

Ein Tagesflug Wien-Kiew.

II. Lemberg-Prostrow-Kiew.)

Wenn man fünf Stunden wehrlos im ersten Sturm gefesselt ist und hoch über der Erde sein stets wieder verlorenes Gleichgewicht suchte, so geriet die festesten Entschlüsse ins Wanken. Wer je einen Winternsturm auf dem Weide eines Ozeandampfers mitgemacht hat, wird einen Teil dieser Gefühle bis auf den Wind ins bodenlose Nichts nachempfinden können. Als mich daher die Fliegeroffiziere in Lemberg zum drittenmal fragten — mein be- taubtes Trommelfell arbeitete noch nicht — ob ich noch heute nach Kiew weiterfahren wolle, erluchte ich um eine Bedenkzeit von einigen Minuten. Steifgefroren wie eine Statue, unsicher im Kopf wie in den Füßen, mußte ich erst eine Versammlung meiner Lebensgefährten einberufen, damit sie über den Rest des Tages abstimmen könnten. Meiner Bitte um eine heisse Flüssigkeit folgte eine Einladung und ein Trümpfzug durch den Sand in die Offiziersmesse, und hier wurde ich sehr bald aufgetaut durch die Liebenswürdig- keit, die im Kreise unserer Fliegeroffiziere ganz besonders zu Hause ist und im vierten Kriegs- jahr nicht abgenommen hat. Besonders Tapfer- keit bringt ganz besondere Ritterlichkeit hervor. Das nahm ich schon in Lemberg wahr, wo ich von den Herren des Kommandanten Haupt- mann Fronske, besonders Lieutenant Christo-

manos, den Sohn des berühmten Apostoliten, und den rührigen Lieutenant Lukas kennen lernte. Im Mittelbunk der innigen und froh- lichen Kameradschaft bei Tisch stand an diesem Tag der Kommandant der Flugzeugstation Kiew Oberleutnant Alexander v. Lipetz, die richtige junge Kraftnatur und Kraftfigur, der nach freibewundungsaig Sturmangriffen in den Reihen der Kaiserflieger zu den Fliegern ge- gangen war und in siebzehn Luftkämpfen fünf Beinde erlitten hatte. Es stellte sich heraus, daß er mein nächster Pilot sein sollte, und ich gewann durch seinen Anblick, sein Wesen und durch die Sätze von Kapite und Lee das Vertrauen zur Fortsetzung des Fluges, obwohl die Wolken am Himmel lagten. Wir mußten bis halb 3 Uhr Pause machen, weil ein Steuerriß unfres Doppel- deckers frisch montiert werden mußte. Ich ließ mir in der Zwischenzeit wie bisher Kostümmen machen, die sich natürlich nicht er- füllten. Niedriger Flug bis zur Grenze, dort werde man etwas höher gehen müssen, denn über Rußland liegen immer Wolken. Welche enge Beziehung zur Politik! War nicht immer über Rußland die große Wetterwolke, und soll es uns in den furchtbaren Zeiten dieses Krieges nicht etwas trösten, daß diese ewige Drohung endlich schwand?

Der Motor riß uns förmlich über die breiten Straßen und offenen Plätze Lembergs weg, und bald merkte ich, daß ich es in einer Beziehung besser hatte, als vorher. Der elegante, schlanke Rumpf ermöglichte eine schnellere Fortbewegung als bisher, und außerdem hatte ich es mit einem Meister- piloten zu tun. Das war aber auch dringend notwendig, denn die Wägen hatten sich offen- kundig verabschiedet, mir das Fliegen gründ- lich auszuwischen, und der Gegenstand des werden unter uns herum, der soeben am, die Maschine fällt in lautiöser, selb-

Apparate verstärkte sich ins Maßlose. Sein Eindrud auf mein Gemüt wurde noch erhöht durch eine hitzige Entdeckung. Man hatte ver- gessen, mich anzuschmallen! Als ich vorsichtig hinter meinem Sitz nach den Riemen klappte, erwies sich die Gurt als zu kurz. Ich ver- suchte mir zu helfen und den Riemen zu ver- längern, aber immer, wenn ich mich nach links rückwärts neigte, ging der Nollenpfeiff in den Spanndrängen wieder los, und wir fielen oder stiegen plötzlich um mindestens hundert Meter oder neigten uns energisch nach der Seite, und ich hatte das instinktive Bedürfnis des Passagiers auf schwankendem Schiff, mich nämlich schleunigt irgendwo anzuhalten. Das war jedoch leichter gewollt als getan. Es war nämlich nichts anderes zum Anhalten da als die Bordwand, und die war so schön glatt, daß die trotz doppelter Handschube steifen und gestornen Finger darauf herumrutschten. Einen guten Eindruck machten auch drei Au- denken an die Vergangenheit des Apparats, Schiffschöcher unter dem Pilotensitz, durch die man fröhlich und direkt auf die 1500 Meter tiefe Erde sah und die mir das Lastrige meiner Lage eindringlich zum Bewußtsein brachten.

Das alles durfte mich nicht verhindern, das Bild zu betrachten, das sich uns nach einer wildbewegten Flugstunde in der Gegend von Glogow und Tarnopol „am See“ bot. Ein ungeheures Spinnennetz bedeckte den Boden — die Schiffsentstellungen und Laufgräben des Krieges, der hier getobt hatte. Gemaltige Krater saßen in dem Netz wie große Kleeen, die Spuren unserer Riesenmänner. Hier konnte man deutlich sehen, wie sehr das Flugzeug zum Auge des Beobachters geworden ist, dessen Blick in die Ebene nichts entgehen kann. Meilen- weit sieht sich dieses Netz, an dessen Rändern viele Tausende heiliger Gräber ihr Vaterland

7. Seite Neues Wiener Tagblatt vom 14. 4.