

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

Vom deutschen Kleinkrieg zur See.

Von Vizeadmiral z. D. Kirchhoff.
(Hierzu das nebenstehende Bild)

Während zu Beginn des großen Weltkrieges das deutsche Vorgehen gegen Schifffahrt und Handel der Gegner sich mehr in Übersee zeigte, wo die Auslandskreuzer und Hilfskreuzer so große Erfolge zeitigten, entwickelte sich mit dem Eingreifen der Minenleger, Unterseeboote, Torpedoboote und der verschiedenen Kreuzergattungen nach und nach ein ebenso tatkräftig durchgeführter Kleinkrieg zur See gegen Schifffahrt und Handel der vielen Gegner in den heimischen Gewässern.

Zuerst fanden die feindlichen Kaufahrtschiffe und auch viele mit Waren beladene neutrale Dampfer und Segler dabei meistens ihr Ende, da eine Wegnahme und Überführung nicht erfolgen konnte.

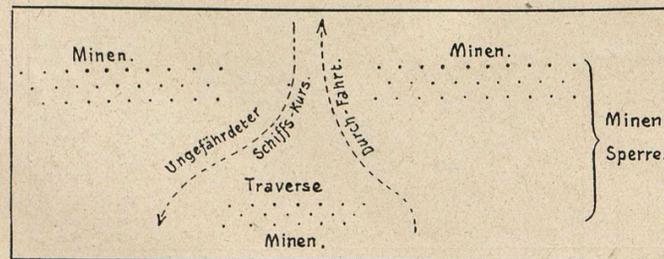
Bei der Eigenart des Kreuzerkrieges der Unterseeboote war dies nicht anders möglich. Dann vernahm man von vielfachem Aufbringen meist neutraler Schiffe in der Ostsee, wo es vielen deutschen Hilfskriegsschiffen oft gelang, die genommenen Preisen in die deutschen Häfen einzubringen. In der Nordsee war dies seltener der Fall und meistens nur in der Gegend der flandrischen Küste möglich.

Aber nach der Stageraffschlacht, jenem großen „Siege“ der die Wogen und besonders die des German ocean — so heißt die Nordsee im Englischen — beherrschenden britischen Flotte, wurde das Bild auch dort ein anderes. Nachdem in dieser Schlacht Albions Seemacht, wie es jetzt selbst in ganz Großbritannien erkannt ist, eine schwere Schlappe erhalten hatte und sich zeitweilig ganz von den eigenen Gewässern in die gesicherten Häfen zurückziehen mußte, hatten die wagemutigen deutschen Seestreitkräfte öfters am östlichen Eingange zur Straße Dover—Calais Gelegenheit, feindliche und neutrale Schiffe nicht nur zu zerstören, sondern auch im unmittelbaren britischen Machtgebiet, ja an der eigenen Küste und unter den Augen der britischen Flotte als Preisen aufzubringen und in die nahen Häfen der besetzten Küste Flanderns zu überführen.

In England hat dies mit Recht großen Ärger, ja Bestürzung erregt, wobei die Fortnahme der regelmäßigen Post- und Fahrgästdampfer, die von Südosstengland nach Holland in Fahrt waren, besondere Verstimmung hervorrief. Die Flotte mußte dementsprechende scharfe Außerungen der Presse vernehmen.

Unser Bild zeigt eine Anzahl solcher genommener Preisen, die oft gute Beute lieferten, darunter den schönen Dampfer „Brussels“, dessen Führer, Kapitän Fryatt, gefangen genommen und wegen früherer Vergehen gegen das Seerechtsrecht kriegsrechtlich verurteilt wurde, worüber die englischen Blätter ein wahres Wutgeschrei anstimmten und die Regierung sich zu schier unglaublichen Äußerungen verstieg.

Aber es ging flott weiter mit dem Versenken und Aufbringen im Eingang des Englischen Kanals. Der fühne Vorstoß der deutschen Torpedoboottenflotte Ende



Skizze zu dem Artikel „Minensperren“.



Gefaperte Dampfer in flandrischen Häfen. Die Preisen im Hafen von Zeebrügge.

Januar 1917 und das Wirken der Unterseeboote im Kanal legt erneut Zeugnis davon ab, daß England nicht in der Lage ist, seine eigene Schifffahrt überall gebührend zu schützen, nicht einmal an der eigenen Küste.

Daher die unablässigen Vergewaltigungen der neutralen Schifffahrt, die jeglichem Völker- und Seerechtsrecht Hohn sprechen, wobei es England an jedem Anstand und jeder Sitte fehlen läßt, wie wir das fast tagtäglich aus den verschiedensten Mitteilungen entnehmen. England weiß sich eben nicht anders zu helfen.

Minensperren.

Von Konteradmiral a. D. M. Foh.

(Hierzu die Kunstbeilage sowie die Skizzen und Bilder Seite 172 bis 175.)

Die britische Regierung hatte die Neutralen gewarnt, ihre Schiffe südlich und östlich einer durch die Nordsee gedachten Linie fahren zu lassen, die nördlich Esbjerg beginnt, nach Westen läuft, über Südwest nach Süden umbiegt und bei der holländischen Insel Texschelling endet. Es war nicht angedeutet worden, worin die Gefahren beständen, vor denen gewarnt wurde. Vermutlich handelte es sich um ausgelegte Minen. Ein erneuter Vorstoß gegen internationale Abmachungen, nach denen die Verfeuchung des offenen Meeres und der Küstengewässer neutraler Staaten verboten ist. Von Esbjerg war gemeldet worden, daß britische Minenleger bei der Arbeit beobachtet

Ein großer Fehler, der ihnen anhaftet, ist der Umstand, daß es bei unsichtigem Wetter kaum möglich sein wird, den richtigen Augenblick zu erfassen, in dem sich das Ziel über der Mine befindet.

