

## **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



Phot. Photothek, Berlin.

Deutsche Truppen verteidigen sich auf einer Bergspitze in den Alpen.

ersten Z.-Schiffen auf, und deshalb trat er im August 1908 aus Anlaß des bekannten Unfalls bei Scherdingen mit einer Reihe von Verbesserungsvorschlägen hervor. Als Graf Zeppelin hierauf nicht näher eingehen wollte, entwarf Professor Schütte die Pläne für ein Luftschiff nach seinen eigenen Ideen, und es gelang ihm, in der Familie Lanz, von der weltberühmten Mannheimer Firma, und in Geheimrat August Roebling verständnisvolle und tatkräftige Gönner zu finden, so daß er nach Errichtung einer Halle bei Rheinau bei Mannheim im Herbst 1909 mit dem Bau seines ersten Schiffes beginnen konnte.

Im Oktober 1911 fand die erste Probefahrt von „S.-L. 1“ statt. Das Schiff unterschied sich von den Z.-Schiffen schon rein äußerlich durch seine sehr viel schlankere und elegantere Form, die nicht nur der Geschwindigkeit, sondern auch der Manövrierfähigkeit zugute kam, so daß die ungefügen und unpraktischen Rastensteuer der Z.-Schiffe durch einfache, glatte Steuerflächen ersetzt werden konnten. Für das Gerippe war ein Trägerystem von furnierten Holztrapezen gewählt worden, wodurch es eine bedeutend größere Elastizität und Festigkeit erhielt, als sie die Aluminiumgerüste der Z.-Schiffe besitzen. Die beiden Gondeln waren nicht starr mit dem Gerüst verbunden, sondern an Stahltrossen aufgehängt, so daß sich auch der heftigste Aufstoß beim Landen nicht auf das Schiffsgerüst übertragen konnte. Ferner saßen die Propeller nicht wie bei den Z.-Schiffen hoch oben außerhalb der Ballonkörper, wo sie bei der Ein- und Ausfahrt sehr leicht beschädigt werden konnten, sondern unmittelbar auf den Kurbelwellen hinter den Gondeln. Die weitläufigen, viel Kraft verbrauchenden Übertragungsgestänge von den Motoren nach den Propellern wurden somit hier nicht gebraucht.

Diese einschneidenden und noch manche weitere Neuerungen erwiesen sich als außerordentlich vorteilhaft bei den ausgedehnten Probeflügen, die S.-L. 1 unter anderem nach Köln, Gotha, Leipzig und Berlin führte. Die Leistungen schon dieses Erstlingsbaues erreichten, ja übertrafen vielfach die der neuesten damaligen, auf Grund langjähriger Werkstatt- und Fronterfahrungen gebauten Z.-Schiffe, und so wurde S.-L. 1 im Dezember 1912 nach vorzüglicher Erledigung der Höhenfahrt und einer sechzehnstündigen Dauerfahrt von der Militärverwaltung übernommen.

Als es auf seiner 85. Fahrt im Juli 1913 wegen einer an sich unbedeutenden Panne bei Schneidemühl notlanden mußte, riß es sich, durch ungeübte Haltemannschaften bedient, bei starkem Winde mitsamt seiner vorläufigen Verankerung los und beendete seine ehrenvolle Laufbahn

als Wrack. Inzwischen war aber schon ein zweites, in bezug auf Geschwindigkeit und Tragfähigkeit weit überlegenes S.-L.-Schiff vom Kriegsministerium bestellt worden, das Ende April 1914 als „S.-L. 2“ unserer Luftflotte einverleibt wurde und gleich in den ersten Kriegswochen unter Hauptmann v. Wobeser eine von hervorragendem Erfolg gekrönte Fernfahrt nach Arasnit und später eine große Reihe von Flügen über Feindesland nach Warschau, Nancy, Verdun, Lunéville, London ausführte.

Die deutsche Heeresverwaltung und das Reichsmarineamt hatten natürlich beim Ausbruch des Krieges sofort den S.-L.-Luftschiffbau mit der beschleunigten Herstellung weiterer Schiffe beauftragt, die im Laufe der Zeit immer riesenhafter und vollkommener ausfielen. Näheres hierüber wird erst nach dem Kriege mitgeteilt werden können.

Unsere Abbildung zeigt eines dieser Schiffe unter der Führung von Hauptmann v. Wobeser auf der Fahrt von Mannheim nach dem nahen Orient. Diese denkwürdige Reise, die erste, in der ein deutsches Luftschiff über asiatischem Gebiet erschien, führte über Wien-Schönbrunn, wo dem verstorbenen Kaiser Franz Joseph eine Huldigung dargebracht wurde, ohne jeglichen Unfall zunächst nach Jamboli. Von diesem Stützpunkte aus wurde eine Reihe erfolgreicher Angriffe gegen Odessa und Erfindungsfahrten über dem Schwarzen Meere in Verbindung mit der türkischen Flotte ausgeführt. Bis nach Kleinasien gingen die Aufklärungsflüge. Das im Lichtbilde festgehaltene Erscheinen des S.-L.-Schiffes über Konstantinopel löste dort ungeheuren Jubel unter der Bevölkerung aus, die das Riesenwunder in den Lüften nicht genug anstaunen konnte.

Und wahrlich, auch andere, die an die bescheidenen Anfänge der Luftschiffahrt vor wenigen Jahren zurückdenken, darf es wie ein Wunder anmuten, daß ein deutsches Luftschiff mitten im Weltkriege eine neue Brücke nach dem Orient schlagen konnte. Was wird uns erst der Frieden an ungeahnten Verkehrsmöglichkeiten bescherten, die so geniale Führer, wie Graf Zeppelin und Geheimrat Schütte, zum Ruhme Deutschlands uns und der Welt erschlossen haben?

## Die elfte Isonzoschlacht.

Von Walter Dertel.

I.

(Dazu die Bilder und die Karte Seite 234—237.)

Die zehnte Isonzoschlacht hatte mit einem großen Mißerfolg für die Italiener geendet. Sieben Wochen waren seitdem verfließen, und weltgeschichtliche Ereignisse hatten sich