

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)

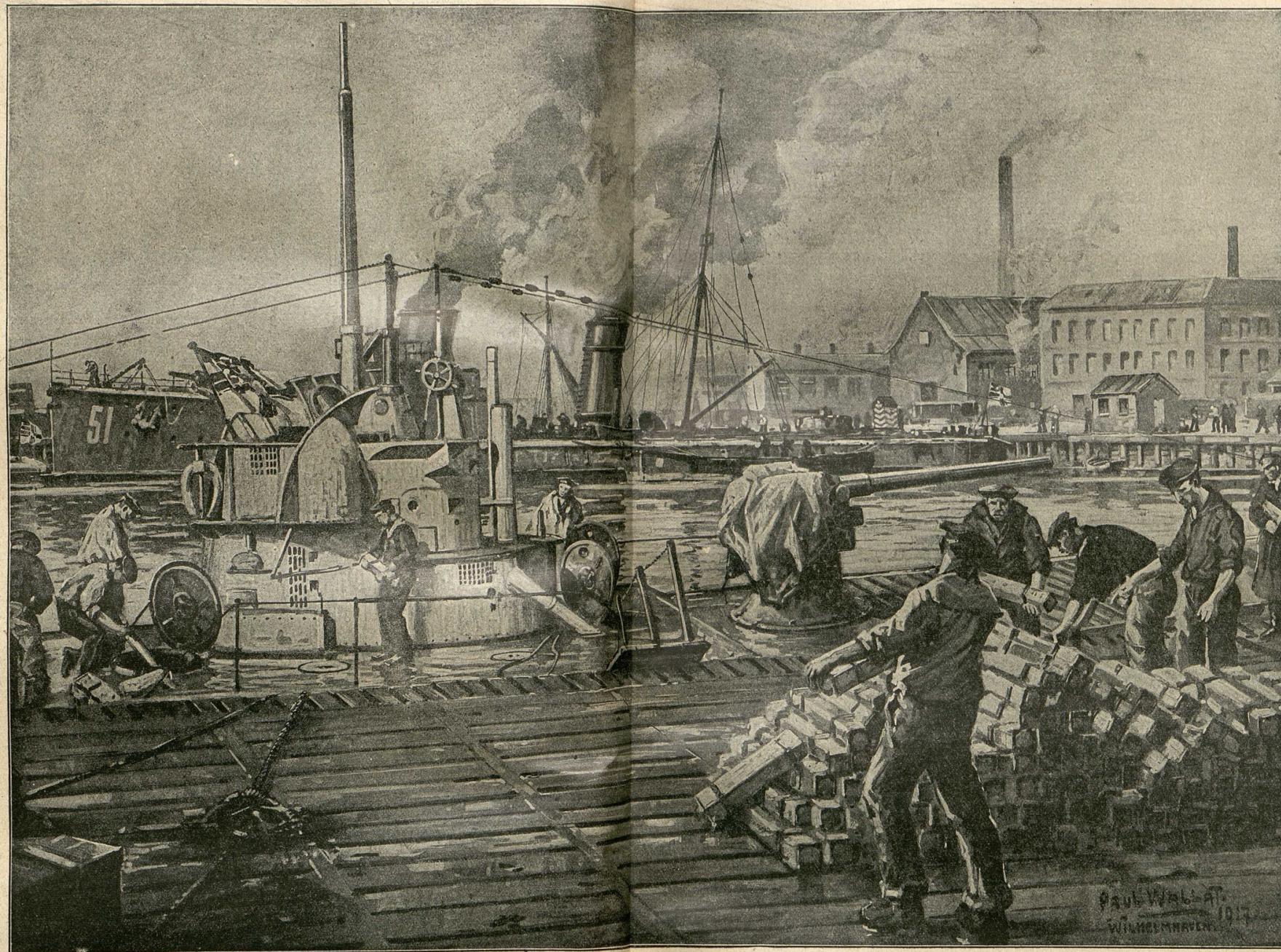
Telephone: +43(732) 7720-53100

eingeführt worden. Während am Fallschirm der Fallschirm zu einem Paket zusammengefaltet im Netzwerk hängt und mit dem Körper des Beobachters durch die Fallschirmleinen verbunden ist, die mit Karabinerhaken an einem starken ledernen Leibgurt befestigt werden, liegt der Fallschirm des Fliegers, ebenfalls paketförmig zusammengefaltet, als Sitzkissen auf dem Platz, auf dem der Flieger sitzt.

