

## **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

## Das Wasserflugzeug im Kriege.

Von Oberingenieur C. C. Seymann.

Zum zweiten Male, am 4. Juli, haben die Engländer versucht, unsere Kriegshäfen und Flottenstützpunkte an der Nordsee durch ein Geschwader von Wasserflugzeugen anzugreifen. Unsere Luftschiffe und Flieger stellten den Anmarsch der englischen Streitkräfte, bestehend aus mehreren Flugzeugmutter Schiffen, von Kreuzern und Zerstörern begleitet, bereits bei der holländischen Insel Ter Schelling fest und zwangen sie zum Rückzug, ehe die Wasserflugzeuge überhaupt aufsteigen konnten; bis auf eins, welches jedoch in der neutralen holländischen Gebietszone niedergehen und von holländischen Fischern aufgenommen werden mußte.

England hatte gottlob unseren Zeppelin nichtsbürtiges entgegenzustellen und muß sich bei Luftangriffen auf See auf seine Wasserflugzeuge beschränken. Das englische Wasserflugzeugwesen hat aber noch nicht den hohen Grad technischer Durchbildung erfahren, wie ein solcher den modernen Landflugzeugen eigen ist. Schon bei verhältnismäßig geringem Seegang kann das Wasserflugzeug nicht mehr vom Wasser aus aufsteigen und muß es vermeiden, sich bei stärkerem Seegang niederzulassen, weil es mit eigener Kraft sonst nicht mehr hochkommt.

Die Ursache dieses Mangels liegt darin, daß die praktischen Versuche zur Ermittlung der geeignetsten Schwimmeranordnungen und Schwimmerformen vor dem Kriege noch nicht völlig abgeschlossen waren.

Im Großen und Ganzen unterscheidet sich das Wasserflugzeug vom Landflugzeug nur dadurch, daß es anstatt der Anlaufräder oder außer diesen 2 bis 3 bootartige Schwimmer besitzt, mit welchen es auf dem Wasser Anlauf nehmen oder sich auf dasselbe niederlassen kann.

Um also größere Unternehmungen über See ausführen zu können, bedürfen die englischen Wasserflugzeuge einer festen Operationsbasis am Lande oder beweglicher Stützpunkte in Gestalt von „Mutter Schiffen“. Mit Hilfe solcher hat denn auch England seine wiederholt fehlgeschlagenen Unternehmungen gegen die deutsche Nordseeküste versucht und auch vor den Dardanellen waren solche Flugzeugmutter Schiffe anwesend. Das Mutter Schiff dient in erster Linie dazu, den Wasserflugzeugen den Aufstieg vom Meere aus an beliebiger Stelle, also weitab vom Lande, zu ermöglichen bzw. zu erleichtern, und sie nach beendetem Fluge oder im Falle eines durch Beschädigungen erzwungenen Niedergehens auf das Wasser wieder an Bord zu nehmen. Für vorzunehmende Reparaturen ist das Mutter Schiff mit den entsprechenden Werkstätten eingerichtet, hat an Deck einen Unterstandsraum für Flugzeuge und führt Ersatzteile und Betriebsstoffe mit.

Die Einrichtung und Ausrüstung dieser Schiffe ist bei den Marinen der uns feindlichen Länder nicht gleich, und sie haben sich vorläufig mit älteren Kriegsschiffen behelfen müssen, die für diesen Sonderzweck umgebaut wurden, weil vorläufig praktische Erfahrungen zum Bau von Spezialschiffen noch fehlten.

