

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

anderen, immer mit der vollen Breitseite, so daß jedesmal gegen 24 Geschütze zu gleicher Zeit ihren Geschosshagel auf die Küsten- und Strandbatterien der Engländer niedersausen ließen. In wenigen Minuten bildeten die Befestigungswerke einen wüsten Trümmerhaufen. Die Engländer waren durch unseren unvermuteten Angriff völlig überrascht worden. Während des Kampfes hatten wir uns schließlich der englischen



Aufbruch einer Motorradfahrerpatrouille.

Phot. v. Seimann, Berlin.

Küste weiter genähert, und Ihr könnt Euch wohl denken, daß da jeder Schuß von uns gründlich gefressen hat. Die Mole von Scarborough wurde vollständig zerstört, dergleichen sanken auch mehrere militärische Gebäude unter unserem Feuer in Trümmer und Asche. Wir haben hier ganze Arbeit gemacht. Unser Feuer dauerte etwa 30 Minuten. Dann dampften wir nach dem Hafen von Whitby, wo das Spiel unserer schweren Schiffsgeschütze von neuem begann. Hier geriet während der Beschließung ein englischer Personendampfer unmittelbar in unsere Feuerlinie. Da dieses Schiff offenbar nicht genügend Rettungsboote an Bord hatte, um alle Passagiere im Falle des Sinkens des Schiffes retten zu können, stellten wir auf wenige Minuten das Feuer ein, damit der Dampfer wieder aus der Schußlinie gelange. Nachdem wir auch in Whitby die militärischen Anlagen zerstört hatten, war unsere Aufgabe gelöst und gegen elf Uhr traten wir dann in der größten Geschwindigkeit wieder die Rückfahrt an. Gegen zwei Uhr schlug das bis dahin ziemlich klare Wetter um: eine hohe See setzte ein, so daß die Wellenberge sich hoch türmten. Bald brach auch die Dunkelheit herein, und glücklich und unversehrt erreichten wir wieder den heimischen Hafen. Unsere Schiffe erhielten bei dem gelungenen Anschlag nur einige Treffer, die aber kaum nennenswert sind. Der Schaden, den wir den Engländern zugefügt haben, muß dagegen außerordentlich groß sein, aber noch schwerer wiegt wohl die moralische Wirkung unseres kühnen Erscheinens an der englischen Küste.

Das Motorrad im Kriegsdienst.

(Hierzu die Bilder auf dieser Seite.)

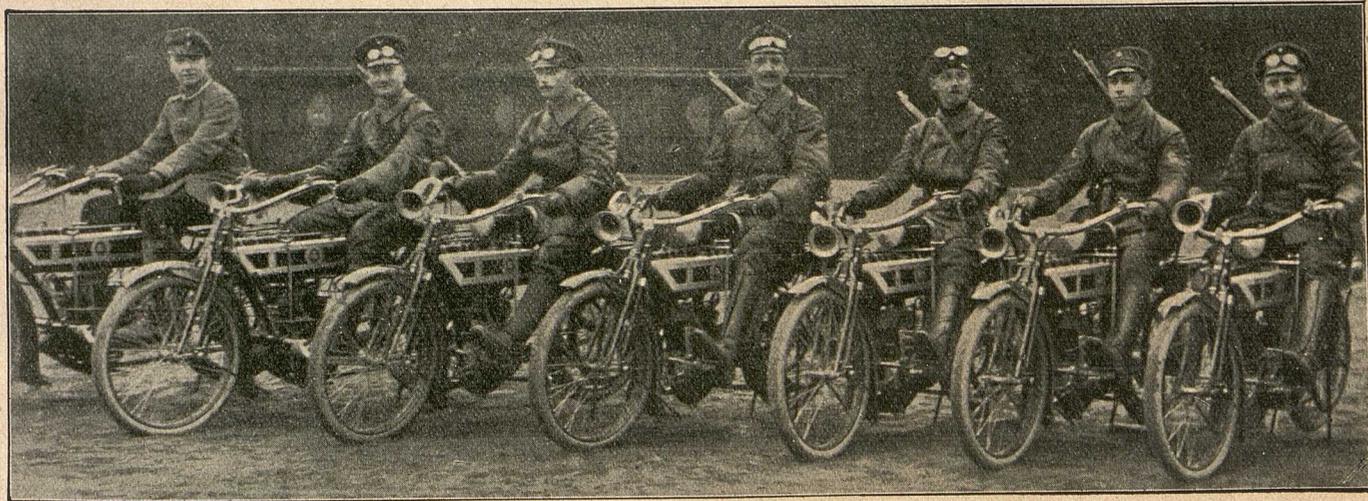
Als zu Beginn unseres Jahrhunderts der damalige Stand der Benzinmotortechnik die Konstruktion eines

Motorzweirades zuließ und sich diese Räder auch tatsächlich beim Publikum Eingang zu verschaffen wußten, da brachte natürlich auch unsere Heeresverwaltung diesem neuen Verkehrsmittel großes Interesse entgegen. Sie kaufte eine große Anzahl Motorräder für das Kraftfahrerbataillon an. Die Erwartungen aber, die man auf dieses neue Erzeugnis der Fahrzeugtechnik setzte, erfüllten sich damals im Heeresdienst in

noch weit geringerem Maße als im bürgerlichen Leben.

Die Gründe dieser Erscheinung waren verschiedener Natur. Einmal war die technische Durchbildung der Einzelteile wie auch des ganzen Aufbaues des Motorrades damals doch zu sehr im Anfangstadium, als daß die Räder den hohen Anforderungen, die der Heeresdienst mit sich bringt, gewachsen sein konnten. Auch brachten damals die Mannschaften für die Pflege und Behandlung des Motorrades nicht das richtige Verständnis mit. Es fehlte ihnen Lust und Liebe zur Sache, wozu allerdings die starken Erschütterungen, die man damals bei den Fahrten auszuhalten hatte, das ihrige beigetragen haben mögen.

Kurz, das Motorrad kam bei der Heeresverwaltung immer mehr in Verfall, und es wäre schließlich ganz aus dem Heere verschwunden, wenn nicht der Allgemeine Deutsche Automobilklub es sich immer wieder hätte angelegen sein lassen, der Heeresverwaltung die Vorzüge und die Brauchbarkeit des Motorrades für den Heeresdienst zu beweisen. Im Jahre 1908 forderte dann die Versuchsabteilung der Verkehrsstruppen den Klub auf, eine Anzahl freiwilliger Motorfahrer für das Kaisermanöver zur Verfügung zu stellen. Der Klub vermochte dieser Aufforderung bei seinen vielen Mitgliedern leicht nachzukommen, und alljährlich entsandte er von da an für die Manöver eine Reihe freiwilliger Fahrer. Wenn man mit dieser Einrichtung zunächst keine besonders günstigen Erfahrungen machte, so lag dies daran, daß nur solche Fahrer zugelassen wurden, die in keinerlei Militärverhältnis standen. Es kamen also nur ungediente Leute zur Verwendung, und daß solche bei Aufklärungen und beim Überbringen von Befehlen manchmal versagten, liegt in der Natur eines solchen Dienstes, der doch immerhin einige militärische Kenntnisse bedingt. Das Motorrad selbst aber kam bei diesen Fahrern



Sieben M.-E.-U.-Motorräder der Motorradfahrerabteilung Saarbrücken.