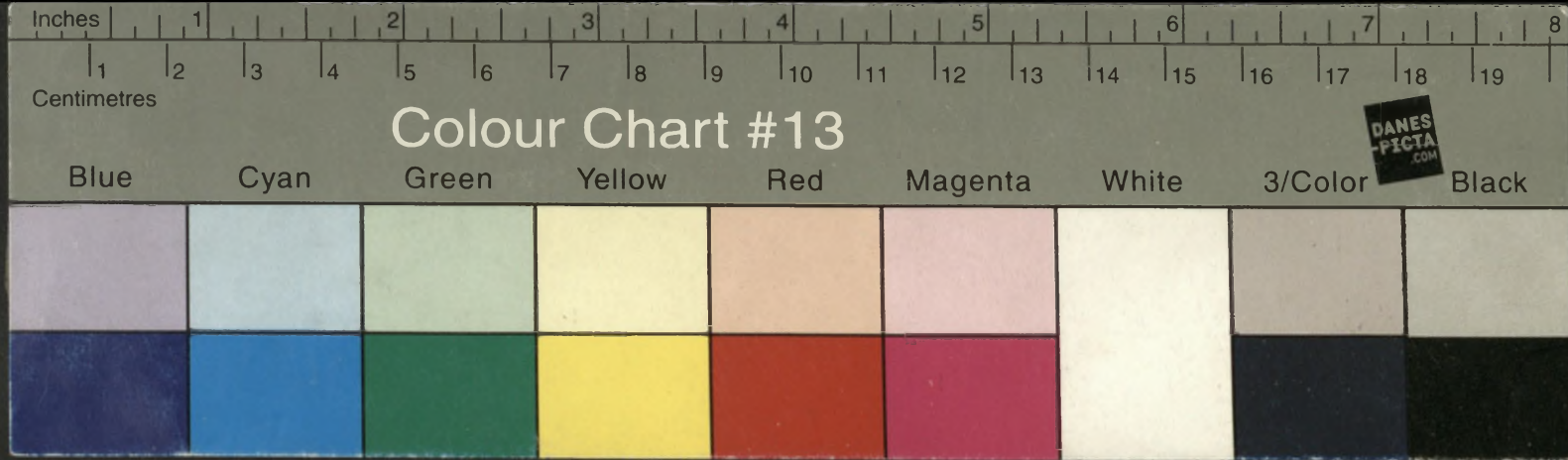
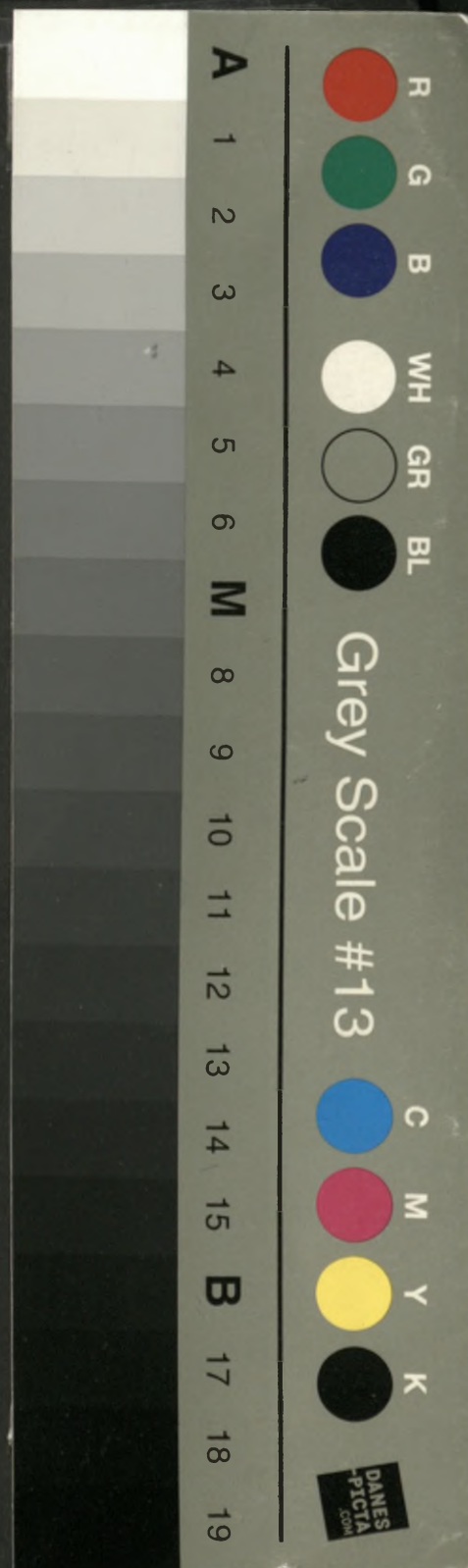




