

Das Auge des Heeres

Der Luftkrieg ein Märchen. — Aeroplane im Aufklärungs- dienst. — Eine unsichere Angriffswaffe. — Die Entwicklung der deutschen Luftflotte. — Das Flugwesen der Feinde. — Luftangriffe und die Haager Konvention. — Die Taube über Paris. — Ein fliegender Hubschrauber. — Die „ausgezeichneten“ Flieger.

Der große Krieg wird eine neue Epoche erzeugen. Wir haben eine große Soldatenliebe, wir haben eine große Matrosenliebe; aber dieser Krieg zu Ende ist, werden wir auch eine große Fliegerliebe haben, und gerade diese neuartige Waffe kommt dem Dichter auf bestem Wege entgegen — es liegt eine gewisse Parallele in diesen beiden, stiefeligen Fliegern, die sich aufhängen an die Sonne ... um aus leichter Höhe Lob und Verdienste herabzuschleudern.

Man hat ihnen, ehe dieser furchtbare Weltkrieg zur Weltlichkeit wurde, den Krieg in den Lüften geflügelt; sie haben ihrer Einbildungskraft die Flügel verliehen, haben traumhafte Szenen gezeichnet, haben Wirkungen vorausgesagt, die eine förmliche Revolution der modernen Kriegsführung bedingen würden — der große Krieg ist gekommen und die erdumspannenden Schreckensformen, die unerschütterlichen Leistungen der Flugzeuge sind (vorläufig wenigstens) ausgeblieben: der Luftkrieg an sich kann nach den bisherigen Erfahrungen als eine Utopie bezeichnet werden. Die Flieger des Weltkrieges erklären das damit, daß der Weltkrieg für die neue Waffe zu früh gekommen sei; sie habe das Entwicklungsstadium noch nicht überwinden.

Und doch hat die Verwertung der Flugzeuge im Kriege 1914 wertvolle vorläufige Ergebnisse geliefert; sie haben sich im Aufklärungsdienste glänzend bewährt. Die Aufgabe des Fliegers ist zu sehen, aber nicht zu kämpfen, und die erfolgreichsten unternommenen Bombenwürfe sind nur Zufallsereignisse gewesen. Selbst die Luftschiffe, die allen anderen Typen an Leistungsfähigkeit weit überlegen zeppelinen, sind den unbegleiteten Ballons als unerschütterliche als Angriffswaffe noch schuldig geblieben — der eine für die Stadt Antwerpen so folgenschweren Besuch kann nur als „Weschele auf die Zukunft“ betrachtet kommen; — an dem jenen Besuch und seinen Folgen auf die Wägenlichkeiten schließen, aber man kann noch nicht mit Gewissheit rechnen, sonst wäre dieser Besuch gerade jetzt bei der Belagerung Antwerpens in größerem Maßstab wiederholt worden.

Immerhin haben die Flugzeuge ihre vorläufige Aufgabe, die Ausführung von Erkundungsfahrten, in sich hervorzuheben, was erfüllt, das führt ein mitleid in den Sätzen des Krieges lebender Reize. Verlierer aller zum Vortritt wurde und in Berichten über „Fliegerflücker“ den treuen Berichterstatter vermag:

„Nicht, tollkühne Reiterflücker, von denen die Luftflieger wiederfinden, und werden jeder alte Kriegsteilnehmer ein selbstverständliches Echo zu erheben, wie die Flucht in die Luft. Der Ruhm des Reitermannes wird nicht verfallen, dafür hat der Hubschrauber auf Luftfahrt getan und der Hubschrauber hat englischer Luftschiffahrt einen Beweis, von dem ein englischer Fliegerzeuger berichtet, die Deutschen seien angekommen wie eine Sturmflut, gegen die es kein Wehr gab. Aber vom Herbst 1914 wird sich auch unsere neue Waffe, die Flieger, das Anrecht auf den bunten Anekdotenreich um heimbringen, den das Volk seinen Leiden widmet. Fliegerflücker werden vollständig in die Luft gehen, und ein paar, die ich im Felde gehört habe, möchte ich jetzt Ihnen berichten.

Weit denn in Frankreich, westwärts von Douaun, trafen wir die Zehnjährigen einer deutschen Fliegerabteilung, die sich bei den Kämpfen, in denen dem 22. bis 25. August die Arme des deutschen Kronprinzgen die Franzosen über die Maas gemessen hat, ganz hervorragend ausgezeichnet und bewährt konnte.