Ereignet es sich nun, daß das Flugzeug im Luftkampf, durch Motorschaden oder Abwehrfeuer von der Erde aus in Brand gerät, Tragflächen abbrechen oder irgend ein anderer Grund die Unmöglichkeit ergibt, das Flugzeug in der Luft zu halten und noch zu landen, so bildet der Fallschirm das einzige Mittel zur Rettung des in Gefahr befindlichen Fliegers. Dieser muß aus dem Sitz herausklettern, damit er mit dem Körper aus dem stürzenden Flugzeug freikommt. Ein „Absprung“, wie ihn der Beobachter im Fallschirm vom Korb aus zu tun hat, kommt hier kaum in Betracht, weil der Flieger vom Luftdruck sofort vom Flugzeug fortgerissen wird. Gefahr der Unfall noch in verhältnismäßig großer Höhe, so wird der Flieger mit ziemlicher Sicherheit auf seine Rettung durch den Fallschirm vertrauen können. Es dauert natürlich einige Sekunden, bis sich der Fallschirm entfaltet und den Stürzenden trägt. Diese Augenblicke, in denen der Flieger in freiem Fall ungehemmt in die Tiefe stürzt, sind seelisch sicherlich unangenehm und beängstigend; bald aber fängt sich die Luft in dem Fallschirmstoff, der sich langsam entfaltend, den freien Fall abbremst und schließlich den Flieger in sanftem Schwebeflug zur Erde niederträgt.

Gewiß gibt es Gefahren und Umstände genug, die den Fallschirmabsprung vereiteln können. Wenn sich eine Leine des Fallschirmes an irgend einem Flugzeugteil verfangt, so wird es in Anbetracht der Sekundenbruchteile, die dem Flieger zum Überlegen und Handeln zur Verfügung stehen, diesem oft nicht möglich sein, sich noch rechtzeitig von dem stürzenden Flugzeug freizumachen. Auch kann es geschehen, daß sich der Flieger, der schon am Fallschirm nach unten schwebt, vielleicht gerade senkrecht unter seinem Flugzeug befindet, das nun mit großer Geschwindigkeit zu Boden fällt und den Flieger mit sich reißt. Aber selbst bei Würdigung aller dieser Gefahren bietet der Fallschirm doch viel Vorteile, denn er gibt dem Flieger doch wenigstens das beruhigende Gefühl, beim Absturz nicht ganz hilflos zu sein, und er trägt ihn, wenn alles gut geht, vollkommen sicher zur Erde. Ohne den Fallschirm aber ist der Flieger im brennenden oder abstürzenden Flugzeug dem sicheren Tode geweiht.

In Fliegerkreisen weiß man schon von vielen gelungenen Fallschirmabsprüngen zu erzählen. Einer der seltsamsten wurde von dem erfolgreichen deutschen Kampfflieger Leutnant Udet ausgeführt. Udet sprang etwa 800 Meter über dem Erdboden aus seinem brennenden Flugzeug und verding sich dabei an der Seitensteuerrippe mit den Leinen des Fallschirmes. Unter Aufbietung aller Kräfte brach er den hindernden Flugzeugteil ab — man bedenke, daß er während dieser Zeit bereits mit dem Flugzeug dem Boden zustürzte — und kam auch glücklich frei. Der Abstand von der Erde betrug mittlerweile nur noch höchstens 400 Meter,



Munitionsübernahme an Bord eines deutschen Tauchbootes.

so daß sich der Fallschirm nicht mehr recht entfalten konnte. Immerhin bremste er den Aufschlag des Abstürzenden auf die Erde ab, so daß Leutnant Udet dicht vor der eigenen Infanterielinie niederfiel, wobei er sich ein Bein verstauchte. Er machte sich vom Fallschirm frei und lief durch das Feuer der feindlichen Infanterie und Artillerie auf die deutschen Linien zu. Das Abenteuer schadete ihm körperlich und seelisch so wenig, daß er bereits am nächsten Tage wieder einen Gegner im Luftkampf abschießen konnte.

Aber nicht nur für Jagdflieger, sondern auch für die anderen Flieger kann der Fallschirm zum Lebensretter werden; man braucht nur an die großen Bombenflugzeuge zu denken, bei denen infolge ihrer großen Last an Betriebsstoff und Motorzahl die Feuergefährlichkeit ziemlich groß ist. Wird ein solcher Brand rechtzeitig erkannt, so können die Insassen mit dem Fallschirm das noch schwebende Flugzeug verlassen und so ihr Leben retten.

