

## **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

Tor im Suezkanal eröffnet wurde. Die Völker Mitteleuropas aber ließen das äußerst wertvolle „Pfund“, das ihnen die Vorsehung gerade in der Donau geschenkt hatte, ziemlich ungenutzt als Brache liegen.

Das dürfte nun hoffentlich anders werden, und als Geburtsstempel dieser neuen Zeit kann der 13. März 1918 gelten, an dem deutsche und österreichisch-ungarische Truppen den wichtigen Handels- und Hafenhafen Odessa besetzten (siehe die Karte in Band VIII Seite 286 und Band I Seite 342). Das allseits umfaßte Rumänien mußte sich zum Frieden bequemen. Gleichzeitig dehnten die Mittelmächte ihren Einfluß immer weiter auf dem Nordufer des Schwarzen Meeres aus, das deutsche Minensucher von Minen reinigten. Da sich sein Südufer in türkischen Händen befindet, ist es jetzt beinahe völlig jedem feindlichen Einfluß entzogen.

Die Folgen dieser Neugestaltung zeigen sich am deutlichsten an der Donau. Nach dem Krimkrieg wurde 1856 eine Europäische Donaukommission eingesetzt, in der dank der damaligen kraftlosen Haltung Preußens und Österreichs die Westmächte die Hauptrolle spielten. Manches Gute hat sie zwar geschaffen, aber noch viel mehr Gutes verhindert oder verschleppt. Nun soll das anders werden. In der neuen, zwischen Deutschland, Österreich-Ungarn, Bulgarien, der Türkei und Rumänien geplanten Donauschiffahrtsakte soll nur der Anrainergedanke zur Geltung gelangen, das heißt, lediglich solche Staaten, die mit dem Strome in unmittelbarer Berührung stehen, sollen auf die ihn betreffende Gesetzgebung Einfluß erhalten. Die Verhandlungen finden in München statt. Die „Uferstaatenkommission“ wird den Ausbau der Donau als Großschiffahrtsweg zwischen Ulm und Braila durchführen und unter anderem dafür sorgen, daß die schwierigen Stellen mit Hilfe von Scheinwerferanlagen und Lichtbojen auch nachts zu befahren sind. In ähnlichem Sinne wird die neue „Donaumündungskommission“ von Braila abwärts arbeiten. — Aber die Schifffahrt auf dem Schwarzen Meere selbst sind ebenfalls alle nötigen

Bereinigungen durch eine Kommission (siehe Bild Seite 42) getroffen. Nach den Verträgen von Litauisch Brest und Bukarest sind alle russischen, rumänischen und beschlagnahmten feindlichen Schiffe und Fahrzeuge durch Kauf in den Besitz der Mittelmächte übergegangen, darunter vor allem die 48 Dampfer der ehemaligen russischen Freiwilligenflotte.

8 weitere sind der türkischen Regierung angeboten worden. Der Post-, Küsten- und Reiseverkehr von Konstantinopel nach Constanza und Batum bleibt der türkischen Flagge vorbehalten, die Strecke Constanza—Odessa der österreichisch-ungarischen, die von Odessa nach Noworossisk der deutschen. Der schnellen Inbetriebnahme dieser Schiffe und Anlagen war es dabei höchst förderlich, daß man die Werften und Docks von Sebastopol (siehe untenstehendes Bild) mit ihren reichen Vorräten unverfehrt in Besitz nehmen konnte. Für die Befahrung ist das gleichfalls besetzte reiche Kohlenbecken am Don ungemein wertvoll.

Doch auch auf den russischen Strömen ist man bereits mit allem Eifer dabei, die Schifffahrt zu heben und auszuweiten. Österreichisch-ungarische Monitore und Flußfahrzeuge sind überall weit hinaufgefahren, um die nötigen Anlagen vorzubereiten. Auf dem Bug waren sie Mitte Juli 160 Kilometer weit gelangt, auf dem Dnjepr bis Alexandrowsk, auf dem Don gar bis Kalatsch, von wo eine nur 60 Kilometer lange Doppelspurbahn zu dem wichtigen Wolgahafen Zarizyn hinüberführt. Von da aber bietet sich die ganze Wolga dem Schifffahrtsverkehr dar, nach Norden bis Nischni Nowgorod und weiter, nach Süden über den Kaspisee bis an die Nordgrenze von Persien.



Phot. Bild- und Film-Amt.  
Generalmajor Vogel,  
der Kommandant der deutschen Truppen in  
Odessa, auf der Mole des Hafens.

**Essenaffen auf dem Kirchplatz von Grandpré.**

Von Chefarzt Dr. Vulpus (Landwehrfeldlazarett Nr. 13).

(Hierzu das Bild Seite 44/45.)

Die fahrbare Feldküche, bei den Feldgrauen mit liebevoller Betonung „Gulaschanone“ genannt, ist eines der wichtigsten Geräte in der neuzeitlichen Kriegführung ge-



Der Hafen von Sebastopol mit russischen Kriegsschiffen.

Phot. Bild- und Film-Amt.