

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.

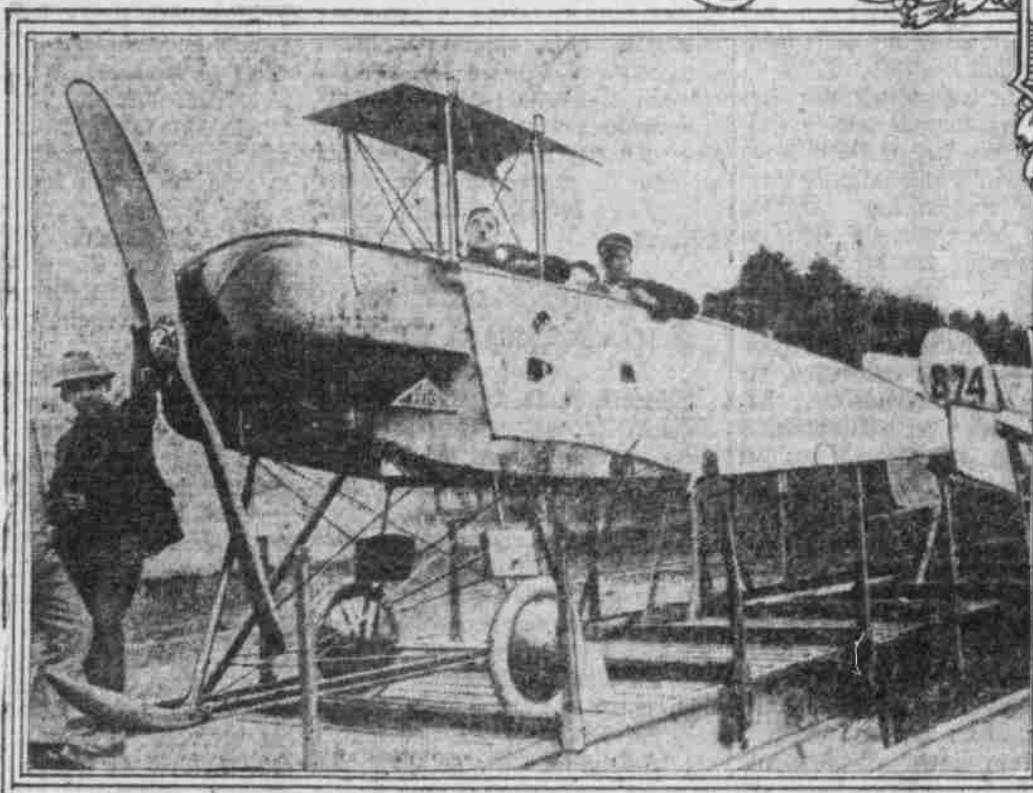
Fast täglich erzählen uns die Berichte der Deutschen Obersten Heeresleitung von der erfolgreichen Tätigkeit deutscher Piloten an allen Fronten, und die Monatsbilanz, die sich der unbefriedigenden Luftschlacht bedient, zeigt uns mit wachsender Bestimmtheit, daß unsere Piloten denen unserer zahlreicheren Feinde überlegen sind. Warum soll man es sich nicht eingestehen, daß man früher geirrt hat? Nicht nur die Franzosen waren es, die vor dem Krieg 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 beaufschlagt 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 Österreichische Luftmacht durch unsere zahlreicheren Dauerlande weitermacht worden seien, 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 „Lauze“ 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 hastender Wettstreit zwischen unseren und den feindlichen Piloten und Flugzeugkonstrukturen stattgefunden, und zu unser aller Freude ist der Vorrang bei uns geblieben. Zu der reinen Beobachtung, der Aufgabe der Piloten bei Beginn des Krieges, ist der Kampf in der Luft gekommen und damit sind den Piloten 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 Odette Gauthier mit Hilfe einer komplizierten Antriebsvorrichtung fertig, einige 60 Meter hoch ein oder zweimal um das Tempelhofer Feld herumzufliegen, und jetzt stehen wir vor Kampfflugzeugen, die, trotz ihrer vielen kleineren schweren 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 kämpfend bestehen, in Höhen, in denen einem Janus die Flügel gefalmen würden.

