

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

schafft in Nikolajew gebaut wurde, war gleichfalls nach russischen Angaben 1915 schon dienstbereit. Nur das dritte Schiff dieses Typs, die „Zekatarina II“, die von Bickers bei den Nikolajewer Fabriken und Werften gebaut wurde, war erst 1916 fertig. Sonst konnte die russische Marineverwaltung mit einem größeren Schiffszuwachs in der nächsten Zeit nicht rechnen. Denn das noch im Sommer 1914 bewilligte Schiffsbauprogramm von zwei Linienschiffen, zwei geschützten Kreuzern und sechs Unterseebooten, das bis 1917 abgewickelt werden sollte, war noch nicht in Angriff genommen und gelangte, wie jetzt feststeht, überhaupt nicht zur Ausführung. Veranlaßt durch die Erfahrung des gegenwärtigen Krieges, hatte nämlich die Regierung der Volksvertretung ein anderes Bauprogramm zur Genehmigung vorgelegt, das von dem Bau weiterer Linienschiffe ganz absah, dagegen den Bau folgender Schiffe vorschlug: vier geschützte Kreuzer mit großer Geschwindigkeit, drei Kanonenboote, sechs Zerstörer, achtzehn kleinere Torpedofahrzeuge für den Küstenschutz und achtundzwanzig Unterseeboote. Vorhanden dagegen waren zu Beginn des Krieges drei ältere modernisierte Schlachtschiffe von 12 bis 13 000 Tonnen und zwar „Zwan Slatouf“, „Swjati Efstazij“ und „Panteleimon“ mit je 4 Stück 30,5 Zentimeter-Hauptgeschützen, drei ältere Schlachtschiffe von 11 400 bis 13 500 Tonnen und zwar „Tri Swjati telja“, „Georgij Pobedonosetz“ und „Sinope“ mit je 4 beziehungsweise 6 Stück 30,5 Zentimeter-Hauptgeschützen, ferner zwei Panzerkreuzer von 7000 Tonnen, „Kagul“ und „Pamjati Merkurija“, vier ungeschützte Kreuzer, „Donez“, „Terez“, „Rubanez“ und „Uralez“, zwanzig moderne Zerstörer von 245 bis 1100 Tonnen Displacement, siebzehn Torpedoboote, neun Unterseeboote und ein Unterseekreuzer und Minenschiff.

Wie wenig diese immerhin gut verwendbaren Schiffe ausgenutzt wurden, vermag die später folgende Aufzählung der zu verzeichnenden Begebenheiten drastisch zu veranschaulichen.

Während die russische Marine im Schwarzen Meer — wenn vom Bau der drei Großkampfschiffe abgesehen wird — einen gewissen Stillstand zeigte, gebärdete man sich um so rühriger in der osmanischen Flotte. Schon seit vier Jahren ging man nämlich in der Türkei daran, unterstützt vom ungemein rührigen Osmanischen Flottenverein, mit größeren Mitteln und in methodischer Weise die Wiedergeburt der Halbmondsflotte in Angriff zu nehmen. Im Laufe des vergangenen Jahres sollten zwei mächtige Dreadnoughts, der bei Bickers in England erbaute „Meschadie“ und der in England angekaufte frühere brasilianische „Rio de Janeiro“, als „Sultan Osman“, gleichfalls in England gebaut, im Goldenen Horn eintreffen. Mit der Einreichung dieser Schiffe in die Eskadre hätte die ottomanische Flotte nach fast vierzig Jahren wieder eine, zwar numerisch schwache, aber moderne und hochwertige Schlachtschiffdivision erhalten, der zur äußeren Vollkommenheit nur die Homogenität fehlt. Gleichzeitig wurde die Schaffung und Ergänzung des übrigen Schiffsmaterials angestrebt und die Heranziehung eines auf der Höhe der Zeit stehenden Offizierskorps, die Schulung, Ausbildung und der systematische Ersatz der Schiffsmannschaften, mit Hilfe ausländischer Instruktoren begonnen. Dies war seit jeher die schwächste Seite der türkischen Marine, und hier gilt es vor allem, von Grund auf neu zu arbeiten. Dieses kostete wohl auch Geld, noch mehr aber Zeit. In dieser Erkenntnis ging der Reformplan der türkischen Marineverwaltung vor allem dahin, die

Heranbildung des Offizierskorps auf eine neue Grundlage zu stellen und die Schulung der Mannschaften nach den Erfordernissen des praktischen Dienstes vorzunehmen. Gleichwie für die osmanische Landarmee eine deutsche Militärmission tätig war, wurde die Seemacht anfänglich von einer englischen Marinemission unter Leitung eines britischen Admirals reorganisiert.

