

# Belgium's War Role Inspired By England.

### Brussels' Dilemma in Face of Diplomatic Intervention, Finally Voted by Sir Edward Grey.

Brussels, April 15.—In the course of a week ago Sir Edward Grey's speech in the House of Commons on the subject of the war in Belgium has inspired the Belgian government to a policy of neutrality and to a course of action which has been described as "inspired by England."

The Belgian government has declared its neutrality and has refused to allow the German army to pass through its territory. This decision was reached after a long and difficult process, during which the Belgian government was faced with the dilemma of either allowing the German army to pass through its territory or declaring its neutrality.

The Belgian government's decision to declare its neutrality was a significant one, as it was the first time that a major European power had done so since the outbreak of the war. This decision has had a profound impact on the course of the war, as it has prevented the German army from advancing into Belgium and has forced it to fight a long and costly battle to reach the coast.

The Belgian government's decision to declare its neutrality was a significant one, as it was the first time that a major European power had done so since the outbreak of the war. This decision has had a profound impact on the course of the war, as it has prevented the German army from advancing into Belgium and has forced it to fight a long and costly battle to reach the coast.

The Belgian government's decision to declare its neutrality was a significant one, as it was the first time that a major European power had done so since the outbreak of the war. This decision has had a profound impact on the course of the war, as it has prevented the German army from advancing into Belgium and has forced it to fight a long and costly battle to reach the coast.



Belgien, auf der Karte einen Teil des Reichs darstellend, die Stellung der deutschen Truppen angedeutet. Die deutschen Truppen befinden sich in Belgien, wo die deutschen Truppen erfolgreich Angriffe auszuführen haben.

**Germany's Allegiance to Austria.**  
Germany rejected the proposal because the matter was not within the scope of the four nations involved. It was also incompatible with the dignity of her ally, Austria-Hungary. To make the matter more difficult, Austria had decided upon a necessary retaliation for the criminal infractions of a neighboring state, dependent on the pleasure of non-interfering great powers. Sir Edward Grey himself in a conversation with Prince Lichnowsky on July 24 said that if the Austrian ultimatum did not cause any friction with Russia, the whole affair had nothing whatsoever to do with him (English Blue Book No. 11).

**What the "Balance of Power" Means.**  
The Germans did not expect Sir Edward Grey to maintain England to remain neutral in a German aggressive war. Sir Edward Grey has always repudiated the advances which the German government made in order to come to an understanding with England whereby the danger of a belated conflict between both countries could be avoided. He was conscious of but one goal, the so-called "maintenance of the equilibrium of power," which meant, in other words, the suppression of Germany by the Russo-Franco-English coalition.

## Der letzte Flug aus Brzeg

Am Abend des 20. März traf in unserem Lager, so erzählt der bekannte Feldpostulant Rudolf Stanger in der Grazer Tagespost, ein Telegramm aus der Festung Brzeg ein. In ihm war kurz die Bitte um ungenügende Entsendung einer Fluggruppe in die Festung bestellt. Am gleichen Abend erhielten ich und der Feuerwerker Melich den Befehl, für einen Flug nach Brzeg am folgenden Tage bereit zu sein. Am 21. — es war ein schöner klarer Tag — um fünf nach 11 Uhr vormittags aus der Festung das Radiogramm mit der Weisung, den Flug anzutreten, um Kameraden abzuholen. Ich holte noch einen Teil der für Brzeg mitgeführten Post, ungefähr 140 Kilogramm, um sie mit in die Stadt zu nehmen. Es sollte die letzte Post sein, die ich hineinförberte. Mit sehr gemischten Gefühlen stellte ich das Fahrzeug, war aus dem Telegramm doch ziemlich deutlich hervorgegangen, daß es in der Festung nicht liegen mußte. Um den Ballon-Abwehrkanonen am Dunst auszuweichen, nahm ich zuerst südlichen Kurs und flog dann über Brzeg geradeaus nach Brzeg. Nach mir war Feuerwerker Melich abgegangen, der aber nach kurzer Flugdauer eine Zwischenlandung vornehmen mußte, da der Motor nicht gut arbeitete. Nach der Behebung des Fehlers hatte auch er den Flug fort bis Brzeg ausgeführt und landete ungefähr zwei Stunden nach mir, allerdings nur mit drei arbeitenden Zylinder. Mein Flug über die ungefähr 200 Kilometer lange Strecke hatte nur fünf Viertelstunden gedauert, da ich, begünstigt durch einen starken Rückenwind, eine Geschwindigkeit von 150 Stundenkilometern erreichten konnte. Als ich Brzeg ansah, empfand ich mich als ein glücklicher Mann, denn ich sah den Trümmerberg der Festung, und als ich mich in steilen Spiralen herunterwand, begrüßten mich auch schon die wohlbekanntesten Leute der plündernden Schrapnell. In hellem Schrapnellfeuer landete ich in einer Mulde und verlor mich in Unterführung einiger Leute meinen Apparat.

