

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

sondern von einem österreichisch-ungarischen Luftschiff angegriffen wurde, das sehr deutlich den Namen „Città di Ferrara“ und die italienische Flagge trug.“

Demgegenüber wäre vor allem festzustellen, daß unsere Luftschiffe an dieser Aktion nicht beteiligt waren (zumal wir keine besitzen!). Wenn die Eisenbahndirektion Ancona eine Beschädigung der Eisenbahnbrücke bei Rimini meldet, so muß wohl tatsächlich eine solche verursacht worden sein, was die ersten Veröffentlichungen verneinten. Da in den bisherigen Mitteilungen von einem italienischen Luftschiffe berichtet wird, das sogar unsere Flotte anzugreifen versuchte, so kann, wenn die Angaben der Eisenbahndirektion Ancona stimmen, nur angenommen werden, daß das italienische Luftschiff „Città di Ferrara“ die adriatischen Küsten verwechselt und die italienische Bahnlinie selbst bombardiert hat.“

Über die italienische Flotte wird in einer Veröffentlichung vom 2. Juni berichtet: „Sie hat, verstärkt durch englische Schiffe, jene Operation wiederholt, die im Herbst vorigen Jahres von der französischen Flotte ausgeführt wurde. Wie damals hat auch diesmal die feindliche Eskadre ihre Überlegenheit gegenüber einer wehrlosen Signalstation schlagend bewiesen, die Wohnung eines armen Leuchtturmwächters durch zirka 50 Schuß beschädigt und dadurch, wie die Veröffentlichung lautet, „eine bedeutende Wachstation zerstört“.“

Doch die Strafe für unsere Feinde ließ nicht lange auf sich warten. Schon am 10. Juni verkündeten unsere Extrablätter, daß das Unterseeboot „IV“, Kommandant Linienschiffst. Singule, am 9. dieses, vormittags, 30 Meilen West von San Giovanni di Medua, einen englischen Kreuzer, Typ „Liverpool“, der von sechs Zerstörern geschützt fuhr, torpediert und versenkt habe, wobei ein großer Teil der Besatzung ertrank.

Die englischen Kriegsschiffe dieses Typs zählen zu den modernsten und besten Aufklärungskreuzern der britischen Flotte. Sie liefen 1909 und 1910 vom Stapel, haben 4900 Tonnen Displacement und Turbinenmaschinen, die ihnen eine Geschwindigkeit von 26 Knoten verliehen. Ihre Armierung besteht aus zwei 15 Zentimeter- und zehn 10 Zentimeter-Schnelladegeschützen modernsten Typs, vier 47 Millimeter-Schnelladefanonen, vier Maschinengewehre und zwei Unterwassertorpedorohre. An Panzerschutz besitzen sie ein 51 Millimeter starkes Panzerdeck, sowie einen leichten Seitenpanzer.