Flieger waren es, die gleich in der ersten Stellung der Franzosen, in der sie von uns am 22. August in der Linie Biron — Tubus — Roman angegriffen wurden, eine feindliche Batterie erkannten und sie auf der Karte so genau angaben konnten, daß die feindlichen Geschütze durch unsere Artillerie außer Gefecht gesetzt wurden, ehe sie noch dazu kamen, einen Schuß abzugeben.

Flieger waren es dann, die am letzten Schicksalstage feststellten, daß die geschlagene französische Armee in regelloser Unordnung jenseits der Maas flüchtete. Einem Tages beobachtete ein deutscher Flieger einen französischen, der sich jenseits der Maas den deutschen Stellungen zu nähern suchte. Gleich darauf tauchte ein zweiter auf. Unser Flieger nahm sofort die Richtung nach den beiden gegnerischen Flugzeugen auf, um vielleicht eines abzufangen und zum Niederkommen zu zwingen zu können. Aber kaum hatten die Franzosen den fähigen Gegner entdeckt, als sie sich schon nach Osten und nach dem Zennern Frankreichs zu verabschieden, so schnell sie die Reimband-Flügel trugen.

Die Aufklärungsarbeit unserer Flieger die Franzosen in schmerzlicher Nähe gebracht, als sie selbst ahnen. Die französischen Flieger hatten aus Angst vor unseren Geschossen ihren Kurs 2000 Meter hoch und höher, von wo es unmöglich ist, sichere Beobachtungen zu machen. Dennoch sind bisher auf dem in Frage kommenden Theile des Kriegsschauplatzes schon fünf französische Flieger abgefangen worden, darunter der berühmte Goret, der einen Schuß mitten in den Rotor bekam, so daß man im Zu ein Flammenmeer in den Lüften aufleuchten sah, worauf der Apparat abstürzte wie ein Stein.

Von uns dagegen ist bisher noch kein einziger Flieger gefallen; der einzige, der nach einem Erkundungsflug nach Belgien vermisst wird, war noch imstande, sein Flugzeug zu verbrennen, so daß es nicht in feindliche Hände fiel. Angezogen durch feindliche Geschütze ist schon manches unserer Flugzeuge, aber das hat seinen Flug nicht weiter aufhalten. Mit gutem Humour verpflichten die Flieger diese Schrammen, die sie dann wie eine Weschele auf dem Schützenplatze zum ewigen Andenken mit dem Datum dieses freundschaftlichen Besuches versehen.

So hat sich das deutsche Militärflugwesen voll und alle von den höchsten gestellten Forderungen erfüllt; die phantastischen Ansprüche der breiten Masse und der fabelhaften Romanisierer werden allerdings enttäuscht, weil ihr Unverständnis eben Unverständnis fordert. Man muß doch vor allem bei den Leistungen dieser jüngsten Waffe der deutschen Arme in Betracht ziehen, daß sie kaum vier Jahre alt ist. Im Oktober 1910 wurde man in Deutschland so gut wie nichts von der Fliegerei mit Flugmaschinen; man hatte hin und wieder einmal von den Fliegerjungen tollkühner Franzosen gehört; man hatte eines Tages sogar Gelegenheit gehabt, den Amerikaner Wright auf dem Zempelhofer Feld zu sehen und seine Höhen- und Sturmsflüge zu bewundern — und als eine gefährliche Spielerei zu verweisen. Dann aber wurden allerlei Gerüchte laut über geheimnisvolle Flüge, die ein ganz unbekannter Dr. Reich auf dem Kruppenbühlensplateau durchgeführt hätte, und allmählich hörte man, daß Hauptmann de la Roi, ein bekannter Freizeitschriftsteller der Luftschiffabteilung, unter der Leitung des Piloten Brunner über das Fliegen auf einer Flugmaschine lernte. Hauptmann de la Roi muß als der eigentliche Begründer des deutschen Militärflugwesens und damit des ganzen deutschen Fliegertums gerühmt werden; er ist es gewesen, der bei der Militärbehörde auf Anlage eines Flugplatzes und auf Anschaffung eines Forman-Doppeldeckers und auf die erste Anstellung des in Frankreich ausgebildeten Brunner gedungen hat. So ging Deutschland bei den Amerikanern und Franzosen, die damals die Führung im Fliegereport besaßen, in die Schule und in der Reihen vor der Schlichter der Meister des Leichters: ein gutes Beispiel, das die Welt im Blick auf die Entwicklung der Luftfahrt vorzuleben hat. Der Österreicher Illner fand mit seiner Doppel-Taube bei de la Roi verständnisvolle Aufnahme; Illner-Doppel-Decker und Güler-Doppel-Decker wurden ausprobiert und in großer Anzahl gebaut, und ehe die anderen Nationen noch eine Ahnung von dem Werte einer Luftflotte hatte, war Deutschland bereits im Besitze einer solchen — sie haben sich alle von den Deutschen überfliegen lassen. Frankreich hatte dieses Feld jahrelang allein behauptet. Als vor nunmehr drei Jahren die große Bewegung durch Frankreich ging, durch Nationalversammlung dem Land eine Arme von Aeroplanen zu schenken, wurden in kurzer Zeit bis zu etwa 400 Apparate zusammen-