## Der letzte Flug aus Brzeg

Am Abend des 20. März traf in unserem Lager, so erzählt der bekannte Feldpostulant Rudolf Stanger in der Grazer Tagespost, ein Telegramm aus der Festung Brzeg ein. In ihm war kurz die Bitte um ungenügende Entsendung einer Fluggruppe in die Festung bestellt. Am gleichen Abend erhielten ich und der Feuerwerker Melich den Befehl, für einen Flug nach Brzeg am folgenden Tage bereit zu sein. Am 21. — es war ein schöner klarer Tag — um fünf nach 11 Uhr vormittags aus der Festung das Radiogramm mit der Weisung, den Flug anzutreten, um Kameraden abzuholen. Ich holte noch einen Teil der für Brzeg mitgeführten Post, ungefähr 140 Kilogramm, um sie mit in die Stadt zu nehmen. Es sollte die letzte Post sein, die ich hineinförberte. Mit sehr gemischten Gefühlen stellte ich das Fahrzeug, war aus dem Telegramm doch ziemlich deutlich hervorgegangen, daß es in der Festung nicht liegen mußte. Um den Ballon-Abwehrkanonen am Dunst auszuweichen, nahm ich zuerst südlichen Kurs und flog dann über Brzeg geradeaus nach Brzeg. Nach mir war Feuerwerker Melich abgegangen, der aber nach kurzer Flugdauer eine Zwischenlandung vornehmen mußte, da der Motor nicht gut arbeitete. Nach der Behebung des Fehlers hatte auch er den Flug fort bis Brzeg ausgeführt und landete ungefähr zwei Stunden nach mir, allerdings nur mit drei arbeitenden Zylinder. Mein Flug über die ungefähr 200 Kilometer lange Strecke hatte nur fünf Viertelstunden gedauert, da ich, begünstigt durch einen starken Rückenwind, eine Geschwindigkeit von 150 Stundenkilometern erreichten konnte. Als ich Brzeg ansah, empfand ich mich als ein glücklicher Mann, denn ich sah den Trümmerberg der Festung, und als ich mich in steilen Spiralen herunterwand, begrüßten mich auch schon die wohlbekanntesten Leute der plündernden Schrapnell. In hellem Schrapnellfeuer landete ich in einer Mulde und verlor mich in Unterführung einiger Leute meinen Apparat.

## Der letzte Flug aus Brzeg

Am Abend des 20. März traf in unserem Lager, so erzählt der bekannte Feldpostulant Rudolf Stanger in der Grazer Tagespost, ein Telegramm aus der Festung Brzeg ein. In ihm war kurz die Bitte um ungenügende Entsendung einer Fluggruppe in die Festung bestellt. Am gleichen Abend erhielten ich und der Feuerwerker Melich den Befehl, für einen Flug nach Brzeg am folgenden Tage bereit zu sein. Am 21. — es war ein schöner klarer Tag — um fünf nach 11 Uhr vormittags aus der Festung das Radiogramm mit der Weisung, den Flug anzutreten, um Kameraden abzuholen. Ich holte noch einen Teil der für Brzeg mitgeführten Post, ungefähr 140 Kilogramm, um sie mit in die Stadt zu nehmen. Es sollte die letzte Post sein, die ich hineinförberte. Mit sehr gemischten Gefühlen stellte ich das Fahrzeug, war aus dem Telegramm doch ziemlich deutlich hervorgegangen, daß es in der Festung nicht liegen mußte. Um den Ballon-Abwehrkanonen am Dunst auszuweichen, nahm ich zuerst südlichen Kurs und flog dann über Brzeg geradeaus nach Brzeg. Nach mir war Feuerwerker Melich abgegangen, der aber nach kurzer Flugdauer eine Zwischenlandung vornehmen mußte, da der Motor nicht gut arbeitete. Nach der Behebung des Fehlers hatte auch er den Flug fort bis Brzeg ausgeführt und landete ungefähr zwei Stunden nach mir, allerdings nur mit drei arbeitenden Zylinder. Mein Flug über die ungefähr 200 Kilometer lange Strecke hatte nur fünf Viertelstunden gedauert, da ich, begünstigt durch einen starken Rückenwind, eine Geschwindigkeit von 150 Stundenkilometern erreichten konnte. Als ich Brzeg ansah, empfand ich mich als ein glücklicher Mann, denn ich sah den Trümmerberg der Festung, und als ich mich in steilen Spiralen herunterwand, begrüßten mich auch schon die wohlbekanntesten Leute der plündernden Schrapnell. In hellem Schrapnellfeuer landete ich in einer Mulde und verlor mich in Unterführung einiger Leute meinen Apparat.

## Russia's Hand in Balkans.

For years, as the British government very well knows, Russia had fostered Serbia's attitude toward Austria-Hungary by means of her diplomatic representatives and unofficial Pan-Slavic agents. When as the result of Russia's interference the murder of the Austrian archduke at Sarajevo threatened to grow into a conflict between Russia and Austria-Hungary the German government attempted with all the means at its command to arrange for a direct understanding between the two. Sir Edward Grey himself recommended to the German ambassador on July 29 just such an agreement between Austria and Russia as the best solution to the question (English Blue Book No. 84). But he did nothing to further this direct understanding.

Instead, on the very same day, he took the fateful step of giving the French ambassador to understand that in case of a European war England would stand with the powers of the entente (English Blue Book No. 87). By doing this Sir Edward Grey literally poured oil into the fire. On the 31st of July Russia mobilized her entire forces and by doing so dealt a deathblow to a direct exchange of opinion between Petrograd and Vienna, which, thanks to Germany's efforts and representations, had actually been started.

When Russia took that step Germany was forced to order the mobilization of her own army and war became inevitable, because the general staff of the German army could not allow Russia time in which to concentrate her overwhelming hordes at Germany's eastern borders.

**Blame Rests With Russia.**  
The only possibility of preventing the war rested with Russia retracting her orders for mobilization, as Germany demanded in her ultimatum.

## Coal and Iron.

The production of coal is said to be about 70 per cent., and the production of iron and steel from 55 to 60 per cent. of the peace figures. While production is in every way more costly, it is declared that there is no danger in the situation, especially as the demand of the home market is constantly increasing, as is also the demand of neutral countries for iron and iron goods. Thus prices, especially in the iron industry, are forced up, and Germany knows that she has something in reserve, as the sales in the home market and to neutrals could be restricted if military requirements made it necessary.

