

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

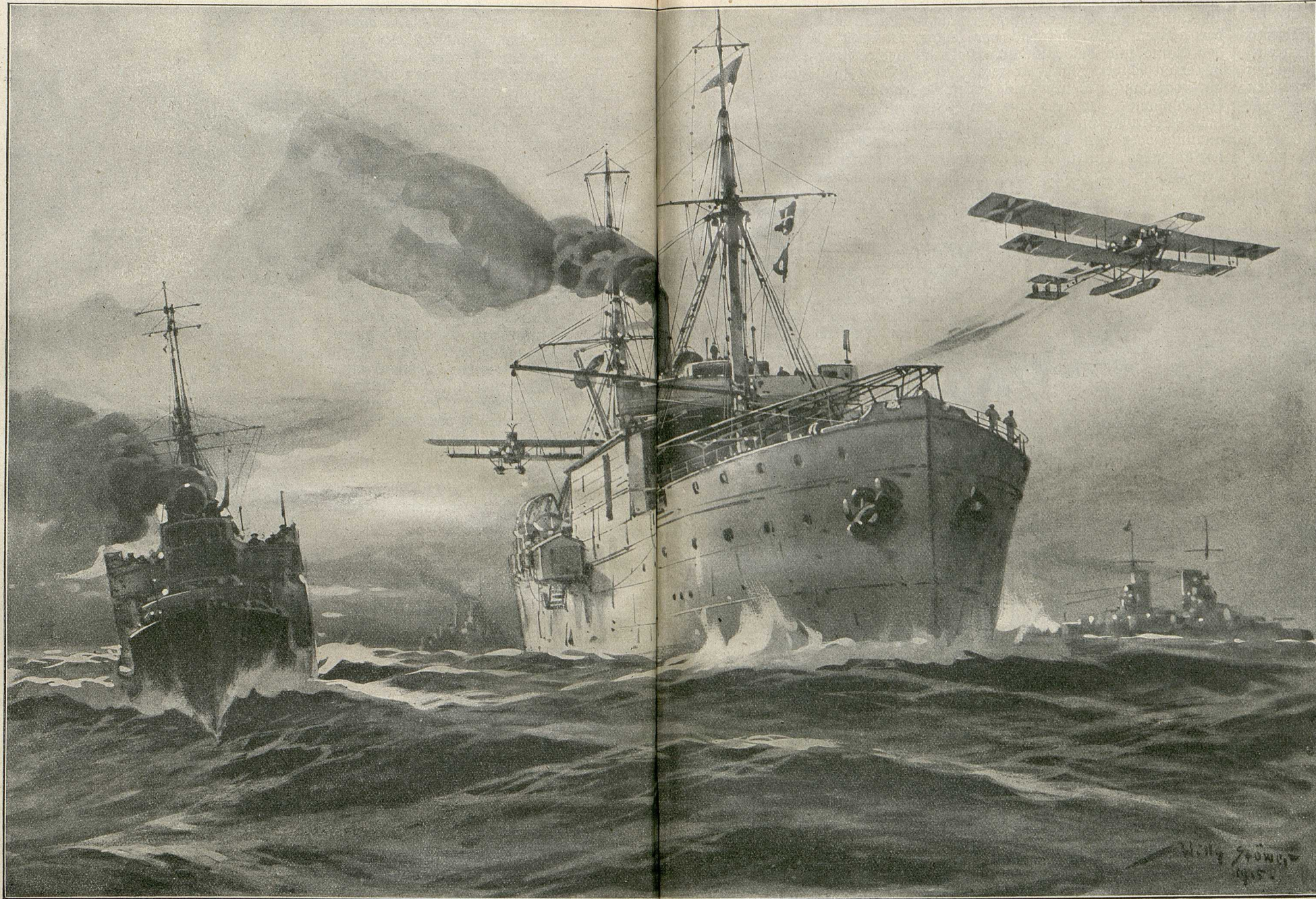
die zum Instandhalten und zum Ausbessern der Flugzeuge nötig sind.

