

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

Die deutschen Marineflieger waren nicht weniger tätig. Ihnen lag hauptsächlich die Pflicht ob, die Vorgänge auf der See zu beobachten, was seit dem Beginn der deutschen Seesperre besonders wichtig war. Mit dieser Erkundungstätigkeit verbanden sie auch Angriffe auf feindliche Schiffe und englische Hafenplätze. Am 1. März schleuderten sie auf die in den Downs, dem ostgenannten Punkt in der Nähe der Themsemündung, liegenden Handelsdampfer Bomben ab und schädigten mit solchen auch den befestigten englischen Platz Ramsgate. —

Einen herben Verlust erlitt die deutsche Luftschiffahrt am 8. März, an dem der tatkräftige Erfinder der Zeppelinluftschiffe, Ferdinand Graf v. Zeppelin, in Berlin an den Folgen einer Lungenentzündung im hohen Alter von 78 Jahren starb. Ganz Deutschland betrauerte diesen Mann, der so Großes geleistet hatte, und dem es nicht vergönnt war, das Ende des großen Krieges zu erleben, dessen für die Mittelmächte günstiger Verlauf zu einem nicht geringen Teile seiner Erfindung mit zu danken war.

* * *

Beachtenswerte Ereignisse spielten sich auch wieder im Seekrieg ab. In der Nacht zum 26. Februar erfolgte ein neuer Vorstoß deutscher Torpedobootstreitkräfte (siehe die Kunstbeilage) unter Führung der Korvettenkapitane Tilleßen und Abrecht (siehe Bild Seite 248) bis über die Linie Dover—Calais und in die Themsemündung. Im Kanal entspann sich zwischen ihnen und englischen Zerstörern ein heftiger Artilleriekampf, in dessen Verlauf mehrere englische Schiffe durch Treffer beschädigt wurden, was sie veranlaßte, auf die Fortsetzung des Gefechts zu verzichten und ihr Seil in schleuniger Flucht zu suchen. Ein Teil der deutschen Boote gelangte, ohne Feinde zu sichten, bis nach North Foreland und in die Downs. Die militä-



Deutscher Motorradfahrer auf einer Erkundungsfahrt im Westen.

Nach einer farbigen Aquarellskizze des Kriegsmalers Th. Rotholl.

rischen Küstenanlagen von North Foreland und die Stadt Margate wurden beschossen, wobei auch einige vor Anker liegende Fahrzeuge mit gutem Erfolg unter Feuer genommen wurden. Sämtliche Boote kehrten unverfehrt zurück.

Viele Opfer forderte wieder der uneingeschränkte Tauchbootkrieg. Das Wirken der U-Boote erregte in England große Besorgnis und war die Ursache großer Einschränkungen aller Art, die sich die Engländer nun gefallen lassen mußten. Nach dem deutschen Bericht gingen im Februar, dem ersten Monat des verschärften U-Bootkrieges, infolge kriegerischer Maßnahmen der Mittelmächte im ganzen 368 Handelsschiffe mit 781 500 Bruttoregistertonnen verloren. Davon entfielen 292 Schiffe mit 644 000 Tonnen auf die Feinde und 76 Schiffe mit 137 500 Tonnen auf die Neutralen.

Die Verluste der Feinde während des

2½-jährigen Seekrieges vom 1. August 1914 bis zum 31. Januar 1917 berechnet und erläutert Dr. Siegfried Toeche Mittler in einer kleinen Schrift: „2½ Jahre Verluste unserer Feinde zur See“ nach einer in der Frankfurter Zeitung gegebenen Zusammenstellung folgendermaßen:

Kriegsschiffe	Hilfskriegsschiffe	Handelschiffe
	Erstes Jahr	
80 mit 329 481 t	9 mit 57 808 t	498 mit 803 564 t
	Zweites Jahr	
97 mit 319 449 t	26 mit 83 758 t	692 mit 1 483 819 t
	Drittes Jahr (6 Monate)	
34 mit 163 320 t	11 mit 98 875 t	771 mit 1 310 995 t
211 mit 812 250 t	46 mit 240 441 t	1961 mit 3 598 378 t