BOELCKE



BOELCKE



*Den Eltern unseres
unvergesslichen Boelcke.
Wilhelm, Kronprinz
Weihnachten 1916.*

BOELCKE

der Mensch, der Flieger, der Führer
der deutschen Jagdfliegerei

Ein Lebens- und Heldenbild
aus seinen Briefen gestaltet

von

Prof. Dr. Johannes Werner

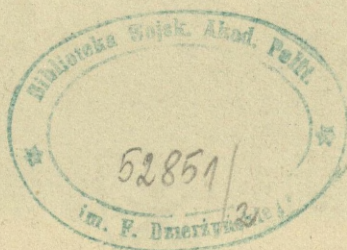
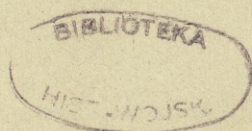
Mit 28 Bildern und 4 Kartenplätzen

61.—70. Tausend



v. Hase & Koehler · Leipzig

92 (Boelcke)
9001



Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung vorbehalten.
Copyright 1932 by R. F. Koehler G. m. b. H., Verlag, Leipzig
Druck von Breitkopf & Härtel in Leipzig

Übersicht

	Seite
Werdende Kraft	7
Vom Fahnenjunker zum Leutnant und zur Fliegerei	12
Fahnenjunker in Koblenz S. 12 — Auf Kriegsschule Metz S. 19 — Ein alpines Abenteuer S. 28 — Funker-Leutnant in Koblenz S. 32, und in Darmstadt S. 44 — Zur Fliegerei S. 51	
Die Anfänge der Kriegsfliegerei	57
(Champagne 1914/15)	
Rückblick und Ausblick auf die Entwicklung der Kriegs- und der Jagdfliegerei	84
Die Anfänge des Luftkampfes	93
(Douai, Sommer 1915)	
Der Meister des Luftkampfes	117
In Metz S. 117 — In der Champagne S. 120 — Wieder in Douai S. 127 — Vor Verdun S. 136	
Im Orient und an der Ostfront.	170
Der Meister der Jagdfliegerei	184
Das Ende und das Erbe	205
Bilderfolge 220	
Personen- und Ortsverzeichnis 221	
Kartenskizzen. 225	

Übersicht

1	Einleitung
2	Die Bedeutung der Sprache
3	Die Entwicklung der Sprache
4	Die Sprache und die Kultur
5	Die Sprache und die Gesellschaft
6	Die Sprache und die Wissenschaft
7	Die Sprache und die Kunst
8	Die Sprache und die Literatur
9	Die Sprache und die Philosophie
10	Die Sprache und die Ethik
11	Die Sprache und die Politik
12	Die Sprache und die Religion
13	Die Sprache und die Medizin
14	Die Sprache und die Naturwissenschaft
15	Die Sprache und die Technik
16	Die Sprache und die Wirtschaft
17	Die Sprache und die Rechtswissenschaft
18	Die Sprache und die Pädagogik
19	Die Sprache und die Psychologie
20	Die Sprache und die Soziologie
21	Die Sprache und die Anthropologie
22	Die Sprache und die Biologie
23	Die Sprache und die Geographie
24	Die Sprache und die Historie
25	Die Sprache und die Archäologie
26	Die Sprache und die Ethnologie
27	Die Sprache und die Volkskunde
28	Die Sprache und die Folklore
29	Die Sprache und die Volksliedforschung
30	Die Sprache und die Volksmusikforschung
31	Die Sprache und die Volkskunstforschung
32	Die Sprache und die Volksarchitektur
33	Die Sprache und die Volksreligion
34	Die Sprache und die Volksmedizin
35	Die Sprache und die Volksheilkunde
36	Die Sprache und die Volkspsychologie
37	Die Sprache und die Volksphilosophie
38	Die Sprache und die Volksethik
39	Die Sprache und die Volkspolitik
40	Die Sprache und die Volksreligion
41	Die Sprache und die Volksmedizin
42	Die Sprache und die Volksheilkunde
43	Die Sprache und die Volkspsychologie
44	Die Sprache und die Volksphilosophie
45	Die Sprache und die Volksethik
46	Die Sprache und die Volkspolitik
47	Die Sprache und die Volksreligion
48	Die Sprache und die Volksmedizin
49	Die Sprache und die Volksheilkunde
50	Die Sprache und die Volkspsychologie
51	Die Sprache und die Volksphilosophie
52	Die Sprache und die Volksethik
53	Die Sprache und die Volkspolitik
54	Die Sprache und die Volksreligion
55	Die Sprache und die Volksmedizin
56	Die Sprache und die Volksheilkunde
57	Die Sprache und die Volkspsychologie
58	Die Sprache und die Volksphilosophie
59	Die Sprache und die Volksethik
60	Die Sprache und die Volkspolitik
61	Die Sprache und die Volksreligion
62	Die Sprache und die Volksmedizin
63	Die Sprache und die Volksheilkunde
64	Die Sprache und die Volkspsychologie
65	Die Sprache und die Volksphilosophie
66	Die Sprache und die Volksethik
67	Die Sprache und die Volkspolitik
68	Die Sprache und die Volksreligion
69	Die Sprache und die Volksmedizin
70	Die Sprache und die Volksheilkunde
71	Die Sprache und die Volkspsychologie
72	Die Sprache und die Volksphilosophie
73	Die Sprache und die Volksethik
74	Die Sprache und die Volkspolitik
75	Die Sprache und die Volksreligion
76	Die Sprache und die Volksmedizin
77	Die Sprache und die Volksheilkunde
78	Die Sprache und die Volkspsychologie
79	Die Sprache und die Volksphilosophie
80	Die Sprache und die Volksethik
81	Die Sprache und die Volkspolitik
82	Die Sprache und die Volksreligion
83	Die Sprache und die Volksmedizin
84	Die Sprache und die Volksheilkunde
85	Die Sprache und die Volkspsychologie
86	Die Sprache und die Volksphilosophie
87	Die Sprache und die Volksethik
88	Die Sprache und die Volkspolitik
89	Die Sprache und die Volksreligion
90	Die Sprache und die Volksmedizin
91	Die Sprache und die Volksheilkunde
92	Die Sprache und die Volkspsychologie
93	Die Sprache und die Volksphilosophie
94	Die Sprache und die Volksethik
95	Die Sprache und die Volkspolitik
96	Die Sprache und die Volksreligion
97	Die Sprache und die Volksmedizin
98	Die Sprache und die Volksheilkunde
99	Die Sprache und die Volkspsychologie
100	Die Sprache und die Volksphilosophie