England hat ein älteres Panzerschiff „Gibernia“ als Flugzeugmutter Schiff eingerichtet und auf dem Vorderdeck mit einer Ablaufplattform versehen, so daß das Flugzeug vom Schiff aufsteigen kann, ohne vorher das Wasser zu berühren. Scheinbar ist eine solche Einrichtung von Vorteil, weil das Flugzeug von ihr auch bei stärkerem Seegang aufsteigen kann, bei welchem ihm

ein Aufstieg vom Wasser aus nicht gelingen würde. Der Nachteil liegt aber darin, daß das ganze Schiff gegen den Wind gerichtet werden muß, wenn ein Flugzeug aufsteigen soll, wodurch der Aufstieg umständlich gemacht wird. Auch ist das Landen auf dem Schiff außerordentlich schwierig und meistens sogar unmöglich, weil die Ablaufplattform naturgemäß nur schmal und kurz sein kann. Um sie überhaupt benutzen zu können, muß das Flugzeug überdies auch noch mit Rädern versehen sein. Um also wieder zum Schiff zurückkehren zu können, muß sich das Flugzeug auf das Wasser niederlassen und zwar auf der Leeseite, d. h. der vom Wind und Seegang abgekehrten Seite des Mutter Schiffes. Liegt letzteres nicht dementsprechend, so muß es erst so weit wenden, daß das Flugzeug Schutz vor Seegang findet. Wenn das Flugzeug endlich wieder an das Schiff herangekommen ist, kann es mittels eines Krans oder Hebebaums mit Flasenzügen aus dem Wasser gehoben und an Deck niedergelegt werden. Alle diese Manöver aber erfordern ein umständliches Zusammenarbeiten zwischen Flugzeug und Mutter Schiff und sind im Gefecht mit feindlichen Schiffen oder Luftfahrzeugen nicht immer möglich.

Die Franzosen haben denn auch bei ihrem Mutter Schiff „Foudre“, ebenfalls einem ausgemusterten älteren Panzer, auf die Ablaufplattform verzichtet und sich auf Hebevorrichtungen beschränkt, um die Flugzeuge ins Wasser setzen und wieder herausnehmen zu können.

Da nun die Engländer ihren Wasserflugzeuggeschwadern noch Kreuzer und Torpedoboote oder Zerstörer zur Abwehr von Angriffen besonders begeben müssen, so ergibt sich die Überlegenheit unserer Zeppeline, sowohl im Aufklärungsdienst, wie auch im Angriff. Es ist ihnen wiederholt gelungen, die englischen Luftgeschwader von der Nordsee zu vertreiben, und sogar geglückt, Angriffe auf englische Küstenplätze durchzuführen.

\* \* \*

## Warum geben sich die Russen in so großen Massen gefangen?

Mit wachsendem Staunen verfolgen alle Nationen die Nachrichten über die riesenhaften Massen russischer Gefangener, die seit dem Beginn des gigantischen Völkerringens in deutsche und österreichisch-ungarische Hand gefallen sind. Weit über 1¼ Million russischer Kriegsgefangener befindet sich in den Lagern, und täglich kommen neue hinzu. Es ergeben sich Zahlen, die in der Geschichte der Kriege noch niemals annähernd erreicht worden sind. Allein die beiden großen Schlachten an den Masurischen Seen lieferten ganze Armeen in unsere Hand. Fast noch erstaunlicher sind die häufig einlaufenden Berichte, daß es ganz kleinen deutschen Abteilungen unter beherzten Führern gelungen ist, numerisch bedeutend überlegene russische Truppen gefangen zu nehmen, für die es spielend leicht gewesen wäre, umgekehrt zu handeln, d. h. die vereinzelt Deutschen zu fangen oder niederzumachen.

Eines unserer heutigen Bilder gibt eine solche Kriegshandlung wieder. Ein von einem höheren deutschen Stabe mit einem Auftrage entsandter Offizier vermag nach Ausföhrung des ihm erteilten Befehls seinen Vorgesetzten nicht wiederzufinden, da sich die Gefechtslage inzwischen verschoben, der Stab seinen Platz gewechselt hat und Dunkelheit anbricht. Als er in ein Dorf hinein reitet, kommt ihm marschierende Infanterie entgegen. Er ruft in die Kolonne, ob jemand den General v. F. gesehen habe, erkennt aber aus der Wirkung seiner Worte und den