

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

das Bild auf Seite 332 zeigt — meist sehr schlecht gearbeitet und ganz veralteter Art. Sie waren oft mit unzulänglichen Mitteln hergestellt, vielfach sehr schlecht gefüllt und gingen in der Mehrzahl der Fälle nicht los.

Das Schutzgeleit von Handelsschiffen.

(Hierzu das Bild Seite 333.)

In von Monat zu Monat steigendem Maße verringern die deutschen U-Boote und Minen die Handelsschiffsbestände der Vierverbandstaaten. Dem jetzt recht bescheiden anmutenden Ergebnis des ersten Monats des U-Boot-Kreuzerrieges, des Februars 1915, nämlich 33 000 Bruttoregister-tonnen, standen im Jahre 1917 als Ausbeute des Monats März 885 000 Bruttoregister-tonnen gegenüber. Zur unangenehmen Überraschung des siegesgewaltigen England stellte sich heraus, daß sich seine riesige Kriegsflotte den U-Booten gegenüber als ohnmächtig erwies. Ein Heer von Erfindern und Entdeckern war tätig, um geeignete Abwehrmaßregeln zu schaffen, doch blieb alle Mühe vergeblich. Millionen und aber Millionen wurden für Netze, Minen, U-Bootjäger und U-Bootfallen ausgegeben; allein die Netze kosteten nach englischen Angaben 1,5 Milliarden Mark. Es hat alles nichts genützt. Die einzelnen Häfen konnten durch Netz- und Minensperren wohl geschützt werden, aber auf offener See gab es kein wirksames Abwehrmittel, besonders nachdem die Tauchboote infolge des Beginns des uneingeschränkten U-Bootkrieges innerhalb der Sperrgebiete nicht mehr an die Regeln des Kreuzerrieges gebunden waren und die dort angetroffenen Schiffe ohne nochmalige besondere Warnung versenkt werden durften.

Zum Schutze der Handelsschiffe griffen deshalb die Westmächte zu einem Mittel, das an längst verflossene Zeiten erinnerte; es ist das Geleiten — Convoyieren — einer Sammlung von Dampfern durch eine Anzahl von Kriegsschiffen. Nach der Entdeckung Amerikas und des Seeweges nach Ostindien galt es bis zu den ersten Jahren des 19. Jahrhunderts, die wertvolle Ladungen tragenden Handelsschiffe gegen feindliche Angriffe und Freibeuter auf den langen Fahrten zu schützen. Die Seekriegsgeschichte ist reich an ruhmvollen Schilderungen der sich um diese Geleitzüge häufig entspinrenden Kämpfe. Zur Zeit der Segelschiffe war es schon nicht leicht, einen solchen Verband einigermaßen beieinander zu halten, trotzdem alle Schiffe gleichmäßig auf dasselbe Bewegungsmittel, den Wind, angewiesen waren. Reeder und Kapitäne gut segelnder Schiffe ließen sich auch meist nur nach Androhung von Strafen dazu bewegen, ihre Schiffe einem Geleitzuge anzuschließen.

Im Zeitalter des Dampfes macht das Zusammenstellen und das Sichern eines solchen Transportes ungleich größere Schwierigkeiten, da sich seine Fahrgehwwindigkeit nach dem langsamsten Schiffe richten muß. Die Handelsdampfer sind je nach ihrem Zweck und ihrer Größe als Fracht- oder Passagierschiffe so gebaut, daß sie möglichst sparsam arbeiten. Jede technische Neuerung, die diesem Zwecke dient, wird bei Neubauten berücksichtigt. Bei dem schnellen Fortschreiten der Technik liegt es auf der Hand, daß es nicht so leicht ist, eine Anzahl Schiffe zusammenzustellen, deren Geschwindigkeit annähernd gleich und dabei doch so groß ist, daß sie einem getaucht fahrenden U-Boot entfliehen können.