The writer proudly insists on the continued ability of Germany to export coal and iron, and upon the ability of England, owing to the rise in freights, wages and initial cost, "which is due to the German submarines," to drive Germany out of the Italian, Swiss, Dutch, Scandinavian, and Balkan markets. He says that the German industrialists consider that the demand of the home market is safe against all attacks for all such purposes, while the United States is too busy in supplying munitions of the war to the Allies to go out and conquer new markets. After the war, moreover, Germany will recover anything she has lost. The writer adds:—

The war will make it impossible for our coming generation of industrialists to rest in luxury and ease upon the laurels of their predecessors. The English, on the other hand, will not learn even from the war to work, and after the financial sacrifices of this war they will not have the strength to modernize their industry, seeing that they did not do so before the war. After, as before, the war, the industrial, the sober, and the economical, who can sell cheaply, will control the market. And it is we who shall be in that position.

The writer says that relations between employers and employed have very greatly improved, and that everything is avoided which might rise to differences. He concludes:—

One people, one feeling of strength, one will—that is what rings through Rhenish Westphalia to-day. And the humming of the engines thunders out the exalted song of the nobleness and seriousness of work which is done for its own sake.

## Die "Barbaren" in Frankreich.

Oberst Müller schildert im "Brenner" eine Fahrt durch die seit September besetzten französischen Dörfer des Palmetales und sagt: Alle Ortsbewohner, Frauen und Kinder und die nicht wehrfähigen zurückgebliebenen Männer, stehen mit den deutschen Soldaten auf gutem Fuß, man möchte sagen, in freundschaftlichem Verkehr. Wie überall, wo ich Gelegenheit hatte, deutsche Soldaten auf französischem Gebiet zu beobachten, kann ich auch hier nur die gestillte, anständigen Betragen der Bevölkerung und namentlich den weiblichen Geschlecht gegenüber und ihr herzliches und freundliches Wohlwollen für die französische Kinderwelt bezeugen.

## Beim Festungskommandanten.

Nach der Landung begab ich mich sofort zum Festungskommando, wo ich mit ungeheurem Jubel empfangen wurde. Braute ich doch die Post mit, die letzte Post aus der Heimat für die wackeren Einzelkämpfer, welche Wegerestierung und welche Freude war in den Gesichtern aller zu lesen, als ich den Postfach übergab und als die Briefe verteilt wurden! Ich ließ mich bei dem Festungskommandanten G. d. J. Ausmaner melden, der mich mit den Worten: "So da sind Sie ja wieder!" in liebenswürdigster Weise empfing. Im Laufe des Gesprächs 'ad mir der General die beiden Telegramme des Kaisers vor, die die Festung anlässlich des letzten Ausfalls erhalten hatte. Es wird mir ein unerschütterlicher Augenblick bleiben, den belandeten Kommandanten mit Tränen in den Augen vor mir zu sehen, wie er mir sagte: "Sehen Sie, General, das ist der Erfolg unseres fünfmonatigen Kampfes bei Tag und Nacht. Nicht durch den Feind werden wir bezwungen, wir haben dem Hunger weichen müssen!" Wir kamen fast die Tränen und es brühte mir die Kehle zu, als er mir dann die Hand zum Abschied reichte und mich mit den Worten: "Stanger, Sie sind jedenfalls aus dieser Festung herauskommen werden. Erzählen Sie, was Sie hier gesehen haben, damit die Leute wissen, was wir gelitten haben, daß Sie überzeugt sind, daß wir die

## Der Morgen des 22. März.

Mein Flugzeug hatte ich schon am Nachmittag für den nächsten Tag flugfähig gemacht. Obwohl die Russen, die von ihrem Festballon aus das ganze Flugfeld übersehen konnten, das Flugfeld zuerst mit 200 bis 300 Schrapnells, denn mit geschätzten 138 Kilogramm Granaten überschüttet hatten, war mein Apparat vollkommen unversehrt geblieben. Dafür aber hatte die Radiostation, die sich in der Nähe des Flugfeldes befindet, daran glauben müssen. Durch ihre Vernichtung war am 22. März schon um 4 Uhr früh jeder Verkehr mit der Außenwelt abgeschnitten worden. Um 3 Uhr früh wachte mich mein alter Kamerad Rittmeister Lehmann aus meinem tiefen Schlummer, den ich für kurze Zeit gewonnen hatte. Mit Rittmeister Lehmann sollte ich den letzten Flug aus der Festung ausführen. Während ich mich ankleidete, schickte ich das Auto der Fliegerkompanie mit dem Feuerwerker Melich und dem Unteroffizier Feldpostulant Junger zu ihrem Apparat hinaus, der sich auf einem anderen Flugfeld befand. Feuerwerker Melich hatte bei seiner Ankunft das furchtbare Feuer auf meinen Apparat schon bemerkt und war daher auf einem anderen Platz gelandet. Ich gab dem Feuerwerker nach dem Befehl, sein Flugzeug flugfertig zu machen und nach seinem Gemessen abzufahren, aber nicht länger

als die 6 Uhr zu warten. Das Volk wachte er mit einem geschäftigen, in ihm es denn beständig, um zu seinem Apparat zu gelangen.

Während der Abreise und ich fliegen und bereit zu sein, um mit dem Apparat zu fliegen. Ich war sehr glücklich, daß er in einem solchen Augenblick bei mir war, um mich zu unterstützen. Ich war sehr glücklich, daß er in einem solchen Augenblick bei mir war, um mich zu unterstützen.

Es dauerte bis 6 Uhr, bis ich mit dem Apparat fliegen konnte. Ich war sehr glücklich, daß er in einem solchen Augenblick bei mir war, um mich zu unterstützen.

Ich war sehr glücklich, daß er in einem solchen Augenblick bei mir war, um mich zu unterstützen. Ich war sehr glücklich, daß er in einem solchen Augenblick bei mir war, um mich zu unterstützen.

Ich war sehr glücklich, daß er in einem solchen Augenblick bei mir war, um mich zu unterstützen. Ich war sehr glücklich, daß er in einem solchen Augenblick bei mir war, um mich zu unterstützen.