Ohne Helden und Heldenverehrung
geht ein Volk zu Grunde

Heinrich v. Treitschke

Selten wohl ist ein Stern so schnell und steil aus dem Dunkel zur weithin strahlenden Höhe emporgestiegen, wie der Ruhm unseres deutschen Fliegerhelden Oswald Boelcke.

Als im Juli 1914, kurz vor Kriegsausbruch, der auf seinen Wunsch zur Fliegerschule kommandierte junge Funkerleutnant seine Pilotenprüfung bestand, war das etwas, was nur seinen engsten persönlichen Kreis interessierte. Zwei Jahre darauf war Boelcke der volkstümliche Held, dessen Name in aller Welt bekannt war — der Stolz des Vaterlandes und der Schrecken seiner Gegner, mit seinen 25 Jahren der jüngste aktive Hauptmann der Armee, schon als Leutnant vom Kaiser mit dem höchsten Kriegsorden, dem Pour le mérite, ausgezeichnet. Und als kaum ein halb Jahr später ein blinder Zufall den Siegeslauf des Nie-Besiegten jäh abbrach, erzitterte und trauerte Altdeutschland, und seine Totenfeier glich der eines Fürsten.

Die Klage um den Verlorenen, wie schon vorher der Ruhm des Siegers haben damals eine Menge von kleineren Boelcke-Schriften hervorgerufen, die, meist mehr auf Begeisterung als auf zu reichenden, sicheren Quellen beruhend, doch nur von vorübergehender Bedeutung waren. Weit über sie hinaus ragen an Wert „Hauptmann Böldes Feldberichte“, die der Vater gleich nach dem Tode des Sohnes aus dessen Feldbriefen zusammengestellt und noch im Jahre 1916 veröffentlicht hat — auch ein Zeugnis für den „Boelcke-Geist“, daß der Vater in seinem frischen Schmerz nicht um Unwiederbringliches klagte, sondern die Kraft zu der Tat besaß, seinem Sohn ein literarisches Denkmal zu errichten! Damals mit Begeisterung aufgenommen und in einer Viertelmillion verbreitet, kann dieses kleine Buch doch nicht als das abschließende Gedenkwerk gelten. Dazu waren ihm von vornherein zu enge

Schranken gezogen: zunächst schon bei der Auswahl dessen, was aus den Feldbriefen angesichts der Fortdauer des Krieges veröffentlicht werden durfte; vor allem aber, weil es damals, wo die ganze Entwicklung der Kriegsfliederei sich noch in Fluß befand, noch nicht möglich war, die überragende Bedeutung Boeldes in der Geschichte des Luftkampfes zu erkennen und zu würdigen. Die Leser begeisterten sich an den kühnen Kämpfen und steten Siegen, aber sie konnten damals nicht ahnen, daß in der Taktik dieser Kämpfe das Grundgesetz für den Luftkampf der gesamten Jagdfliederei gegeben war.

