



Zu Beginn des Jahres 1917 stellte das k.u.k. Flottenkommando Überlegungen an, die immer stärker mit Bewachungsfahrzeugen ausgebaute Sperre der Otrantostraße, zu zerstören. Die Planungen und Vorbereitungen zu diesem Unternehmen, bei dem auch das Erscheinungsbild der beteiligten Rapidkreuzer, durch Kürzung des Großmastes, geändert wurde, waren Anfang Mai abgeschlossen.

So lief am frühen Morgen des 14. Mai 1917 eine Gruppe mit S.M. Zerstörer CSEPEL und BALATON entlang der Küste Richtung Albanien und die Gruppe mit S.M. Rapidkreuzer NOVARA, HELGOLAND und SAÏDA Richtung Otrantosperre aus.

Die k.u.k. Zerstörer konnten den italienischen Zerstörer BOREA, sowie einen Handelsdampfer versenken und einen weiteren schwer beschädigen. Die Kreuzer rollten die Sperre mit ihren armierten, Netze tragenden, Driftern, nach unbemerkter Durchfahrt von Süden her auf. Es wurden 14 Dampfer versenkt und 92 Gefangene genommen.

Bei der Rückfahrt in die Bocche machten sich drei gegnerische Gruppen aus Kreuzern und Zerstörern auf die Jagd, um den Rapidkreuzern den Weg zu verlegen. Trotz zahlenmäßiger und artilleristischer Überlegenheit der Gegner gelang es den Einheiten der k.u.k. Kriegsmarine das Duell offen zu halten, bis S.M.S. NOVARA durch Treffer in den Kesselraum liegenblieb. In einer wagemutigen, beispiellosen Aktion nahm der Kommandant der SAÏDA den bewegungslosen Rapidkreuzer NOVARA, während des Gefechtes, in Schleppe und HELGOLAND verteidigte währenddessen gegen den südlich stehenden Gegner, der noch einen letzten erfolglosen Vorstoß unternahm und sich dann zurückzog. Die herannahende Auffanggruppe mit S.M. Panzerkreuzer SANKT GEORG deckte das Schleppemanöver und die Rückfahrt in die Bocche.

In der Planung war der Einsatz von U-Booten und Seeflugzeugen vorgesehen. Somit stellte diese Aktion das erste dreidimensionale Seegefecht der Geschichte dar. Erfolgreich war der Einsatz der Seeflieger, die teils mit Funkgeräten ausgestattet waren und Lagemeldungen abgaben und den Gegner in seinen Bewegungen durch Bombenwürfe störten. Auch ein U-Boot konnte den britischen Kreuzer HMS DARTMOUTH erfolgreich torpedieren und der französische Zerstörer BOUTEFEU sank auf einer vom U-Boot ausgelegte Mine.

Auf österreichischer Seite wurde das Unternehmen von Linienschiffskapitän Nikolaus von Horthy de Nagybánya geführt, der italienische Konteradmiral Alfredo Acton führte die gegnerischen Verbände aus italienischen, französischen und englischen Kriegsschiffen an.

Die von Dr.-Ing. Robert Oedl gesammelten Briefe seiner Kameraden, die am Gefecht teilnahmen, geben mit ihren persönlichen Berichten und Eindrücken dem Buch einen besonderen Wert. Auch die von ihm während des Seegefechtes aufgenommenen Photos geben einen interessanten Einblick in das Geschehen. Diese Unterlagen sind von Dr. Lothar Baumgartner 2015 an die Redaktionsmannschaft zur Veröffentlichung übergeben worden.