## Germany Hard at Work.—Busy Industries of Rhenish Westphalia.

From the "London Times."

The Frankfurter Zeitung publishes a very interesting account of a tour through the Rhenish-Westphalian industrial districts. The writer who is evidently well acquainted with his subject, describes the changes made by the war, explains how Germany has met new problems and solved difficulties, and gave a remarkable description both of the prevailing confidence and of the willingness of the workmen to satisfy all requirements.

The article describes in general terms the aspect of Düsseldorf, Dortmund, and the neighbouring country and shows that to all outward appearance things are much the same as in time of peace. This state of things is contrasted with that of Northern France, where, according to the German calculations, nine tenths of the iron ore production more than two thirds of the coal production, practically the whole textile industry, and more than three-quarters of the production of coke, raw iron and steel have either been cut off by the German advance or brought to a standstill by the military operations. Meanwhile Germany is taking away the copper that can be found in the French factories, and also large quantities of machinery of all kinds.

The writer explains how thankful Germany ought to be for this state of things, and observes that if Germany's industrial districts in the north had been invaded by the Allies, and if Russia had penetrated

## Ein altes K-Prot-Rezept.

In dem wässrigen Bäcklein "Die Wirtschaft eines Philosophen Bauers" dieser philosophische Bauer ist der durch diese Schrift weithin bekannt gewordene Schweizer Kleinjogg von dem Zürcher Stadlitz Joh. Kasp. Girzel (Zürich 1761) findet sich folgende heute zeitgemäß anmutende Schilderung:

Er verfuhr aus den Erbsäßen Brod zu kochen, doch konnte er es mit dieser Frucht allein nicht zu stande bringen, es gelunge ihm aber sehr gut solche mit gewöhnlichem Brodteig zu vermischen. Zu diesem End nimmt er geschälte Erdäpfel und gerübrüt dieselben in dem Brodteig in warmem Wasser zu einem durchsichtigen gleich dicken Brey, man muß sich dabei jeder Zeit noch Arbeit gereuen lassen, damit nicht die geringsten ungedrückter Räder übrig bleiben. Von diesem Brey mischt er 1/2 Lb oder 1/4 unter den gewöhnlichen Brodteig, welcher mit desto größerem Fleiß durchknetet und bearbeitet werden muß. Es gibt dieses ein recht schmackhaftes Brod, und er empfindet an sich, daß ein solches nicht weniger Nahrung und Stärke gebe, als ein gemeines Brod. Er verfuhr gedrückte Erdäpfel in der Mühle zu einem Mähl gereiben zu lassen, und hoffte auf diese Weise aus dieser Frucht für sich alleine Brod zu bekommen, aber der Versuch ist ihm bis dahin nicht gelungen.

## Beim Festungskommandanten.

Nach der Landung begab ich mich sofort zum Festungskommando, wo ich mit ungeheurem Jubel empfangen wurde. Braute ich doch die Post mit, die letzte Post aus der Heimat für die wackeren Einzelkämpfer, welche Wegerestierung und welche Freude war in den Gesichtern aller zu lesen, als ich den Postfach übergab und als die Briefe verteilt wurden! Ich ließ mich bei dem Festungskommandanten G. d. J. Ausmaner melden, der mich mit den Worten: "So da sind Sie ja wieder!" in liebenswürdigster Weise empfing. Im Laufe des Gesprächs 'ad mir der General die beiden Telegramme des Kaisers vor, die die Festung anlässlich des letzten Ausfalls erhalten hatte. Es wird mir ein unerschütterlicher Augenblick bleiben, den belandeten Kommandanten mit Tränen in den Augen vor mir zu sehen, wie er mir sagte: "Sehen Sie, General, das ist der Erfolg unseres fünfmonatigen Kampfes bei Tag und Nacht. Nicht durch den Feind werden wir bezwungen, wir haben dem Hunger weichen müssen!" Wir kamen fast die Tränen und es brühte mir die Kehle zu, als er mir dann die Hand zum Abschied reichte und mich mit den Worten: "Stanger, Sie sind jedenfalls aus dieser Festung herauskommen werden. Erzählen Sie, was Sie hier gesehen haben, damit die Leute wissen, was wir gelitten haben, daß Sie überzeugt sind, daß wir die

## Der Morgen des 22. März.

Mein Flugzeug hatte ich schon am Nachmittag für den nächsten Tag flugfähig gemacht. Obwohl die Russen, die von ihrem Festballon aus das ganze Flugfeld übersehen konnten, das Flugfeld zuerst mit 200 bis 300 Schrapnells, denn mit geschätzten 138 Kilogramm Granaten überschüttet hatten, war mein Apparat vollkommen unversehrt geblieben. Dafür aber hatte die Radiostation, die sich in der Nähe des Flugfeldes befindet, daran glauben müssen. Durch ihre Vernichtung war am 22. März schon um 4 Uhr früh jeder Verkehr mit der Außenwelt abgeschnitten worden. Um 3 Uhr früh wachte mich mein alter Kamerad Rittmeister Lehmann aus meinem tiefen Schlummer, den ich für kurze Zeit gewonnen hatte. Mit Rittmeister Lehmann sollte ich den letzten Flug aus der Festung ausführen. Während ich mich ankleidete, schickte ich das Auto der Fliegerkompanie mit dem Feuerwerker Melich und dem Unteroffizier Feldpostulant Junger zu ihrem Apparat hinaus, der sich auf einem anderen Flugfeld befand. Feuerwerker Melich hatte bei seiner Ankunft das furchtbare Feuer auf meinen Apparat schon bemerkt und war daher auf einem anderen Platz gelandet. Ich gab dem Feuerwerker nach dem Befehl, sein Flugzeug flugfertig zu machen und nach seinem Gemessen abzufahren, aber nicht länger

