

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

Adria bis zum Vardar bis zu 2½ Tausend Meter die selbst im Hochsommer noch schnee- und eisbedeckten Gipfel. Mitten in diesen Bergen und ringsum eingefast von ihnen liegt die Ebene von Monastir wie ein langer Talkessel. Von Fliegern wird er gefürchtet, dieser Talkessel mit seinen Bodenwinden von 20 bis 30 Sekundenmetern. Eifige Lüfte von den Schneebergen stoßen mit warmen zusammen, die südlich vom Ägäischen Meer hertreiben; sie fangen und wirbeln sich und machen die sonst so sichere Führerhand machtlos, die plötzlich keinen Druck mehr an den Steuerorganen des Flugzeuges spürt. Wie ein Märchen klingt es, daß hier Gegenwinde ein Flugzeug mit 150 km Stundengeschwindigkeit beim Geradeausflug zum Stehen bringen oder im Steigen langsam rückwärts drücken, daß Fallböen und vertikal aufsteigende Luftströmungen die Flugzeuge um 100 Meter und mehr plötzlich auf- und abwerfen. Ein nicht festgeschnallter Flugzeugmaat wird bei solchen unberechenbaren Bewegungen herausgeschleudert, in einem anderen Falle fällt ein Beobachter nur durch Zufall wieder in seinen Sitz zurück.

Sezte die in Serbien gefürchtete Koschawa ein, so wurde ein Fliegen unmöglich. Bisweilen gelang es schwachmotorigen Flugzeugen nicht, die Höhen zu übersteigen. Windströmungen paßten sich der Form des Gebirges an, liefen nicht horizontal weiter, sondern wellenförmig, der Steigung des Hanges folgend. Trotz Fliegens gegen den Wind verlor das Flugzeug in solchen Fällen an Höhe. Nur ein feines Gefühl des Führers konnte oft solcher Schwierigkeiten Herr werden. Kraft, Gewandtheit, Geschicklichkeit und Nerven gebrauchten die Balkanflieger, Führer und Beobachter, in reichlichstem Maße. Wehe ihnen, wenn der Mensch oder der Apparat versagte! Notlandung über den wild zerklüfteten Gebirgsmassen war gleichbedeutend mit Tod, wenn nicht ein besonders günstiges Geschick in einem der wenigen vorhandenen kleinen Tälern noch rechtzeitig genug Gelegenheit zum Landen bot. Selbst der beste Führer konnte im Geröll der steilen Felsänge oder schmalen Schluchten sein notlandendes Flugzeug vor Zertrümmerung nicht bewahren. Sehnsüchtig schaute in solchen Augenblicken das Auge nach einem Waldstück, um auf den Wipfeln der Bäume