

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

sicht über den Krieg zur See, die der erste Lord der britischen Admiralität, Balfour, anlässlich der zweiten Wiederkehr des Tages der Kriegserklärung gab. Er sagte:

„Das Glück, das unsere Feinde so lange begünstigte, war in der Seeschlacht von Jütland (vgl. XV, S. 272f.) vollständig auf unserer Seite. Jede Woche, nachdem die schwer heimgesuchte deutsche Flotte in ihre Häfen zurückgekehrt war, hat auch im einen oder andern Gebiet des Kampfes den Alliierten neue Erfolge gebracht. Es wäre jedoch unrichtig, zu glauben, daß der Sieg den Zustand verändert habe. Es hat dies allein bestätigt, sowohl vor als nach der Schlacht war die deutsche Flotte eingeschlossen. Die Schlacht von Jütland war nur ein Versuch, dieser Einschließung ein Ende zu machen. Der Versuch mißlang, und damit sank die deutsche Flotte in Ohnmacht.

Der Zweck einer Seeschlacht ist, die Herrschaft zur See zu gewinnen oder zu behalten. Ohne Zweifel hat Deutschland sie nicht erhalten und wir haben sie nicht verloren. Wenn Deutschland überzeugt wäre, daß es uns zur See gleichwertig werden könne, warum macht es dann so viel Klage mit dem Bau und der Fahrt eines Tauchbootes der Rauffahrteiflotte, das 200 t deutscher Produkte von Bremen nach Baltimore brachte, um nicht von einem eigenhändigen Briefe des Kaisers zu sprechen! Die ganze Unternehmung hatte keine maritimen Schwierigkeiten, und die kommerziellen Ergebnisse waren natürlich äußerst klein, aber das Hauptgewicht lag für die Deutschen darin, daß dieses U-Boot unter dem Verschuß durchgehen konnte, den die deutsche Flotte nicht brechen oder schwächen konnte. Die Seemacht läßt sich jedoch nicht allein geltend machen, indem man dem Feinde die Weltstraße zu Wasser abschneidet, sondern indem man sie auch zu seinen militärischen Zwecken gebraucht. In den letzten zwei Jahren ist ein ununterbrochener, stets anwachsender Strom von Soldaten und Munition über den Kanal gegangen, und niemals ist der Transport sicherer und von Angriffen deutscher Schlachtschiffe oder Kreuzer weniger bedroht gewesen als nach dem sogenannten deutschen Sieg vom 31. Mai 1916.

Der Wert, den die Deutschen ihrer Flotte zuschreiben, wird durch die U-Boot-Politik bestimmt. Der Vorteil der U-Boote als Handelsschiffe besteht darin, daß sie nicht kontrolliert werden können; ein Nachteil aber ist es, daß sie nicht im großen Maßstab verwandt werden können, ohne daß man mit den Kriegsgesetzen oder mit denen der Menschlichkeit in Widerspruch kommt. Man muß also doppelt vorsichtig sein. Die Deutschen wußten, daß ihre glorreiche Flotte von keinem Nutzen war; sie könnten ruhig innerhalb ihrer Häfen bleiben, während draußen der U-Bootkrieg regelmäßig fortgesetzt wurde. Sie sagten, daß unsere Handelsschiffe, welche von Kriegsschiffen nicht begleitet und nicht imstande waren, sich selbst zu verteidigen, durch diese neuen Handels-U-Boote auf kommerziellem Gebiet geschlagen werden würden. Sie haben unrecht. Zweifellos ist es ihre kaum verhaltene Wut über die Tüchtigkeit der englischen Kapitäne, welche mit ihren Seeleuten Gut und Blut verteidigen, die die deutsche Admiralität allein zu ihrer letzten Missetat, die Ermordung des Kapitäns Fryatt (vgl. S. 189) veranlaßt hat.

Was müssen die Neutralen von alledem denken? Die deutschen Agenten versicherten stets, daß die Zentralmächte für die Freiheit des Meeres kämpfen. Dies ist eine Pflicht, die verschieden ausgelegt werden kann, und wir haben jetzt reichlich Gelegenheit, zu sehen, was sich die Deutschen darunter denken. Sie wollen, daß die deutsche Marine sich zur See ebenso aufführt, wie das deutsche Heer zu Lande; daß weder Bürger noch Neutrale sich gegenüber den kämpfenden Deutschen auf irgendwelches Recht berufen können; daß diejenigen, welche keinen Widerstand bieten, ertränkt, diejenigen, die Widerstand bieten, erschossen werden. Bereits 244 neutrale Schiffe sind ohne Rücksicht auf Recht und Menschlichkeit in den Grund gehohrt worden; ihre Zahl nimmt mit jedem Tage zu. Man konnte sich im Verlauf dieser 2 Jahre eine Meinung bilden über die deutsche Kultur, und an Stoff und Material, um sich über die deutsche Freiheit ein Urteil zu bilden, fehlt es ebenfalls nicht.“

Diesen großsprecherischen Ausführungen gegenüber, gewinnen die ruhigen Erwägungen und genauen Berechnungen, die A. A., Wien, in der „Frankfurter Zeitung“ (6. XII. 16) veröffentlicht hat, an Eindringlichkeit. Er gibt zunächst ein Bild von der Größe der englischen Handelsflotte und schreibt sodann:

„Die Welttonnage betrug Ende Juni 1914 45 403 875 t in 24 444 Fahrzeugen. Von diesen gehörten England und den Kolonien, die wir der Einfachheit halber Englisch-Imperium nennen wollen, 20 523 706 t in 10 123 Fahrzeugen, das somit zirka 44 Prozent allen Schiffsraumes besaß. Deutschland verfügte über 5 134 720 t in