

## **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

weisen von Karl Weber in Chicago und E. Lee Heidenreich in Kansas City.

Die von Karl Weber im Frühjahr 1917 bekannt gegebene Arbeitsweise weicht in verschiedener Hinsicht von den bisher gebräuchlichen ab. Bei ihr werden namentlich die Spanten nicht mehr mit einer Bewehrung aus Rund- oder Quadrasteisen versehen, sondern sie werden gerade, wie dies im Eisen Schiffbau gebräuchlich ist, aus Profileisen hergestellt. Die Spanten werden an verschiedenen Stellen in gewöhnlicher Weise aneinandergeluppelt, zum Beispiel durch Flach-, Winkel- oder T-Eisen. Auf diese Weise entsteht ein eisernes Gerippe. Nach diesem Verfahren sollen aber noch keine Schiffe gebaut worden sein.

Heidenreich hat einen Vorschlag für den Bau eines Schiffes von 5000 Tonnen Ladefähigkeit gemacht, das aus fünf lotrechten Längsschotten (unter Einrechnung der Wände) besteht und aus drei wagerechten Längsschotten, von denen zwei den doppelten Boden bilden. Ferner werden die nötigen wasserdichten Querschotten angebracht. Der ganze Bau, dessen technische Verwendbarkeit aber von sachmännischer Seite stark in Zweifel gezogen wird, ist auf die Erwägung gegründet, daß womöglich alle Belastungen durch T-Träger aufgenommen werden.

Es ist einleuchtend, daß sich die Amerikaner beidem wenig hoffnungsvollen Ausblick auf eine baldige Bereitstellung der von ihnen benötigten großen Mengen neuen Schiffsraumes nach dem bisherigen Herstellungsverfahren dem Beton Schiffbau besonders eifrig zugewendet haben. Denn ein Betonschiff benötigt nur etwa ein Drittel bis die Hälfte des jetzt auch in Amerika sehr knappen Eisens eines gleich großen Eisenschiffes und — von den maschinellen Anlagen abgesehen — nur ungefähr die halbe Bauzeit. Aber immerhin steht doch noch sehr dahin, ob und inwieweit sich diese Eisenbetonschiffe mit großem Tonnengehalt bewähren werden, und selbst, wenn dieses der Fall sein sollte, so würde es für viele neue Schiffe dieser Art an Besatzungsmannschaften, namentlich an geschultem Maschinen- und Heizpersonal fehlen, das bereits gegenwärtig sehr spärlich vorhanden ist und zum großen Teile aus Ausländern besteht.

## Abwehr eines See- und Luftangriffes auf Durazzo.

Von Kriegsberichterstatter Walter Dertel.

(Hierzu das Bild Seite 333.)

Der Morgen des 2. Oktobers war angebrochen. Von der Höhe des alten Kastells in Durazzo spähten die Auslugposten nach dem Meere hinüber. Im Hafen lagen die beiden Zerstörer „Dinara“ und „Scharfschütze“ sowie das Torpedoboot 87, die sich zum Auslaufen fertig machten. Aus ihren Schornsteinen strömten dicke Rauchwolken, und kurz darauf sah man die schlanken Silhouetten der Aufklärungsfahrzeuge der hohen See zustreben.

Immer höher steigt die Sonne; in der alten Stadt Durazzo erwacht das Leben, die Bauern kommen zum Markte herein.

Da jagen in fliegender Fahrt die ausgefahrenen Aufklärungsschiffe dem Hafen zu, der Funkpruch: „Starke feindliche Seekräfte im Anmarsch“ fliegt heran. — Im Nu wimmelt es in Durazzo wie in einem Ameisenhaufen durcheinander; mit Windeseile werden alle Batterien schußbereit gemacht, die Maschinengewehre strecken ihre dicken Mäntel drohend über die Bösung und Reservetruppen werden

bereitgestellt für den Fall, daß der Feind eine Landung versuchen sollte.

Die Schiffe aber, die auf der äußeren Reede liegen, flüchten in den Innenhafen, wo sie, gedeckt durch die beiden Zerstörer und das Torpedoboot, vor Anker gehen.

