

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

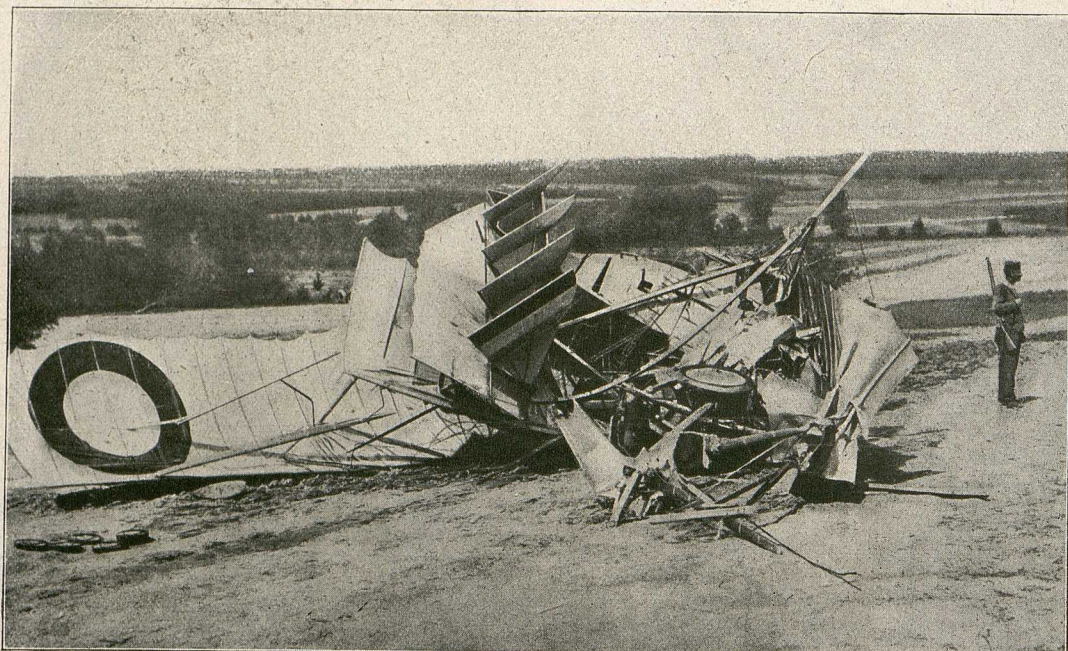
Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

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



Doppelmotoriger französischer Caudron, im Luftkampf abgeschossen.

Phot. Verf. Illustrat.-Gef. m. b. S.

die Fahrten notgedrungen wieder aufgenommen werden. Die in flachen und engen Gewässern angewandten Abwehrmittel gegen die U-Boote waren hier nicht zu gebrauchen; man mußte auf neue Maßnahmen sinnen und fand sie in den heimtückischen sogenannten U-Bootfallen. Nur schnellstes Tauchen kann die Boote vor der Vernichtung durch eine solche Falle retten; doch nicht immer gelingt das.

„U 27“ wurde in diesen Gewässern durch die „Baralong-“ Mörder vernichtet, und auch das Grab Weddigs müssen wir in dieser Gegend suchen. Daß die Engländer dort weiterhin mit U-Bootfallen arbeiteten, beweist das Erlebnis eines U-Bootes, das am 22. Februar 1917 um ein Haar das Opfer einer solchen Falle geworden wäre.

Von Westen kam ein mittelgroßer Dampfer heran, schon von weitem durch den im Achterschiff stehenden Schornstein als Landedampfer kenntlich. Das Schiff fuhr in dem von den Deutschen als gesperrt erklärten Gebiet; kaum war es in Schutzweite, als es auch schon von dem U-Boot durch Granatschüsse etwas unsanft zum Stoppen veranlaßt wurde. Die Mannschaft kletterte eilig in die Boote und ruderte davon. Unter Wasser näherte sich das U-Boot und tauchte 500 Meter vom Schiff wieder auf, da auf dessen Deck weder Kanonen noch Menschen zu sehen waren. Die Luken waren eben geöffnet worden, als aus vier verborgenen Geschützen des Dampfers Granaten heranheulten, die das Boot an mehreren Stellen trafen. Schnell tauchte es unter. Die Mannschaften in den inzwischen zurückgekehrten Schiffsbooten warfen zwei Wasserbomben nach dem U-Boot, die auf dessen Turm und Rumpf aufschlugen. Die erhaltenen Beschädigungen an den Rudern und an wichtigen Apparaten zwangen es dann, nach kurzer Zeit in etwa 2500 Meter Entfernung von der Falle aufzutauchen. Sofort begann zwischen beiden Schiffen ein Gefecht. Durch den Kanonendonner angelockt, kam dem Dampfer ein englischer Zerstörer zu Hilfe, der das Feuer des U-Bootes auf sich zog und dadurch dem Landedampfer Gelegenheit zur Flucht gab, so daß dieser mit seiner Mannschaft dem wohlverdienten Schicksal leider entging. Dem U-Boot gelang es, sich des Zerstörers zu entledigen, nachdem es ihm einige Treffer beigebracht hatte. In der Nacht wurden die Schäden des Bootes notdürftig ausgebessert, und dank der Geschicklichkeit seiner Besatzung war es möglich, das Fahrzeug sicher in einen heimatischen Hafen zu bringen.

