

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

genommen. Das war die Revanche der Barbaren für die Baralong-Affäre.

Nachdem bereits am 28. Juni in die Nordsee vorstoßende leichte deutsche Streitkräfte den zwischen Rotterdam und London verkehrenden britischen Dampfer „Brussels“ abgefangen und samt seiner Ladung unter sicherem Geleit nach Zeebrügge geschickt hatten, wurde am 5. Juli der aus Liverpool kommende britische Dampfer „Leestriss“ unweit der englischen Küste durch Teile deutscher Seestreitkräfte als Prise aufgebracht. Die Engländer meldeten, es sei ein U-Boot gewesen, das den Hartwich-Dampfer „Brussels“ verschleppt habe, und man verstand leicht, warum die peinliche Nachricht von der Londoner Agentur also gefaßt wurde. Ein U-Boot kann überall durchschlüpfen und plötzlich auftauchen. Das läßt sich nicht verhindern, daran hat man sich seufzend gewöhnt. Daß aber — wie es tatsächlich geschah — ein großes deutsches Torpedoboot auf offenem Meere, ein paar Kilometer von der Küste Britanniens, ein englisches Schiff anhalten und nach einem deutschen Hafen aufbringen konnte, das ging über den Spas und durfte nicht eingestanden werden. Der Kapitän der „Brussels“, John Fryatt, wurde später auf Grund eines kriegsrechtlichen Erkenntnisses erschossen, weil er auf das, sein Schiff „Brussels“ anhaltende Unterseeboot heimtückisch geschossen hatte, ohne in die Streitmacht seines Landes eingereicht zu sein.

Zur selben Zeit ging dem deutschen Reichstage ein Weißbuch über die „Baralong“-Affäre zu. Die deutsche Regierung hatte in ihrer Erwiderung auf die Erklärungen der britischen Regierung zu der deutschen Denkschrift über den „Baralong“-Fall vom 10. Jänner 1916 den Standpunkt eingenommen, daß es für sie im Hinblick auf die empörende Haltung der britischen Regierung nicht möglich sei, weiter mit ihr über diesen Fall zu verhandeln. Sie kündete vielmehr an, daß sie nunmehr selbst die der Herausforderung entsprechenden Vergeltungsmaßnahmen treffen würde.

Die britische Regierung hat sich trotz dem ihr mitgeteilten Material geweigert, selbst eine Untersuchung einzuleiten. Eine Vergeltung der Untaten der britischen Seeleute im „Baralong“-Fall mit Maßnahmen gleicher Art, etwa durch Erschießen britischer Kriegsgefangener, wurde von deutscher Seite selbstverständlich abgelehnt, aber die deutschen Luftschiffe mußten das englische Volk davon überzeugt haben, daß Deutschland in der Lage war, die von den Offizieren und Mannschaften des „Baralong“ begangenen Straftaten nicht ungesühnt zu lassen. Wenn früher die unvermeidliche Gefährdung der Zivilbevölkerung bei der Verwendung der deutschen Zeppeline für militärische Zwecke besondere Berücksichtigung gefunden hatte, so konnten angesichts des „Baralong“-Mordes solche Rücksichten nicht mehr plaggreifen. England gegenüber wurde seitdem die Waffe des Luftschiffes innerhalb der Grenzen des Völkerrechtes rücksichtslos ausgenützt. Bei jedem Luftschiff, das auf London oder auf andere verteidigte oder Anlagen militärischen Charakters enthaltenden englischen Städte seine zerstörenden Bomben abwarf, sollte England sich des „Baralong“-Falles erinnern.

III. Deutschlands Luftkrieg gegen England.

Von allen Bewohnern Englands, die auf ihre insulare Sicherheit pochten und mit dieser rechneten, schienen die Citymänner am weitesten entfernt von Kriegsgefahr und allem, was daraus folgt, zu sein. Hier schlug das Herz Eng-

lands, hier lebte im Staate ein Staat, der ganz von seinen geschäftlichen Interessen eingenommen war. Und deutschen Marineluftschiffen war es nun gelungen, die Schrecken des Krieges auch hieher zu tragen und die Sicherheit, deren die City so überaus gewiß war, durch einige Bombenwürfe gründlich zu zerstören.