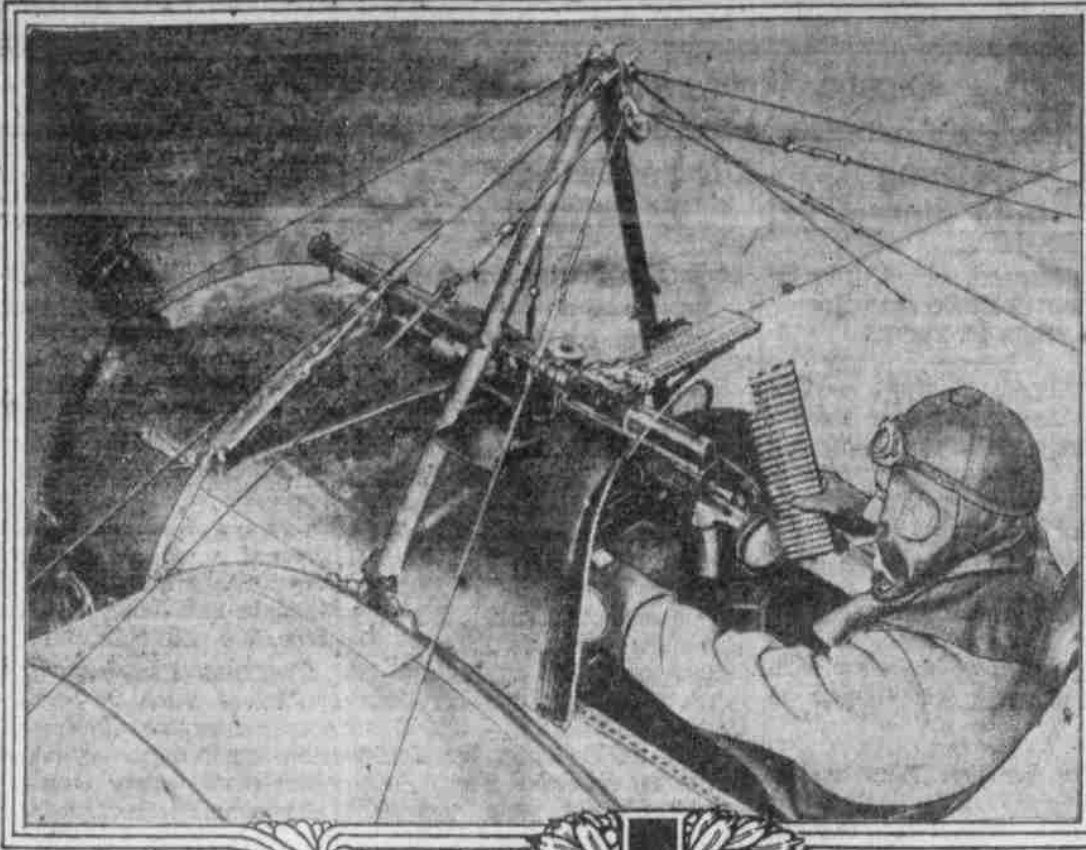
Der gegenwärtige hohe Stand unserer militärischen Flugwesen mußte mit schwerer Mühe und großen Opfern den Elementen abgerottet werden. Während draußen unsere Piloten den Kampf gegen den Feind zu bestehen haben, geht auch in der Heimat der Kampf gegen die Elemente ununterbrochen weiter. Der Nachwuchs an jungen tauglichen Offizieren muß ausgebildet werden. Die Erfahrungen an der Front müssen an frischlinge Eliten mit Ruhe und Geduld übertragen werden. Dazu dienen die Flugplätze in der Heimat und auf einem der größten, dem Döberitzer Flugplatz, haben sich unsere Pilotenoffiziere einen Besatzungsbüro angefaßt.

Wird brauchen vor den Toren Berlins, wo noch vor einem Jahrzehnt keine Bauernhöfe der Welt lagen, ist der Döberitzer Truppenübungsplatz in seiner weiten Ausdehnung geöffnet worden, ein Übungsplatz für alle Waffenarten, 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, stehen die Flugzeuge, an denen uns die Fortschritte des Flugwesens während des Krieges gezeigt werden sollten. Am Anfang die vielbesungene und vielbesungene „Lauze“, die diesem Einheitsflugzeug, das der Beobachtung und dem Bombenwerfen in gleicher Weise dienen sollte — an