Nachdem wir nunmehr den nötigen Abstand gewonnen haben und die Geschichte des Luftkampfes im Weltkriege klar übersehen, und nachdem die Eltern Boeldes sich entschlossen haben, den bisher sorgsam gehüteten Schatz der Originalbriefe ihres Sohnes aus der Kriegs- wie auch aus der Vorkriegszeit, dazu auch alles Akten- und Briefmaterial über ihn mir anzuvertrauen, darf der Versuch gewagt werden, ein volles Bild der Persönlichkeit Boeldes und seiner Bedeutung zu geben. Indem wir das Lebensbild in den Rahmen der Geschichte des Luftkampfes stellen, wird hervortreten, daß Boelde nicht nur ein herrlicher Mensch und ein vorbildlicher Flieger, Kämpfer und Staffelführer gewesen ist, sondern auch der Führer der deutschen Jagdfliederei in dem Sinne, daß er ihr den Weg gewiesen und ihre Entwicklung bestimmend beeinflusst hat — noch über seinen Tod hinaus.

Werdende Kraft

Zähe Kraft und fester Wille, heiterer Sinn und ein sonniges Gemüt — diese glückliche Mischung seines Wesens verdankt Oswald Boelcke¹ seinen Vorfahren. Vom Vater, der aus dem Havel-land stammt, hat er die märkische Kraft und Schlichtheit, von der aus Thüringen kommenden Mutter die Anmut und Frohnatur, das Sonnige in seinem Wesen.

Ihm war das Glück beschieden, in einem echt-deutschen, mit sechs Kindern — einer Tochter und fünf Söhnen — gesegneten Elternhause aufzuwachsen, in dem ein frommer und vaterländischer Geist, gute alte, schlichte Sitte, Sinn für alles Gute und Schöne waltete, dazu ein durch den langjährigen Aufenthalt im Ausland gewonnener weiter Gesichtskreis. Als Oswald am 19. Mai 1891 als viertes Kind in Giebichenstein bei Halle geboren wurde, waren seine Eltern erst seit einem halben Jahre aus Argentinien zurückgekehrt, wo der Vater, dem Deutschtum im Ausland dienend, sechs Jahre das Rektorat der deutschen evangelischen Schule in Buenos Aires verwaltet hatte, bevor er die Oberlehrerstelle an der Oberrealschule in Halle übernahm. Fünf Jahre später folgte der Vater einem Rufe nach Dessau als Oberlehrer, später Professor, an der mit einem Lehrerinnenseminar verbundenen Herzoglichen Antoinettenschule.

So kam Oswald Boelcke mit 4 $\frac{1}{2}$ Jahren nach Dessau, das ihm zur eigentlichen Heimat geworden ist. Hier hat er als Kind in der Freiheit der damals noch wenig bebauten Schillerstraße, die jetzt ihm zu Ehren „Boelckestraße“ heißt, sich getummelt. Hier hat er

¹ Die verschiedene Schreibweise des Namens — in der Armee-Rangliste von 1914 steht der ältere Bruder Wilhelm als Böldke, Oswald als Boelcke — rührt daher, daß die Familie ihn eigentlich mit ö schreibt, Oswald aber, der alles in lateinischer Schrift schrieb, ihn stets mit oe geschrieben hat.

das Herzog Friedrichs-Gymnasium besucht und absolviert. Hier wurde ihm auf dem Ehrenfriedhof sein Grab bereitet und auf diesem das schöne Ehrendenkmal errichtet, über dem die Flugzeuge der Junkers-Werke ihm jetzt oft ihr surrendes Lied singen.

Auf dem Gymnasium ist Oswald Boelcke kein Musterschüler in literis gewesen, aber er hat alle Klassen und schließlich das Abitur glatt erledigt. Seine Lieblingsfächer waren Geschichte, Mathematik und Physik; von jeher für Maschinen interessiert und ein „Bastler“, hat er sich schon als Junge z. B. eine eigene Telefonleitung über die Straße und das gegenüberliegende Haus hinweg zur Villa seines Freundes Haeslop gebaut. Weniger zogen ihn die alten Sprachen an. Die Lehrer waren dem blonden Jungen mit den treuherzigen blauen Augen und dem freien, offenen Wesen gut, und seine Mitschüler liebten ihn als „einen famosen Kerl“ und bewunderten ihn als den besten Turner und Meister in allen Leibesübungen, fügten sich auch willig der führenden Rolle, die er bei allen Streichen und Unternehmungen spielte — eine geborene Führernatur!

