

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

auf einen Augenblick empor tauchend, wird rasch mit dem Periskop Umschau gehalten. Nur der Kommandant am Suchapparat sieht etwas, wir anderen können nur aus seinen Befehlen wissen, was vorgeht. Auf einmal tauchen wir wieder auf, wir fangen an zu manövrieren, es muß daher etwas los sein. Wir stecken immer nur so ein bißchen das Perioskopende aus dem Wasser und verschwinden dann wieder, aber wir hören jetzt deutlich das Geräusch eines fremden Motors — wir haben nämlich einen Hörapparat im Boot — und wissen, daß wir uns dem Feind nähern. Es erfolgt das Kommando: „Torpedo fertig!“ Die Griffe fliegen nur so, das ist alles geübt und eingelebt; dann das Kommando: „Torpedo los!“ Eine Explosion ist zu hören, aber ob wir wirklich getroffen hatten, das wußten wir nicht gleich, denn wir müssen rasch fort. Nach drei Stunden kommen wir vorsichtig wieder zu der Stelle zurück, weil wir doch feststellen wollten, was uns gelungen ist. Wir tauchen auf, öffnen die Klappe, klettern auf dem messerschmalen Verdeck und sehen vor uns eine schwimmende Boje, an die sich Menschen klammern. Fünf Überlebende von der „Medusa“, die anderen liegen mit dem Boot auf dem Meeresgrunde. Sie winken; wie wir näher kommen, sehen wir, daß ein Offizier unter ihnen war und ein Verwundeter. Der arme Kerl hatte das Bein zerbrochen, der Schenkelknochen stand frei hervor. Sie hatten den Mann mit einem Tuch an die Boje gebunden, denn rühren konnte er sich nicht. Wie ihn zu uns herüberkriegen? Das ist bei hohem Seezug nicht so einfach. Ja, wenn unser Boot einmal neun Meter und mehr getaucht ist, dann spürt man nichts mehr, aber oben schlingert, rollt und stampft es unerhört, die ältesten Seebären unter uns werden sekrank. Es ging daher schwer mit dem Verwundeten, zudem sahen wir am Himmel einen schwarzen Punkt auftauchen, ein italienischer Flieger wird gleich da sein und Bomben werfen, also fort. Wir sagten zu dem geborgenen Offizier: „Ja, da werden wir den Verwundeten leider da lassen müssen.“ — „Dann werfe ich mich ins Wasser!“ ruft dieser und will's eben ausführen, denn er will nicht gerettet werden, ohne den Kameraden. Nun, wir haben es doch noch einmal versucht, und dann ist es gegangen. Wir zogen die fünf Italiener rasch auf unser nasses Verdeck und durch die Turmklappe, und machten dann rasch unter Wasser fort, denn das verdammte Flugzeug war gerade über uns! So tief konnten wir hier aber nicht tauchen, daß uns der Flieger aus einer gewissen Höhe nicht sehen könnte, und je tiefer wir sind, desto langsamer fahren wir, und der Kerl telegraphiert und signalisiert natürlich den nächsten Torpedoboote. Nun, das war eine Fahrt? Die fünf Ehrengäste in dem engen Raum, der Verwundete fiebernd und stöhnend. Wir haben ihm alle unsere Flaschen Sinalco gegeben, Zehne hat er uns ausgetrunken. Der italienische Offizier war sehr betrübt; seit zehn Jahren war er schon bei der Unterseewaffe und hatte nicht geahnt, daß ein Unterseeboot durch ein anderes versenkt werden könnte. Der Unteroffizier und die Matrosen haben sich sehr gewundert, wie alles bei uns eingerichtet ist, ganz anders als auf ihrem größten Boot. — Auf den Krieg haben sie wacker geschimpft, sie sagten, die aufgewiegten Studenten seien schuld mit ihrem dummen Geschrei. Ganz nette Leute, die fünf, überhaupt, die einzelnen italienischen Seeleute sind ja recht anständig.