gebracht. Schon gleich zu Anfang jedoch wurde, und zwar aus den Kreisen der Militärflieger, Stimmen laut, die sich über den wohllosen und in vielen Fällen unanwärtigen Kauf von allen möglichen Modellen beschwerten. Diesen Forderungen wurde kein Gehör geschenkt, und die Folge war, daß zahlreiche Apparate überhaupt nie benutzt wurden, weil die Flieger sie wegert, auf ihnen zu fliegen.

Was die englische Flugindustrie betrifft, so ist sie mehr als reichlich und vollkommen unter französischem Einfluß. England besitzt weniger ausgebildete Flieger, die Wehrkraft davon sind aus der Literatur Fliegergeschichte in London bei den Londoner Herberge, und fliegen naturgemäß nur auf Apparaten dieser Firma. Besonders bemerkenswert ist jedoch, was die englische Admiralität dem Wasserflugzeug zu. So sind im Etat für 1914 — 1915 für diesen Posten aus 17 Millionen Mark vorgesehen, die gleichfalls dazu dienen sollen, zahlreiche Fliegenschiffe an der Südküste zu schaffen.

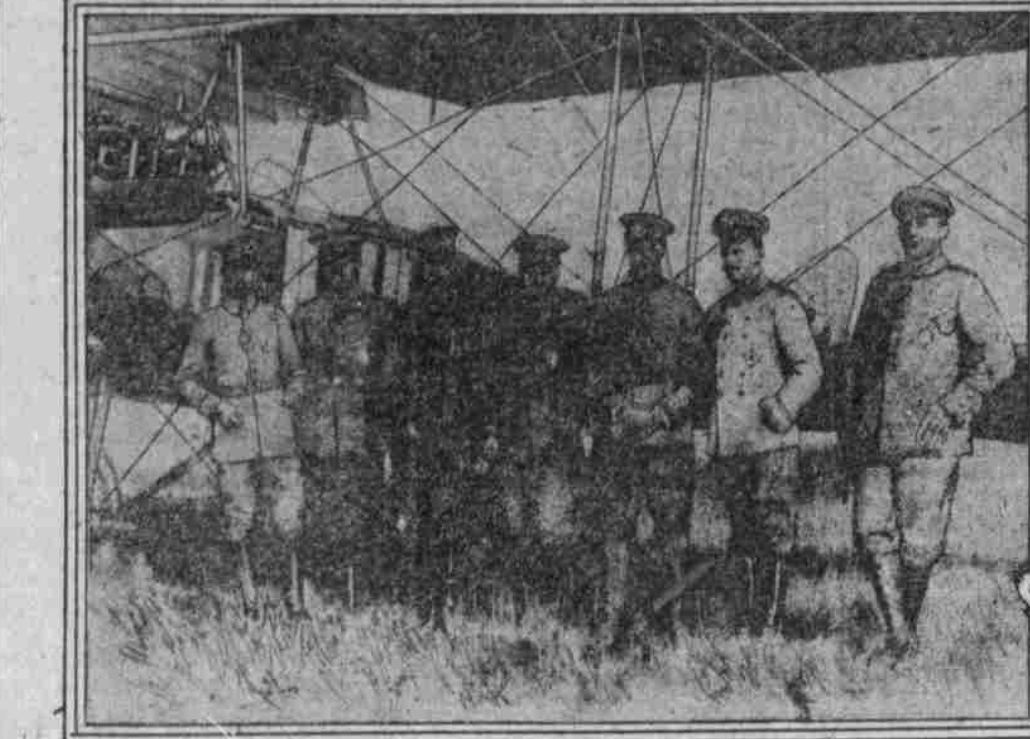
Rußland hat seine Luftschiffahrt um drei Stützpunkte langgezogen: Sebastopol, St. Petersburg und Baku. (Dieser letzte Stützpunkt dürfte nach dem Befehl der „Ausgabe“ wohl nicht mehr in Frage kommen.) Die Apparate sind durchweg französische Typen und auch in Frankreich gebaut. Nur ein russischer Konstrukteur, Sitorki, hat Erfolg gehabt mit dem Bau der großen „Luftholme“, die infolge ihrer ungewöhnlichen Abmessungen auch eine sehr bedeutende Tragfähigkeit besitzen. Sitorki baut jetzt im Auftrag der russischen Marine ein großes Wasserflugzeug, das mit vier Gnome-Motoren von je 150 HP versehen sein wird. Die Bauarbeiten werden in der nächsten Zeit fortgesetzt werden, daß das russische Marineministerium zum 1./4. August einen Wettbewerb für den Bau von Hydroplanen ausgeschrieben hat, der wohl sehr „in Wasser gefallen“ sein dürfte.