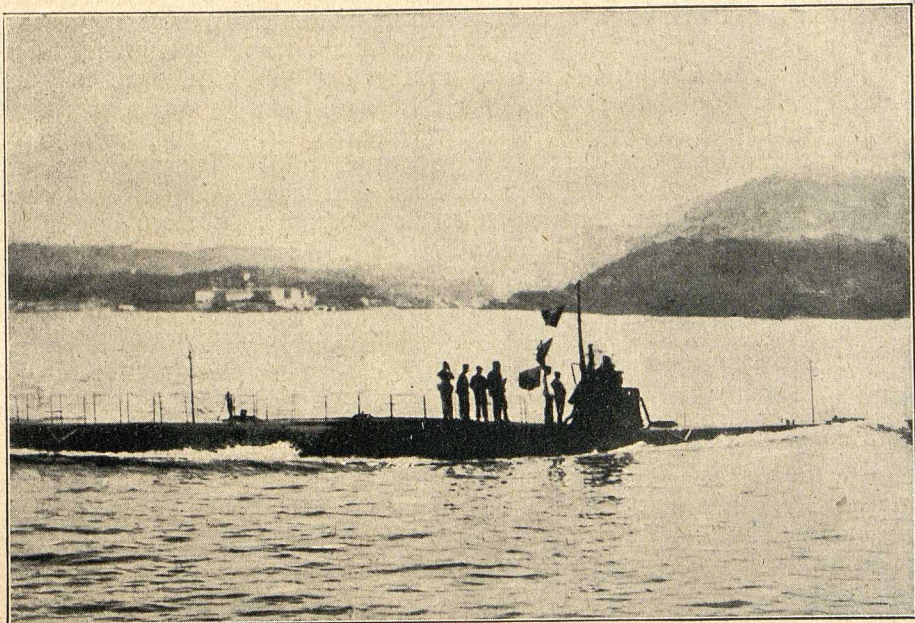
Unser Erfolg bewies schlagend, daß die großsprecherisch verhängte Blockade unserer Küsten nicht einmal im Ionischen Meere, beim Flaschenhalse der Adria, in der Straße von Otranto, wirksam gemacht werden konnte, so daß „die Blockade von Kap Kephal bis zu dem Hafen von Buso“, also eine Sperre entlang der gesamten dalmatinischen Küste, als eine „Papierdrohung“ bezeichnet werden darf.

Es stand zu erwarten, daß als Folge dieser Versenkungen vermutlich eine noch weitere Zurückziehung der gegnerischen Streitkräfte aus dem Becken der Adria resultieren werde, so wie ja auch die Engländer durch die deutschen U-Boote

gezwungen waren, ihre Schiffe von dem Dardanelleneingang zurückzunehmen.

Mit Stolz verfolgte man bald allgemein den erfolgreichen Wagemut und die meisterhafte Beherrschung der Unterseebootswaffe durch unsere Marine, denn nur eine Flotte die durchaus modern geschult ist, besitzt die rechten Männer für den U-Bootkrieg. Die Leistungen der Tauchboote der beiden Mittelmächte stehen denn auch unerreichbar da, und weder die englische noch die französische Seemacht kann sich ähnlicher Erfolge rühmen, durch welche unsere außerordentliche intellektuelle und technische Überlegenheit zur See neuerlich dargetan wurde, und in welcher Tatsache die eigentliche Bedeutung des Erfolges von „U 4“ liegt.

Um nicht ganz müßig zu sein, erschienen am 5. Juni einige italienische Kreuzer und Zerstörer in den dalmatinischen Gewässern. Das Ziel der feindlichen Unternehmung war die Beschle-



Das italienische Unterseeboot „Medusa“.

zung der Eisenbahn bei Mithonice, sowie einzelner Leuchttürme und Leuchthäuser auf den Inseln Lissa, Lagosta und Cazza. Die beschossenen Objekte erlitten nur leichte Beschädigungen.

Doch unsere Erfolge blieben auch nicht lange aus, sondern setzten sich ohne Aufschub in mehreren recht schwierigen Unternehmungen fort.

Am 11. Juni wurde das italienische Unterseeboot „Medusa“ durch eines unserer Unterseeboote in der Nordadria torpediert und versenkt. Der zweite Offizier und vier Mann wurden gerettet und gefangen, der Rest ertrank.

Die Vernichtung dieses feindlichen U-Bootes muß besonders bewertet werden, denn bisher hielt man es fast für unmöglich, daß U-Boote wieder durch U-Boote abgewehrt werden können, man glaubte, daß hierzu nur die rasch fahrenden Torpedobootszerstörer befähigt seien. Die „Medusa“ war ein 1911 erbautes Fahrzeug von 250 Tonnen.

Wie es zugeht, als die „Medusa“ versenkt wurde, erzählte später einer unserer Unterseebootsunteroffiziere in folgender Weise: „Wir lagen am 11. Juni vor der Einfahrt des Hafens von Venedig im seichten Wasser. Manchmal