

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

ihnen der Kaperkrieg der deutschen Auslandskreuzer erspart geblieben; hätten sie die Nordsee nicht widerrechtlich gesperrt, so hätten sie den Unterseebootkrieg nicht erlebt. Auf jede Verletzung des Völkerrechts, die sie begangen hatten, war von Deutschland prompt eine schlimme Antwort erfolgt. Jetzt wurde, wie eine große englische Zeitung feststellte, täglich „mit aufreizender Regelmäßigkeit“ ein englischer Handelsdampfer versenkt, manchmal auch deren mehrere. Entweder mußten die Herren in London einlenken oder den Gegner wieder zu überbieten versuchen. Sie wählten, wie zu erwarten war, den Weg des Überbietens. Am 24. Februar erließ die englische Admiralität folgende Bekanntmachung:

„Das Befahren des Meeres zwischen einer nordwestlichen Linie von 55 Grad 22 $\frac{1}{2}$ Minuten nördlicher Breite und 6 Grad 17 Minuten westlicher Länge bis zu 55 Grad 31 Minuten nördlicher Breite und 6 Grad 2 Minuten westlicher Länge, einer südöstlichen Linie von 55 Grad 10 $\frac{1}{2}$ Minuten nördlicher Breite und 5 Grad 24 $\frac{1}{2}$ Minuten westlicher Länge bis zu 55 Grad 2 Minuten nördlicher Breite und 5 Grad 40 $\frac{1}{2}$ Minuten westlicher Länge, sowie einer südwestlichen Linie von A nach D und einer nordwestlichen Linie von B nach C ist für Schiffe aller Größen und jeder Nationalität ab 23. Februar vollständig verboten. Der ganze Verkehr, der durch den nördlichen Irischen Kanal zu gehen wünscht, muß sich zwischen Sonnenaufgang und untergang südlich der Rathlin-Inseln entwickeln. Nachts darf sich kein Schiff innerhalb von 4 Meilen von den Rathlin-Inseln befinden.“

Nach Auslassungen der „Times“ war der Zweck dieses Verbotes, den größeren Teil des nördlichen Kanals zu schließen und den Verkehr auf den Tag zu beschränken, um die Untersuchung der Schiffe zu erleichtern, die von Westen in die Irische See einlaufen, und es feindlichen Schiffen zu erschweren, in dieser Gegend zu operieren. Die Hauptleidtragenden waren also wiederum die Neutralen, deren Schifffahrt durch diese neue Maßregel schikaniert wurde, und sie nahmen das auch ruhig und geduldig hin, wie alles, was ihnen England bisher an Unverschämtheiten geboten hatte. War eine solche Lammesgeduld bei Dänemark oder Norwegen aus ihrer Ohnmacht zu erklären, so war sie bei Amerika schlechthin unerklärlich, denn die Yankee hatten Englands Schicksal in der Hand.

„Nicht sechs Wochen,“ so schrieben die größten amerikanischen Zeitungen, ohne Widerspruch zu finden, „hätte England den Krieg fortführen können ohne die nordamerikanische Munitions- und Waffenzufuhr.“ Jede Bedingung hätten die Amerikaner den Engländern vorschreiben können, wenn sie nur gewollt hätten. Anstatt dessen steckten sie die frechsten Beleidigungen ruhig ein und ließen sich unwürdiger behandeln als die Holländer und andere kleine

Staaten. Das wurde der Welt besonders klar gezeigt durch das Schicksal des Schiffes „Dacia“. Ein Deutsch-Amerikaner hatte es von der Hamburg-Amerika-Linie, als es in einem amerikanischen Hafen lag, angekauft und es als sein Eigentum in die Schiffsliste der Vereinigten Staaten eintragen lassen. Da England seinem freiwilligen Vasallen huldvoll gestattet hatte, Baumwolle nach Deutschland einzuführen, so wurde das Schiff mit Baumwolle beladen nach Bremerhaven gesandt. Darob ungeheure Entrüstung in England, denn fand dieses Beispiel in Amerika Nachahmung — vielleicht sogar von Staats wegen — so hatten die Vereinigten Staaten mit einem Male, was sie längst erstrebten, eine große, leistungsfähige Handelsflotte. In den amerikanischen Häfen lagen ja deutsche Handelsdampfer zu Hunderten. Das mußte auf alle Fälle verhindert werden, denn das wackere Britenreich



Der berühmte schwedische Forscher Sven Hedin (links), den die Royal Geographical Society in London wegen der wahrheitsgetreuen Schilderung seiner Erlebnisse an der Westfront als Ehrenmitglied der Gesellschaft getrichen hat, auf dem östlichen Kriegsschauplatz. Rechts Rittmeister Tschirner. (Hofphot. Kühlewindt.)

hatte doch nicht den einen Konkurrenten überfallen, um den anderen zu stärken. Daher erklärte die englische Regierung, sie könne die Übernahme des Schiffes an einen Amerikaner nicht gestatten, und wirklich wurde die „Dacia“, die inzwischen nach langen Verhandlungen in See gegangen war, am 27. von einem französischen Kreuzer aufgebracht und in einen französischen Hafen geschleppt. Dort wurde die Ladung des Schiffes zwangsweise vom französischen Staate angekauft. Die amerikanische Regierung tat, als wäre das ganz in der Ordnung, ließ weiter Munition, Lebensmittel und Kriegsbedarf aller Art nach England verkaufen, während in den Kirchen