

## **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

richtet worden waren, und daß neben zahlreichen Flugabwehrbatterien eine ganze Menge Küstenverteidigungsgeschütze bei Arensburg, auf der Halbinsel Sworbe, sowie im Norden standen. Schützengräben zur Landungsabwehr waren angelegt; auch im Inneren der Insel waren die Hauptstraßen durch vorbereitete Stellungen gegen einen erwarteten Feind zu sperren. Das allerwesentlichste Hindernis für eine Landung aber bildeten zahlreiche russische Minensperren, feindliche, russische oder englische, U-Boote und schließlich, wenn sie Kampfmittel und Schneid besaß, auch die russische Kampfmarine.

Um so gründlicher hatten die deutschen Vorbereitungen zu sein, sollte das Unternehmen zu einem raschen Erfolge gestaltet werden. Flieger unserer Marinestützpunkte an der Ostsee bombardierten des öfteren die russischen Flugstationen Bapensholm, Zerel und Arensburg mit gutem Erfolg. In Arensburg brannten Hallen mit Flugzeugen ab, in Zerel auf der Sworbehalbinsel wurde die ganze Station wenige Tage vor Beginn unserer Expedition getroffen und durch Explosion ihres Munitionslagers zerstört. Derweilen suchten auf hoher See die Minensuchbootflottillen in rastloser Arbeit die hohe See ab, jene kühnen Patrouillen des Meeres, deren gefahrvolle Tätigkeit soviel Schneid und stilles Heldentum erfordert. Im Hafen von Libau aber entwickelten sich Bilder, wie sie der jetzt so tote Hafen wohl seit dem Jahre 1904 nicht mehr erlebte, als damals die stolze russische Flotte von hier aus die Todesfahrt nach Tsushima antrat. Die Truppen des Landheeres waren leicht herangebracht. Auf dem Gebiete der Eisenbahntransporte sind wir ja unübertroffene Meister. In der Stadt und in dem riesenhaften, seit dem Jahre 1908 von Rußland aufgegebenen Kriegshafen mit seinen weiträumigen Anlagen waren sie auch leicht unterzubringen. Viel mehr Kopfzerbrechen machte das Heranschaffen einer entsprechenden Transportflotte. Lagen doch unsere großen Handelsschiffe und von ihren Ostasienfahrten nach Tsingtau und Tientsin her bekannten Transporter seit vielen Monaten in ihren Heimathäfen still und untätig und mußten erst zur Reise fertig gemacht werden. Erforderte doch auch das Zusammenziehen einer entsprechenden Schutz- und Schlachtflotte genaueste strategische Erwägungen, wo ja unser Nordsee- wie Ostseeschutz nicht außer acht gelassen werden durfte. Mächtig sammelten sich im Handels- und Kriegshafen die vielen Zehntausende von Kriegs- und Handelsschiffstonnage an, und nun begann erst die gemeinsame praktische Arbeit, das gegenseitige Lernen und Belehren, der Austausch der Wünsche und Erfahrungen, der



General Luigi Capello,  
Kommandant der gegen die österreichisch-  
ungarische Gernadastellung eingeleiteten ita-  
lienischen Truppen.  
Nach einer italienischen Darstellung.

Ausgleich widerstrebender Ansichten und Interessen, das Festlegen der genauen Operationspläne.

Landheer und Marine lernten sich und ihre Bedürfnisse kennen und schlossen rasch feste Freundschaft. Die Landratten kletterten an Bord und besahen sich alle Schiffstypen, die man ihnen immer wieder mit der größten Liebenswürdigkeit zeigte und erklärte, sie fuhren aber auch hinaus auf See und erprobten die Theorie in praktischen Landungsübungen. In wochenlang harter Arbeit wurde versucht und erwogen, ausgewählt und geprüft. Da wurden probeweise Pferde in hohen Gitterkästen durch die Kranbalken verladen, Autos und Wagen verstaubt, Mannschaften ein- und ausgebootet. Kojen wurden gezimmert, Schuten zum Ausladen der Wagen und Pferde gebaut, Seeoffiziere und Pioniere waren am gemeinsamen Werke tätig. Wind und Regen hielten den Beginn der Expedition lange auf. Man brauchte ruhige See, um die Minenfelder ordentlich absuchen zu können, man wünschte sie aber auch, um die doch seeungewohnten Mannschaften einigermaßen frisch und munter in

einer stillen Bucht an Land setzen zu können. Denn es war ja ganz fraglich, wie die Hauptmasse der Landratten die nahezu vierundzwanzigstündige Fahrt überstehen werde und in welcher Verfassung nach der Seefahrt die Truppe zu den bevorstehenden harten Tagen antreten könnte.

Endlich glätteten sich die Wogen, der heftige Westwind legte sich, am Abend des 8. Oktobers wurde der Befehl zum Beginn des Unternehmens gegeben. Noch einmal tönte das volle Kriegsleben durch die Straßen Libaus, die Einladung begann und wurde ganz plangemäß durchgeführt. Die gefüllten Transporter wurden von Schleppern von ihren Liegestellen zum Außenhafen hinter die schützenden Molen geschleppt, und dort erst erkannte man, welche stattliche Armada zur Expedition ausgerüstet war. In der Nacht vom 10. zum 11. Oktober stiegen die letzten Sturmtruppe auf die flinken Torpedoboote, in einer windigen, regen- durchpeitschten Nacht, und im Morgengrauen rauschte dann Boot um Boot zu den Molen hinaus. Draußen auf hoher See bildete sich der Zug. Voraus fuhren die kleinen Minensucher zum letzten Vereinigen der Fahrtrinne, dahinter schwenkten von Süden, aus den deutschen Ostseehäfen kommend, die Hochseekampfgeschwader ein, an sie schloß sich auf kleinen Dampfern der Vortrupp an und immer in Kiellinie dahinter folgte in verschiedenen, von Kreuzern geführten Gruppen die Transportflotte. Wie Wöwen ums Schiff fliegen, so umschwärmten zur Rechten und Linken die flinken Torpedoboote den unendlich langen Zug der



Österreichisch-ungarische (X) und italienische (O) Stellungen bei Görz.

Phot. Bildstelle des k. u. k. Kriegspressequartiers.