Gehen wir nun näher auf die oben erwähnten Kämpfe unserer Wasserflugzeuge am 12. September ein, so sehen wir als eines der Hauptziele unserer Flieger Flugzeugmutter-schiffe, deren Gefährlichkeit für die angreifenden Luftfahrzeuge ja auf der Hand liegt. Es hat sich dabei gezeigt, daß es den vom Flugzeugmutter-schiff aufsteigenden Fliegern unmöglich ist, hochzukommen, wenn das Mutter-schiff einmal vom Gegner er-päht und mit Bomben unter Feuer gehalten werden kann. Ferner scheinen die Flugzeugmutter-schiffe einem durch Volltreffer verursachten Brand gute Nahrung zu bieten, weil die vielen Aufbauten und Geräte im Augenblick der Gefahr nicht unter Deck gebracht werden können.

Von taktischen Einzelheiten konnten die folgenden in Erfahrung gebracht werden. Das Ziel des Angriffs richtete sich auf den Rigaer Meerbusen und die Riga-Dünamündung (siehe die Skizze Seite 419). Bei günstigem Fliegerwetter erfolgte der Anflug unserer Luftstreitkräfte. Sie sollten nicht allein aufklären, sondern trugen auch eine namhafte Anzahl Bomben mit, um günstige Gelegenheiten, die sich vielleicht unvorhergesehen bieten würden, nicht unbenutzt lassen zu müssen und sich im Kampf zwischen Schiffen und Flugzeugen gegen die weittragenden Schiffsgeschütze sowie gegen die Batterien der Küstenwerke einigermaßen wehren zu können. Die nähere Zusammensetzung unserer Luftstreitkräfte nach Kampffliegern und Bombardementsflugzeugen wurde in keinem Berichte erwähnt. Es ist vielmehr anzunehmen, daß jedes einzelne Flugzeug Bomben und Maschinengewehre an Bord führte.

Der Flugzeugangriff war außerordentlich vom Glück begünstigt, denn es boten sich unverhältnismäßig viele und gute Ziele. So als eines der ersten gleich ein Flugzeugmutter-schiff, das vor der Bucht lag. Ein Flugzeug nahm die Gelegenheit wahr und erzielte mit Bomben einen Treffer, nach dem Flammen und Rauch an Deck deutlich zu erkennen waren. Entsprechend der Einschlagstiefe von Fliegerbomben, die gegen Stein und Gegenstände aus etwa gleich harten Stoffen 1 Meter, gegen Erde 3 Meter beträgt, darf man auch auf Brandwirkung im Schiffsrumpf rechnen. In ähnlicher Weise gelang es dem

Flugzeug, nach Bombenwurf auf einen Zerstörer Brandwirkung festzustellen. Bei einem anderen Zerstörer wurde von einem zweiten Flugzeug ebenfalls ein Treffer beobachtet. Ein drittes er-pähte in der Arensburger Bucht wiederum ein Flugzeugmutter-schiff, auf dem zwei Treffer angebracht werden konnten. Obwohl das vierte deutsche Flugzeug einen Kampf mit zwei wahrscheinlich rechtzeitig von einem der Flugzeugmutter-schiffe aufgestiegenen feindlichen Fliegern zu bestehen hatte, gelang es ihm doch, auf einem Zerstörer einen Treffer anzubringen. Vor Windau lagen zwei feindliche Unterseeboote. Sie waren untergetaucht. Doch das geübte Fliegerauge von einem fünften Flugzeug hatte sie aus der Höhe, die einen Blick in geringe Meerestiefen zuläßt, schon er-päht. Zwei Bomben nahmen ihren Weg hinunter und schlugen wie berechnet ein. Der wirkliche Erfolg konnte jedoch, wie es meist bei untergetauchten Zielen der Fall ist, nicht festgestellt werden. Ein sechstes Flugzeug hatte die bekannte russische Werft für Torpedobootsbau der feindlichen Marine in Dünamünde als Angriffsziel erhalten. Sechs Treffer barsten in der Werftstätten der Mühlgrabenwerft und scheinen nicht nur große Zerstörungen an Material angerichtet, sondern auch mehrere Militärpersonen, Aufsichtsbeamte und geschulte Arbeiter getroffen zu haben. Aus der Helligenerwerft aufwirbelnder dunkler Rauch meldete einen Treffer mit Brandwirkung. Ein siebentes Flugzeug brachte 20 Seemeilen nordwestlich Dünamünde