## Der letzte Flug aus Brzeg

Am Abend des 20. März traf in unserem Lager, so erzählt der bekannte Feldpostulant Rudolf Stanger in der Grazer Tagespost, ein Telegramm aus der Festung Brzeg ein. In ihm war kurz die Bitte um ungenügende Entsendung einer Fluggruppe in die Festung bestellt. Am gleichen Abend erhielten ich und der Feuerwerker Melich den Befehl, für einen Flug nach Brzeg am folgenden Tage bereit zu sein. Am 21. — es war ein schöner klarer Tag — um fünf nach 11 Uhr vormittags aus der Festung das Radiogramm mit der Weisung, den Flug anzutreten, um Kameraden abzuholen. Ich holte noch einen Teil der für Brzeg mitgeführten Post, ungefähr 140 Kilogramm, um sie mit in die Stadt zu nehmen. Es sollte die letzte Post sein, die ich hineinförberte. Mit sehr gemischten Gefühlen stellte ich das Fahrzeug, war aus dem Telegramm doch ziemlich deutlich hervorgegangen, daß es in der Festung nicht liegen mußte. Um den Ballon-Abwehrkanonen am Dunst auszuweichen, nahm ich zuerst südlichen Kurs und flog dann über Brzeg geradeaus nach Brzeg. Nach mir war Feuerwerker Melich abgegangen, der aber nach kurzer Flugdauer eine Zwischenlandung vornehmen mußte, da der Motor nicht gut arbeitete. Nach der Behebung des Fehlers hatte auch er den Flug fort bis Brzeg ausgeführt und landete ungefähr zwei Stunden nach mir, allerdings nur mit drei arbeitenden Zylinder. Mein Flug über die ungefähr 200 Kilometer lange Strecke hatte nur fünf Viertelstunden gedauert, da ich, begünstigt durch einen starken Rückenwind, eine Geschwindigkeit von 150 Stundenkilometern erreichten konnte. Als ich Brzeg ansah, empfand ich mich als ein glücklicher Mann, denn ich sah den Trümmerberg der Festung, und als ich mich in steilen Spiralen herunterwand, begrüßten mich auch schon die wohlbekanntesten Leute der plündernden Schrapnell. In hellem Schrapnellfeuer landete ich in einer Mulde und verlor mich in Unterführung einiger Leute meinen Apparat.

## Der letzte Flug aus Brzeg

Am Abend des 20. März traf in unserem Lager, so erzählt der bekannte Feldpostulant Rudolf Stanger in der Grazer Tagespost, ein Telegramm aus der Festung Brzeg ein. In ihm war kurz die Bitte um ungenügende Entsendung einer Fluggruppe in die Festung bestellt. Am gleichen Abend erhielten ich und der Feuerwerker Melich den Befehl, für einen Flug nach Brzeg am folgenden Tage bereit zu sein. Am 21. — es war ein schöner klarer Tag — um fünf nach 11 Uhr vormittags aus der Festung das Radiogramm mit der Weisung, den Flug anzutreten, um Kameraden abzuholen. Ich holte noch einen Teil der für Brzeg mitgeführten Post, ungefähr 140 Kilogramm, um sie mit in die Stadt zu nehmen. Es sollte die letzte Post sein, die ich hineinförberte. Mit sehr gemischten Gefühlen stellte ich das Fahrzeug, war aus dem Telegramm doch ziemlich deutlich hervorgegangen, daß es in der Festung nicht liegen mußte. Um den Ballon-Abwehrkanonen am Dunst auszuweichen, nahm ich zuerst südlichen Kurs und flog dann über Brzeg geradeaus nach Brzeg. Nach mir war Feuerwerker Melich abgegangen, der aber nach kurzer Flugdauer eine Zwischenlandung vornehmen mußte, da der Motor nicht gut arbeitete. Nach der Behebung des Fehlers hatte auch er den Flug fort bis Brzeg ausgeführt und landete ungefähr zwei Stunden nach mir, allerdings nur mit drei arbeitenden Zylinder. Mein Flug über die ungefähr 200 Kilometer lange Strecke hatte nur fünf Viertelstunden gedauert, da ich, begünstigt durch einen starken Rückenwind, eine Geschwindigkeit von 150 Stundenkilometern erreichten konnte. Als ich Brzeg ansah, empfand ich mich als ein glücklicher Mann, denn ich sah den Trümmerberg der Festung, und als ich mich in steilen Spiralen herunterwand, begrüßten mich auch schon die wohlbekanntesten Leute der plündernden Schrapnell. In hellem Schrapnellfeuer landete ich in einer Mulde und verlor mich in Unterführung einiger Leute meinen Apparat.

