

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



Nächtliche Heimkehr eines Flugbootes zum Mutterschiff. (Nach englischer Darstellung.)

Nachtflieger.

Noch 1913 und 1914 galten nächtliche Flüge als Ausnahme, besonders Nachtflüge über Land. Heute im Weltkrieg sind sie an der „Tages“ordnung. Unsere Bombengeschwader und ebenso die feindlichen kommen fast alle als Nachtgewitter über dem Ziel zur Entladung. Nächtliche Flüge sind also heute für manche Flugzeuggattungen die Regel geworden, während vor dem Krieg Nacht- und die noch schlimmeren Nebelflüge gleich bedeutend waren mit Testamentmachen. Begreiflicher Weise sind es deutsche Flieger gewesen, die derart kühne weite Nachtflüge unternahmen, und die französischen Flieger gerieten damals Ende 1918 in nicht geringe Aufregung über die Verluste.

Alle Flieger stimmten schon darin überein, daß es in London bei Nacht ohne Licht, stets auf Leben und Tod ginge. Schon damals sind daher nächtliche Flugplatzbeleuchtungen eingeführt worden. Raketen-signale, leuchtende Fackelreihen, Scheinwerferstrahlen, Flugplatzlampen, und in der Erde befindliche, durchscheinende Lichter auf den Flugplätzen

und die bekannten römischen Leuchtsterne. Viel technischer Witz wurde in mancher dieser Lösung verarbeitet, aber ein gefahrloses Nachtfliegen existiert doch erst, seit die Motore zuverlässiger sind, die Orientierungsmittel verbessert wurden und damit den Fliegern die sichere Heimkehr auf den erleuchteten Flugplatz ermöglicht wurde.

Welches die Mittel auf deutscher Seite sind, entzieht sich zurzeit der Mitteilung. Eins der originellsten befand sich in Friedenszeiten in Johannissthal. Es war dies ein System von Lampen unter der Erde, aber durchscheinend abgedeckt und so konstruiert, daß der Wind den erleuchteten Pfeil unter der Erde stets mechanisch in die Windrichtung stellte. Auf diese Weise konnte der Flieger auch nachts in die günstigste Richtung beim Landen übergehen. Höchst einfach sind die Königschen Leuchtringe. Zwei dieser Kreise stehen hintereinander. Aus ihrer Lage zu einander und ihrer scheinbaren Größe kann sich der landende Flieger in genaues Bild beim Niedergehen machen.

Häufig sind auch die nächtlichen Flugzeuge selbst mit Positionslichtern nach Art der Schiffe versehen und sie können sich auch durch Leuchtpistolensignale mit der Erde verständigen. Während der Sommerschlacht benutzten die nächtlichen Infanterieflieger Frankreichs, die dicht über der Erde flogen und von oben her Gräben und Trichter mit ihren Maschinengewehren säubern wollten, einen Geschossgurt, dessen jedes zehnte ein Magnesiumleuchtgeschos war. Auf diese Art sahen sie nicht nur die Menschen im Gelände, sondern konnten auch die Bahn ihrer Geschosse verfolgen. Luftschiffe benutzen auf Nachtfahrten häufig Sterngranaten, die an Fallschirmen langsam verbrennend zur Erde sinken und feindliche Schiffe, Industrieanlagen usw. verraten.

Wer die amtlichen deutschen und feindlichen Berichte verfolgt, wird erstaunen über die Verluste, die ganze Bombengeschwader nächtlicher Weise vollbringen. In mancher Nacht werden Tausende von Kilogrammen abgeworfen und alle, die von der Front kommen, müssen zu erzählen, eine wie unangenehme Zugabe des Krieges der bombentragende Nachtvogel ist. Um so beachtenswerter ist die Vervollkommnung des nächtlichen Fliegers in kaum drei Jahren vom ängstlichen Umherflattern eines halb oder ganz verlorenen Einzelfliegers an bis zum sicher orientierten Geschwaderflug des Bombenfliegers.



Eine ungewöhnliche Nachtaufnahme: Deutsches Luftschiff über London, während eines Angriffs von einem englischen Photographen aufgenommen.



Erlauchte Kreise, die das nächtliche Landen erleichtern.