

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

Telephone: +43(732) 7720-53100

zeigen aber eine ganz bedeutende Größenzunahme, denn ihre Wasserverdrängung beträgt bereits 1500 Tonnen, die Geschwindigkeit erreicht 30 bis 32 Seemeilen. Die Hochseetorpedoboote, von denen bei Kriegsausbruch 69 fertig waren, weisen eine Wasserverdrängung von je 130 bis 200 Tonnen auf, mit einer Schnelligkeit von 23 bis 27 Seemeilen. An Torpedobooten 2. Klasse, die aber nur eine Wasserverdrängung von 80 Tonnen bei 16 Seemeilen Geschwindigkeit besitzen, sind nur 15 vorhanden.

Zu diesen aufgeführten Schiffen treten noch eine ganze Reihe älterer Schiffe, die nicht mehr als ganz kriegsbrauchbar bezeichnet werden können, sowie Schul- und Spezialschiffe wie Streuminenschiffe, Werkstättenchiffe, Ballonschiffe, Kohlenschiffe, Vermessungsschiffe, Dockschiffe für Unterseeboote und Heizöltransporter.

An Unterseebooten waren bei Kriegsbeginn zwanzig fertiggestellt. Sie zerfallen in eigentliche Hochseeboote und in Küstenboote.

Bei dem Geschützwesen ist es bemerkenswert, daß die italienische Marine in der letzten Zeit von der Drahtkonstruktion zur Mantelringkonstruktion übergegangen ist. Damit ist die Abkehr von der bisherigen englischen Geschützkonstruktion ausgesprochen. Auch die neuen Geschütze werden vollkommen im Lande selbst hergestellt. Die mit ihnen vorgenommenen Schießversuche haben gute Ergebnisse gezeigt.

Das Personal der Flotte ist ständig vermehrt worden. So wurde die Stelle eines Flottenchefs geschaffen, dem die in Friedenszeiten früher selbständigen beiden Geschwader dauernd unterstellt wurden. Die Stärke des Unterpersonals ist in den letzten Jahren von 35 000 auf 38 000 Mann gesteigert worden. Davon sind 8000 Mann Kapitulanten. Dem Ausbau der Marine brachte auch das Königshaus lebhaftes Interesse entgegen; der Kronprinz wurde mit Vollendung seines zehnten Lebensjahres nicht wie üblich in die Armee, sondern in die Marine eingestellt.

Trotzdem befindet sich die italienische Marine in der Adria in einer schwierigen Lage gegenüber der österreichisch-ungarischen Flotte und zwar, wie der „Neuen Zürcher Zeitung“ geschrieben wurde, aus folgenden Gründen: Zunächst sind die Strömungsverhältnisse des Adriatischen Meeres für Italien äußerst ungünstige, da sie wie eine Fortsetzung der großen, im Norden dieses Meeres einmündenden Alpenströme Etsch und Po von den Lagunen weit hinab ins Ionische Meer, längs Italiens Ostküste, nach Süden treiben. Jede Mine, die man bei Venedig oder Ravenna den Bogen der Adria übergibt, wird von der Strömung nach Süden getrieben und wird dann im östlichen Mittelmeer eine schwere Gefahr für die freilich auch hier äußerst reduzierte Schifffahrt. So bleibt den Italienern nichts anderes übrig, als durch Wachschiffe oder Tauchboote ihre Küsten zu schützen.

Wie in der Anwendung von Minen Italien sich gegenüber seinem Gegner in einer ungünstigen Lage befindet, ebenso auch in bezug auf sein Unterseebootmaterial. Trotzdem Italien beim Ausbruch des Krieges eine nicht unbedeutende Unterseeflotte besaß, so waren doch die meisten dieser Boote nur für einen ganz beschränkten Wirkungskreis verwendbar, was Italien zur Besetzung des einsamen Felseneilandes Pelagosa zwang, um hier eine Station für jene seiner Unterseeboote einzurichten, die von den italienischen Adria Häfen nicht imstande sind, die dalmatinischen Gewässer zu erreichen.

Ein dritter Nachteil besteht in dem Mangel einer Flottenbasis. Die Häfen der italienischen Küste leiden nämlich durchweg an Versandung durch die Schuttmassen, die Po und Etsch in der Adria ablagern. So kommt es, daß die italienische adriatische Flotte ihre Basis in dem entfernten, jenseits des Kap von Santa Maria di Leuca gelegenen Tarent findet. Man hat zwar jetzt Brindisi ebenfalls als Flottenbasis benutzt, aber bei einigem Hochgang des Meeres wird seine Bedeutung wieder eine ganz sekundäre, so daß man dann wieder auf Tarent angewiesen bleibt. Dieses aber ent-