

## **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

eine Rolle. Der von uns bereits geschilderte Besuch dreier Zeppeline über Calais und die Belegung der Stadt mit Bomben war nur die Antwort auf den am 17. März erfolgten Besuch französischer Flieger über Schlettstadt, wo sie Bomben abwarfen, von denen nur eine wirksam wurde, indem sie in das Lehrerinnenseminar einschlug, zwei Kinder tötete und zehn andere schwer verletzte. Ebenfalls der Vergeltung für den Angriff auf Schlettstadt diente ein Fliegerbesuch, der in der Nacht vom 20. auf den 21. März der Festung Paris und dem Eisenbahnnotenpunkte Compiègne abgestattet wurde. Dieser Angriff, bei dem einige schwere Bomben abgeworfen wurden, verletzte die Pariser Bevölkerung in um so größere Aufregung, als er völlig überraschend kam, zumal die Regierung nicht den Mut gehabt hatte, den wahren Grund des Luftschiffangriffes auf Calais bekanntzugeben, daß es sich nämlich nur um eine Vergeltungsmaßnahme für den französischen Luftangriff auf die offene Stadt Schlettstadt handelte.

Um  $\frac{3}{4}$  1 Uhr nachts hatten die Wachmannschaften in Compiègne das Herannahen zweier von Norden herkommenden Zeppeline entdeckt und unverzüglich sämtliche Außenforts und Befestigungswerke benachrichtigt. Zugleich wurde die gesamte Pariser Polizei und Feuerwehr alarmiert, die sich alsbald mit allen verfügbaren Fahrzeugen, Rettungswagen, Spritzen unter Marnsignalen in Bewegung setzten, während die Polizeibeamten überall dafür sorgten, daß die Menschen sich schleunigst von den Straßen zurückzogen und ebenso wie die schon in den Häusern Befindlichen nach Möglichkeit tiefer gelegene Stodwerke und Keller aufsuchten. Es war eine wolkenlose, mondhele Nacht. Von den alarmierten Außenforts, dem Mont Valérien, dem Eiffelturm und vielen anderen Stellen der Stadt aus wurde der Himmel mit mächtigen Scheinwerfern abgesehen. Außerdem patrouillierten zahlreiche mit Geschützen bewaffnete Flugzeuge den Himmel ab. Von den herannahenden Luftriesen flog der eine in ungefähr 800 Meter Höhe, der andere, größere, etwa 1500 Meter hoch. Dieser wurde beschossen, doch ohne sichtlichen Erfolg. Besonders über Argenteuil kam es zwischen einem der Zeppeline und mehreren gepanzerten Aeroplanen zu einem aufregenden Zweikampfe. Die ersten Bomben, die einen ungeheuren Gebäudeschaden und schwere Brände verursachten, fielen in Batignolles, in der Rue des Dames, der Passage Desirée und der Rue Dulong nieder. Von da nahmen die Luftschiffe ihren Weg über St.-Cloud und den Mont Valérien. Dabei wurden mehrere Bomben, die nach einer Pariser Zeitung zwei Fuß lang waren und auch Benzin enthalten hatten, und die außer einer unbeschreiblichen Panik auch sehr großen Schaden an Gebäulichkeiten und Menschenleben anrichteten, auf die Rue Milord, Rue Briffon, Rue Boccand und die Rue Puis geworfen. Die gegen  $2\frac{1}{4}$  Uhr über Puteaux und Suresnes von den beiden Zeppelin niedergeworfenen Brandbomben sollen dort besonders viel Unheil angerichtet haben. Nähere Einzelheiten hierüber fehlen jedoch noch. Außer in der Rue Albach in Coubevoir fielen dort noch zwei Bomben auf eine beleuchtete Fabrik, die vollständig eingestürzt wurde; mehrere Arbeiter wurden erschlagen. Auch in St.-Germain-en-Laye, Argenteuil, Adomont, Colombe, Levallois, Peret, Place Corneille und in Asnières wurde durch die Zeppelinbomben viel Materialschaden angerichtet und Menschenleben vernichtet. Auf die letztgenannten Orte wurden sieben Bomben geworfen. Um  $\frac{1}{2}$  5 Uhr waren beide Zeppeline, deren Erscheinen überall unbeschreibliche Panik verursacht hatte, aus dem Gesichtskreis verschwunden.

Am 26. März erschienen über Straßburg, Bapaume und Metz französische Flieger und warfen Bomben ab, wurden aber durch Artilleriefeuer vertrieben. Auch die Stadt Freiburg wurde mehrere Male von Bombenwürfen heimgesucht, und jedesmal wurden Zivilpersonen, meistens Kinder, verletzt. Im April setzten die französischen Flieger ihre Tätigkeit gegen offene friedliche Städte fort. Am 18. April gelang es, den französischen Flieger Garros zur Landung zu zwingen und gefangen zu nehmen. Am 20. erschienen wieder feindliche Flieger über dem Städtchen Randern und über Lörrach. In Randern fiel eine Bombe auf eine Schule. Hierbei wurde ein Kind schwer, mehrere leichter verletzt, ein anderes getötet. Ähnlich war es in Lörrach.