In der Gedächtnisrede, die sein Gymnasialdirektor ihm zu Ehren gehalten hat, heißt es: „Seine Neigung ging nicht auf Büchergelehrsamkeit — es drängte ihn viel zu sehr, sich zu betätigen. Er war eine kraftvolle Natur, die auch körperliche Kraft zu betätigen unbedingt nötig hatte. Rudern, Schwimmen und das damit verbundene Springen, Tennis, Fuß- und Schlagballspiel, volkstümliches und Geräte-Turnen bezeichnet er in dem vor der Reifeprüfung verfaßten Lebenslauf als seine liebsten Beschäftigungen. Er hätte auch das Tanzen und das Schlittschuhlaufen, in denen er sich besonders gewandt zeigte, hinzufügen können.“

Schon als kleiner Kerl hat Boelcke seine Gewandtheit und sein instinktives Selbstvertrauen gezeigt, als sein Vater ihn zum erstenmal mit in das Mulde-Bad nahm und dem auf seinen Armen ruhenden Knaben die Schwimmbewegungen demonstrierte — nach wenigen Augenblicken entglitt der Junge plötzlich den Armen des Vaters und schwamm zum Erstaunen aller Zuschauer frei wie ein Fisch im Wasser davon. Als älterer Schüler bildete er sich als Mitglied des Dessauer Schwimmklubs „Stillinge“ besonders im Springen aus. Bei einem Wettschwimmen ließ er sich, da die Schule damals die Teilnahme an öffentlichen Wettkämpfen noch nicht gestattete, unter einem Decknamen in die Startliste eintragen

und erschien dann am Abend bei den nichts ahnenden Eltern freudestrahlend als mehrfacher Sieger mit den Preisen im Arm. Auch in Magdeburg hat er sich gelegentlich eines Besuches bei seinem um 5 Jahre älteren Bruder Wilhelm, der dort als Pionieroffizier stand, Preise im Springen geholt. Während des Krieges hat ihm dann seine Schwimmfertigkeit als Lohn für die Rettung eines ertrinkenden französischen Jungen in Douai die Rettungsmedaille eingetragen, die er neben seinen hohen Orden mit besonderem Stolz getragen hat.

Sein Oheim, der Pfarrer Karl Bölske, erzählt in einer kleinen Schrift, in der er seine Erinnerungen an den Neffen zusammengefaßt hat, von einem Schauturnen, das die Brüder anlässlich der Silbernen Hochzeit ihrer Eltern an einem von ihren Ersparnissen angeschafften, im Garten aufgebauten Stahlreck veranstalteten: „Der Glanzpunkt war, als Oswald, der achtzehnjährige Jüngling, seinen Riesenschwung ausführte. Es war ein fast atemberaubender und doch wundervoller Anblick, wie der jugendliche geschmeidige Körper am Reck sich bewegte und herumschwang, als wäre es die leichteste und selbstverständlichste Leistung von der Welt. Ich kann den schönen Anblick nicht vergessen.“

Mit ähnlicher Schnelligkeit, wie einst zum Schwimmer, hat sich Oswald Boelske, als er als Siebzehnjähriger zum ersten Male mit in die Alpen ziehen durfte, unter der Leitung seines Vaters, eines begeisterten Alpinisten, auch zum gewandten, unerschrockenen Bergsteiger entwickelt. Im Tuxer Gebiet — so erzählt der Vater — wurden von Lanersbach aus schöne Bergfahrten unternommen, die desto reizvoller für ihn waren, je schwieriger der Fels. Erst wo die Gefahr einsetzte, jauchzte seine junge Seele auf. Unvergesslich ist seiner Mutter, die von der tiefer liegenden Grieralpe aus zusah, wie er nach der Besteigung des Felskegels des Höllensteins bei Hinter-Tux beim Abstieg über den steilen, mit lockerem Plattengeschiebe bedeckten Hang mit Riesenschritten jubelnd hinabstürmte und den vorsichtig nachschreitenden Vater und Bruder Martin auf dem ersten kleinen Rasenbände lachend „im Kopfstand“ erwartete.