aus einer Höhe von ungefähr 1500 Metern auf seemannische Art, also nicht wie sonst bei Piloten üblich durch Bombenwurf, einen Schoner zum Sinken. Es ist dies wohl das erstmalig, daß ein Wasserflugzeug an Bord eines Schiffes landete; drum sei die Heldentat hier kurz angeführt. Man sichtete einen russischen Zweimast-schoner, der von einem kleinen Schlepper geschleppt wurde. In steilem Gleitfluge ging das Wasserflugzeug zunächst 1400 Meter tiefer und umkreiste den Schleppzug, um sich ein Bild von seiner Bewaffnung und Besatzung zu machen, in einer Höhe von etwa 100 Metern über dem Meere. Durch das Maschinengewehr des Flugzeuges wurde über die sich vorerst zur Wehr setzenden Mannschaften der Schiffe die Feuerüberlegenheit erkämpft, bis die eingeschüchterte Besatzung die Hände hochhielt und die Waffen niederlegte. Darauf ging das Flugzeug noch tiefer und setzte auf der Wasseroberfläche mit seinen Schwimmfüßern auf. Der Beobachtungsoffizier ging an Bord des Schleppers, während der Flugzeugführer die Maschine gegen die Wellen steuerte. Hierauf übernahm der Beobachter den Befehl über den Schlepper und fuhr ihn längs-seit des geschleppten Schiffes. Letzteres war der russische Schoner „Ila“, der mit Kohlen und Eisen beladen war. Als Bestimmungsort ergab sich aus den Schiffspapieren Riga. Nachdem die Mannschaften an Bord des Schleppers gegangen waren,

Flieger Flugzeugmutter-schiff den Kämpfen im Rigaer Meerbusen am 12. September 1915 (Aufnahme Ablassen eines Järs). Nach einer Dalszeichnung von Professor Stöwer.

