

## **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

Kommandanten des englischen Unterseeboots „AE 2“, das in den Dardanellen vernichtet wurde, gerichteteter, vom 11. April datierter Brief, der in unsere Hände fiel, sagte über die Nordseeschlacht, die in der Woche vorher stattgefunden haben sollte, folgendes:

„Superb“ gesunken, „Warrior“ sinkend, ohne daß die deutsche Marine Verluste hätte. Freitag, 9. April, lief schwer beschädigt eine Anzahl Kreuzer ein, „Lion“ fürchterlich zugerichtet. Der offizielle Bericht verschweigt alles, was sehr unrecht ist.“

Übereinstimmend hiermit besagten zuverlässige Nachrichten von neutraler Seite, die bald nach der Schlacht bekannt wurden, daß eine Reihe mehr oder weniger mitgenommener großer und kleiner Schiffe in die englischen Häfen eingelaufen sei, um ihre auf damals noch unerklärliche Weise erlittenen Beschädigungen auszubessern. Insbesondere an der Mündung des Tyne war dies der Fall. Auch in den Firth of Forth wurde ein am Backbordbug beschädigter Kreuzer eingeschleppt. In die Themse fuhr ein Linienschiff mit schwerer Steuerbordschlagsseite ein. In Dover lag ein Großkampfschiff mit starker Backbordschlagsseite, bei dem die obere Hälfte des hinteren Schornsteins fehlte.

Aus welchem Grunde die norwegische Zensur damals alle Erörterungen und Telegramme über die Schlacht, die ja in ihren Einzelheiten von mehreren Stellen wahrgenommen worden war, unterdrücken mußte, wurde jetzt erklärlich. Erklärlich auch der Eifer, mit dem die britische Admiralität in Abrede stellte, daß eine Seeschlacht zwischen der deutschen und der englischen Flotte stattgefunden habe. Sie hatte recht mit dieser Bekanntmachung. Die deutsche Flotte hatte an dieser Schlacht keinen Anteil. Da neutrale Schiffe nicht in Frage kamen, konnte es sich nur um eine gegenseitige Bekämpfung britischer Geschwader handeln, die sich im Dunkel der Nacht nicht erkannt hatten. Die Schiffe „Superb“ und „Warrior“ gehörten zum wertvolleren Teil der britischen Kriegsmarine, und ihr Untergang in jener seltsamen „Seeschlacht“ bedeutet für die englische Seemacht einen empfindlichen Verlust.

Auch unsere Luftflotte rührte sich wieder, um den englischen Inselbewohnern zu Gemüte zu führen, daß sie sich im Kriege befinden. Am 14. April, abends gegen acht Uhr, erschien eines unserer Marineluftschiffe über der Tyne-mündung, gegen die es Bomben schleuderte. Unter dem Schutze der Dunkelheit warf es über Blith, 20 Meilen von Newcastle (siehe die Karte Seite 116), einige Bomben ab. Sodann wurde das Luftschiff über Wallsend, Seaton, Burn und Crumlington gesehen. Bei der Rückkehr erschien es wieder über Wallsend, nahe bei Newcastle. Als es gemeldet wurde, löschte man alle Lichter und griff sogleich hier wie an den anderen Küstenplätzen zu Maßregeln, um es zu verjagen. Von dem Schaden, der hier angerichtet wurde (siehe auch unser Bild Seite 382, das die Wirkung einer solchen Fliiegerbombe veranschaulicht), erfuhr man nichts Genaues; Londoner Meldungen stellten ihn als unbedeutend hin. Wie sich später herausstellte, wurde aber bei diesem Angriff ein englisches Schlachtschiff erheblich beschädigt. Die Reise, die unser Marineluftschiff über englisches Gebiet zurücklegte, war zwar nicht sehr weit, bedrohte aber im äußersten Norden Englands und unsern Schottlands in der Grafschaft Northumberland ein durch seinen Kohlenbergbau, seine Eisenhämmer und Glashütten reiches Gebiet und zeigte vor allen Dingen auch, daß der für den englischen Handel so außerordentlich wichtige Tynefluß mit South Shields und Newcastle und den an diesen Plätzen befindlichen Eisenwerken, Fabriken und Schiffswerften vor deutschen Bomben nicht mehr sicher sei, sondern jederzeit von unseren Luftschiffen bedroht werden könne.

