

## **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 Besatzungen der beiden Sperrforts Rozan und Pultusk warteten nicht erst ab, bis der Vormarsch des Angreifers sie völlig von ihren rückwärtigen Verbindungen abschnitt. In derselben Nacht vom 23.—24. Juli, als die Deutschen den Flußübergang erzwangen, verließen sie fluchtartig die mit so großen Anstrengungen und Kosten erbauten Brückenköpfe Rozan und Pultusk! Vergeblich blieben auch die mit starken Kräften unternommenen und oft wiederholten Versuche der russischen Oberführung, die übergegangenen deutschen Kräfte wieder auf das Nordufer zurückzuwerfen. Das linke Narewufer blieb fest in unseren Händen, und während sich Kolonne auf Kolonne über den Fluß wälzte, marschierten die vordersten Truppen nach Südosten. Dort lag die Bahn Warschau—Wilna—Petersburg, die Lebensader der polnischen zur Riesenfestung ausgebauten Hauptstadt Polens.

Incus.

\* \* \*

### 3400 Seemeilen im Unterseeboot.

Von Oberingenieur C. C. Heymann.

Am 25. Mai meldete das Türkische Hauptquartier aus Konstantinopel die erfolgreiche Torpedierung des englischen Schlachtschiffes „Triumph“ im Golf von Saros und zwei Tage später einen gleichen Erfolg an der Dardanellenfront gegen die „Majestic“, gleichfalls ein englisches Panzerschiff.

„Triumph“ wurde sogar trotz ausgepannter Torpedofangnetze, trotz Begleitung durch zahlreiche Torpedobootzerstörer, trotz des Schutzes durch Kreuzer von einem Unterseeboot torpediert und in fast unglaublich kurzer Zeit versenkt. Das Unterseeboot aber entkam am helllichten Tage, trotz hitziger Verfolgung seiner schlimmsten Feinde, den Zerstörern.

Für England abermals wuchtige Schläge gegen seine immer mehr zur Legende werdende Seeherrschaft; schmerzlicher wie viele vorhergegangene, weil sie im Mittelmeer gegen es gefallen waren, wo die englische Flotte unter Nelson ihren größten und am meisten berechtigten Ruhm erworben hatte.

An sich schon fanden diese Unterseebootstaten gerechte Bewunderung. Sie steigerte sich aber bei Freund und Feind, Laie und Fachmann zu maßlosem Staunen, als amtlich und somit unwiderleglich bekannt gegeben wurde, daß es deutsche Unterseeboote waren, die

rastlos tätig auch hier Tod und Verderben in die vereinigten feindlichen Flotten getragen hatten.

Wie waren sie unbemerkt aus der Nordsee bis in die Türkischen Gewässer gekommen? — Der Laie meint, in ihre Bestandteile zerlegt, auf der Eisenbahn. Auf diesem Wege hätten sie jedoch neutrale Länder durchqueren müssen, welche diesen Transport niemals zugelassen hätten. Auch technische Schwierigkeiten, wenn nicht gar Unmöglichkeiten hätten dies verboten. Aber vielleicht auf den Binnenschiffahrtsstraßen Rhein, Main, Ludwigskanal, Donau, meinen andere. Doch die Sperre durch neutrale Staaten und die ungenügende Tiefe der in Betracht kommenden Ströme und Kanäle machen für moderne Unterseeboote auch diesen Weg nach Konstantinopel ungangbar, wennschon sie auf ihm bequem und reichlich mit Betriebsstoff für die Maschinen und Lebensmittel für die Mannschaften hätten versorgt werden können.

Es blieb ihnen somit nur der Weg über See, von der Nordsee über den Atlantischen Ozean, durch das Mitteländische Meer, fast rund um Europa, übrig, aber keineswegs auch offen.

Nehmen wir Helgoland als Ausgangspunkt und Konstantinopel als Ziel an, so ist dieser Seeweg rund 3400 Seemeilen oder 6246 Kilometer lang. Eine Entfernung, die noch rund 400 Meilen länger ist wie der Seeweg von der Südküste Englands bis nach Newyork. Kein Unterseeboot der Welt hat bis jetzt solche Strecken ohne Anlaufen von Zwischenhäfen zurücklegen können. Unseren U-Booten aber war die Gelegenheit zum Anlaufen von Zwischenhäfen zum Auffüllen von Proviant und Betriebsstoffen verjagt, denn es waren durchweg feindliche oder neutrale Gewässer, welche sie zu durchqueren hatten.

In der Nordsee Minensperren und im Kanal die feindlichen Küsten von England und Frankreich; also Feinde ringsum. Im Atlantischen Ozean in der Flanke Frankreich und das aufreißerische Land Portugal, ungastliche Gestade. Dann kam Spanien mit der englischen Seefeste Gibraltar, wo die Meerenge direkt in den Rachen der vereinigten feindlichen Flotten führte. Hier war es, wo feindliche Handelsdampfer voll Entsetzen flohen, als sie Periskope sichteten und deutsche Unterseeboote in diesen Gewässern mutmaßten. Der weite Weg durch das Mittelmeer führte entweder an Malta



Nach einem französischen Photo.

Französischer Lufttorpedo.