In der Nacht vom 22. auf den 23. Januar war Dover zunächst das Ziel des Angriffes deutscher Wasserflugzeuge. Der erste Angriff, der durch ein einzelnes Flugzeug durchgeführt wurde, richtete sich gegen Dover selbst, dessen Bahnhof und Dockanlagen sowie Kasernen mit Bomben beworfen wurden. Der zweite Angriff, der von zwei Flugzeugen ausgeführt wurde, dürfte die Engländer besonders unangenehm berührt haben. Er richtete sich nicht gegen den eigentlichen Kriegshafen, sondern gegen die Luftschiffhallen, die sich etwa 5 Kilometer westlich von Dover in Hougham befinden. Dem deutschen Bericht zufolge wurden starke Brandwirkungen festgestellt. Da Luftschiffhallen wegen ihrer großen Ausdehnung notwendigerweise aus verhältnismäßig leicht brennbarem Material hergestellt sind, ist ein Brand von ganz besonderer Bedeutung, da es kaum möglich ist, wirksame Löscharbeiten einzuleiten. Zudem dürften in den Hallen Luftschiffe gelegen haben, woraus sich auch die starke Brandwirkung erklären läßt.

In der Nacht vom 31. Jänner zum 1. Februar belegte ein großes deutsches Luftschiffgeschwader Dock-, Hafen- und Fabrikanlagen in und um Liverpool und Birkenhead, Eisenwerke und Hochöfen von Manchester, Fabriken und Hochöfen von Nottingham und Sheffield, sowie große Industrieanlagen am Humber und bei Great Yarmouth ausgiebig mit Spreng- und Brandbomben.

Am Humber wurde die Abwehrbatterie zum Schweigen gebracht, die Geschütze und die Scheinwerferbatterie zerstört.

Ferner wurden auf dem Humber der kleine Kreuzer „Caroline“ und die Zerstörer „Eden“ und „Mith“ versenkt.

Die Luftschiffe wurden von allen Plätzen aus sehr stark beschossen, aber nicht getroffen. Sämtliche Luftschiffe sind trotz starker Gegenwirkung heil zurückgekehrt.

Dieser Angriff bildete vermutlich den härtesten Schlag, gegen das britische Selbstbewußtsein in diesem Kriege. Niemals haben die Luftschiffe wichtigeres geleistet, um England zu zeigen, was Deutschlands Stärke sei. Manchester, Liverpool, Sheffield, Nottingham und Hull sind die Geburtsstätten von Englands Größe — Millionen von Schiffstonnen werden in den Häfen aufgenommen und die Docks von Liverpool haben eine Ausdehnung wie von Wien nach Neunkirchen. In Liverpool ist das mächtigste Dock der Welt, sind Vorrathshäuser von 14 Stockwerken, Wolkenträger für Tabak und Getreide, himmelragende Kasernen des Welt Handels. Dort werden die Dzeanungeheuer der Whitestar- und Cunardfahrer trockengelegt und ausgebessert.

Der 4. März brachte dann wieder einmal eine Trauerbotschaft. Das Marineluftschiff „L 19“ war von einer Aufklärungsfahrt nicht zurückgekehrt. Die angestellten Nachforschungen blieben ergebnislos.

„L 19“ war das dritte deutsche Marineluftschiff, das im Weltkrieg verloren ging. Anscheinend ist es ebenfalls widrigem Wetter zum Opfer gefallen, wie die beiden Marineluftschiffe „L 3“ und „L 4“, die fast genau vor einem Jahr, am 18. Februar 1915, durch schweren Süd Sturm in der Nordsee vernichtet wurden.

Das Luftschiff wurde nach einer Neutermeldung am 2. Februar von dem in Grimsby beheimateten englischen