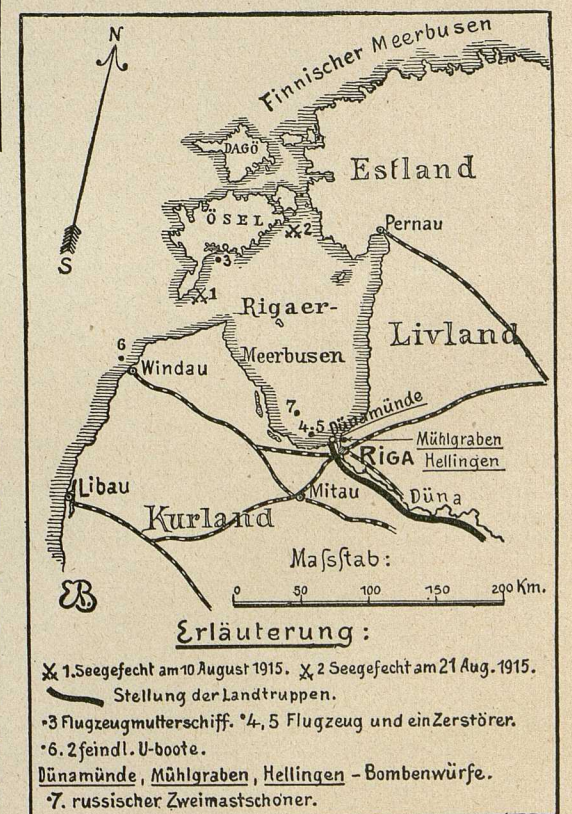
wurde der Schoner durch Öffnen der Ventile und unter Zuhilfenahme einer rasch angebrachten Sprengladung versenkt. Der Schlepper mit der Besatzung beider Schiffe mußte freigegeben werden, da der längere Aufenthalt des Wasserflugzeuges auf den Wogen zu gefährlich wurde. Der Beobachtungsoffizier stieg um, und das Flugzeug flog wieder auf. Diese außerordentlich günstigen Ergebnisse unserer Flugzeugangriffe, die mit deutschem Wagemut und zäher Tatkraft durchgeführt wurden, verfehlten ihre Wirkung auf den Gegner nicht. Von allen russischen Versuchen, die als Vergeltungsmaßnahmen gedacht zu sein scheinen, ist vor allem der erste bemerkenswert, der noch am selben Tag stattfand und gegen einen deutschen Kreuzer gerichtet war. Doch zeigt sich gerade bei dieser „Revanche“ der himmelweite Unterschied sehr deutlich. Es wurde darüber amtlich gemeldet: „Am 12. September vormittags haben mehrere russische Wasserflugzeuge einen deutschen kleinen Kreuzer vor Windau mit 8 Bomben angegriffen, die sämtlich ihr Ziel verfehlten. Ein feindliches Flugzeug wurde heruntergeschossen, nach Windau eingebracht und seine Besatzung, zwei russische Offiziere, gefangen genommen. Der Chef des Admiralstabes der Marine.“ Gerade bei Flugzeugangriffen kommt es eben nicht allein auf den guten Willen der Flieger und Beobachter, sondern vor allem auf die geschickte Anlage und die erworbenen technischen Kenntnisse, sowie auf die durch mühevollen Vorarbeit erlernten praktischen Fähigkeiten an! Es dürfte sich als abschließendes Urteil der Sach rechtfertigen lassen: Unsere Marineflieger scheinen den russischen nicht allein in

der taktischen Schulung, sondern auch in der praktischen Ausbildung überlegen zu sein.

Der Lügenfeldzug unserer Feinde.

Von Paul Otto Ebe.
(Hierzu das Bild Seite 420.)

Beim Betrachten der deutschen Erfolge im Weltkrieg kann man nicht achtlos vorübergehen an einem Sieg, den wir und unsere Verbündeten auf geistigem Gebiet errungen haben, und der eine früher ungeahnte Bedeutung besitzt — das Niederkämpfen der feindlichen Lügenmachrichten. Wie sehr in einem modernen Kriege die Zeitungen in der Lage sind, nicht nur die Stimmung ihres eigenen Volkes, sondern auch die Ansicht der Neutralen zu beeinflussen, haben wir erbitterten Herzens und in ohnmächtigem Zorn zu Kriegsbeginn erfahren müssen, als eine Lüge nach der anderen in der feindlichen Presse geboren wurde und sich jede von ihnen schnell weiter verbreitete, um alles in kurzer Zeit zu überwuchern. Jeder Aufklärungsversuch wurde damit im Keime erstickt. Auf dieser Grundlage, die nur Mittel zum Zweck gewesen war, wurde der Deutschenhaß gezüchtet. Er gedieh deshalb üppig — wohin er auch verpflanzt wurde — im Feindesland und im neutralen Ausland. Es war wie eine Art Werbung für weitere Kriegserklärungen gegen das „Barbarentum“. Dabei wurde kein noch so verwerfliches Mittel gescheut, wie nachfolgendes Beispiel zeigt. Der obere Teil unserer Abbildung auf Seite 420 stellt die Photographie einer russischen Luftschiffhalle dar, die von den Russen selbst beim Rückzug zerstört worden war. Erstmals veröffentlicht wurde die Aufnahme der Berliner Eiko-Film-Gesellschaft Anfang Juli 1915 in der „Weltanschau“. Wie erstaunt war man jedoch, als am 24. Juli in der englischen Zeitschrift „The Graphic“ die nämliche Abbildung erschien, aber, wie die Unterschrift zeigt, als — Zeppelinhalle in



Karten-Einlage zum Artikel „Flieger und Flugzeugmutter-schiffe“.