Als dann zwischen der Türkei und Griechenland im Juni 1914 ein gespanntes Verhältnis wegen der Inselfrage eingetreten war, sah sich Griechenland veranlaßt, zwei starke Linienschiffe von Deutschland zu erwerben, wodurch sich die Türkei zur See bedroht fühlte. Der Krieg zwischen den beiden Mächten schien fast vor der Tür zu stehen. Da sie keine gegenseitigen Landgrenzen haben, konnte die Entscheidung nur zur See erwartet werden, die bei dem damals tatsächlich bestandenen maritimen Kräfteverhältnis kaum zweifelhaft gewesen wäre.

Es lag daher den Osmanen viel daran, die beiden vorerwähnten, in England bestellten Linienschiffe übernehmen und in die Flotte einreihen zu können. Das lag naturgemäß nicht in Englands Sinne. Der „Sultan Osman“, das größere der beiden Panzerschiffe, lag schon zur Abfahrt bereit, als es die Engländer einfach beschlagnahmten. Im Augenblicke seines Auslaufens wäre er ein türkisches Kriegsschiff geworden. Griechenland und die Türkei hätten sich auf ungefähr gleiche Machtmittel stützen können. Da nahm England das Schiff für sich selbst in Anspruch. Die Schiffe waren aber von der in England wenig Kredit genießenden Türkei bereits bezahlt worden und waren daher ihr Eigentum. An die Türkei wäre demnach von Seiten Englands eine Entschädigung, mindestens aber der volle Kaufpreis zu zahlen gewesen. Das ist jedoch auch nicht geschehen. Das Völkerrecht fordert aber den Ersatz der infolge einer auf Grund des Kriegesrechtes erfolgten Beschlagnahme irgend eines Materials entstandenen Verluste. Die Handlungsweise Englands stellte sich daher als nackter Raub dar. Die Türkei hielt sich dann, wie bekannt, an der „Goeben“ und „Breslau“ schadlos. Im übrigen verfügten die Osmanen zu Kriegsbeginn über die ehemals deutschen Schlachtschiffe „Barbarossa Haireddin“ und „Torgut Reis“ (ex „Kurfürst Friedrich Wilhelm“ und „Weissenburg“) von je 10 600 Tonnen Displacement, armiert mit je 6 Stück 28 Zentimeter- und 16 kleineren Geschützen, 17 Knoten, 700 Mann; ferner über das alte Panzerschiff „Messudieh“ (9200 Tonnen, 2 Stück 24 Zentimeter, 12 Stück 15 Zentimeter), über drei geschützte Kreuzer, 7 neue, 25 ältere Kanonenboote, 12 moderne Zerstörer, 21 alte Torpedoboote und 8 Hilfsschiffe, darunter einen Minenleger.

* * *

Die Einleitung des Feldzuges Englands und Frankreichs gegen die Türkei gestaltete sich lange Wochen hindurch recht zurückhaltend.

Anfang November setzte der Dreiverband nach langen bombastischen Ankündigungen endlich eine Art Blockade der Dardanellen in Szene. Dieses Blockadegeschwader bestand aus dem Riespanzerkreuzer „Indefatigable“ als Flaggenschiff des Oberbefehlshabers der Verbündeten, dem Schwesterchiffe „Indomitable“, den drei Panzerkreuzern „Warrior“, „Black Prince“ und „Duke of Edinburgh“, den kleinen Kreuzern „Dublin“ und „Gloucester“ nebst 30 englischen und französischen