Zur Bildung eines solchen Zuges bedarf es längerer Vorarbeiten. Schiffe müssen aus ihren bisherigen Fahrten herausgezogen werden, die Ladungen sind nach dem gemeinsamen Auslaufhafen zu leiten, Liegeplätze sind für die abgefertigten oder noch abzufertigenden Dampfer zu schaffen, die Schiffsführung muß das Fahren im Verbande, das durchaus nicht so einfach ist, üben — kurz, es gehen Zeit und Geld verloren. Für die das Geleit gebenden Kriegsschiffe ist die Aufgabe auch nicht leicht. Wollen sie den Schutz wirksam ausüben, so ist es nötig, daß sie die Frachtschiffe dauernd umkreisen wie Schäferhunde die Herde, und sie müssen vor allem auch in genügender Zahl vorhanden sein. Auf kurze Strecken, wie im Kanal zwischen England und Holland, genügen hierfür Zerstörer, für größere Entfernungen bedarf es der Einstellung von Kreuzern, die eine Menge Betriebsstoffe verbrauchen, die an anderer Stelle vielleicht besser zu verwenden wären, abgesehen davon, daß eine große Anzahl von Menschen anderem Sicherungsdienst entzogen wird. Es dürfte den Admiralitäten der Westmächte nicht leicht werden, die zum Geleiten notwendigen Kriegsschiffe bereitzustellen. Und zu ihrem Kummer mußten sie sehen, daß auch dieses Schutzmittel nicht genügt, denn nach den Bekanntmachungen des deutschen Admiralstabes sind sowohl in der Nordsee wie im Kanal, im Atlantik und im Mittelmeer von den U-Booten Schiffe trotz starken Schutzgeleites versenkt worden.



Phot. W. Girde, Berlin.
Prinz Zia Eddin Effendi (1), der älteste Sohn des Sultans, der den vom Sultan dem Deutschen Kaiser verliehenen Ehrenäbel überbrachte, bei seinem Aufenthalt in Berlin. In seinem Gefolge befinden sich Generalleutnant Zekki Pascha (2), Zevkil Bei (3), erster Kammerherr und Oberhofmarschall, und Salih Pascha (4), Generaladjutant.

Die der Person Seiner Majestät des Deutschen Kaisers zugeteilten Offiziere der mit dem deutschen Heere verbündeten Armeen.

Von Generalleutnant z. D. Baron v. Urdenne.

(Hierzu die Bilder Seite 335.)

Nach Beendigung der Befreiungskriege kamen die Monarchen von Rußland und Preußen überein, als Zeichen dauernder Hochachtung und Freundschaft je einen General zu tauschen, der lediglich der Person des befreundeten Herrschers zu besonderem Dienst zugeteilt bleiben sollte. Diese Generale hatten nicht etwa die Stellung von Militärbevollmächtigten oder Attachés der

betreffenden Botschaften, sondern bildeten lediglich einen Teil der Gefolgschaft der Staatsoberhäupter, denen sie, wie man sagte, akkreditiert waren. Sie waren also Generale à la suite in des Wortes eigentlichster Bedeutung. Da sie meist sehr lange in ihrer Stellung blieben, so war es natürlich, daß sie mit ihren hohen Herren in vertraulichere Beziehungen kamen als wie zum Beispiel die Chefs der militärischen Missionen, die den diplomatischen Vertretern ihrer Staaten für kürzere Zeit beigegeben waren. So hatte zum Beispiel der preussische General v. Werthern am Petersburger Hofe so sehr die Achtung und Wertschätzung der Zaren Alexander des Zweiten und Nikolaus des Zweiten zu gewinnen gewußt und war deren Familienleben so nahe gekommen, daß er, ohne es in seiner Bescheidenheit zu wollen, ein Faktor geworden war, mit dem gerechnet werden mußte. Auch der russische General Schuwalow erfreute sich hoher Sympathie bei Kaiser Wilhelm dem Ersten. Dem jetzigen Deutschen Kaiser sind nun von seinen Verbündeten auch Offiziere kommandiert worden, die dauernd in seinem Gefolge verbleiben sollen. Da sie Seine Majestät auch ins Feld zu begleiten haben, so ist es natürlich, daß ihre