Bemerkenswert ist das Erscheinen eines französischen

Luftschiffes über Straßburg in der Nacht zum 17. April. Es war das erstmal in diesem Kriege, daß sich ein französisches Luftschiff bemerkbar machte; vorher hatten die Franzosen nur mit Flugzeugen gearbeitet. Erfolg hatte auch dieses Luftschiff nicht; es wurden nur Fenster Scheiben zertrümmert und einige Zivilpersonen verletzt. Seitdem hat sich das Luftschiff nicht mehr sehen lassen.

\* \* \*

Wenden wir uns jetzt wieder dem Krieg zur See zu, so sehen wir, daß die Unterseebootgefahr immer schwerer auf England lastete. Es sah sich nun auf einmal aus der Rolle einer Seebeherrschenden Macht verdrängt und zu einer Untätigkeit verurteilt, an die es in seinem Dünkel gewiß nie gedacht hatte. Es gab so gut wie gar kein Mittel, um sich dieser „Mäuse“ zu erwehren, die mit geradezu unglaublicher Kühnheit sich überall heranwagten und selbst eine vielfach überlegene Seestreitmacht nicht fürchteten. Als Beispiel für die Kühnheit unserer Unterseeboote sei hier angeführt, wie ein solches Boot sich selbst von zwei Torpedojägern nicht abhalten ließ, sein Ziel zu verfolgen, um den aufs Korn genommenen Dampfer zu vernichten. Unterm 30. März wurde nämlich berichtet, den Torpedojägern, die die Küste der Scillyinseln abpatrouillierten, sei die Anwesenheit eines deutschen Unterseebootes gemeldet worden. Sie fuhren mit Böldampf dorthin und bemerkten bei ihrer Ankunft tatsächlich ein deutsches U-Boot, das im Begriff stand, einen englischen Dreimaster zu versenken. Die Torpedojäger eröffneten das Feuer, ohne jedoch zu treffen. Das U-Boot tauchte unter, und schon glaubten die Engländer es vertrieben zu haben, als es etwa zwei Seemeilen weiter ostwärts wieder auftauchte, einen Torpedo zwischen den beiden Torpedojägern hindurchschleuderte und den englischen Dreimaster zum Sinken brachte. Während einer der Torpedojäger sich mit der Rettung der Mannschaft des Dreimasters befaßte, nahm der andere die Verfolgung des U-Bootes auf, mußte sie jedoch nach kurzer Zeit als ergebnislos einstellen.

Das Gespenst der Hungersnot, das England uns zugedacht hatte, schien sich immer mehr den britischen Gestaden zu nähern. England glich weit mehr einer belagerten Festung als wir. Unerfahrene Beurteiler des Seekrieges in England hatten gemeint, daß ein Vorgehen mit Unterseebooten nur dann wirtschaftlich wirksam werden würde, wenn, ähnlich wie früher im Falle einer tatsächlichen Blockade, jede Verbindung des Inselreiches mit anderen Ländern abgeschnitten werden könnte. Sie hatten, um sich über die bevorstehenden Unannehmlichkeiten hinwegzutäuschen, nur den äußersten Fall im Auge gehabt. Der Unterseebootkrieg wirkte aber, obwohl der äußerste Fall nicht eintrat, auf die englische Volkswirtschaft in höchstem Maße schädigend. Einmal stellte sich dieser Krieg als ein Mittel dar, England in dem Bezuge der für seine Ernährung notwendigen Nahrungsmittel zu behindern; zweitens aber — und dies darf nicht übersehen werden — wirkte der Unterseebootkrieg mittelbar dahin, diejenigen Vorräte an Getreide, die für die Folge nach England kamen und gleichzeitig alle übrigen Rohstoffe, auf deren Einfuhr das Inselreich angewiesen war, so zu verteuern, daß England von den größten wirtschaftlichen Schwierigkeiten bedroht wurde. Der Unterseebootkrieg wirkte also zum Schaden Englands nicht nur auf die Zufuhr, sondern auch auf die Preisbildung ein.

Man ist von Friedenszeiten her gewohnt gewesen, England als den „Weltmarkt“ von Getreide anzusehen. Der englische Weizenpreis galt als der niedrigste, der sich im Wettbewerb der ausführenden Getreideländer herausbildete. Wenn irgend ein Land des Zollschutzes seine eigenen Preise mit denen des „freien Marktes“ verglich, so wurde der englische Preis als Maßstab herangezogen. Welche Wirkung aber der Unterseekrieg auf die Weizenpreise hatte, zeigt eine Meldung, nach der in der zweiten Hälfte des März 1915 der Weizen in England 56 sh gegen 31 sh im Vorjahre kostete, während der Preis in Chicago 46 sh 6 d gegen 31 sh 1 d im Vorjahre, und in Winnipeg 48 sh 4 d gegen 31 sh  $1\frac{1}{2}$  d im Vorjahre war. Vergleichsweise sinkende Preise in Amerika, steigende Preise in England! England, dessen Weizenpreise für das heimische Erzeugnis (der bessere amerikanische Weizen kostet in England stets wesentlich mehr) denjenigen Nordamerikas gleichkamen, erlebte das bisher unbekanntes Schauspiel, daß ihm das