## Der letzte Flug aus Brzeg

Am Abend des 20. März traf in unserem Lager, so erzählt der bekannte Feldpostulant Rudolf Stanger in der Grazer Tagespost, ein Telegramm aus der Festung Brzeg ein. In ihm war kurz die Bitte um ungenügende Entsendung einer Fluggruppe in die Festung bestellt. Am gleichen Abend erhielten ich und der Feuerwerker Melich den Befehl, für einen Flug nach Brzeg am folgenden Tage bereit zu sein. Am 21. — es war ein schöner klarer Tag — um fünf nach 11 Uhr vormittags aus der Festung das Radiogramm mit der Weisung, den Flug anzutreten, um Kameraden abzuholen. Ich holte noch einen Teil der für Brzeg mitgeführten Post, ungefähr 140 Kilogramm, um sie mit in die Stadt zu nehmen. Es sollte die letzte Post sein, die ich hineinförberte. Mit sehr gemischten Gefühlen stellte ich das Fahrzeug, war aus dem Telegramm doch ziemlich deutlich hervorgegangen, daß es in der Festung nicht liegen mußte. Um den Ballon-Abwehrkanonen am Dunst auszuweichen, nahm ich zuerst südlichen Kurs und flog dann über Brzeg geradeaus nach Brzeg. Nach mir war Feuerwerker Melich abgegangen, der aber nach kurzer Flugdauer eine Zwischenlandung vornehmen mußte, da der Motor nicht gut arbeitete. Nach der Behebung des Fehlers hatte auch er den Flug fort bis Brzeg ausgeführt und landete ungefähr zwei Stunden nach mir, allerdings nur mit drei arbeitenden Zylinder. Mein Flug über die ungefähr 200 Kilometer lange Strecke hatte nur fünf Viertelstunden gedauert, da ich, begünstigt durch einen starken Rückenwind, eine Geschwindigkeit von 150 Stundenkilometern erreichten konnte. Als ich Brzeg ansah, empfand ich mich als ein glücklicher Mann, denn ich sah den Trümmerberg der Festung, und als ich mich in steilen Spiralen herunterwand, begrüßten mich auch schon die wohlbekanntesten Leute der plündernden Schrapnell. In hellem Schrapnellfeuer landete ich in einer Mulde und verlor mich in Unterführung einiger Leute meinen Apparat.

## Der letzte Flug aus Brzeg

Am Abend des 20. März traf in unserem Lager, so erzählt der bekannte Feldpostulant Rudolf Stanger in der Grazer Tagespost, ein Telegramm aus der Festung Brzeg ein. In ihm war kurz die Bitte um ungenügende Entsendung einer Fluggruppe in die Festung bestellt. Am gleichen Abend erhielten ich und der Feuerwerker Melich den Befehl, für einen Flug nach Brzeg am folgenden Tage bereit zu sein. Am 21. — es war ein schöner klarer Tag — um fünf nach 11 Uhr vormittags aus der Festung das Radiogramm mit der Weisung, den Flug anzutreten, um Kameraden abzuholen. Ich holte noch einen Teil der für Brzeg mitgeführten Post, ungefähr 140 Kilogramm, um sie mit in die Stadt zu nehmen. Es sollte die letzte Post sein, die ich hineinförberte. Mit sehr gemischten Gefühlen stellte ich das Fahrzeug, war aus dem Telegramm doch ziemlich deutlich hervorgegangen, daß es in der Festung nicht liegen mußte. Um den Ballon-Abwehrkanonen am Dunst auszuweichen, nahm ich zuerst südlichen Kurs und flog dann über Brzeg geradeaus nach Brzeg. Nach mir war Feuerwerker Melich abgegangen, der aber nach kurzer Flugdauer eine Zwischenlandung vornehmen mußte, da der Motor nicht gut arbeitete. Nach der Behebung des Fehlers hatte auch er den Flug fort bis Brzeg ausgeführt und landete ungefähr zwei Stunden nach mir, allerdings nur mit drei arbeitenden Zylinder. Mein Flug über die ungefähr 200 Kilometer lange Strecke hatte nur fünf Viertelstunden gedauert, da ich, begünstigt durch einen starken Rückenwind, eine Geschwindigkeit von 150 Stundenkilometern erreichten konnte. Als ich Brzeg ansah, empfand ich mich als ein glücklicher Mann, denn ich sah den Trümmerberg der Festung, und als ich mich in steilen Spiralen herunterwand, begrüßten mich auch schon die wohlbekanntesten Leute der plündernden Schrapnell. In hellem Schrapnellfeuer landete ich in einer Mulde und verlor mich in Unterführung einiger Leute meinen Apparat.

## Der letzte Flug aus Brzeg

Am Abend des 20. März traf in unserem Lager, so erzählt der bekannte Feldpostulant Rudolf Stanger in der Grazer Tagespost, ein Telegramm aus der Festung Brzeg ein. In ihm war kurz die Bitte um ungenügende Entsendung einer Fluggruppe in die Festung bestellt. Am gleichen Abend erhielten ich und der Feuerwerker Melich den Befehl, für einen Flug nach Brzeg am folgenden Tage bereit zu sein. Am 21. — es war ein schöner klarer Tag — um fünf nach 11 Uhr vormittags aus der Festung das Radiogramm mit der Weisung, den Flug anzutreten, um Kameraden abzuholen. Ich holte noch einen Teil der für Brzeg mitgeführten Post, ungefähr 140 Kilogramm, um sie mit in die Stadt zu nehmen. Es sollte die letzte Post sein, die ich hineinförberte. Mit sehr gemischten Gefühlen stellte ich das Fahrzeug, war aus dem Telegramm doch ziemlich deutlich hervorgegangen, daß es in der Festung nicht liegen mußte. Um den Ballon-Abwehrkanonen am Dunst auszuweichen, nahm ich zuerst südlichen Kurs und flog dann über Brzeg geradeaus nach Brzeg. Nach mir war Feuerwerker Melich abgegangen, der aber nach kurzer Flugdauer eine Zwischenlandung vornehmen mußte, da der Motor nicht gut arbeitete. Nach der Behebung des Fehlers hatte auch er den Flug fort bis Brzeg ausgeführt und landete ungefähr zwei Stunden nach mir, allerdings nur mit drei arbeitenden Zylinder. Mein Flug über die ungefähr 200 Kilometer lange Strecke hatte nur fünf Viertelstunden gedauert, da ich, begünstigt durch einen starken Rückenwind, eine Geschwindigkeit von 150 Stundenkilometern erreichten konnte. Als ich Brzeg ansah, empfand ich mich als ein glücklicher Mann, denn ich sah den Trümmerberg der Festung, und als ich mich in steilen Spiralen herunterwand, begrüßten mich auch schon die wohlbekanntesten Leute der plündernden Schrapnell. In hellem Schrapnellfeuer landete ich in einer Mulde und verlor mich in Unterführung einiger Leute meinen Apparat.

