

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



Unterstand aus Wellblech.

Phot. A. Mocsfahy, Hamburg

ein Hindernis bereitet, an dem sich seine Kräfte verbluten und erschöpfen können.

Der deutsche Hilfskreuzer „Seeadler“ bringt die französische Bark „Cambronne“ auf.

(Hierzu das Bild Seite 172/173.)

Zweimal schon war es dem deutschen Hilfskreuzer „Möwe“ (siehe auch den Artikel Band VI Seite 299) gelungen, von seinen kühnen, beutereichen Streifzügen durch die fernen Meere glücklich heimzukehren. Neben den bewundernswürdigen Leistungen der Führung und der Mannschaften waren es auch die starken Maschinen, die dem Schiff eine gewöhnlichen Dampfern überlegene Geschwindigkeit verliehen und rechtzeitiges Ausweichen vor feindlichen Kriegsschiffen ermöglicht hatten, wodurch die beiden Fahrten so erfolgreich ausgehen konnten. Um so größer war die Überraschung, als im April 1917 aus Rio de Janeiro die Nachricht kam, daß ein großer Segler als deutscher Hilfskreuzer im südlichen Teile des Atlantischen Ozeans tätig sei. Es war eine Tollkühnheit gewesen, mit dem Schiff den Durchbruch zu wagen, das, nur mit einer schwachen Gasolinmaschine ausgerüstet, sonst zu seiner Fortbewegung lediglich auf den Wind angewiesen war. Aber deutschem Seemanns-schneid war es geglückt, alle Fährnisse zu umgehen und auf dem großen Seglerweg zwischen Südamerika und Afrika den Kreuzerkrieg zu führen. Die von Chile kommenden Salpeterschiffe und ebenso die argentinisches Getreide nach Europa befördernden Segelschiffe wählen diese abseits von den Dampferstraßen gelegenen Wege, wo günstige Winde vorherrschen. Entgegenkommenden Dampfern gegenüber wären sie argwöhnisch gewesen, nachdem von allen Seiten das Auftauchen eines deutschen Hilfskreuzers gemeldet worden war, aber von einem Mit- oder Gegensegler konnte keine Gefahr drohen, bis plötzlich auf diesem die Segel aufgegeit wurden und ein

Blick, Qualm und eine vorbeihulende Granate zeigten, daß unter dem Segler ein Hilfskreuzer verborgen war, an dessen Besanngaffel soeben die deutsche Kriegsflagge auswehte. Es blieb nichts anderes übrig, als die Segel zu bergen und dem Signal „Schicken Sie sofort ein Boot!“ zu gehorchen. Acht Schiffe, von denen eines 6000 Tonnen Weizen geladen hatte, während die Ladung der übrigen vorzugsweise aus dem für die Herstellung von Sprengstoffen so nötigen Salpeter bestand, waren von dem Hilfskreuzer „Seeadler“ unter Führung des Kapitänleutnants Graf Luckner (siehe Bild Band VI Seite 312) schon versenkt worden, als ihm als neuntes Schiff die französische Bark „Cambronne“ vor den Bug lief. Sie wurde dazu bestimmt, die von den versenkten Schiffen geborgenen Besatzungen, 261 Mann, an Bord zu nehmen und nach Rio de Janeiro zu bringen. Da die Anwesenheit des Hilfskreuzers möglichst lange geheim gehalten werden sollte, wurden die Bramstangen der Bark abgesägt

und nebst den oberen Segeln über Bord geworfen, so daß es ihr nur noch möglich war, mit stark verminderter Fahrt nach dem befohlenen Hafen zu segeln. Dem Kapitän der „Cambronne“ wurde das Kommando des Schiffes genommen und ein englischer Kapitän mit der Führung des nicht mehr ganz zeitgemäßen Passagierschiffes beauftragt, da der Franzose auf den Grafen Luckner einen gar zu kümmerlichen Eindruck gemacht hatte.

Der Beobachtungsfieger.

Von Martin Proskauer.

(Hierzu die Bilder Seite 174 und 175.)

Im Kasino der Feldfliegerabteilung erscheint eine Ordromanz und klappt vor zwei Offizieren, die beieinander sitzen, die Hacken zusammen: „Herr Hauptmann lassen bitten!“

Bald darauf stehen die beiden jungen Leutnants, schlank, klein, sehnig, Eisernes Kreuz erster Klasse und Fliegerabzeichen auf der linken Rockseite, vor ihrem Abteilungs-führer.

„Ich habe einen wichtigen Auftrag für Sie, meine Herren. Das Armeeoberkommando hat eben angerufen, bittet um Fernaufklärung, Straße Boncourt—Grandville.“



Phot. A. Erdelyi, Ujpest, Budapest

Bombensichere österreichisch-ungarische Telephonzellen an der Front.