

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

plötzlich wonnig, der Flieger schwirrte ab, er schien die Verfolgung des D-Zuges aufgegeben zu haben.

Ungehindert fuhr der D-Zug in die große Kreuzungsstation A. ein und hielt vorschriftsgemäß vor dem Halt-signal. Die „Preußin“ wurde abgekuppelt und fuhr weit hinaus zum Wasserkran, um den Speisungstessel gefüllt zu bekommen. Diese Fahrt führte am Fliegerunterstand vorüber, dessen Anblick Anlaß zur Frage gab, warum wohl der „Maitäfer“ abgeschwirrt sei, auf die Verfolgung des D-Zuges verzichtet habe. Beantworten konnte die selbstgestellte Frage weder der Lokführer noch der Heizer.

Die übliche Arbeit wurde begonnen, der Heizer stieg auf den Tender, der Lokführer drehte ihm den Wasserkran zu, brausend ergoß sich das für die Maschine zur Weiterfahrt so kostbare Naß in den Speisungstessel. Plötzlich heulten die Alarmsirenen; sie kündeten das Nahen feindlicher Flieger, mahnten zur Flucht in die Unterstände. Was Beine hatte, lief dem Unter schlupf zu.

Das Lokpersonal wollte seine Pflicht erfüllen; der Wasserkran wurde zuge dreht, auf der Maschine der Wasserstand sowie die noch offenen Injektoren geschlossen.

Im Absteigen von der „Preußin“ sahen Führer und Heizer das Heranschwirren eines Fliegergeschwaders in so geringer Höhe, daß die Absicht: Vernichtung des Bahnhofes und der stehenden Züge leicht zu erraten war.

Aber schon feuerten die deutschen Abwehrgeschütze und Maschinengewehre. Das Lokpersonal lief dem Unterstand zu. Einer der „Maitäfer“ gaukelte auf die „Preußin“ zu und ließ eine Bombe fallen. Der „Maitäfer“ kam nicht mehr dazu, der Maschine eine zweite Bombe zu widmen. Im Unterstand war, da alle D-Zuginsassen darin Zuflucht gefunden hatten, für das Lokpersonal kein Platz, ein schützendes Dach war auch nicht mehr nötig, denn der Fliegerlärm verstummte.

Der „riesige Erfolg“ des Fliegerangriffes bestand darin, daß der Lokführer von einem Sprengsplitter unbedeutend an der Stirne geritzt war, und der Heizer etliche Löcher in der Hose (Wadengegend) hatte. Die braven Eisenbahner sprangen nun zur „Preußin“, die sie durch Abfahrt aus dem Bahnhofs retten wollten, falls die Flieger den Angriff auf die ihnen „mißliebige“ Maschine erneuern würden.

„Gut“ gemeint war die Bombe, schlecht hatte sie getroffen, sie war außerstande, eine solid gebaute preußische Lokomotive dienstunfähig zu machen. Das Lokpersonal machte die Maschine fahrbereit.

Und da kam auch schon der Stationsvorsteher, ruhig im Dienst wie immer, und sagte: „Macht, daß ihr weiter kommt!“ Mit Verspätung allerdings, aber völlig fahrfähig verließ der D-Zug die große Station A. Dem Lokpersonal wurde der nächste Tag behufs Erholung von der Aufregung dienstfrei gegeben. Mit der „Preußin“ wurde am zweitnächsten Tage ein D-Zug von Ch. zur deutschen Grenze (S.) gefahren, in dem sich mehrere englische Flieger als Gefangene befanden, die, wie es hieß, vor kurzem

beim Angriff auf den Bahnhof A. heruntergeholt worden waren. Eine Verfolgung dieses D-Zuges fand nicht statt, die Fliegergefangenen wurden in S. prompt abgeliefert.

Admiral Souchon.

Von Franz Carl Endres.

(Hierzu das untenstehende Bild.)

Der Herr der Familie, Abram Souchon, war Franzose und starb 1623 in Rivière (Languedoc). Der Vater des Admirals lebte als Porträtmaler in Leipzig zu der Zeit, in der Wilhelm Anton Theodor, der berühmte und in der ganzen Türkei verehrte und bewunderte deutsche Seeheld, am 2. Juni 1864 geboren wurde.

Nach Besuch des humanistischen Gymnasiums in Weimar wählte Souchon die Laufbahn des Seeoffiziers, wurde

1881 Seekadett, 1882 Fähnrich zur See und nach einer Ausbildungsreise auf der „Leipzig“, die ihn nach Ostasien führte, im Jahre 1884 Leutnant zur See. Die vorzüglichen Beförderungsverhältnisse bei der Marine ließen ihn schon 1887 Oberleutnant und 1894 Kapitänleutnant (= Hauptmann der Landarmee) werden. Als Oberleutnant erhielt Souchon die Feuertaufe auf S. M. S. „Adler“ am 18. Dezember 1888 im Gefecht von Apia. Auf einer sehr großen Zahl von Schiffen (19!) tat Souchon Dienst und lernte die australischen und mittelamerikanischen Gewässer kennen, bis er 1896 als Frucht seiner Studien auf der Marineakademie das Kommando als Admiralstabsoffizier (= Generalstabsoffizier der Landarmee) beim Oberkommando der Marine erhielt. Nach verschiedenen Dienstleistungen beim Admiralstab der Marine und beim Reichsmarineamt war er während des russisch-japanischen Krieges Chef des Admiralstabs des ostasiatischen Kreuzergeschwaders. 1901 wurde er Korvettenkapitän (Major), 1905 Fregattenkapitän



Erzellenz Souchon-Pascha, der Chef der türkischen Flotte, Ritter des Ordens Pour le Mérite.

Nach einer Originalzeichnung von Leutnant der Seewehr Wendrich, kommandiert nach der Lürick.

(Oberstleutnant), 1906 Kapitän zur See (Oberst).

Die Jahre 1906 bis 1911 sind ausgefüllt mit seiner Tätigkeit zunächst im Reichsmarineamt (1906—1907), dann als Kommandant des Linienschiffes „Bettin“ (1907—1909) und als Chef des Stabs der Ostseestation (1909—1912). Im Jahre 1911 wurde er Konteradmiral (Generalmajor) und leistete 1912—1913 Dienst als zweiter Admiral des zweiten Geschwaders.

Souchon ist seit dem 23. Januar 1900 mit Elsa Daneel verheiratet, die ihm am 5. Februar 1901 eine Tochter, Claire Marguerite, und am 22. November 1904 einen Sohn, Fred Bismarck, schenkte.

Das Jahr 1913 rief ihn auf einen selbständigen Posten als Führer der aus dem Panzerkreuzer „Goeben“ und den kleinen Kreuzern „Dresden“, „Breslau“ und „Geyer“ und einem Kanonenboot bestehenden Mittelmeerdivision. In dieser Eigenschaft traf ihn auch der Krieg und stellte ihn sofort vor die schwierigsten Aufgaben. Von der Mittelmeerdivision waren in den ersten Augusttagen des Jahres 1914 nur noch „Goeben“ und „Breslau“ zur Verfügung.