Einen Übergang zu den selbständigen Minen bilden die Elektrokontakminen, die durch Einschalten eines Stromes scharf gemacht und danach zu selbständigen werden. Wenn es bei dieser Art theoretisch möglich sein würde, daß Schiffe ungefährdet über sie wegfahren können, wenn sie durch Unterbrechung des Stromes entschärft sind, so muß in der Praxis doch damit gerechnet werden, daß die Minen durch das Anfahren von Schiffen beschädigt und damit unzuverlässig werden. Deshalb hilft man sich dadurch, daß man in den Sperren „Durchfahrslücken“ läßt (siehe die Skizze Seite 172) und hinter diesen kurze Sperren auslegt, die es den mit deren Lage vertrauten Schiffsführern gestatten, durch Einhalten eines gewissen Kurzes das Hindernis zu durchfahren. Mitten unter werden mehrere derartiger Sperren in „Treppen“ hintereinander angeordnet.

Die Zünder der selbständigen Minen sind sehr verschieden. Es gibt elektrische, mechanische und chemische. Letztere benutzte Jacobi, indem er eine Glasröhre so anordnete, daß sie zerbrechen mußte, wenn ein Schiff die Mine anrannte. Die in der Röhre befindliche Schwefelsäure ließ ein Gemisch von chlorsaurem Kali und Zucker aufsteigen. In ähnlicher Weise kann die Röhre auch eine stromerregende Flüssigkeit enthalten, die in Elemente gelangt, wenn die Glasröhre zerbricht. Bei den mechanischen Zündern wird zum Beispiel durch den Anstoß das Vorchnellen eines Bolzens bewirkt, der eine Zündpille anschlägt. Ist die Zündung elektrisch, so wird durch Trodenelemente entwickelter Strom bei der Erschütterung oder bei starker Neigung der angefahrenen Mine ein Strom geschlossen. Die Aufnahme der Mine aber würde zu gefährlich sein, um sie überhaupt zu versuchen. Dagegen ist das Aufnehmen der Elektrokontakminen einfach und ohne jede Gefahr. Das Durchfahren von Minensperren ist auch im feindlichen Feuer möglich, wenn es gelingt, eine Bresche in sie zu legen. Den Kriegsschiffen voranfahrende Minensucher schleppen zum Beispiel zu je zweien eine Schleppleine hinter sich her, deren Bucht die Untertaue faßt und die Minen von ihrem Plage losreißt; die auftauchenden Minen werden

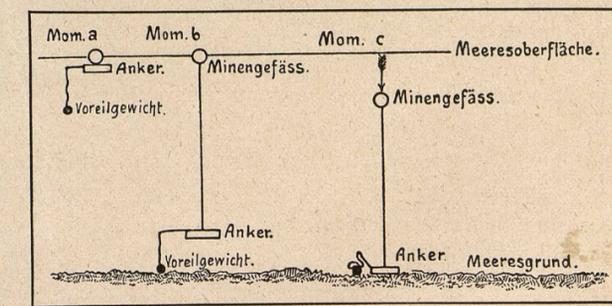
worden sein. — Welche strategischen Ziele die britische Admiralität dabei verfolgte, wissen wir nicht; wahrscheinlich sollte die Bewegungsfreiheit der deutschen Schiffe, insonderheit der deutschen Tauchboote beschränkt werden. Das veranlaßt uns, einiges über derartige Sperren zu berichten.

Es werden bei den Unterwasserminen und Torpedos unterschieden; die Mine liegt still, der Torpedo wird an ein Schiff herangebracht.

Die Mine ist ein mit Sprengstoff geladenes Gefäß, das Auftrieb hat und im Wasser verankert wird. Die Entzündung der Ladung soll einem sie anfahrenen Schiff den Boden einschlagen und es dadurch zum Sinken bringen.

Es werden „selbständige“ und „unselbständige“ Minen unterschieden, je nachdem sie von einer Landstation abhängig oder selbsttätig sind. Bei der unselbständigen Mine wird der die Ladung entzündende Funken von einer Landstation aus entsandt, sobald das zu vernichtende Schiff sich über der Mine befindet. Um das zu erkennen, muß das Schiff auf seiner Fahrt beobachtet (daher die Bezeichnung „Beobachtungsmine“), seine jeweilige Stellung durch Kreuzpeilungen oder auf andere Weise festgestellt werden. Der österreichische Baron v. Ebner benutzte dazu eine Camera obscura. Die elektrische Mine kann so tief verankert werden, daß Schiffe über sie wegfahren können, ohne sie anzustoßen. Die Ladung muß deshalb stark genug sein, um das Durchschlagen des Schiffsbodens auch dann zu gewährleisten, wenn die Entzündung nicht in seiner nächsten Nähe erfolgt.

dann aus dem Wege geschleppt, durch Schüsse versenkt oder zum Aufliegen gebracht. Natürlich laufen die Minensucher nicht große Fahrt, und schon dadurch, daß der Feind zu langsamem Fahren gezwungen wird, kann eine Sperre ihren Zweck erfüllen. Die abzuwehrenden Schiffe bleiben dadurch länger im Bereich der Landbatterien und damit der Vernichtung durch deren Feuer ausgesetzt. Es werden auch Gegenminen verwandt, die innerhalb der Minenlinien zum Aufliegen gebracht werden und deren Entzündung die benachbarten Sperren mitezerspringen heißt. Es wäre auch denkbar, daß der Flottenchef, der eine Sperre gewaltfam zu durchfahren beabsichtigt, ein paar wertlose



Skizze zu dem Artikel „Minensperren“.