

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

und wichtige Anlagen an der Themse ausgiebig mit Bomben belegt und dabei gute Wirkungen beobachtet. Außerdem wurden Fabrikanlagen und Hochofenwerke bei Woodbridge und Ipswich erfolgreich mit Bomben beworfen. Die Schiffe erlitten trotz starker Beschießung keinerlei Beschädigungen und sind sämtlich zurückgekehrt.

Die Engländer gaben nun bald zu, daß die Deutschen Grund hatten auf ihre Fortschritte im Flugwesen stolz zu sein, denn diese Luftschiffe führten erstaunliche Dinge aus, von denen das große Publikum in England zuerst wenig Notiz nahm.

Am 26. August wurde ein Stockholmer Dampfer von Rotterdam nach Harwich unterwegs in der Nordsee von einem Zeppelin angehalten. Das Luftschiff umkreiste den Dampfer mehrmals, ließ sich dann bis zum Mast herab und forderte den Schiffskommandanten auf, die Schiffspapiere zur Kommandobrücke zu bringen. Nach erhaltener Aufklärung über Ladung und Reiseziel wurde das Schiff freigegeben. Der Zeppelin erhob sich und verschwand in westlicher Richtung.

Am 14. Oktober nachts besuchte neuerlich ein starkes deutsches Luftschiff-Geschwader die östlichen Grafschaften und einen Teil des Londoner Distrikts, wo zahlreiche Bomben abgeworfen wurden. Fünf englische Flugzeuge stiegen auf, aber wegen der atmosphärischen Verhältnisse vermochte nur eines, ein Luftschiff zu entdecken. Auch diesem gelang es nicht, das Luftschiff einzuholen, ehe es im Nebel verschwand.

Alle diese Angriffe dienten dem wohlbedachten Zweck, in England die nachdrücklichste Forderung des Volkes nach Verteidigungsmaßregeln hervorzurufen, die die Regierung zwingen sollte, große Aufwendungen an Material und Soldaten zu machen, die dem Schlachtfeld auf dem Kontinent entzogen würden. Ungeheure Aufwendungen waren nötig, um die Städte, die unzähligen Arsenalen, die Magazine und die Munitionswerke zwischen London und Edinburg zu schützen, Hunderte schwerer Geschütze, große Vorräte an Munition, eine Flugzeugflotte und viele tausend Soldaten waren dadurch dem Hauptkampflager entzogen.

Dem großen Geschick der die Zeppeline befehligen den Seeoffiziere ist es zu danken, daß nicht nur der Angriff programmgemäß durchgeführt wurde, sondern daß auch alle deutschen Lenkluftschiffe unbeschädigt heimkehren konnten.

Gegenunternehmungen mißglückten stets.

Aus den vorstehenden knappsten Schilderungen der Seekriegsereignisse des Jahres 1915 in den nordischen Gewässern ergibt sich für uns erfreulicherweise die unbestreitbare Tatsache, daß die britische Seemacht im großen sowie im kleinen versagt hat. Wie anders war früher die kriegerische Betätigung der Flotte Albions! Kraft ihrer Übermacht vernichtete sie oder kaperte sie Hunderte, ja Tausende feindlicher Schiffe. Während der Napoleonischen Kriege erbeuteten die Engländer 260 große und 980 kleine Kriegsschiffe, und von 1801 bis 1812 jährlich 2500—4000 Handelsschiffe, während der eigene Verlust minimal war. Zurzeit liegen die Verhältnisse wohl ganz anders. England verlor bisher etwa 50 Kriegsschiffe verschiedener Art mit rund 300 000 Tonnen Displacement und rund 800 Handelsschiffe mit 1¼ Millionen Registertonnen.

Die öffentliche Meinung in England begann endlich doch an dem alten Glauben von ihrer Unüberwindlichkeit zu zweifeln, und zu der Furcht vor der Unterseebootsgefahr gesellte sich die Sorge vor den Zeppelin. Dem Jahre 1916 blieb es jedoch vorbehalten, der Welt klar zu legen, daß die englische Flotte auch in der großen Seeschlacht gegen die Deutschen zu versagen bestimmt war.