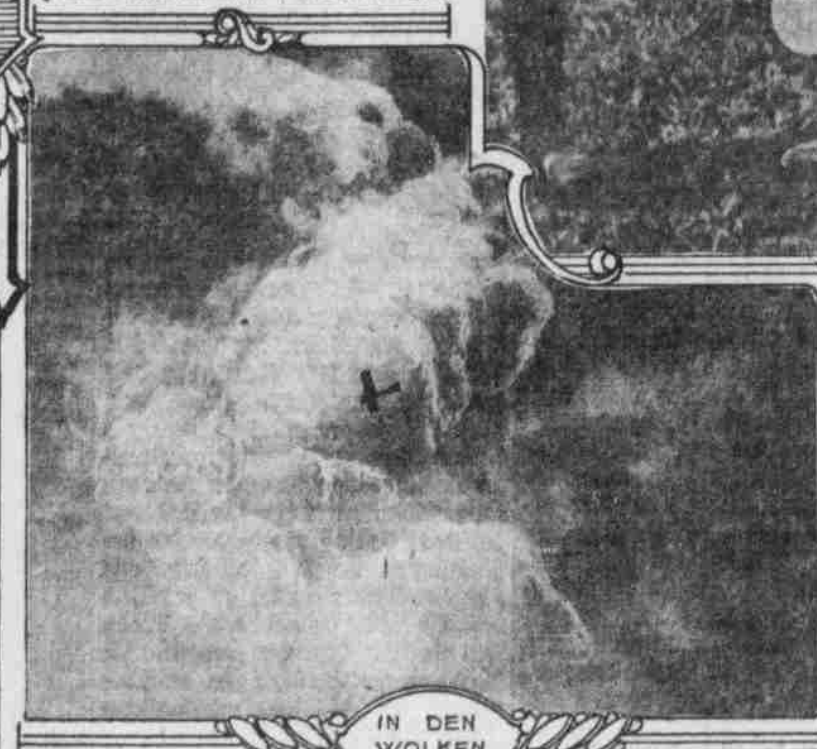
einen Luftkampf dachte man damals noch nicht — sind unsere Piloten in den Augusttagen 1914 ins Feld gerückt. Jetzt ist diese Maschine nur noch ein historisches Ausstellungsobjekt. Wie in der Armee allmählich alles spezialisiert worden ist, so hat man auch im Flugzeugmaschinenbau unterscheiden lernen 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



ABGESCHOSSENES ENGLISCHES FLUGZEUG



OFFIZIER am GESCHÜTZ im FLUGZEUG.



IN DEN WOLKEN



BOMBEN am FLUGZEUG BEFESTIGT.



DEUTSCHES FLUGZEUG vor dem AUFSTIEG; © BROWN & BROWN, BOSTON.

immer wieder abzulösen durch das Besondere und um zu verhalten, 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 Höhenmittel 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 leichteren Einbauelemente sind gänzlich verdrängt worden durch die stabileren und widerstandsfähigeren Doppeldecker. Ein ununterbrochener Aufstieg 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 Piloten 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 Leistungen, die während des Krieges sich die Welt erworben haben, sind auch dem Flugdienst nutzbar gemacht worden. Erst während des Krieges gelang es, einen Apparat zu konstruieren, der es ermöglicht, vom Flugzeug herab mit Hilfe der Telefunken die Beobachtungen an Erdempfangstationen 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 Gesichts weit übertrifft. Durch eingebauter Photographie-Apparate kann der Pilot seine Beobachtungen nicht nur besser als mit dem bloßen Auge festhalten, sondern die Beobachtungen werden fotografisch auch verewigt. Einfache und Reichen-Aufnahmen fixieren die Vorgänge auf dem unter liegenden Gelände, und die stereoskopische Photographie gibt die Möglichkeit,

teil, auch die kleinsten Höhenunterschiede festzustellen. Eine Landung mit Scheinbatterien oder mit flüchtigen von Schein aufgesetzten Scheinengraben, zu Beginn des Krieges noch beliebte Täuschungsmittel, sind damit der Entscheidung ausgeliefert. Diese Photographien sind genauer als die Weisheitsblätter, und wenn die Flugzeuge einmal wieder der friedlichen Verwendung zurückgegeben werden, dann kann die Landesaufnahme, zu der man jetzt einen großen Apparat Jahr um Jahr braucht, in ein paar Wochen durch unsere Piloten mit einem stereoskopischen Apparat schnell und gewissenhaft ausgeführt werden.

Kan den „Knollenstein“, wie die Piloten die 3 Kilogramm schweren Bomben nennen, mit denen sie 1914 in Preußenland flogen, sind ungeteilt, mit Dynamit und anderem Sprengmaterial geladene, von einem leuchtenden Mechanismus ausgestattete Koloße geworden, die bei ihrem Aufschlag eine Ladung von mehreren 100 Kilogramm zur Explosion bringen. Nicht mehr wahllos werden die Spreng- und die Brandbomben abgeworfen, ein rasch arbeitender Ziel-Apparat führt den beobachteten Feind. Als die Bestimmung der feindlichen Flugzeuge aufkam, bedienten sich die Piloten zunächst der Pistole, einer Waffe, die, wie der erklärende Offizier sich humoristisch ausdrückte, nur infolgedessen Wert hatte, als man sie eventuell dem Gegner an den Kopf werfen konnte; denn getroffen hat man damit nicht. Dann nahmen die Flugzeugbeobachter den in der Armee gebräuchlichen Kommandierstab mit, und über mancherlei andere Verbesserungen hinweg kam man zu dem bewährlich eingebauten Maschinengewehr, das zunächst nur der Verteidigung diente, bis es schließlich in eine ansehnliche Verbindung zwischen Motor und Maschinengewehr, die der Bewegung zum Angriff zuließ. Aber nicht genug damit! Die Flugzeuge

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 tödlichen Zufalles, der sein Flugzeug verlor hatte. Hier haben ungeschälte Augen dieses heroische Ringen verfolgt; Augen solcher, die schreckenglämmt 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, so 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 rühmlich, zu glücklich geworden. Wir haben diese glückliche 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.