War das ein Empfang im Hafen! — So eine Freude. — Ja, die Silberne Tapferkeitsmedaille habe ich gekriegt und mein Herr Fregattenleutnant hat das Signum laudis. Glück haben wir eben gehabt.“

Am 17. und 18. Juni unternahmen mehrere unserer Kreuzer und Torpedobooteinheiten eine Streifung an der italienischen Küste von der Reichsgrenze bis Fano, wobei die Semaphorstationen an der *Tagliamento* und *ung* und bei *Pesaro* sowie die Eisenbahnbrücken bei *Rimini*, über den *Metauro* und *Arzila* Fluß durch Geschützfeuer beschädigt, endlich ein italienischer Dampfer versenkt wurde, dessen Besatzung geborgen werden konnte. Unsere Einheiten sind alle wohlbehalten eingerückt.

Am 18. Juni wurde auch der Handelsdampfer „*Maria Grazi*“ von einem österreichischen Torpedobootezerstörer versenkt, dessen Besatzung in *Silvi* gelandet.

Am 19. Juni wurden die Petroleum- und Naphthatank, der Bahnhof und die Zementfabrik sowie die Hafenanlagen von *Monopoli* durch ein k. u. k. Torpedofahrzeug mit Erfolg beschossen und die Bahnhöfe von *Vari* und *Brindisi* von unseren Seeflugzeugen durch Bombenwürfe beschädigt.

Die in Italien bereits öffentlich gerügte Aktionslosigkeit der italienischen Seestreitkräfte scheint aber, außer strategischen Bedenken, noch andere Ursachen gehabt zu haben, und zwar vermutlich vor allem den Kohlenmangel, denn hinsichtlich der Deckung seines Kohlenbedarfes ist Italien fast zur Gänze auf Bezüge aus dem Ausland angewiesen. Es deckt mit einer Eigenproduktion von rund 550 000 Tonnen im Jahre, die in 35 kleinen Betrieben mit einer Gesamtbelegschaft von 3000 Arbeitern gefördert werden, nur ungefähr fünf bis sechs Prozent seines Bedarfes, der sich auf zehn bis elf Millionen Tonnen im Jahr beläuft und zum größten Teil von England befriedigt zu werden pflegt. Seit Kriegsbeginn hat sich nun die englische Kohlenproduktion um rund 40 Prozent vermindert, wogegen der Verbrauch namentlich der Admiralität stark gestiegen ist. Die englische Regierung sah sich deshalb veranlaßt, die Ausfuhr von Kohle zu verbieten, und von diesem Ausfuhrverbot sollten nur für die verbündeten Länder Ausnahmen gemacht werden. Zählte nunmehr Italien auch zu den Alliierten Englands, so konnte es offenbar trotzdem auf keine ausreichende Kohlenlieferungen von *Cardiff* und *Newcastle* rechnen. England, das kürzlich selbst Kohle aus Nordamerika importierte, hatte seit Kriegsbeginn keine großen Überschüsse an Kohle, die zudem enorm im Preise gestiegen ist, für Exportzwecke zur Verfügung. Klagte man schon seit dem Herbst 1914 in *Frankreich* über die geringe Rücklicht, die England auf den französischen Kohlenbedarf nimmt, so läßt sich ermesen, wie knapp die englischen Kohlenzufuhren nach Italien ausgefallen sein dürften. Die italienischen Eisenbahnverwaltungen sahen sich infolge der Kohlenknappheit daher bald zur Einschränkung, namentlich des Schnellzugsverkehrs genötigt, wobei anzunehmen ist, daß auch der italienische Flottenbedarf kaum auf lange hinaus gedeckt gewesen sein dürfte.

Unsere Flotte dagegen entwickelte eine zunehmende offensive Tätigkeit, die allgemein überraschte, und dem Gegner noch viele schwere Opfer abzurufen vermochte.

Besonders erfreulich ist es dabei, wie in solchen Kämpfen die Persönlichkeit hervortritt. Der Befehlshaber eines Unterseebootes oder eines Flugzeuges ist auf sich selbst gestellt, und seine Charaktereigenschaften müssen es mit sich bringen, daß die Verantwortlichkeit den Siegeswillen nicht ersicke. Noch wichtiger als der Vorzug, den die Flotte durch den Besitz solcher Persönlichkeiten hat, ist die Erfahrung, daß sie nicht vereinzelt sind, und daß keiner von ihnen den Eindruck einer Ausnahme macht. Dieses Merkmal ist un-