schmuden österreichischen Artillerieuniformen die Straßen der Stadt belebten. Das hängt mit der Bedeutung Douais als Bahnknotenpunkt der Linien von Lille, Valenciennes und Cambrai zusammen, ferner mit der Lage der Stadt hinter der Arrasfront, sowie drittens mit den guten Schiffahrtsstraßen. Die Scarpe, deren Wälen von Tournai kommen und nach Arras führen, wird am Westausgang der Stadt vom Kanal de la Sensée und vom Kanal de la Haute Deule getroffen. Ersterer stellt den wichtigen Verkehr zur Schelde her, letzterer führt nach Lille. Trotz dieser militärischen Wichtigkeiten, die aus der geographischen Lage für Freund und Feind unzweideutig hervorgehen, war das Militär der Einwohnerzahl gegenüber immer in der Minderheit. Statistisch kann leicht nachgewiesen werden, daß das Bombenwerfen wie ein Schießen auf — Ammern in Sperlingschwärmen wirkt: um zwei zu verletzen, tötet man hundert andere. Nur, daß die „anderen“ in diesem Falle die Bundesgenossen der englischen Kanoniere sind, deren weittragende Geschütze zwischen Arras und Vimy stehen ...

Wandelt man durch die geradlinigen Straßen oder an den Baubänken Stadtmauern mit ihren sieben Kilometer Umfang hinter den dreifachen Wällen aus dem fünfzehnten, sechzehnten und neunzehnten Jahrhundert entlang, so bieten sich dem Auge außerordentlich viele Häuser mit hübschen Vorgärten, auch mehrere Villen mit großen Kunstgärten und manche Arbeiterwohnungen mit Nutzgärten. Die reichsten Kohlenbergwerksbesitzer Nordfrankreichs, die in der Geschäftszentrale Douai wohnen, besitzen hier ihre geschmacklos überhäuften Paläste. Im Herzen der Stadt liegt der schöne Marktplatz (siehe Bild in Band VII, Seite 2) mit den architektonisch fesselnden Gebäuden der Umgebung. Vor allem wirkt das gotische Stadthaus aus dem fünfzehnten Jahrhundert prächtig, dessen 40 Meter hoher Belfried mit dem Glockenturm weiteisern aufsteigt mit den Türmen der anderen schönen Kirchen. Beachtenswert ist besonders die Kirche Notre Dame, die einen berühmten alten Altarschrein aus der Abtei St. Audoen barg. Nicht weniger stattlich sind die Kirchen von St. Jacques und St. Katharine. Die mächtig wirkende Hauptkirche von St. Pierre hat einen Artillerietreffer in die Kuppel erhalten.

Nach einer Originalzeichnung von Paul Wallat.

Kriegstädtbilder.

2. Douai.

Von Paul Otto Ebe.

(Hierzu die Bilder Seite 171.)

Als ich im Jahre 1917 nach der Arrondissementshauptstadt Douai im Departement Nord kam, hatte sich ihr Antlitz nicht wesentlich gegen das Vorjahr verändert. Auch im Frühjahr 1918 bot die Stadt noch einen im großen ganzen friedlichen Anblick, denn die Fliegerbomben hatten bis dahin keine größeren Lücken in das Städtebild gerissen, obgleich die Bewohner ihren attentatslustigen Landsleuten schon manches blutige Opfer in Familie oder Verwandtschaft gebracht hatten.

Wenn man die Kriegsflüchtlinge abzieht, mögen schätzungsweise noch 15 000 Einwohner innerhalb der alten Burgmauern, dieser einstigen Festung erster Klasse, wohnen. Es hat Zeiten gegeben, in denen das deutsche Militär und die

Mehrere Krankenhäuser und einige neu eingerichtete Lazarette mit dem Wahrzeichen des Roten Kreuzes findet man in der Stadt zerstreut. Eines davon ist ebenfalls bereits schwer beschädigt. Von früher her befinden sich auch geräumige Kasernenanlagen, Stallbauten und ein Arsenal in der Stadt. Eine Kanonengießerei hatte einst einen guten Ruf. Ich habe sie jedoch nicht mehr gefunden. Sie ist vielleicht in einer der großen Fabriken für landwirtschaftliche und sonstige Maschinen aufgegangen, die in größerer Anzahl neben Gerbereien, Spinnereien und Brauereien ihr Fortkommen suchen.

Auch das geistige Leben stand vor dem Kriege in hoher Blüte. Neben einer Artillerieschule und einer Akademie besaß Douai mehrere Lyzeen, Kollegs und Normalschulen, Gemeindegalerien, Bibliotheken, Museen und einen botanischen Garten.

Die Stadt soll auf den Trümmern des alten Schlosses Castrum Duacense erbaut worden sein, nachdem es die Normannen im Jahre 897 zerstört hatten. Sie gehörte zunächst