

## **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

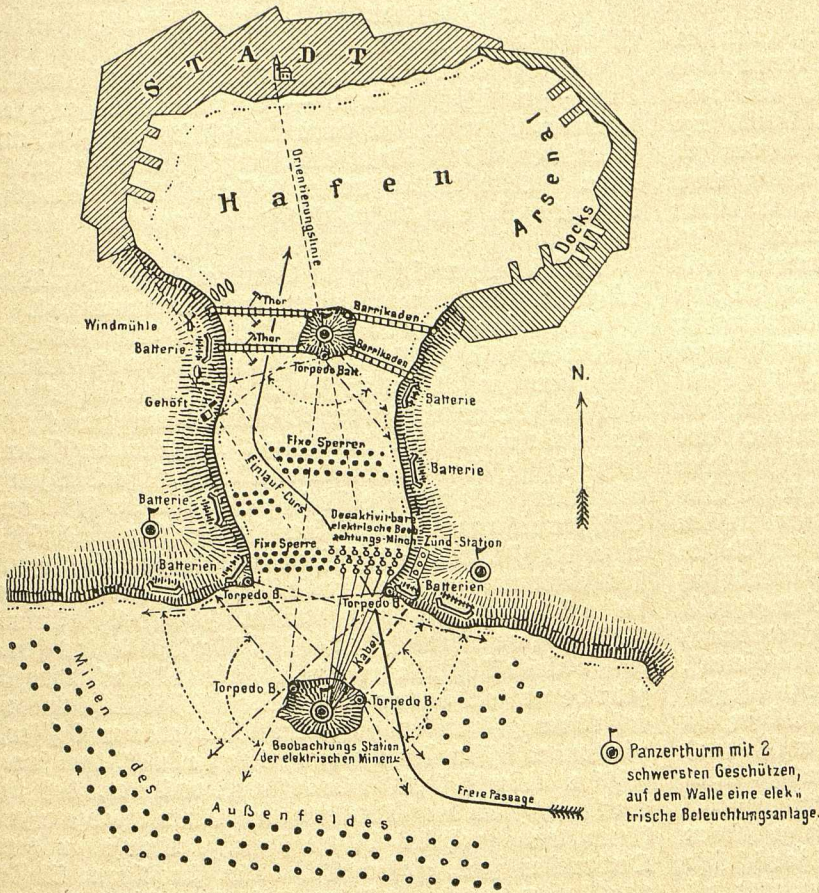
natürlich nicht ohne Opfer erreichen kann. Nun läßt er alte, stark ballastierte und daher tieftauchende Handelsschiffe, Lichterboote, Prahmen und dergleichen über jene Stellen treiben, um womöglich auf diese Weise die sich automatisch, also auf mechanischem oder chemisch-elektrischem Wege zündenden Minen, gegen den Willen des Verteidigers zum Aufstiegen zu bringen. Die erste Lücke wird sodann benützt, um Fahrzeuge mit Schleppdrähten durch die Anlagen zu steuern, damit sich auch andere Minen in diesen Schlingen fangen und von selbst entzünden mögen. Ist dann durch diese gefährliche und mühevollen Arbeit ein genügend großes minenfreies Feld geschaffen, so nützt es der Angreifer ohne Säumen für seine Beschießungspositionen aus, bis er endlich die Küstenartillerie zum Schweigen gebracht hat und nun an den Durchbruch und die Ausschiffung seiner Landungstruppen schreiten kann. Derartige Unternehmungen verzeichnet die Seekriegsgeschichte z. B. bei der Einnahme *W e i h a i W e i s* durch die Japaner im Jahre 1884 und bei der Belagerung von Port Arthur durch die Japaner im Jahre 1904/05. Seither wurden aber sowohl die Seeminen und die Hafenerverteidigungsanlagen, als auch die Angriffsmittel und Angriffsmethoden erheblich verbessert, so daß der Seekrieg, wo immer er sich abspielen mag, in dieser Hinsicht vor wichtigen Problemen steht und interessante Lösungen derselben erwarten läßt.

