

Christian Reiterer

Oberleutnant Feldpilot Johann (Hans) Klepsch



Geboren am 1. März 1894 in Wien, verstorben 6. September 1968.

Nach Volksschule und Realschule Besuch der vierjährigen Infanteriekadetenschule in Wien, am 1. August 1914 als Fähnrich ausgemustert. Beim k.u.k. Inf.Regiment Nr. 84, Krems a.d. Donau, am nördlichen Kriegsschauplatz eingesetzt und verwundet. Am 15. Oktober zum Leutnant befördert, Dienst beim Ersatzbataillon in Wien, in dieser Rekonvaleszenzzeit bewirbt er sich um die Aufnahme zur Luftfahrttruppe.

ObLt. Johann Klepsch, April 1917, Aufnahme in Szarhegy. Smlg. Christian Reiterer

Klepsch beschreibt seine Sehnsucht in seinem Tagebuch:

„Noch immer schwebte mir jenes schöne Bild vor Augen, als an einem Abend, wir lagen in Zelten bei Olchova nördlich Jaroslau, hoch über uns, beleuchtet von der Abendsonne, ein österreichischer Doppeldecker, die rotweissroten Streifen an Flächen und Steuer, majestätisch ruhig gegen den Feind flog. Herrlich müßte das sein, so unbeirrt, erhaben über alles, was da auf Erden kreuchte und fleuchte, über Freund und Feind.“

Er hatte dann sein Gesuch ein zweites Mal eingeschickt und am **25. August 1915** wurde er dauernd zu den k.u.k. Luftfahrttruppen kommandiert und hat mit dem Flugzeugbeobachterkurs in Fischamend begonnen. Nach 14 Tagen wurde die „Ausbildung“ als abgeschlossen erklärt und ab **18. September 1915** wird Klepsch als Beobachter bei der **Flik 8** eingeteilt.

Bereits im **September 1915** wurde er zu seinem ersten Feindflug eingeteilt, geflogen wird mit der

Albatros 23.11, diesen Flug beschreibt er ausführlich in seinem Tagebuch:

Der erste Feindesflug

Endlich hatte das mehrtägige Borawetter ein Einsehen, der Sturm, der mehr als eine Woche durch das Wipachtal gefegt hatte, der Tag und Nacht um das kleine Bretterhäuschen draussen am Flugfeld – Inspektionszimmer genannt – heulte und dem Diensthabenden den Aufenthalt verleidete, hatte sich gelegt. Sonne lugte in die winkligen Gässchen des kleinen Ortes und vor den Hangars sonnten sich die Albatrosse nach langer Erholungspause. An diesem Tage erging an mich der Befehl zum ersten Flug über den Feind. Bedachtsam hatte ich mich in meine Lederkleidung, warme Schuhe etc. gekleidet und sorgfältig meine sonstige Ausrüstung – Karten, aufgespannt auf dünne Brettchen, Binokel, Bleistifte, Notizblock – zusammengestellt. Dann kletterte ich in den Beobachtersitz des Albatros, der mich das erste Mal über die italienischen Linien entführen sollte.

Vor mir sass, gleichfalls warm verummt, Korporal Feldpilot [Josef] LIBAL über das Instrumentenbrett ge-

beugt und lauschte den Explosionen des bereits zum Probelaufe angeworfenen Motors. Fix überzeugte ich mich von der Vollzähligkeit meiner sonstigen kriegsmässigen Ausrüstung; Maschinengewehr im rückwärtigen Pivot, dazu 2 Reservetrommeln mit Patronengurten, Mauserkarabinerpistole, die Fliegerkammer mit Reservekassetten, Leuchtpistole mit roten und grünen Patronen. Endlich schien mein Pilot befriedigt. Fragend blickt er sich um, ich nicke ihm zu, ein Blick noch zu dem vor dem Hangar stehenden Häuptling, der uns zuwinkt, dann rollt unser Vogel schon hinaus auf den grünen Rasen, wendet gegen den Wind, Vollgas und schon hüpfen und rollen wir immer schneller gegen die Landstrasse zu. Die Erschütterungen hören auf, unsere Bewegung wird gleichmässiger, hie und da ein kleines Seitwärtsschwan-ken und bevor ich es recht merke, sind wir schon 5, 10, 20 Meter hoch. Unter uns schiessen die Allee-bäume vorüber, dann kommen Felder, die sich zwischen ihnen schlängelnde Wippach. In einer Linkskurve umfliegen wir Heidenschaft, überfliegen nochmals unser Flugfeld, um endlich westwärts abzuhausen. Bald links, dann wieder rechts recke und strecke ich mein teures Haupt hinaus über die Bordwand und vergleiche die Gegend unter mir mit meiner Karte. Nur nicht gleich von Anbeginn an die Orientierung verlieren! Von oben schaut die Natur halt doch ganz anders aus als wie die Landkarte.

Ergreifend schön liegt unter uns das schöne alte Kloster bei Schönpass mit seiner weissen Kirche, umgeben von tiefdunklen Zypressen. Immer weiter geht's nach Wes-

ten, brav klettert unser Albatros immer höher und höher. Als vor uns aus dem morgendlichen Dunste Häusermas-sen auftauchen, weiss ich, dass dies nur Görz sein kann. Quer ab glitzert das Band des Isonzos. Wir aber sind bereits 1600 m hoch, beruhigend eintönig brummt der brave 145 PS-Hiero sein Lied, der Lärm wirkt bereits nach kurzer Zeit nicht mehr störend. Im weissen San-de des Flussbettes, über welches wir jetzt flogen, zeich-neten sich deutlich Infanteriestellungen ab. Gleich ei-nem schützenden Walle erstreckte sich der Rücken der Podgora feindwärts der Stadt Görz. Und das, was nun vor uns sich heranschob, diese von Feldern, Kulturen dicht bedeckte, von geraden Strassen und Bahnlinien durchzogene Land war endlich Feindgebiet, im Nor-den begrenzt von allmählich höher werdenden Gebirgs-zügen, hinter welchen die schneebedeckten Ketten der Julischen Alpen in der Morgensonne leuchteten. Links von uns aber, gegen Süden, verschwamm das Land in ein blaues Etwas – die Adria! Langsam in den Beinen auf-steigende Kälte bringt mich aus meinen Betrachtungen zurück zur Wirklichkeit. Jetzt heisst es aufpassen, um sich möglichst schonungsvoll über die Front zu schwin-deln. Mit leichten Schlägen auf die Achseln dirigiere ich meinen Piloten über jenen Frontabschnitt, der mir von Kameraden als am schwächsten von feindlicher Abwehr bezeichnet worden war. Ein vergnügtes Kopfnicken sei-nerseits verrät mir sein Einverständnis. Dabei suche ich, immer die Sonne in unserem Rücken zu haben, um in ihrem blendenden Schein dem Feinde unser Auffinden zu erschweren. Unter uns liegt das Gewirre italienischer



Albatros B.I 23.11, mit diesem Flugzeug ist Klepsch seinen ersten Feindflug bei der Flik 8 geflogen, Smlg. W. Schroeder.