Boelske war von der Natur mit einer unverwundlichen Kraft und großer Gewandtheit ausgestattet. Nicht groß, aber doch keine untergesetzte Figur, sondern trotz der breiten Schultern schlank, elegant und ebenmäßig gebaut, überaus geschmeidig, war seine Er-

scheinung in ihrer ganzen Haltung, mit den ruhigen Bewegungen ein Bild beherrschter Kraft und harmonischer Schönheit. Von Jugend auf hat er durch planmäßig betriebene Leibesübungen seine ihm von der Natur mitgegebenen Anlagen ausgebildet und seinen Willen gestählt. Die einzige Schwäche, die ihm anhaftete, war eine vom Keuchhusten zurückgebliebene Neigung zu asthmatischen Beschwerden, die ihn bei Erkältungen und in sumpfigem Terrain leicht befielen; aber diese Schwäche hat ihn nicht schwächlich gemacht, sondern willensstark: von Kleinauf kämpfte er gegen sie an und übte sich deshalb besonders im Dauerlauf, in dem er es zu solcher Meisterschaft brachte, daß er im Frühjahr 1914 in Frankfurt am Main bei dem Armeewettlauf des VIII. Armeekorps für die Olympischen Spiele einen Sieg errungen hat.

Wenn von Boeldes äußerer Erscheinung die Rede ist, so muß auch seiner großen, faszinierenden Augen von hellem, stählernem Blau gedacht werden, die mit ihrer Offenheit ihm die Herzen gewannen, durch die Eindringlichkeit ihres Blicks aber auch die Straffheit seines Wesens und Willens offenbarten. Sie hatten es auch dem Feldmarschall v. Mackensen angetan, der nach Boeldes Tod an die Eltern schrieb: „Mir wird die Stunde unvergeßlich bleiben, in der der ruhmvoll Gefallene in Uesüb mein Tischgast war und ich ihn selbst mit der ihm eigenen Bescheidenheit von seinen Taten erzählen hörte. Niemals habe ich in leuchtendere, schönere blaue Augen gesehen. Das war der offene Blick eines unerschrockenen Mannes — eines Helden, der mir begegnete.“

Allem Stubenleben abhold, ohne Neigung zu einem gelehrten Beruf, in jeder Leibesübung Meister, begeistert für jeden Sport, voll Mut und Kraft und Willenszucht, einem im besten Sinne konservativen Hause entstammend — so kann es nicht überraschen, daß Oswald Boelde sich schon frühzeitig den Offiziersberuf erwählte.

In seinem Abiturienten-Lebenslauf nennt er von den in der Schule gelesenen Schriftstellern nur Homer, „der mich in das wundervolle heroische Zeitalter Griechenlands versetzte“, dann aber Treitschkes Werke und die militärgeschichtlichen Veröffentlichungen des Generalstabs als die Bücher, die er am liebsten gelesen habe. Noch bezeichnender für sein frühzeitiges Interesse für das Militär

und — höchst merkwürdig! — auch schon für das Flugwesen ist seine, den Schülern freigestellte, Wahl der Themata zu den Vorträgen, die sie zu ihrer Übung in der freien Rede in der Klasse zu halten hatten. Der Sekundaner Oswald Boelcke hat sich im Jahre 1908 die Themata gewählt: „General von Scharnhorst und seine Heeresreform“; „Die Anfänge der Luftschiffahrt“; „Graf Zeppelins Leben bis zu seinen ersten Flugversuchen“!

Die ersten vorbereitenden Schritte zu seiner militärischen Laufbahn hat er freilich reichlich frühzeitig und selbständig unternommen. Er war gerade glücklich in der Quarta gelandet, als er eines Tages, ohne daß irgend jemand davon wußte, an den Kaiser schrieb: er wolle gern Offizier werden und der Kaiser möchte ihm durch Aufnahme ins Kadettenkorps dazu verhelfen. Die Eltern erfuhren von diesem Streich ihres Bürschchens erst geraume Zeit später, als ein Schreiben des Kommandeurs des Kadettenkorps Generalleutnant v. Schwarzkoppen eintraf, des Inhalts: Auf Befehl des Kaisers solle der Bitte entsprochen werden, und er ersuche um die Einsendung der nötigen Papiere. Die Eltern hielten es aber doch für besser, den Jungen nicht jetzt schon dem Familienleben zu entziehen und ihn erst das Gymnasium bis zur Reifeprüfung besuchen zu lassen.

Als dieses Ziel zu Ostern 1911 erreicht war, entsprang Oswald Boelcke mit einem jauchzenden „Endlich!“ der Schulbank und zog an den Rhein, um bei dem Koblenzer Telegraphen-Bataillon Nr. 3 als Fahnenjunker einzutreten. Die Wahl dieser Truppe war im Hinblick auf sein besonderes Interesse für Mathematik und Physik erfolgt.

Vom Fahnenjunker zum Leutnant und zur Fliegerei

Mutterliebe hat all die Briefe und Karten, die der Sohn seit seinem Eintritt in die Armee am 15. 3. 1911 an die Eltern geschrieben, treulich aufbewahrt. Sie bilden eine unschätzbare Quelle für dieses Lebensbild. Denn aus diesen so völlig ungekünstelten, naturfrischen Briefen tritt uns sowohl Boeldes Eigenart als Mensch wie auch das Wachstum seiner Persönlichkeit, die in manchem schon die Züge des späteren Fliegerhelden anzunehmen beginnt, deutlich und echt vor Augen.