Bis vor etwa 15 Jahren umfaßte die vorbeschriebene, rein defensive Verwendung der Seeminen, so ziemlich deren gesamte Verwendungsmöglichkeit. Da gelang es einigen unserer Seeoffiziere auf Grund der epochemachenden Erfindung des seither verstorbenen Kontreadmirals von Pietruski, den Verankerungsmechanismus der Seeminen zu einem sehr ver-

lässlich wirkenden automatischen Apparat auszugestalten, wodurch es ermöglicht war, die Minen von den Legungsfahrzeugen einfach fallen zu lassen, da sie sich von selbst in die gewünschte Wassertiefe einstellen und scharf machen. Dann waren sie allerdings für Freund und Feind gleich gefährlich. Durch die automatische Einstellbarkeit hörte jedoch die Seemine auf, lediglich eine Verteidigungswaffe zu sein, sondern sie erlangte die Fähigkeit, auch als Angriffswaffe verwendbar zu werden. War doch jetzt die Möglichkeit geboten, feindliche Flottenabteilungen dadurch in ihren Bewegungen zu hindern, daß schnelllaufende Fahrzeuge (z. B. Zerstörer) vor Häfen, in welchen sich die ersteren aufhielten, oder quer über Kanäle, welche sie zu durchfahren hatten, Minen ausstreuten und so die feindlichen Schiffe vor die Wahl stellten, sich entweder langwierigen Arbeiten zur Klärung des Fahrwassers zu unterziehen oder die höheren Gefahren für die beabsichtigte Unternehmung in den Kauf zu nehmen.

Das exakte Legen von Minenlinien ist eine nur bei verhältnismäßig günstigem Wetter ausführbare Arbeit, aber eine unter allen Umständen mit raschlaufenden Minenlegungs-dampfern realisierbare Operation, die somit binnen kurzer Zeit, eventuell schon in Anwesenheit des Gegners, das rechtzeitige Sperren bedrohter Anfahrtslinien (Passagen, Hafeneinfahrten) ermöglicht. Die Dampfer laufen hierbei die im Sperrplane vorgesehene Linie einfach mit ganzer Maschinenkraft ab, indes die Minenmannschaft die auf dem Oberdeck bereitgestellten Minen binnen regelmäßiger Zeitintervalle über das Heck (den Hinterteil des Schiffes) auswerfen, so daß ziemlich gleichmäßige Minendistanzen resultieren. Die ins Wasser fallenden Minen verankern sich von selbst, wobei sie sich selbsttätig in diejenige Tauchungstiefe unter Wasser einstellen, die man ihnen vorgezeichnet hat. Sodann machen sie sich von selbst zündungsfähig, zeigen dies außerdem noch durch aufsteigende Schwimmer an, die dann abtreiben und sinkend verschwinden. So kontrolliert man die Herstellung und lückenlose Aktivierung der gelegten Sperren. Man wird zugeben müssen, daß hier der Gipfel der Verbesserung erreicht zu sein scheint.

Bei einer Ladung von 100 bis 140 Kilogramm Schießwolle vermag eine solche Mine auch den doppelten Boden eines Großkampfschiffes dermaßen zu havarieren, daß die Möglichkeit einer Außergefechtsetzung besteht. Großkampfschiffe gehören daher ebensowenig auf die minengefährdeten Außenreeben von Kriegshäfen — wie etwa jene vor Port Arthur war — noch in minenverdächtige Küstengewässer. Vor ihrer Annäherung an feindliche Küsten — aus welchem Grunde immer diese erfolgen mag — muß eine verlässliche Minensuche durch tieftauchende Fahrzeuge durchgeführt werden, die ja immerhin auf begrenzte Seegebiete beschränkt bleiben wird. Denn da die Minen, um als sogenannte schüttlere „Verlegungen“ von Mandverzonen im Außenfelde von Kriegs- und Handelshäfen denn doch nicht mehr als 300 Meter aus einandergerückt werden können, wenn überhaupt irgend ein Effekt erzielt werden soll, so entfallen auf ein schachfeldartig bespärtes Minengebiet von einer Quadratseemeile Ausdehnung (1852 × 1852 Meter) etwa 50 Minen; nimmt man die Länge der Seefront mit je



Plan eines befestigten Hafens.

Unteilbar und Untrennbar. I.