B. Die Ereignisse im Mittelmeer, vor den Dardanellen und im Schwarzen Meer.

(Im Jahre 1914.)

Es war nicht das erstemal, daß die schmale Meerenge, die Asien von Europa trennt, in den Vordergrund geschichtlicher Ereignisse trat.

Am dieser Stelle hatte der Perserkönig Darius I. im Jahre 515 v. Chr. eine Brücke schlagen lassen, als er ausgezogen war, um die Skythen zu unterjochen. Bei dieser Gelegenheit geriet die damals schon blühende Stadt Byzantion, die Vorgängerin von Konstantinopel, in persischen Besitz, wurde in eine starke Festung umgewandelt und blieb lange ein Hauptstützpunkt der persischen Herrschaft in Europa. Von hier aus trat Alexander der Große seinen Siegeszug nach Vorderasien an, und an dieser Stelle setzten im Jahre 1356 die Türken nach Europa über, als sie die Halbinsel von Gallipoli in Besitz nahmen.

Nach der Eroberung von Konstantinopel ließ Sultan Mohammed II. die beiden an der engsten Stelle der Dardanellen gelegenen Burgen Kilid Bahr und Kale Sultanje errichten. Später wurden dann noch andere Befestigungen erbaut, die bestimmt waren, die Dardanellenstraße vor allem gegen das Eindringen venezianischer Schiffe zu sichern, da die mächtige Adriarepublik durch die Ausbreitung der türkischen Herrschaft in ihrem orientalischen Besitz am meisten geschädigt worden war und daher auf den Augenblick lauerte, die Macht der Osmanen zu brechen. Tatsächlich brachte die venezianische Flotte der türkischen Seemacht 1499 am Dardanelleneingang eine schwere Niederlage bei und vernichtete sie im Jahre 1657, ohne aber Konstantinopel erreichen zu können. Durch die Anlage neuer Dardanellenbefestigungen gelang es den Türken im Jahre 1694 die venezianische Flotte zu schlagen, und seitdem standen die Venezianer von dem Eindringen in die Meerengen ab.

Ihre Nachfolger im Kampf um die Durchfahrt durch die Dardanellen waren die Russen, die es im Jahre 1699 durchsetzten, daß ihren Handelsschiffen die Durchfahrt aus dem Schwarzen ins Mittelmeer gestattet werde. Nach dem Tode Peters des Großen aber trat das frühere Durchfahrtsverbot in Kraft und blieb geltend, bis 1770 ein russisches Geschwader unter Admiral Elphinstone in die schlecht besetzten Dardanellen eindrang und die türkische Flotte bei Chesme vernichtete. In dem Frieden von Kütschük-Kainardski (1774) gestand die Türkei Rußland die Durchfahrt seiner Handelsschiffe wieder zu, und als sich die Türkei durch den großen ägyptischen Feldzug Napoleons bedroht fühlte, wurde zwischen ihr und Rußland am 23. Dezember 1798 ein Vertrag von achtjähriger Gültigkeit geschlossen, durch den die Türkei auch russischen Kriegsschiffen die Durchfahrt durch die Dardanellen und den Bosporus gestattete. Da die Türkei 1806 gegen die Bestimmungen dieses Vertrages handelte, verband sich Rußland mit England und erschien 1807, um Eindruck zu machen, mit einem Geschwader vor Konstantinopel. Der Friede von Tilsit, der Napoleon zum Herrn der europäischen Lage erhob, vereitelte die Wirkung dieser Kundgebung. Inzwischen hatte man auch in England einsehen gelernt, daß die Entwicklung der russischen Seemacht gefährlich sei, und in dem Frieden, der zwischen England und der Türkei 1809 geschlossen wurde, verpflichtete sich die Hohe Pforte, den Kriegsschiffen aller Mächte die Durchfahrt durch die Meerengen zu untersagen. Am 17. Juli 1840 kam es zwischen Großbritannien, Österreich, Rußland und