

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

gepflückt zu haben, marschierten die braven Kompagnien in die wohlverdiente Ruhe. Sie hatten einen bedeutsamen Erfolg errungen, eine Beute von 7 Maschinengewehren gemacht und 2 Offiziere und 150 Mann gefangen genommen.

* * *

Ein glücklicher Fliegerstreich.

(Zsprengung der Bahnlinie Ploesci—Buzeu.)

Der 3. Dezember 1916 war kein Fliebertag. Tief hängende schwere Wolken und dichter Bodennebel machten jede Sicht unmöglich. Trotzdem aber, oder gerade deshalb war das Wetter einer besondern Unternehmung günstig, die uns mindestens einigen Nutzen,

Nach der Zeit mußten die beiden Flugzeuge jetzt in der Nähe von Uralati sein, unweit nördlich der Bahnlinie Ploesci—Buzeu, die es zu sprengen galt. Durch ein Wolkenloch ging es im Gleitflug tiefer, aber eine niedrigere zweite Wolkendecke ließ noch nichts erkennen, bis auch sie durchstoßen war. Erst aus 100 Meter Höhe wurde die gesuchte und glücklich gefundene Bahnlinie erkennbar; stellenweise durch Bodennebel verhüllt. Nun mußte das weitere gelingen!

Die Flugzeuge schwenkten gehorjam nach Osten herum, aber ein Landungsplatz fand sich nicht sogleich. Starke Verkehr auf der Landstraße und Kukuruzfelder mit hohen Stauden machten zunächst eine Landung noch unmöglich; also weiter! —

Endlich bei der Haltestelle Inosti gelang sie dem vordersten Doppeldecker, dicht neben dem Bahndamm. Der andere blieb zum Schutz in der Luft. Eile tat not. Die Flieger waren als feindliche erkannt und dem rasch auf die Erde gesprungenen Fliegerleutnant Heymann liefen von der benachbarten Straße an die 30 Menschen bis auf 50 Meter Annäherung entgegen. Von dem Bahnwärterhäuschen kam der Wärter sogar bis auf wenige, ein anderer hinter dem Bahndamm gedeckt bis auf ein paar Schritte heran; fast alle drohend Knüppel oder Handwerksgerätschaften schwingend.

Aber Bizfeldweibel Haas ließ auch schon das Maschinengewehr



Phot. C. Hünic, Berlin.

Russischer Graben mit eingebauter Gasstation.

Die Gasflaschen sind durch Sandfüße gegen Flieger verdeckt, die von unten nach oben führenden Gasschläuche sind sichtbar.

den Rumänen aber nicht unerheblichen Schaden zufügen konnte — wenn sie glückte.

Nach der Karte ließ sich die Richtung für den geplanten Flug und Zeitdauer für die Ankunft über dem in Aussicht genommenen Ziel hinter der feindlichen Front genügend genau feststellen. Gerade das unsichtige Wetter aber konnte vorzeitige Entdeckung unsres Fluges verhüten.

Die schon für das geplante Unternehmen fertig ausgerüsteten beiden Flugzeuge wurden also frühmorgens in Kronstadt aus dem Schuppen ins Freie geschoben und starteten um 6 Uhr 45 Minuten. — Zunächst galt es, eine größere Höhe zu ersteigen, um glatt über das rumänische Grenzgebirge hinweg fliegen zu können. Wie zwei Buffarde schraubten sich die beiden Doppeldecker in prächtigen Spiralen bis über die Wolken empor. Nach wenig mehr als einer halben Stunde zeigte der Barograph 2500 Meter Höhe an. Das genügte. Nun genaue Zeit nach der Stoppuhr genommen, und nach dem Kompaß Kurs Süd—Süd—Ost. —

Nahezu eine Stunde ging es in dieser Richtung. Einer hinter dem andern; der hintere etwas überhöht.

auf dem Flugzeug rattern und hielt dem Offizier die auf ihn eindringenden Rumänen damit vom Leibe. Dieser hatte inzwischen rasch eine Anzahl Sprengpatronen an Telegraphenleitung und Bahngleis anbringen können, die Zündschnur angesteckt und stieg schleunigst wieder ins Flugzeug. — — —

Mit Vollgas flog die Maschine ab. Als sie kaum 10 Meter hoch über dem Boden war, genau um 8 Uhr 20 Minuten, erfolgte die Explosion. Der tapfere Bahnwärter, welcher im letzten Moment die Zündschnur auszutreten versuchte, flog mit in die Luft. Der wichtige Schienenstrang aber war erfolgreich gesprengt. — — —

Schwieriger als der Ausflug gestaltete sich jedoch noch der Rückflug, so daß die Flieger, die in Nebel und Wolken auch den gegenseitigen Anschluß verloren hatten, schon die Hoffnung aufgaben, sich wieder nach Kronstadt zurückzufinden. Die im Gebirge hängenden Wolken machten jede Bodenorientierung unmöglich und nur durch Zufall konnte in einem Wolkenloch eine solche gewonnen werden, so daß die Flugzeuge genau 2½ Stunden nach ihrem Abflug wieder in Kronstadt landen konnten. — —