Das folgende Mosaik aus diesen Vorkriegsbriefen dürfte auch deshalb von Interesse und Wert sein, weil es — wohl zum erstenmal in der Memoirenliteratur — das Kleinleben in der alten Armee, die Leiden und Freuden des Fahnenjunkers und Kriegsschülers und das dienstliche und gesellschaftliche Leben des jungen Offiziers auf Grund solch unbedingt zuverlässiger und völlig ungeschminkter Berichte schildert. Dabei wird es für manchen, der nur das Leben in feudalen Regimentern gekannt hat, vielleicht eine Überraschung sein, wie interessant und abwechslungsreich der Dienst und damit das Leben bei dieser „bloßen“ „Verkehrstruppe“ gewesen ist.

Fahnenjunker in Koblenz

19. 3. 1911. Liebe Eltern! Erst heute am Sonntag komme ich zu einem Briefe; die beiden Karten mußte ich in der Puhstunde schreiben — sie werden wohl auch danach ausgelesen haben. In der Woche war keine Zeit zum Brieffschreiben, da wir den ganzen Tag strammen Dienst hatten: früh 7—8 Instruktionsstunde, 8³⁰ bis 11 Egerzieren, dann Stube lehren, Staub wischen, Putzen und Anziehen zum Essen um $\frac{3}{4}$ 1 im Kasino; 2³⁰—5³⁰ wieder Eger-

zieren, 6—7 Puhstunde. Von nächster Woche an kommt dazu noch 5—7 technischer Unterricht und danach erst die Puhstunde.

Unsere Kaserne liegt sehr schön bei dem Deutschen Eck, an dem die Mosel in den Rhein fließt. Von unserem Exerzierplatz sieht man den Ehrenbreitstein. Ich habe mit meinen beiden Con-Junkern zusammen eine große Stube, in der genügend Platz ist; bisher war sie Handwerkerstube — da haben wir erst mal ein großes Reinemachen veranstalten müssen, an dem Mutter ihre Freude gehabt hätte.

Seit gestern habe ich nun auch meinen „engschäftigen“ Anzug, so daß ich nicht mehr „in Kommiß“ ins Kasino zu gehen brauche. Dort ist es vorläufig für uns noch ziemlich langweilig, auch werden wir ganz fürchterlich beobachtet. Unser Fähnrichsvater, Ltnt. Kröschel, macht uns auf jede Kleinigkeit aufmerksam, ist aber sehr nett gegen uns. Dienstlich kommen wir sonst mit den Offizieren noch gar nicht in Berührung; unsere ganze Ausbildung leitet ein Sergeant.

29. 3. II. Bei uns geht jetzt alles „Marsch, marsch“ — wir haben kaum Zeit zum Essen. Wenn wir zum Turnen antreten, hat sicher einer von uns dreien die Füße, die Hände oder den Kopf nicht in der richtigen Haltung — da müssen wir gleich erst mal „durch die Reitbahn marsch, marsch!“ Dann wird der Reihe nach geturnt; währenddessen müssen die beiden anderen „Freiübungen“ machen: Kniebeugen usw., zur Abwechslung auch mal das Klettergerüst paarmal rauf und runter. Dann Exerzieren, technischer Unterricht; zu morgen muß ich noch zehnmal das Morse-Alphabet abschreiben.

Mutter muß sich das alles aber nicht so schlimm vorstellen. Mir bekommt es sehr gut, ich habe noch nicht ein einziges Mal „Rekrutenschmerzen“ gehabt, während der eine von uns, der noch nicht 18 Jahre alt und ein bißchen schlapp ist, immer über Schmerzen in den Oberschenkeln stöhnt und ganz kniebeinig geht. „Der hat keine Enerschie im Bauche“, wie unser Sergeant sagt. Jetzt kommt es mir zu gute, daß ich immer ein tüchtiger Turner war. Auch den Sergeant dürft Ihr Euch nicht so schlimm denken; nur, wenn ihm mal von einem Offizier gesagt wird, wir wären noch zu schlapp, dann schleift er uns den Tag ordentlich. Das

schadet aber auch nichts — „da kommt das faule Fleisch raus“, wie der Sergeant sagt.

Um das Essen braucht sich Mutter auch keine Sorge zu machen. Es ist im Kasino sehr gut und reichlich, nur leider etwas teuer (1,30); auch müssen wir Fahnenjunker immer was dazu trinken, damit wir beim Zutrinken stets was im Glas haben. Ich nehme immer eine Flasche Hell („das Billigste, wo man hat“, wie der Sergeant sagt), so daß mich das Essen täglich 1,44 kostet. Das hält dann aber auch bis Abend vor.