Noch mitten in der Freude über den wohl gelungenen Angriff eines deutschen Marineluftschiffes auf die Tyne-mündung im Norden Englands, traf das deutsche Volk die

erfreuliche Kunde, daß bereits 24 Stunden später die Bewohner Englands abermals vom Surren der Zeppelinpropeller aufgeschreckt und in neue große Erregung versetzt worden seien. In der Nacht vom 15. zum 16. April statteten mehrere Marineluftschiffe, von Flugzeugen begleitet, dem südlichen Teile der Ostküste Englands einen unheimlichen Besuch ab. Nach dem amtlichen Bericht wurden verschiedene verteidigte englische Plätze erfolgreich mit Bomben belegt. Nach Londoner Meldungen wurden in den Grafschaften Suffolk und Essex 24 Bomben geworfen, wodurch ein Holzmagazin im Werte von 200 000 Mark infolge Brandes vernichtet und sechs Häuser zerstört wurden, fünf weitere in Brand gerieten. Lowestoft, eine Stadt mit regem Schiffsbau, 16 Kilometer weiter südlich Southwold, Heybridge, wo bedeutende Salzwerke liegen, das gewerbfleißige Maldon am Zusammenfluß des Gladwater mit dem Chelmer — alles Orte, die wegen ihrer Lage an der Küste mit Verteidigungsmitteln ausgerüstet worden waren und deshalb angegriffen werden durften — wurden von den Zeppelin mit Bomben beworfen; ferner erschien ein deutscher Flugzeug südlich der Themse über Sittingbourne, nur 12 Kilometer südlich von Sheerness, und warf dann auch noch über Faverham, 15 Kilometer östlich von Sittingbourne, Bomben ab.

Die Marineluftfahrzeuge konnten, durch das Frühlingswetter Ende April und Anfang Mai begünstigt, eine sehr viel lebhaftere und erfolgreichere Tätigkeit über der Nordsee entfalten als vordem. Namentlich in der Bekämpfung der feindlichen Unterseeboote waren sie glücklich. Es liegt in der Art dieses Kampfes, daß nicht in allen Fällen Erfolge eines Bombenangriffs aus der Höhe mit Sicherheit gesehen werden können, weil Unterseeboote, wenn sie mit Bomben angegriffen werden, meist tauchen, wobei zunächst nicht zu erkennen ist, ob dieses Tauchen durch einen Treffer veranlaßt wurde oder nicht. Immerhin gibt es gewisse Anzeichen für eine ernste Beschädigung, sei es, daß das getroffene Boot nicht mehr auftauchen kann oder daß es gerade wegen der erhaltenen Beschädigung auftauchen muß und dann mit Sicherheit das Opfer neuer Bomben wird.

Hiernach können wir annehmen, daß tatsächlich die Verluste an englischen Unterseebooten in der Nordsee größer sind, als sie in den amtlichen Bekanntmachungen angegeben wurden, die ja stets nur das sagen, was mit unbedingter Gewißheit geschehen ist. Daß es dabei am 3. Mai zu einem ganz regelrechten Gefecht zwischen Unterseebooten und Luftschiffen kam, ist unzweifelhaft die neueste Kampferscheinung. Englische Unterseeboote griffen vereint aus großer Entfernung ein Luftschiff mit Geschützen an, das nun seinerseits zum Bombenangriff schritt, dem sich die U-Boote allerdings dann sehr bald durch Tauchen zu entziehen versuchten; dabei wurde das eine mit Gewißheit vernichtet (siehe unser Bild Seite 391).

Auch die Flotte unserer Verbündeten vollbrachte im April eine Großtat. Das österreichisch-ungarische Unterseeboot „U 5“, dessen Kommandant der Linienschiffleutnant Georg Ritter v. Trapp ist, torpedierte am 27. April im Ionischen Meer den französischen Panzerkreuzer „Léon Gambetta“. Wir haben darüber schon Seite 378 ausführlich berichtet. Die kühne Tat des österreichisch-ungarischen Unterseeboots rief in Italien, vor allem in fachmännischen Kreisen, lebhaften Widerhall hervor. Die Presse äußerte sich dahin, daß dieser Erfolg der Tüchtigkeit zuzuschreiben sei, mit der der Führer des Unterseebootes die ihm vorteilhaften Verhältnisse ausgenutzt habe. Infolge der günstigen strategischen Verhältnisse in der österreichischen Adria könne die verteidigende Flotte ruhig alle glücklichen Umstände abwarten und habe so eine lange Reihe von Erfolgen aufzuweisen, wie Abschlagung des Angriffs auf Cattaro, Versenkung des „Curie“, eines anderen Dreadnought und nunmehr auch des „Léon Gambetta“.

(Fortsetzung folgt.)

## Illustrierte Kriegsberichte.

### Sturm auf die Lorettöhöhe.

(Hierzu die Bilder Seite 389 und die Kartenskizze Seite 388.)

Am 3. März entrißen unsere Truppen auf der Lorettöhöhe dem Feinde 600 Meter Schützengraben, machten 8 Offiziere und 558 Mann zu Gefangenen und erbeuteten

7 Maschinengewehre und sonstiges Kriegsmaterial. Das teilt der amtliche Bericht des Großen Hauptquartiers mit. Knapp, aber inhaltschwer. Eine genaue Beschreibung des Sturmes verdient weiteren Kreisen zugänglich gemacht zu werden. Wir geben sie hier auf Grund des Berichts eines Mitkämpfers, den dieser an den „Schwäbischen Merkur“ sandte: