

# DIE DEUTSCHEN LUFTKÄMPFER.

### Die Umgestaltung des Flugwesens während der Kriegszeit. — Ein Besuch auf dem Döberitzer Militärflugplatz. — Ein ununterbrochener Aufstieg der Derrückung.

Berlin, 24. Februar 1917.

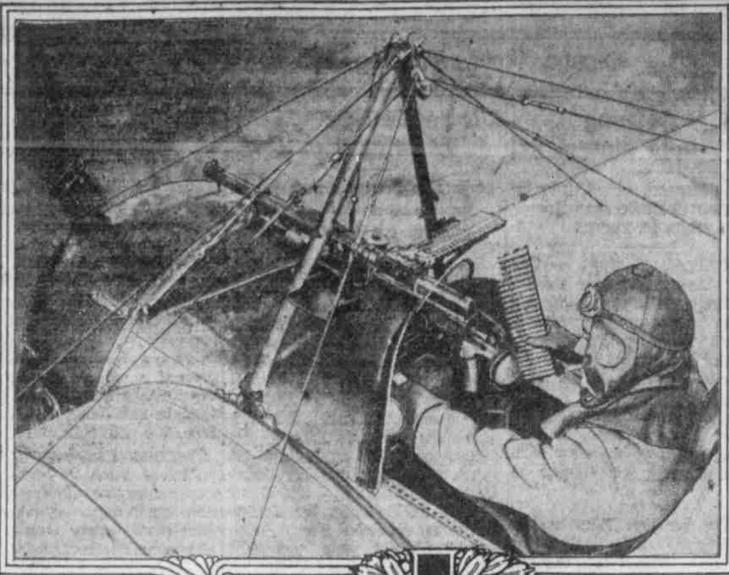
Fast täglich erzählen uns die Berichte der Deutschen Obersten Heeresleitung von der erfolgreichen Tätigkeit deutscher Piloten an allen Fronten, und die Monatsbilanz, die sich der unbefriedigenden Luftschlacht bedient, zeigt uns mit wachsender Bestimmtheit, daß unsere Piloten denen unserer zahlreicheren Feinde überlegen sind. Warum soll man es sich nicht eingestehen, daß man früher geirrt hat? Nicht nur die Franzosen waren es, die vor dem Kriege mit ihrer Überlegenheit in der Luft prahlten, auch in der deutschen Heimat gab es viele, sehr viele, die, verführt durch die Kunststücke eines Pégoud und bezaubert durch den jubelnden Empfang, der einigen in Paris gestarteten Piloten bei ihrer Ankunft im Johannishof bereitet wurde, unserem westlichen Nachbarn den Vorrang zubilligten. Wir persönlich wird die Auseinandersetzung unergänzlich bleiben, die ich unmittelbar vor Ausbruch des Krieges im Jahre 1914 in den Tiroles Dolomiten mit einem österreichischen Offizier hatte, der mit unbeschreiblicher Hartnäckigkeit das deutsche Flugwesen als unterlegen hinstellte; alle meine Einwände, daß die Döberitzer Flieger durch unsere zahlreichen Dauerlandeplätze weitermachen konnten, konnten ihn nicht davon abbringen, die Franzosen als die Herren der Luft anzuerkennen und auf die deutschen Piloten als ungelante Anfänger herabzusehen. Nun ist der große Lehmeister Krieg gekommen, der rasch das leichte Spiel von erster Arbeit geschieden hat. Er hat denen recht gegeben, die der soliden Grundlage vertrauten, die in stiller geduldigster Arbeit unserem Flugwesen gegeben worden war.

Als die erste „Lande“ über Paris erschien, da verstummten die Kritiker in der Heimat und da erlitten die Kritiker in der Heimat, die das deutsche Vorbild zur Nachahmung aufstellten. In den hinter uns liegenden 21 schweren Monaten hat nun ein hundertfacher Wettstreit zwischen unseren und den feindlichen Piloten und Flugzeugkonstruktionen stattgefunden, und zu unser aller Freude ist der Vorrang bei uns geblieben. Zu der reinen Beobachtung, der Aufgabe der Flieger bei Beginn des Krieges, ist der Kampf in der Luft gekommen und damit sind den Fliegern Bedingungen gestellt, die niemand geahnt hätte. Mit einer Schnelligkeit, wie sie nur im Krieg möglich ist, wo die harte Notwendigkeit alle Hindernisse niederreißt, ist das ganze Flugwesen umgestaltet worden, und Maschinen, die zu Beginn des Krieges noch einen Wert von technischer Leistungsfähigkeit darstellten, sind zu historischen Erinnerungsstücken geworden, etwa wie die Dampfmaschine eines James Watt. Ein Zweig der Technik hat wohl eine so rasche Entwicklung erlebt, wie der Flugmaschinenbau. Noch nicht lange ist es her, als der Franzose Pégoud auf dem Tempelhofer Feld den kühnen Versuch unternahm, mit seiner Maschine die ersten Sprünge in der Luft vorzuführen. Ein Jahr darauf brachte es Oswald der Hilfe einer komplizierten Antriebsvorrichtung fertig, einige 60 Meter hoch ein oder zweimal um das Tempelhofer Feld herumzufliegen, und jetzt stehen wir vor Kampfmaschinen, die, trotz ihrer vielen schwereren Einzelteile und trotz der Last der Piloten, Beobachter und Mannschaften zum Bedienen der eingebauten Maschinenorgane und Flugzeugteile, mit der Leichtigkeit einer Feder in die Luft steigen und missläufige Aufgaben lösen oder kläglich scheitern, in Höhen, in denen einem Zustand die Flügel gefahrlos wären.

Der gegenwärtige hohe Stand unserer militärischen Flugwesen mußte mit schwerer Mühe und großen Opfern den Elementen abgerockt werden. Während draußen unsere Flieger den Kampf gegen den Feind zu bestehen haben, geht auch in der Heimat der Kampf gegen die Elemente ununterbrochen weiter. Der Kampf gegen die Luft ist ein Kampf, der nur durch die Kraft der Menschheit gewonnen werden kann. Die Erfahrungen an der Front müssen an geschulten Mannschaften mit Ruhe und Geduld übertragen werden. Dazu dienen die Flugplätze in der Heimat und auf einem der größten, dem Döberitzer Flugplatz, haben sich unsere Fliegeroffiziere einen Besuch abgefaßt.

Wohl brauchen vor den Toren Berlins, wo noch vor einem Jahrzehnt keine Bauernhöfe der Welt lagen, ist der Döberitzer Truppenübungsplatz in seiner weitest Ausdehnung geöffnet worden, ein Lebensplatz für alle Waffengetriebenen, und ein Teil davon ist ausschließlich für die Flugwesen bestimmt worden. Das äußerste Merkmal sind große weite hölzerne Schuppen, in denen die Flugzeuge untergebracht sind, einige Reparaturwerkstätten und Baracken für Offiziere und Mannschaften. Die Einfachheit, die aus der Zeit Friedrich Wilhelms I. bis heute gekehrt worden ist, herrscht überall. Vor uns, ausgerichtet wie ein Regiment auf dem Paradeplatz, standen die Flugzeuge, an denen uns die Fortschritte des Flugwesens während des Krieges gezeigt werden sollten. Am Anfang die vielbesungene und vielbesungene „Lande“. Mit diesem Einheitsflugzeug, das der Beobachtung und dem Bombenwerfen in gleicher Weise dienen sollte — an

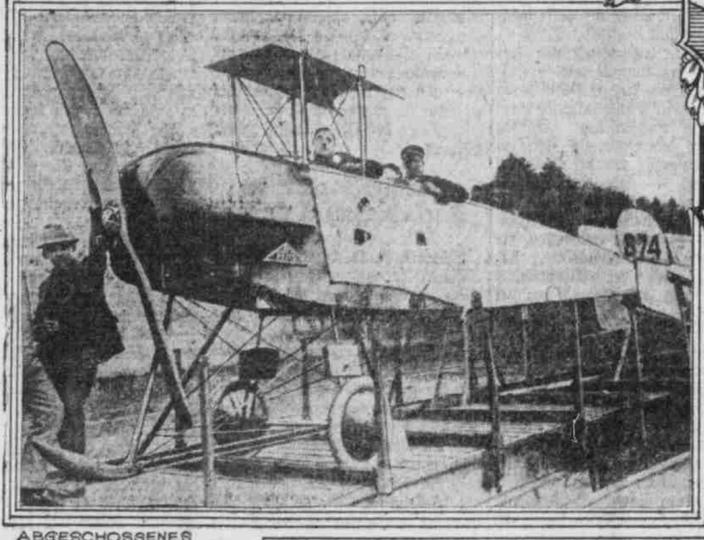
einen Luftkampf dachte man damals noch nicht — sind unsere Flieger in den Augusttagen 1914 ins Feld gerückt. Jetzt ist diese Maschine nur noch ein historisches Ausstellungsobjekt. Wie in der Armee allmählich alles spezialisiert worden ist, so hat man auch im Flugzeugmaschinenbau unterscheiden lernen müssen zwischen Kampfflugzeugen, zwischen Bomben tragenden und Bomben werfenden Maschinen und zwischen reinen Beobachtungs-Flugzeugen. Das erste leistungsfähige Kampf-Flugzeug war die Holtermaschine, mit der die unvergesslichen Voelde und Zimmernann ihre großen Erfolge erlangten und die uns zuerst die große Überlegenheit im Luftkampf gegen die Franzosen und Engländer sicherten. Auch dieses Flugzeug ist schon wieder veraltet. Unermüdlich haben unsere Flugzeugkonstruktoren weitergearbeitet, um das Gute



OFFIZIER am GESCHÜTZ im FLUGZEUG.



BOMBEN am FLUGZEUG BEFESTIGT.



ABGESCHOSSENES ENGLISCHES FLUGZEUG.



IN DEN WOLKEN.



DEUTSCHES FLUGZEUG VOR dem AUFSTIEG.

immer wieder abzulösen durch das Besondere und um zu verhindern, daß unsere Feinde uns den Vorrang streitig machen könnten. Die Kraft des Motors ist verdoppelt worden. An die Stelle des einen Motors sind zwei und drei getreten. Die Geschwindigkeit wurde verdoppelt, die Steigkraft wesentlich erhöht unter gleichzeitiger Vermeidung der Unfallmöglichkeiten, die jedes Flugzeug wegen des komplizierten Baus in sich trägt. Die Widermittel wurden vermehrt und der Wirkungsbereich durch verbesserten Einbau der Maschinenorgane und Gehäuse erweitert. Dazu kam die Erhöhung der Beobachtungsmöglichkeiten durch Verlegen des Sitzes der Führer und Beobachter, und nach vieler Mühe ist es auch gelungen, einen Farbenton zu finden, der das Flugzeug gegen Sicht von unten und von oben nach Möglichkeit verbirgt. Und vor allem: die einst, als das Flugzeug nur dem reinen Sport zu dienen diente, so beweglichen und leichtfertigen Einbauelemente sind nunmehr fest und widerstandsfähiger eingebaut. Ein ununterbrochener Auftrieb der Derrückung, und wenn die letzte verbesserte Maschine ins Feld abgeht, sind die Techniker schon wieder beim Bau neuer, noch leistungsfähigerer Maschinen!

Mit kurzen, klaren Worten hatte uns der Inspektor der Fliegertruppen, Major Steyer, in die Welt der Flieger eingeführt, und mit ein paar knappen Erläuterungen machte uns der Fliegerhauptmann v. Bülow, einer unserer Militärflieger, die schon vor dem Krieg einen Namen hatten, mit den Flugzeugen selbst vertraut. Eine Uebersicht folgte der anderen. Die Zeitschriften, die während des Krieges sich die Welt erworben haben, sind auch dem Fliegen nutzbar gemacht worden. Erst während des Krieges gelang es, einen Apparat zu konstruieren, der es ermöglicht, vom Flugzeug herab mit Hilfe der Zeitschriften die Beobachtungen an Erdempfindungen zu melden. Im Dezember 1914 wurde der erste Apparat eingebaut, im November 1915 waren alle Flugzeuge der deutschen Armee damit ausgestattet; aber kaum war das Problem der drahtlosen Telegraphie vom Flugzeug aus gelöst, gelang auch schon eine wesentliche Verbesserung. Nicht nur, daß die Reichweite, die zunächst 16 Kilometer betrug, auf einige 100 Kilometer erweitert wurde, das Flugzeug wurde auch zur Empfängerstation gemacht. Ein Gebirgswechsel zwischen Himmel und Erde! Zu der Sprache und dem Gehör, das auf diese Weise dem Flugzeug verliehen wurde, kam das Auge, und von einer Schärfe, die die des menschlichen Auges weit übertrifft. Durch eingebauter Photographie-Apparate kann der Flieger seine Beobachtungen nicht nur besser als mit dem bloßen Auge festhalten, sondern die Beobachtungen werden fotografisch auch verzeichnet. Einfache und Reihen-Aufnahmen fixieren die Vorgänge auf dem unter liegenden Gelände, und die stereoskopische Photographie gibt die Möglichkeit,

## Erinnerung an Bölcke.

Von Professor Georg Wegener.

Unweit von Bapaume, im Gebiet der Sommeschlacht, liegt ein einsamer Dünenhof, verlassen heute und zerfallen wie fast alles in dieser Gegend. „Das ist die Bölcke-Farm“, sagte mein Begleiter, als wir daran vorbeikamen. Hier in der Nähe ist Bölcke abgestürzt. „Wer hat diesen Namen gegeben?“ „Unser Leute selbst. Der Ort heißt seitdem allgemein so.“

Dort also hatte sich das erschütternde Drama abspielte, dessen tragischen Verlauf wir alle kennen: der letzte Kampf dieses kühnen aller Helden der Luft. Nicht ein Kampf gegen einen menschlichen Feind — kein Soldat hat ihn gefallt — sondern gegen die Folgen eines tüchtigen Zufalles, der sein Flugzeug zerlegt hatte. Hier haben unzählige Augen dieses heroischen Ringens verfolgt; Augen solcher, die schreckensgelähmt von

der Erde aus emporschauten, Augen seiner eigenen Kameraden in den Wäldern, die wählten, wenn es irgend einem in der Welt möglich war, das Höchste mit dem zerrissenen Flügel durch eine übermenschenmäßige Reservenruhe und Gemächtheit hoch noch glücklich zu landen, wo würde es Bölcke sein. Sie sahen auch wieviel mit an, wie er es durch 2000 Meter hinüber wohlbehalten dem Boden näher brachte, bis dann in dem etwa 500 Meter Abstand von der Erde Luftwiderstand ihn umstürzte und niederstürzte. Die Alten würden hier zur Erklärung den Reib der Gitter gehabt haben; er war zu rauh, zu glänzend geworden. Wir haben diese glänzende Vorstellung heute nicht mehr. Aber welche haben wir denn eigentlich statt dessen für solche Schicksale? — „Denk man in der Truppe noch viel an Bölcke?“ fuhr ich fort.

tragen bereits wirkliche Gefühle, bei denen bereits die Gefährungen mit dem Flugzeugen verwirrt werden. Maschinenorgane und Gehäuse arbeiten mit derselben Sicherheit wie auf der Erde, und Luftpumpen und Ventile, die durch die Luft unterirdisch bedient, bedrohen den Feind mit dem Abwurf von brennenden Apparaten. Jedes Gemisch wird von dem raschen Wind übermunden, soweit es erkannt ist. Als die diesjährige Winterfälle, die in den großen Höhen das Thermometer bis auf — 40 Grad sinken ließ, eine Temperatur, die der Fliegerfähigkeit Einhalt zu bieten drohte, wurde ein Apparat erfunden, der

den Flieger elektrisch erwärmt und ihn unabhängig macht von der Einwirkung der Lufttemperatur. Nur zu rasch eilen die Stunden, die uns Einblick tun ließen in eine Welt bewunderlicher Wunder, und die uns Geistesgaben, daß mit unermüdlichem Fleiß an der Bemerkung unserer Flugwesen gearbeitet wird. Wie Hunderte von Fliegern tummeln sich jetzt, mit ihren Apparaten in der Luft, Tausende werden im Telefontelefon ausgetrieben. Ein ununterbrochener Präzision und Studieren der neuen Erfindungen, damit auch die Flugwesen den deutschen Sieg erkämpfen dürften!

Es sei gestattet, noch eine kleine Geschichte anzufügen, die an denselben Tag antnüpft. Ich hatte bei meinem Bericht über jene Begegnung erzählt, wie im Wartesaal von Valenciennes das hübsche braunhaarige Mädchen, das aufwartete und dem der junge Flieger ansehnlich gefiel, ihn häufig mit besondrem Eifer bedient habe, mit Lächeln vor seinem Tisch ein Gespräch erwartend. Er habe das aber gar nicht gemerkt, er sei von freundschaftlichen Gesprächen gefesselt. Nun kam ich vor einigen Wochen wieder einmal durch Valenciennes und sah im Wartesaal mit einem Bekannten. Da trat dasselbe junge Mädchen an unsern Tisch und sagte mit erlösenden Wangen: „Ich habe soeben, daß Sie Herr Prof. Wegener sind, und da wollte ich mich doch der Ihnen dafür bedanken. — Aber dafür haben Sie mir doch nicht zu danken.“ — „Doch Herr Professor, denn das hat mit Ihnen gemacht, einen Gruß an Herrn Hauptmann Bölcke selbst zu schicken, weil ich ihn doch bedient habe. Und er hat mir auf einer eignen Postkarte sehr freundlich darauf geantwortet. Sie können sich denken, was diese Karte nun jetzt für ein Echo für mich geworden ist.“

„Ja, durchaus; der ist unergänzlich.“ „Es ist doch viel“, meinte ich, „daß in einem solchen Luftkampf, wo ein ungeheures Ereignis das andre verdrängt, in dem so viele Tausende den Heldentod sterben, unglücklich so Stourenwertes leisten und so das Persönliche mehr als je zu einer Zeit im allgemeinen aufsteht, ein einzelner sich noch einen solchen Ruhm erwerben kann. Viel tut dazu natürlich die Romanität, die eben gerade den Flieger umgibt; und vielleicht liegt doch eine kleine Ungerechtigkeit darin, da für das große Ganze der Wert eines Einzelkämpfers, und habe er selbst 40 Gegner gefallt, nicht so überaus groß sein kann. Erleidet nicht gelegentlich ein einziger wohlgeleiteter Schlag eines schweren Kalibers ebenfalls?“

„Sie dürfen das nicht vergleichen. Man muß Bölcke einmal im Luftkampf gesehen haben, um das ganz Persönliche und darum so faszinierende seiner Tätigkeit zu verstehen. Es war einfach fabelhaft. Dieser unerbittliche Säugling, mit dem er sich mitten in ein feindliches Luftgeschwader stürzte wie der Habicht unter die Tauben; das Erklärliche, mit dem er oft plötzlich in fast unvorstellbarer Höhe über dem Gegner erschien und sich mit einem Sturz von ungläubiger Reinheit auf ihn herabstürzte; aber die milde, zähe Energie, mit der er sich auf der Verfolgung hielt an den fliehenden heftete und nicht abließ, bis er ihn mit seinem Schwanz niedergebretzelt hatte. Und doch war die Art seines Kampfes dabei stets so ritterlich, daß sie, wie Sie selbst ja aus feindlichen Aufzeichnungen wiedergegeben haben, von den Gegnern immer als solche besonders anerkannt worden ist. Aber damit, mit dem tapferen persönlichen Erleben von 40 Feinden, erschöpft sich Bölcke Geschichte ja keineswegs. Weit darüber hinaus geht für uns noch die Bedeutung, die er für die Ehre des ganzen Luftkampfwesens überhaupt und im besondern hier an der Sommeschlacht gehabt hat. Wir haben es nun einmal hier an der Westfront, wo die beiden kriegerischsten Großmächte der Gegenwart mit nahezu ihrer ganzen Kraft gegen uns stehen, die wir außerdem noch im Osten und Südosten so gewaltige Fronten zu verteidigen haben, mit einer starken Übermacht zu tun, einer Übermacht sowohl an Menschen wie vor allem an Material, da bei dem der Gegner auch Amerika noch hilft. Gerade aus dieses Material hatten die Gegner, als die große Sommer-Offensive im vorigen Jahre losbrach, ihre stärksten Hoffnungen gesetzt und davon so viel ausgeht, daß sie annehmen, keine Nacht der Erde würde ihnen standhalten können. Und ebenso wie sie schloße und tiefe Gefühle und Berge von Munition zusammengebracht hatten, so hatten sie sich auch mit einer fast überwältigenden Fülle von Flugzeugen ausgestattet. Die Leitung unserer Luftkriegswesen erkannte den Ernst der Sache aber sofort und ergreif alle Mittel, um dem zu begegnen. Zu dieser Zeit wurde auch Bölcke wieder an die Front versetzt. Bekanntlich hatte unser Kaiser

selbst Bölcke nach seinen großen Erfolgen vor Verdun, um ihn zu erhalten und seine wertvolle Kraft als Leiter seiner Kunst für den Nachwuchs auszunutzen, ihn von dort wegberufen. Jetzt wurde sein eigener glühender Wunsch, wieder in den Kampf zurückkehren zu dürfen, erfüllt, und er erhielt den Auftrag, an der Sommeschlacht eine eigene Kampfflotte zu organisieren. Das hat er getan und binnen kurzem eine Lufttruppe unter seiner Führung geschaffen. Er verlangte die Aufrechterhaltung von seinen Leuten — Sie haben vielleicht selbst davon gehört —; aber er konnte das, weil er das auch von sich selber forderte. Seine eignen fabelhaften Erfolge im Luftkampf, die ja noch in aller Erinnerung sind, spornten die Kameraden zu ungeahnter Steigerung ihrer Leistungen an. Sein eigenes Feuer, sein wachsender Ruhm spalteten sich in seine ganze fliegerische Umgebung und tun es noch heute. In diesem Sinne geht seine Wirklichkeit weit hinaus über das persönliche Siegen über 40 Feinde. Wie ganz anders hat das deutsche Flugwesen an der Sommeschlacht später dagelanden! Diesen ungeheuren Unterschied von ebendem und nachher erkennen unsere Leute, und sie haben das richtige Gefühl dafür, welche einen großen Anteil an dieser Wandlung Bölcke Tätigkeit unmittelbar und mittelbar gehabt hat. Daran denken sie auch, wenn sie den Namen der Bölcke-Farm nennen.“

„Sie haben Recht“, sagte ich, und gedachte jenes Augusttages, wo ich Bölcke zum ersten und wenige Stunden später zum letzten Male in meinem Leben gesehen habe. Durch im Wartesaal des Bahnhofes von Valenciennes, wo ich ihn nach seinen Wunden erkannte, mit dem anreden wollte. Sobann auf dem Flugplatz bei Cambrai, wo er ein erbeutetes englisches Flugzeug neuesten Typs besichtigte und sein Urteil zu vorzubereitungslos voll zusammenfaßte: „Das ist nicht schwer herunterzubringen.“ Ich habe jene Worte nie wieder vergessen. „Ich habe jene Tage traf er gerade in seiner neuen Aufgabe im Gebiet der Sommeschlacht ein, mit all seinen Entschlüssen, seinen Plänen, seinen Hoffnungen. Hier begann die letzte glänzende Stunde seines jungen Lebens und seiner großen Leistungen für das Ganze.“

Es sei gestattet, noch eine kleine Geschichte anzufügen, die an denselben Tag antnüpft. Ich hatte bei meinem Bericht über jene Begegnung erzählt, wie im Wartesaal von Valenciennes das hübsche braunhaarige Mädchen, das aufwartete und dem der junge Flieger ansehnlich gefiel, ihn häufig mit besondrem Eifer bedient habe, mit Lächeln vor seinem Tisch ein Gespräch erwartend. Er habe das aber gar nicht gemerkt, er sei von freundschaftlichen Gesprächen gefesselt. Nun kam ich vor einigen Wochen wieder einmal durch Valenciennes und sah im Wartesaal mit einem Bekannten. Da trat dasselbe junge Mädchen an unsern Tisch und sagte mit erlösenden Wangen: „Ich habe soeben, daß Sie Herr Prof. Wegener sind, und da wollte ich mich doch der Ihnen dafür bedanken. — Aber dafür haben Sie mir doch nicht zu danken.“ — „Doch Herr Professor, denn das hat mit Ihnen gemacht, einen Gruß an Herrn Hauptmann Bölcke selbst zu schicken, weil ich ihn doch bedient habe. Und er hat mir auf einer eignen Postkarte sehr freundlich darauf geantwortet. Sie können sich denken, was diese Karte nun jetzt für ein Echo für mich geworden ist.“