Belgien ist, wie bei dem Landkrieg, auch bei dem Luftkrieg bereits in den ersten vier Wochen des Krieges ausgeschaltet worden, und so behauptet sich Deutschland in der Luft unbedrängt als Herr und Sieger.

Bereits zu Beginn des Krieges trat eine gewisse Festigkeit in der Verwertung der Flugzeuge auf deutscher und französischer Seite ein. Die französischen Flieger wurden während des deutschen Aufmarsches weit in das Innere des Landes bis Frankfurt, Mainz, Kienberg u. s. w. vorgeschoben, mit der Aufgabe, durch Erkundung von Weiden und Bahnhöfen den deutschen Aufmarsch zu hindern. Die Überweisung einer beträchtlichen Aufgabe an die Fliegereinheit endete mit einem völligen Mißerfolg, führte dagegen zu empfindlichen Verlusten für die Franzosen, da eine ganze Anzahl französischer Flieger bereits zu Anfang des Krieges herunter geschossen wurden. Die Deutschen dagegen hielten ihre Flugzeuge bis zum Beginn des eigentlichen Feldzuges zusammen und setzten sie erst dann zur



HERUNTERSCHIESSEN EINES RUSSISCHEN FLUGZEUGS DURCH ÖSTERREICHISCH-UNGARISCHE TRUPPEN.



GRUPPE VON DEUTSCHEN FLIEGERN Die Des Eisernen Kreuzes ERHALTEN HABEN.



Bombenwerfende Flieger.

SCMBENWERFENDE FLIEGER.

Sich aus den Fenstern herausbeugten oder von der Straße heraufkamen. Der Himmel war von wunderbarer Klarheit. In der Höhe schwebte wie ein Falke, vom Norden kommend, ein deutsches Flugzeug, eine Taube. Die Maschine trägt den Namen einer Taube, aber in Wirklichkeit besteht sie mit den getriebenen Flügeln und dem fächerförmigen Schwanz von fern eine höchst seltsame Ähnlichkeit mit einem riesigen Falke. Da treffe die Maschine langsam über der Stadt, welche die Wiege der Flugkunst war, als wollte sie diese herausfordern. Mit einem Fernglas kann man leicht alle Bewegungen der Flügler und des Schwanzes unterscheiden. Kommerziell Ende eines Flügels hängt eine Flügler herab. In dem Augenblicke, als sie über den mit Regler gesteuerten Opernplatz fliegt, ist sie vielleicht 1000 Meter hoch. Sie wendet sich gegen die Seine, aber plötzlich ändert sie den Kurs, als ob sie eine Gefahr bemerkt hätte, und fliegt nach Nordwesten zu wenden und auf 2000 Meter zu steigen. So kommt sie wieder über das Wäsenviertel und gegen den Nordbahnhof, die Linie der Boulevard überfliegt. Jetzt sehen wir sie senkrecht über unsern Köpfen. Inzwischen prallt von allen Seiten das Geschwader: alle Schilde sind auf den Dächern, alle Fenster und man glaubt sich das charakteristische Knattern der Maschinenwerke zu unterscheiden. Selbst von der Straße her Feuer man. Zwei englische Soldaten, die ruhig einerschuldern, fordern das Gewicht und schrien gegen das feindliche Flugzeug. Die Menge flüchtete ihnen Befehl, als ob sie in Schrecken getroffen hätten, und sie lächeln selig. Es sind hundert von Schiffen, die die Luft höher gefeuert werden. Die Leute auf der Straße, in Gruppen zusammenstehend, unter denen eine Bombe ein Ausbleiben hervorgerufen hätte, bleiben eine halbe Stunde mit der Nase in die Luft und warten auf die Ankunft eines französischen Flugzeuges, das der Feind verfolge soll. In manchen Stellen ist das Gebränge so groß, daß die Polizisten drohentlich treten müssen, um den Verkehr zu regeln. Die überlebenden Geschütze werden laut. Drei französische Flugmaschinen sollen die deutsche verfolgt und schließlich getroffen haben, wobei sie auf dem Plage der Republik abstürzte. Andere wollen wissen, daß das Flugzeug in einer Bombe gestoßen wäre. (Das stimmt nicht, wie überhaupt nach kein Flugzeug von den Franzosen zum Sturz gebracht wurde. Ann. d. Reb.) Die einen behaupten, daß kein Schaden angetrieben wäre, die anderen versichern, daß der deutsche Flieger mehrere Bomben in der Nähe der Wäsenviertel geworfen hätte und einige Opfer gefallen wären. Erst im letzten Augenblicke wird von unterirdischer Seite gemeldet, daß einige Bomben in die Seine und andere beim Trödelmarkt gefallen wären. Was sich nach dieser Rede in der Luft nicht annehmlich, aber die Reugier ist so lebhaft, daß das Publikum, flach sich in die Parkbank zu stützen, auf die Mitte des Fliegers eilt, um besser zu sehen.