„Nur zu sehr“, erwiderte er, und ich unabhängig macht von der Einwirkung der Lufttemperatur.“

Rur zu sehr eilen die Stunden, die uns Einbild tun liegen in eine Welt bewundernswürdiger, und die uns Gerechtigkeit geben, daß mit unermüdlichem Fleiß an der Bemerkung unferes Flugwesens gearbeitet wird. Wie Hunderte von Piloten tummeln sich jetzt, tagsaus allein auf diesem einen Flugplatz mit ihren Apparaten in der Luft, Tagelange werden im Telefontelefon ausgeteilt. Ein ununterbrochener Präzieren und Studieren der neuen Erfindungen, damit auch die Flugwaffen der deutschen Sieg erlangen dürft!

„Ja, durchaus; der ist unvergessen.“ „Es ist doch viel“, meinte ich, „daß in einem solchen Risikokampf, wo ein ungeheures Ereignis das andre verdrängt, in dem so viele Tausende den Heldentod sterben, Unglückliche 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 Piloten 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 unererbte Sämann, 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 feindlichen tendente herzte und nicht abließ, bis er ihn mit sich zum Schatz niedergebracht hatte. Und doch war die Art seines Kampfes dabei stets so ritterlich, daß sie, wie Sie selbst ja aus feindlichen Aufzeichnungen wiederzugeben haben, von den Gegnern immer als solche besonders anerkannt worden ist. Aber damit, mit dem tapferen persönlichen Erlegen von 40 Feinden, erschöpft sich Bölckes Geschichte ja keineswegs. Weit darüber hinaus geht für uns noch die Bedeutung, die er für die Ehre des ganzen Luftkampfes überhaupt und im besondern hier an der Sommeschlacht gehabt hat. Wir haben es nun einmal hier an der Westfront, wo die beiden kriegsfähigsten 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 Uebermacht zu tun, eine Uebermacht 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 handhalten können. Und ebenso wie sie schloße und tiefe Geschäfte und Berge von Munition zusammengeschleppt hatten, so hatten sie sich auch mit einer fast Ueberwältigen Fülle von Flugzeugen ausgestattet. Die Leitung unserer Luftkriegswesen erkannte den Ernst der Lage aber sofort und ergriß 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 auszubilden, ihn von dort wegberufen. Jedem wurde ein eigener glühender Wunsch, wieder in den Kampf zurückzukehren 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 Ueberwindlichkeit von seinen Leuten — Sie haben vielleicht selbst davon gehört —; aber er konnte das, weil er das auch von sich selber forderte. Seine eigenen fabelhaften Erfolge im Luftkampf, die ja noch in aller Erinnerung sind, spornten die Kameraden zu ungeheurer Eiferung 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 wir heute, und Sie haben das richtige Gefühl dafür, welche einen großen Anteil an dieser Wandlung Bölckes 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 Bahnhofs von Valenciennes, wo ich ihm nach seinen Wunden erkrankte, mit ihm anreden wollte. Sobann auf dem Flugplatz bei Cambrai, wo er ein erkranktes englisches Flugzeug neuesten Typs besichtigte und sein Urteil zu vorbedeutungsvoll zusammenfaßte: „Das ist nicht schwer herunterzubringen.“ Ich habe jene Worte nicht vergessen. „Ja, habe ich“ sagte 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 anknüpft. Ich hatte bei meinem Bericht über jene Begegnung auch erzählt, wie im Wartesaal von Valenciennes das hübsche braunhaarige Mädchen, das aufwartete und dem der junge Flieger ansehnlich gefiel, ihn häufig mit besondern Eifer bedient habe, mit Rücksicht vor seinem Leiden ein Gespräch zu erwarten. Er habe das aber gar nicht gemerkt, er sei von freundlicher Gesinnung geblieben. Nun kam ich vor einigen Wochen wieder einmal durch Valenciennes und sah im Wartesaal mit einem Bekannten. Da trat das hübsche junge Mädchen an unsern Tisch und sagte mit erlösenden Worten: „Ich habe soeben, daß Sie Herr Prof. Wegener sind, und da wollte ich mich doch der Ihnen beifügen. Ihre Fliegerzeit war in der Heimat, und Sie sind damals in der Rheinischen Zeitung über mich geschrieben worden. Ihre Fliegerzeit war in der Rheinischen Zeitung über mich geschrieben worden. Ihre Fliegerzeit war in der Rheinischen Zeitung über mich geschrieben worden.“