrfach britische Unterseeboote in der deutschen Nordsee gesichtet und wiederholt von unseren Streitkräften angegriffen. Bei einem solchen Seegefecht wurde am 17. April ein feindliches Unterseeboot versenkt. Aber auch die englischen Küstengewässer hatten wieder einmal einen Besuch unserer Flotte. Unser Admiralstab teilte am 23. April mit, daß die deutsche Hochseeflotte in der letzten Zeit mehrfach Kreuzfahrten in der Nordsee ausgeführt hatte und daß sie dabei bis in die englischen Gewässer vorstieß. Diese Erkundungsfahrten bildeten eine Fortsetzung der schon früher unternommenen Vorstöße, die unter anderem auch zur Beschickung militärischer Plätze an der englischen Ostküste geführt hatten. Damals stieß das deutsche Kreuzer-