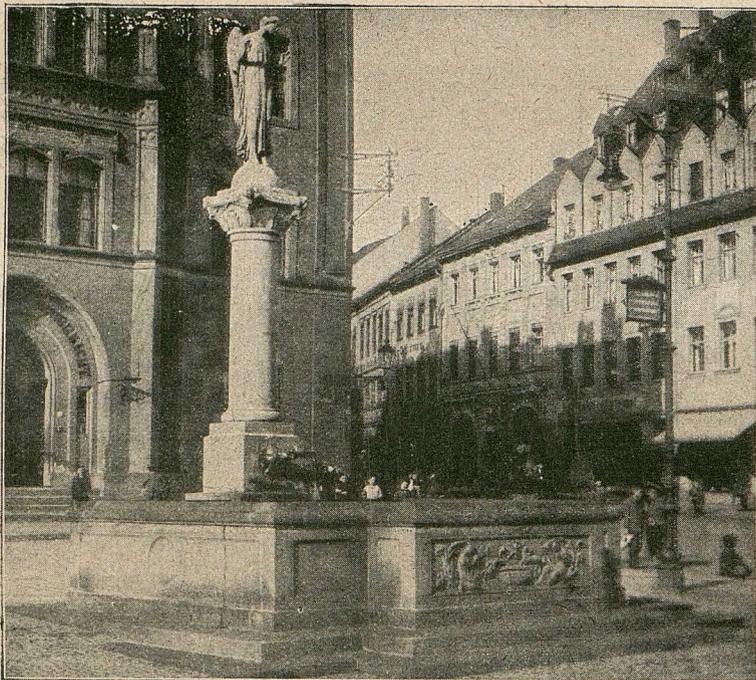
Gespannt sieht alles dem heraufziehenden Ungewitter entgegen. Jetzt tauchen am Horizont schwarze Rauchsäulen empor und bald kann man feststellen, daß ein starkes Geschwader im Anmarsch ist. Durch das Glas erkennt man die Umrisse von vier großen Panzern der Leon-Gambetta- und der Roma-Klasse, denen vier Kreuzer der Chathamklasse als zweite Staffel folgen. Dieser Kern der Angriffsflotte wird von 20 Zerstörern und Torpedobooten umgeben und gesichert. Um zehn Uhr dreißig Minuten eröffnen die weittragenden Großkaliber der feindlichen Flotte den Artilleriekampf, den die langen 10 Zentimeter- sowie andere weittragende Geschütze der österreichisch-ungarischen Batterien entschlossen aufnehmen. Unter dem schweren Einschlag der gewaltigen Geschosse der Marinegeschütze trachen mehrere Häuser zusammen, und gewaltige Trichter werden auf den von der österreichisch-ungarischen Artillerie besetzten Höhen gerissen. Eine Stunde lang tobt die Artillerieschlacht erbittert, ohne eine Entscheidung herbeiführen zu können. Da brechen um

elf Uhr dreißig Minuten feindliche Motorboote mit äußerster Geschwindigkeit anlaufend gegen die im Innenhafen verankerten Handelsschiffe vor. Sofort werfen sich ihnen „Scharfschütze“, „Dinara“ und das Torpedoboot 87 entgegen, und dem rasenden Feuer ihrer Schnellfeuergeschütze gelingt es, den Angriff abzuwehren. Jetzt setzt der Gegner ein Fliegergeschwader von 15 Flugzeugen zum Angriff an, während gleichzeitig die Motorboote, unterstützt durch Torpedoboot und Zerstörer, zum zweiten Male zum Angriff übergehen. Es ist ein Augenblick der höchsten Gefahr. Aus der Luft regnen die Bomben der feindlichen Flugzeuge, um die k. u. k. Batterien vom dem beginnenden Angriff der Seestreitkräfte abzulenken, doch auch dieser

Versuch bleibt erfolglos. Mit äußerster Feuerkraft setzen Fliegerabwehrgeschütze und Maschinengewehre gegen die vorstößenden Flugzeuge ein und zwingen sie zur Umkehr. Gleichzeitig eröffnen die anderen Batterien ein rasendes Schnellfeuer auf die vorbrechenden Schiffe; unter ihren gutliegenden Salven fliegt ein feindliches Motorboot in Stücken auseinander und ein Zerstörer wird zum Sinken gebracht. Jetzt greift auch ein bössartiger Feind ein, der sich während des erbitterten Kampfes still in den Außenhafen geschlichen hat.

An einem der in erbittertem Feuerkampfe liegenden englischen Panzerkreuzer sieht man plötzlich eine riesige Wasserfäule unter lautem Krachen aufsteigen. Der Kreuzer legt sich mit starker Schlagseite über. Das österreichisch-ungarische Unterseeboot „U 31“ hat sein Torpedo gut abgeschossen. Das ist zuviel für die angreifende Flotte; ihr Feuer wird schwächer und sie dreht vom Lande ab, um die Rückfahrt anzutreten, begleitet von starkem Verfolgungsfeuer.

Sofort nachdem sich der Feind auf den Rückweg begeben hatte, liefen auch die österreichisch-ungarischen Aufklärungsschiffe wieder aus. Auf ihrer Fahrt stellten sie fest, daß der von dem Torpedo des k. u. k. Unterseeboots „U 31“ getroffene englische Panzerkreuzer jedenfalls gesunken sein mußte, da er in der Schaar der zurückgefahrenen feindlichen Kriegsschiffe fehlte.



Der erste Friedensbrunnen in Deutschland, der in Mittweida in Sachsen auf Kosten der Stadt errichtet wurde.