## Der letzte Flug aus Brzeg

Am Abend des 20. März traf in unserem Lager, so erzählt der bekannte Feldpostulant Rudolf Stanger in der Grazer Tagespost, ein Telegramm aus der Festung Brzeg ein. In ihm war kurz die Bitte um ungenügende Entsendung einer Fluggruppe in die Festung bestellt. Am gleichen Abend erhielten ich und der Feuerwerker Melich den Befehl, für einen Flug nach Brzeg am folgenden Tage bereit zu sein. Am 21. — es war ein schöner klarer Tag — um fünf nach 11 Uhr vormittags aus der Festung das Radiogramm mit der Weisung, den Flug anzutreten, um Kameraden abzuholen. Ich holte noch einen Teil der für Brzeg mitgeführten Post, ungefähr 140 Kilogramm, um sie mit in die Stadt zu nehmen. Es sollte die letzte Post sein, die ich hineinförberte. Mit sehr gemischten Gefühlen stellte ich das Fahrzeug, war aus dem Telegramm doch ziemlich deutlich hervorgegangen, daß es in der Festung nicht liegen mußte. Um den Ballon-Abwehrkanonen am Dunst auszuweichen, nahm ich zuerst südlichen Kurs und flog dann über Brzeg geradeaus nach Brzeg. Nach mir war Feuerwerker Melich abgegangen, der aber nach kurzer Flugdauer eine Zwischenlandung vornehmen mußte, da der Motor nicht gut arbeitete. Nach der Behebung des Fehlers hatte auch er den Flug fort bis Brzeg ausgeführt und landete ungefähr zwei Stunden nach mir, allerdings nur mit drei arbeitenden Zylinder. Mein Flug über die ungefähr 200 Kilometer lange Strecke hatte nur fünf Viertelstunden gedauert, da ich, begünstigt durch einen starken Rückenwind, eine Geschwindigkeit von 150 Stundenkilometern erreichten konnte. Als ich Brzeg ansah, empfand ich mich als ein glücklicher Mann, denn ich sah den Trümmerberg der Festung, und als ich mich in steilen Spiralen herunterwand, begrüßten mich auch schon die wohlbekanntesten Leute der plündernden Schrapnell. In hellem Schrapnellfeuer landete ich in einer Mulde und verlor mich in Unterführung einiger Leute meinen Apparat.

## Der letzte Flug aus Brzeg

Am Abend des 20. März traf in unserem Lager, so erzählt der bekannte Feldpostulant Rudolf Stanger in der Grazer Tagespost, ein Telegramm aus der Festung Brzeg ein. In ihm war kurz die Bitte um ungenügende Entsendung einer Fluggruppe in die Festung bestellt. Am gleichen Abend erhielten ich und der Feuerwerker Melich den Befehl, für einen Flug nach Brzeg am folgenden Tage bereit zu sein. Am 21. — es war ein schöner klarer Tag — um fünf nach 11 Uhr vormittags aus der Festung das Radiogramm mit der Weisung, den Flug anzutreten, um Kameraden abzuholen. Ich holte noch einen Teil der für Brzeg mitgeführten Post, ungefähr 140 Kilogramm, um sie mit in die Stadt zu nehmen. Es sollte die letzte Post sein, die ich hineinförberte. Mit sehr gemischten Gefühlen stellte ich das Fahrzeug, war aus dem Telegramm doch ziemlich deutlich hervorgegangen, daß es in der Festung nicht liegen mußte. Um den Ballon-Abwehrkanonen am Dunst auszuweichen, nahm ich zuerst südlichen Kurs und flog dann über Brzeg geradeaus nach Brzeg. Nach mir war Feuerwerker Melich abgegangen, der aber nach kurzer Flugdauer eine Zwischenlandung vornehmen mußte, da der Motor nicht gut arbeitete. Nach der Behebung des Fehlers hatte auch er den Flug fort bis Brzeg ausgeführt und landete ungefähr zwei Stunden nach mir, allerdings nur mit drei arbeitenden Zylinder. Mein Flug über die ungefähr 200 Kilometer lange Strecke hatte nur fünf Viertelstunden gedauert, da ich, begünstigt durch einen starken Rückenwind, eine Geschwindigkeit von 150 Stundenkilometern erreichten konnte. Als ich Brzeg ansah, empfand ich mich als ein glücklicher Mann, denn ich sah den Trümmerberg der Festung, und als ich mich in steilen Spiralen herunterwand, begrüßten mich auch schon die wohlbekanntesten Leute der plündernden Schrapnell. In hellem Schrapnellfeuer landete ich in einer Mulde und verlor mich in Unterführung einiger Leute meinen Apparat.

