

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

fahrenden Zügen mußte gefolgert werden, ob der Gegner die Vorbereitungen für den bulgarischen Vormarsch erkannt und welche Gegenmaßnahmen er getroffen hatte. Zwar stand auf dem Balkan der Kundschafterdienst in hoher Blüte und lieferte wertvolle Nachrichten; Fliegererkundung war aber daneben unentbehrlich. Den wenigen deutschen Fliegern, vor allem der Feld-Flieger-Abteilung 69, fielen daher sehr wichtige Aufgaben zu. Vom sicheren, rechtzeitigen Erkennen der Bewegungen des Gegners hing hier, wo man nur über spärliche Reserven verfügte, alles ab. Die geringe Leistungsfähigkeit der Balkanbahnen erleichterte allerdings den Erkundungsdienst. Während eines einzigen Fluges von etwa vier Stunden, entlang den Schienensträngen, war eine Bahnbewegung von rund zwei Tagen einzusehen. Andererseits aber waren die Entfernungen gewaltig; von Monastir über Saloniki zum Doiran-See legte der Flieger allein 500 km zurück. Die Aufklärungsräume der Abteilungen hatten hier 60—80 km Breite und über 100 km Tiefe. Während an der Westfront vielfach bis zur Division hinab jede Kommando-Behörde über Flieger verfügte, verfab auf dem Balkan innerhalb einer Armee eine einzige Flieger-Abteilung mit sechs Flugzeugen den Dienst.

Die schwierige Lage des Nachschubwesens traf die Flieger besonders empfindlich. Die Abteilung 69 bei Monastir mußte Ergänzung an Personal und Material von dem 150 km entfernten Park in Ustüb heranziehen. Zwar hatte der Park ein Depot nach Gradsko vorgeschoben. Aber infolge Betriebsstockungen auf der Bardarbahn und der starken Belastung der Strecke war dieses selber oft ungenügend versorgt. Lastkraftwagen-Kolonnen mußten den hohen Bergzug östlich Prilep auf dürstiger Paßstraße mühsam erklimmen, um Betriebsstoffe heranzuschaffen. Regengüsse, welche die kümmerliche Straße grundlos machten, hielten oft genug die Kraftwagen fest. Dann schleppten sich schwerfällige Pferde- und Ochsenkolonnen vorwärts, um vielleicht nach fünf bis sechs Tagen Monastir zu erreichen! So war man zufrieden, wenn man vier Flugzeuge startbereit hatte.

Balkanflieger! So ganz anders als in Frankreich oder Rußland war das Fliegen hier. Wild zerklüftet türmen sich von der