Die Luftwaffe.

Von W. L. Fournier, Leutnant einer Feldluftschifferabteilung.

(Hierzu das Bild Seite 251.)

Die Luftschiffahrt hat dem modernen Krieg ein ganz neues Gesicht gegeben. Selbst in dem großen Ringen von 1870/71 und im russisch-japanischen Kriege hörte man von ihr noch so gut wie nichts. Bei dem Entweichen einiger

Luftballone aus den belagerten Festungen Paris und Metz handelte es sich um gänzlich nebensächliche Ereignisse. Heute — wenige Jahre später — kann kein Heerführer die Luftwaffe bei wichtigeren Unternehmungen missen; sie ist beinahe ausschlaggebend geworden. Betrachten wir nur einen Großkampftag bei Verdun oder an der Somme, selbst der Laie wird sich dann der Bedeutung der Luftwaffe nicht mehr verschließen können.

Raum graut der Morgen, so sieht man am Horizont auf geringer Frontbreite zehn, fünfzehn, mitunter noch mehr feindliche Fesselballone 1000 bis 1500 Meter hoch in den Lüften hängen, und dreht man sich um, so findet man hinter den

eigenen Linien fast das nämliche Bild; auch hier schaukelt eine ganze Anzahl dieser Ungetüme hoch oben im Winde. Sie sollen beobachten und melden, was in und hinter den feindlichen Linien vorgeht, das ist klar. Der Telephondraht reicht bis in den Ballonkorb, leicht kann der Beobachter der Division, der Brigade, den Batterien seine Wahrnehmungen einige Sekunden später mitteilen. Bei guter Sicht kann er das Vorgelände auf 30 bis 40 Kilometer übersehen, keine wichtige Veränderung wird seinem scharfen Prismenglas entgehen, und um auch für schlechtes Wetter die Rundschau, die sich seinem Auge bietet, festzuhalten, wird sie durch Fernphotographie auf die Platte gebannt. Auf den vielfach vergrößerten Bildern sind die feindlichen Stellungen haarscharf zu erkennen. Jeder Batterie- und Kompanieführer hat Kopien der ihn gerade besonders interessierenden Abschnitte in seinem Unterstand, er kann sich mit dem feindlichen Gelände genau vertraut machen und, was die Hauptsache ist, er ist in der Lage, die versteckt aufgestellten feindlichen Batterien bequem niederzukämpfen. Auch dabei leistet der Ballonbeobachter die wertvollsten Dienste. Er steht in ununterbrochenem telephonischem Verkehr mit beliebig vielen schweren Batterien, er kennt genau jedes feindliche Ziel, das die Batterie A, B oder C bekämpfen will, jeder Schuß wird ihm gemeldet, er beobachtet den Einschlag und berichtet das Feuer solange, bis die Schüsse im Ziel liegen. Im Stellungskrieg oder bei der Belagerung von Festungen kann auf Ballonbeobachtung schlechterdings nicht mehr verzichtet werden.

Wenn die Stellungen stunden- oder gar tagelang unter dem größten Trommelfeuer liegen und ununterbrochenes Sperrfeuer jeden Verkehr der obersten Leitung mit den vorderen Linien unterbindet, kein Meldegänger mehr lebendig durch diese Hölle kommt, alle Telephonverbindungen ohne Ausnahme zerschossen sind, dann entsteht eine äußerst kritische Lage, von der nicht nur das Wohl und Wehe der Tausende, die vorn im Feuer liegen, sondern unter Umständen das Schicksal der ganzen Schlacht abhängt. Auch jetzt ist nur der Ballon in der Lage, den Verkehr zwischen den vordersten Linien und der Leitung aufrecht zu erhalten. Er empfängt und gibt durch drahtlose Telegraphie oder durch Lichtsignale jede gewünschte Meldung über die Lage.

Der große Bruder des Fesselballons ist der Zeppelin. Nicht wie jener an seinen Platz gebunden, kann er weit besser und viel weiter nach vorn aufklären, photographieren und wichtige Punkte ausgiebig mit Bomben belegen. Seine größten Dienste leistet er der Marine; ihm hat der Vierverband nichts Gleichwertiges entgegenzustellen.

Die Tätigkeit der Flieger ist fast noch vielseitiger wie die der Ballone. Beide müssen verständnisvoll Hand in Hand arbeiten; einer allein leistet nur Stückwerk. Die vielen toten Winkel, die der Ballonbeobachter nicht einsehen und photographieren kann, erkundet der Flieger; nach seinen