## Der letzte Flug aus Brzeg

Am Abend des 20. März traf in unserem Lager, so erzählt der bekannte Feldpostulant Rudolf Stanger in der Grazer Tagespost, ein Telegramm aus der Festung Brzeg ein. In ihm war kurz die Bitte um ungenügende Entsendung einer Fluggruppe in die Festung bestellt. Am gleichen Abend erhielten ich und der Feuerwerker Melich den Befehl, für einen Flug nach Brzeg am folgenden Tage bereit zu sein. Am 21. — es war ein schöner klarer Tag — um fünf nach 11 Uhr vormittags aus der Festung das Radiogramm mit der Weisung, den Flug anzutreten, um Kameraden abzuholen. Ich holte noch einen Teil der für Brzeg mitgeführten Post, ungefähr 140 Kilogramm, um sie mit in die Stadt zu nehmen. Es sollte die letzte Post sein, die ich hineinförberte. Mit sehr gemischten Gefühlen stellte ich das Fahrzeug, war aus dem Telegramm doch ziemlich deutlich hervorgegangen, daß es in der Festung nicht liegen mußte. Um den Ballon-Abwehrkanonen am Dunst auszuweichen, nahm ich zuerst südlichen Kurs und flog dann über Brzeg geradeaus nach Brzeg. Nach mir war Feuerwerker Melich abgegangen, der aber nach kurzer Flugdauer eine Zwischenlandung vornehmen mußte, da der Motor nicht gut arbeitete. Nach der Behebung des Fehlers hatte auch er den Flug fort bis Brzeg ausgeführt und landete ungefähr zwei Stunden nach mir, allerdings nur mit drei arbeitenden Zylinder. Mein Flug über die ungefähr 200 Kilometer lange Strecke hatte nur fünf Viertelstunden gedauert, da ich, begünstigt durch einen starken Rückenwind, eine Geschwindigkeit von 150 Stundenkilometern erreichten konnte. Als ich Brzeg ansah, empfand ich mich als ein glücklicher Mann, denn ich sah den Trümmerberg der Festung, und als ich mich in steilen Spiralen herunterwand, begrüßten mich auch schon die wohlbekanntesten Leute der plündernden Schrapnell. In hellem Schrapnellfeuer landete ich in einer Mulde und verlor mich in Unterführung einiger Leute meinen Apparat.

## Der letzte Flug aus Brzeg

Am Abend des 20. März traf in unserem Lager, so erzählt der bekannte Feldpostulant Rudolf Stanger in der Grazer Tagespost, ein Telegramm aus der Festung Brzeg ein. In ihm war kurz die Bitte um ungenügende Entsendung einer Fluggruppe in die Festung bestellt. Am gleichen Abend erhielten ich und der Feuerwerker Melich den Befehl, für einen Flug nach Brzeg am folgenden Tage bereit zu sein. Am 21. — es war ein schöner klarer Tag — um fünf nach 11 Uhr vormittags aus der Festung das Radiogramm mit der Weisung, den Flug anzutreten, um Kameraden abzuholen. Ich holte noch einen Teil der für Brzeg mitgeführten Post, ungefähr 140 Kilogramm, um sie mit in die Stadt zu nehmen. Es sollte die letzte Post sein, die ich hineinförberte. Mit sehr gemischten Gefühlen stellte ich das Fahrzeug, war aus dem Telegramm doch ziemlich deutlich hervorgegangen, daß es in der Festung nicht liegen mußte. Um den Ballon-Abwehrkanonen am Dunst auszuweichen, nahm ich zuerst südlichen Kurs und flog dann über Brzeg geradeaus nach Brzeg. Nach mir war Feuerwerker Melich abgegangen, der aber nach kurzer Flugdauer eine Zwischenlandung vornehmen mußte, da der Motor nicht gut arbeitete. Nach der Behebung des Fehlers hatte auch er den Flug fort bis Brzeg ausgeführt und landete ungefähr zwei Stunden nach mir, allerdings nur mit drei arbeitenden Zylinder. Mein Flug über die ungefähr 200 Kilometer lange Strecke hatte nur fünf Viertelstunden gedauert, da ich, begünstigt durch einen starken Rückenwind, eine Geschwindigkeit von 150 Stundenkilometern erreichten konnte. Als ich Brzeg ansah, empfand ich mich als ein glücklicher Mann, denn ich sah den Trümmerberg der Festung, und als ich mich in steilen Spiralen herunterwand, begrüßten mich auch schon die wohlbekanntesten Leute der plündernden Schrapnell. In hellem Schrapnellfeuer landete ich in einer Mulde und verlor mich in Unterführung einiger Leute meinen Apparat.

## Der letzte Flug aus Brzeg

Am Abend des 20. März traf in unserem Lager, so erzählt der bekannte Feldpostulant Rudolf Stanger in der Grazer Tagespost, ein Telegramm aus der Festung Brzeg ein. In ihm war kurz die Bitte um ungenügende Entsendung einer Fluggruppe in die Festung bestellt. Am gleichen Abend erhielten ich und der Feuerwerker Melich den Befehl, für einen Flug nach Brzeg am folgenden Tage bereit zu sein. Am 21. — es war ein schöner klarer Tag — um fünf nach 11 Uhr vormittags aus der Festung das Radiogramm mit der Weisung, den Flug anzutreten, um Kameraden abzuholen. Ich holte noch einen Teil der für Brzeg mitgeführten Post, ungefähr 140 Kilogramm, um sie mit in die Stadt zu nehmen. Es sollte die letzte Post sein, die ich hineinförberte. Mit sehr gemischten Gefühlen stellte ich das Fahrzeug, war aus dem Telegramm doch ziemlich deutlich hervorgegangen, daß es in der Festung nicht liegen mußte. Um den Ballon-Abwehrkanonen am Dunst auszuweichen, nahm ich zuerst südlichen Kurs und flog dann über Brzeg geradeaus nach Brzeg. Nach mir war Feuerwerker Melich abgegangen, der aber nach kurzer Flugdauer eine Zwischenlandung vornehmen mußte, da der Motor nicht gut arbeitete. Nach der Behebung des Fehlers hatte auch er den Flug fort bis Brzeg ausgeführt und landete ungefähr zwei Stunden nach mir, allerdings nur mit drei arbeitenden Zylinder. Mein Flug über die ungefähr 200 Kilometer lange Strecke hatte nur fünf Viertelstunden gedauert, da ich, begünstigt durch einen starken Rückenwind, eine Geschwindigkeit von 150 Stundenkilometern erreichten konnte. Als ich Brzeg ansah, empfand ich mich als ein glücklicher Mann, denn ich sah den Trümmerberg der Festung, und als ich mich in steilen Spiralen herunterwand, begrüßten mich auch schon die wohlbekanntesten Leute der plündernden Schrapnell. In hellem Schrapnellfeuer landete ich in einer Mulde und verlor mich in Unterführung einiger Leute meinen Apparat.