Diese Fliegerbesuche beschreiben noch nicht aus den Fenstern herausbeugten oder von der Straße heraufkamen. Der Himmel war von wunderbarer Klarheit. In der Höhe schwebte wie ein Falke, vom Norden kommend, ein deutsches Flugzeug, eine Taube. Die Maschine trägt den Namen einer Taube, aber in Wirklichkeit besteht sie mit den getriebenen Flügeln und dem fächerförmigen Schwanz von fern eine höchst seltsame Ähnlichkeit mit einem riesigen Falke. Da treffe die Maschine langsam über der Stadt, welche die Wiege der Flugkunst war, als wollte sie diese herausfordern. Mit einem Fernglas kann man leicht alle Bewegungen der Flügler und des Schwanzes unterscheiden. Kommerziell Ende eines Flügels hängt eine Flügler herab. In dem Augenblicke, als sie über den mit Regler gesteuerten Opernplatz fliegt, ist sie vielleicht 1000 Meter hoch. Sie wendet sich gegen die Seine, aber plötzlich ändert sie den Kurs, als ob sie eine Gefahr bemerkt hätte, und fliegt nach Nordwesten zu wenden und auf 2000 Meter zu steigen. So kommt sie wieder über das Wäsenviertel und gegen den Nordbahnhof, die Linie der Boulevard überfliegt. Jetzt sehen wir sie senkrecht über unsern Köpfen. Inzwischen prallt von allen Seiten das Geschwader: alle Schilde sind auf den Dächern, alle Fenster und man glaubt sich das charakteristische Knattern der Maschinenwerke zu unterscheiden. Selbst von der Straße her Feuer man. Zwei englische Soldaten, die ruhig einerschuldern, fordern das Gewicht und schrien gegen das feindliche Flugzeug. Die Menge flüchtete ihnen Befehl, als ob sie in Schrecken getroffen hätten, und sie lächeln selig. Es sind hundert von Schiffen, die die Luft höher gefeuert werden. Die Leute auf der Straße, in Gruppen zusammenstehend, unter denen eine Bombe ein Ausbleiben hervorgerufen hätte, bleiben eine halbe Stunde mit der Nase in die Luft und warten auf die Ankunft eines französischen Flugzeuges, das der Feind verfolge soll. In manchen Stellen ist das Gebränge so groß, daß die Polizisten drohentlich treten müssen, um den Verkehr zu regeln. Die überlebenden Geschütze werden laut. Drei französische Flugmaschinen sollen die deutsche verfolgt und schließlich getroffen haben, wobei sie auf dem Plage der Republik abstürzte. Andere wollen wissen, daß das Flugzeug in einer Bombe gestoßen wäre. (Das stimmt nicht, wie überhaupt nach kein Flugzeug von den Franzosen zum Sturz gebracht wurde. Ann. d. Reb.) Die einen behaupten, daß kein Schaden angetrieben wäre, die anderen versichern, daß der deutsche Flieger mehrere Bomben in der Nähe der Wäsenviertel geworfen hätte und einige Opfer gefallen wären. Erst im letzten Augenblicke wird von unterirdischer Seite gemeldet, daß einige Bomben in die Seine und andere beim Trödelmarkt gefallen wären. Was sich nach dieser Rede in der Luft nicht annehmlich, aber die Reugier ist so lebhaft, daß das Publikum, flach sich in die Parkbank zu stützen, auf die Mitte des Fliegers eilt, um besser zu sehen.