Die Zahl 3 598 378 für Handelsschiffe umfaßt nur die mit Namen bekannt gewordenen Schiffe. Hierzu sind weitere 373 831 Tonnen für nicht mit Namen genannte, aber amtlich bestätigte Verluste zu rechnen. Um die Gesamtzahl der durch kriegerische Maßnahmen vernichteten Handelsschiffe zu erhalten, müssen die 240 441 Tonnen der vernichteten Hilfskriegsschiffe, sowie die 189 000 Tonnen der in Häfen der Mittelmächte beschlagnahmten feindlichen Handelsschiffe hinzugerechnet werden. Die Gesamtzahl der Tonnage der Handelsschiffe beträgt somit nach 2½ Kriegsjahren: 4 401 650 Tonnen, das heißt nach Toeche Mittlers Berechnung 16,7 Prozent der Gesamthandelsschiffstonnage der Feinde im Jahre 1914. Aus einer graphischen Darstellung sei noch erwähnt, daß der Hauptanteil der vernichteten Handelstonnage auf die Schiffe zwischen 3000 und 4000 Tonnen entfällt.

Doch auch den Tauchbooten selbst drohten mancherlei Gefahren. So hatte am 22. Februar ein deutsches U-Boot einen Kampf mit einem als U-Bootsfalle hergerichteten englischen Tankdampfer zu bestehen, worüber wir Einzelheiten in dem besonderen Artikel „Eine U-Bootsfalle“ auf Seite 248 berichten. Das Boot hatte während seines Streifzuges zusammen mit einem anderen, das um dieselbe Zeit zurückkehrte, 22 Schiffe mit 64 500 Tonnen Frachtraum versenkt. Dabei waren den Feinden unter anderem auch 8800 Tonnen Granaten verloren gegangen.

Wie unzureichend alle Verteidigungsmittel gegen die U-Boote waren, bewies der Umstand, daß die Tätigkeit der Boote nicht absondern zunahm. Täglich fügten sie den Feinden schweren Schaden zu. Am 25. Februar wurde der 18 099-Tonnen-Dampfer „Laconia“ der Cunardlinie torpediert, der erst 1912 vom Stapel gelaufen war. Jenes U-Boot, das in der Nordsee am 27. Januar einen erbitterten Kampf mit einem englischen Hilfskreuzer zu bestehen gehabt hatte und schließlich in der Nähe der norwegischen Küste unterging, hatte bis zu diesem Augenblick im Eismeer neun stark bewaffnete russische Dampfer zur Strecke gebracht, die von Rußland in Südamerika gekauft worden waren und den russischen Hafen Romanow ansteuern wollten. Das deutsche U-Boot, das am 12. Februar nahe der Adourmündung in Südfrankreich aufgetaucht war, traf wohlbehalten wieder in Deutschland ein und meldete, daß es auf seiner Fahrt Schiffe von zusammen 37 500 Bruttoregistertonnen versenkt hatte. Am 3. März wurde bekannt, daß weitere 41 Schiffe mit insgesamt 91 000 Tonnen zerstört worden waren, und am 7. März wurde gemeldet, daß auch im Mittelmeer wieder 40 000 Tonnen verloren gingen. Zu dieser Beute kamen am 9. März noch 32 000 Tonnen und am 10. März weitere 42 117 Tonnen.

Aber nicht nur auf den Atlantischen Ozean und das Mittelmeer blieben die Schiffsverluste beschränkt; die Befürchtungen der Feinde wegen ihrer Schiffahrt im Indischen Ozean erhielten durch die Versenkung zweier englischer Dampfer bei Colombo, also in der Nähe der indischen Küste, ihre Bestätigung. Carlson mußte im englischen Parlament mitteilen, daß Küstengebiete von Südafrika, ferner der Golf von Aden und indische Gewässer mit Minen verfeucht seien. Die Gefahr zur See nahm nun also auf allen Weltmeeren für England bedrohliche Formen an.

Von Kriegsschiffen büßten die Feinde im Monat Februar mindestens vierzig kleinere Vorpostenfahrzeuge ein. Am 1. März sank ein englischer Zerstörer, der vermutlich auf eine Mine gelaufen war. Ein deutsches U-Boot vernichtete am 28. Februar im Mittelmeer den französischen Torpedoboot-