SCHNELLEUER Auf Einem Aeroplan.

sicht des italienischen Korrespondenten gegen das Kriegsgewalt und menschliche Gelehrte. Das ist ein Treiben. Gegen menschliche Gelehrte verfährt jeder Krieg, und doch wird es kriegerisch, solange es Nationen giebt. Gegen das Kriegsgewalt — soll wohl heißen: Haager Konvention — verfährt der Luftkrieg erst recht nicht.

Auf der ersten Friedkonferenz im Jahre 1864 wurde ein internationales Übereinkommen angenommen, durch das die Mächte sich für einen Zeitraum von 5 Jahren zur Innehaltung des Verbotes verpflichteten, Projektile und Sprengstoffe aus Ballons oder auf eine andere neue Methode niederzuwerfen.

Die Zeit für die Gültigkeit dieser Bestimmung war also abgelaufen, als im Jahre 1907 die zweite Haager Konferenz einberufen wurde. Es wurde der Versuch gemacht, alle Mächte zur Erneuerung der Bestimmung zu veranlassen; aber das gelang nicht, da mehrere der Großmächte, die insofern bedeutende Anstrengungen gemacht hatten, um sich eine Luftflotte anzuschaffen, auf ein solches Übereinkommen nicht eingehen wollten. Unterzeichnet wurde es unter anderem von Belgien, Großbritannien, den Niederlanden und Norwegen. Abgeschlossen wurde es dagegen von Deutschland, Frankreich, Italien, Japan, Schweden und Dänemark. Für diese Mächte ist das Verbot nicht, näher zu kommen, als es sich nicht von uns unter Feind mit Bomben werfen könnten. Minute auf Minute verließ. Es können uns Stunden. Ich halte das Gefühl, daß meine Maschine ermattete, und glaube ihnen Augenblick, mein Ende sei gekommen. Das dauerte eine halbe Stunde. Dann stieß mich Luft. Düffing an die Schulter und zeigte mir, etwa 300 Meter höher, einen kleinen französischen Militärflugzeug, einer kleinen französischen Militärflugzeug, in der fabelhaften Höhe von ca. 1000 Metern, um dem Militär-Doppeldecker beizufolgen. In der Regel für er um und herum, und die Augen flüchten um in die Dämonen. Aber da hörten wie plötzlich durch das Knattern des Motors, Kanonenstücke. Wir waren über den deutschen Truppen angefangen, die den Militär-Doppeldecker beschloß.

Wir werden noch manches Stücklein von den Luftkulanen zu hören bekommen, denn Werner ist nur einer von vielen, aber Werner ist typisch für die deutschen Flieger: tapfer, tollkühn, verwegen und pflichttreu ist jeder einzelne von ihnen. Da für giebt es greifbare Beweise: Helmuth Wich, der Distanzrohrhalter, hat das eisernen Kreuz erhalten und wurde zum Leutnant befördert; wegen hervorragender Dienste im Aufklärungsdienste. Carl Ingold, ein anderer Norddeutscher, hat das eisernen Kreuz erhalten: für einen unter außerordentlich gefährlichen Umständen unternommenen Fernflug. Flieger-Overleitnant Erich Leonhardt (2. bad. Gren. Reg. Kaiser Wilhelm 110) hat das eisernen Kreuz erhalten: wurde von feindlichen Fliegern beschossen, doch gelang es ihm, trotz einer Schusswunde, seinen Begleiter und sich in tollkühnem Flug in Sicherheit zu bringen. Die Fliegeroffiziere Georg Wits, Franz Halter, Erich Schaefermann, Franz Jens Dietz und Peter sind alle mit dem eisernen Kreuz belohnt worden. Sie können den Helmbücheln vorlesen ... und ich der Krieg noch zu Ende sein wird, dürfte auch die jüngste Waffe ihre Sänge haben. Mit Recht, denn sie steht den anderen in nichts nach.

Das ist aus all diesen Taten und dieser Kulturabigkeit geworden! Die Bombenwürfer der französischen Flieger haben uns nie einen Schaden getan. Dagegen hat