Am Sonntag durften wir zum erstenmal aus der Kaserne, gestern sind wir vereidigt worden. Für Ostern, wo wir 4 Tage Urlaub bekommen, haben mich die Eltern meines Con-Junkers Fey nach Darmstadt eingeladen.

28. 4. II. Großen Spass macht mir jetzt das Reiten. Meine Pepita ist zwar schon 10 Jahre alt, hat aber ihre Mucken, geht in jeder Reitsunde zehnmal mit mir in die Höhe, so daß ich ver-teufelt aufpassen muß, daß ich nicht runterfliege. Wir reiten jetzt schon mit Sporen und gehen täglich durch den Sprunggarten. Gestern haben wir, rücklings auf dem Pferd sitzend, Trab und Galopp geritten. Ich bin von uns 3 Fahnenjunkern der einzige, der noch nicht runtergefliegen ist, habe auch noch nie Reitschmerzen gehabt. Mir macht es gerade, wenn es am tollsten geht, den meisten Spass.

Da wir jetzt „Puzer“ (monatlich 10 M.!) haben, ist unser Dasein schon viel leichter. Diese öde Puzerei nach dem strammen Dienst war manchmal doch recht bitter. Aber es ist eine gute Schule, daß man selbst alles durchmachen muß.

In der freien Zeit machen wir schöne Ausflüge in das Rhein- und Moseltal. Diese herrliche Gegend wäre so recht was für Vater zum Wandern — ich glaube, der würde jeden Tag nach einem anderen Ziele unterwegs sein.

8. 5. II. Am Freitag sind wir, aber nur als Zuschauer, zum erstenmal zum Kabellegen mitgenommen worden. Es war Nachtbetrieb. Abends 8 Uhr Abmarsch rheinabwärts bis an die Stelle, wo (angenommenerweise) das Flußkabel durch den Rhein zerrissen war und der Verkehr durch Helioskop aufrechterhalten wurde. Es war riesig interessant — freilich 5 Stunden strammer

Marſch dabei. Am anderen Morgen natürlich wieder der gewöhnliche Dienſt, mit 5 Uhr Stalldienſt beginnend. Geſtern, Sonntag, haben wir uns dafür ſchadlos gehalten und ſind mit mehreren von unſeren Offizieren nach Kapellen zur Kirmeß gefahren; daß ich da tüchtig getanzt habe, werdet Ihr Euch denken.

31. 5. II. Unſere Beſichtigung iſt glücklich vorüber, für mich iſt alles gut abgelaufen. Wir ſind nun bei der Kompagnie und brauchen nicht mehr zu dritt allein auf dem Kaſernenhof rumzuſtoſen. Nun kommen wir auch dienſtlich öfter in die ſchöne Umgebung. Am Dienſtag waren wir zum Gefechtsſchießen auf dem Schießplatz im Mallendarerbach-Thal. Das iſt eine ganz enge, weltabgeſchiedene, mit Tannen bewachſene Schlucht; der zweiftündige Marſch dahin führte durch großartige Waldtäler.

Schade, daß ich Pfingſten nicht zu Euch kommen kann! Aber wir bekommen nur 3 Tage Urlaub, ich könnte alſo erſt Sonnabend Abend in Deſſau ſein und müßte am zweiten Feiertag früh ſchon wieder fort. Ich werde wohl der einzige von den 12 Koblenzer Fahnenjüngern ſein, der hier bleibt.

7. 6. II. So froh, wie es in Deſſau geweſen wäre, war ja hier das Feſt nicht, aber es hat ſich doch ganz luſtig geſtaltet. Am Sonnabend bin ich mit einem Leutnant von uns den Rhein und das herrlich bewaldete Lahntal bis Ems raufgerudert (durch 7 Schleuſen, alle ſelbſt bedient!), abends um elf waren wir wieder am Bootſhaus. Geſtern war ich mit mehreren Fähnrichen von der Kriegſſchule Engers auf der Burg Elz im Moſeltal. Im übrigen habe ich meiſt zu Pferd geſeſſen; Oberltnt. Lindner, der die Aufſicht über Stall und Pferde hat, hatte mir die Erlaubnis gegeben, während der Urlaubszeit ſo viele unſerer Pferde zu reiten, wie ich wolle. Das habe ich denn gründlich ausgenutzt und mich dabei getröſtet, daß ich nicht in Deſſau ſein konnte.

22. 6. II. Vorigen Sonntag haben wir eine großartige Tour gemacht, auf Einladung von Feps Eltern. Wir fuhren dieſen mit der Bahn bis Mainz entgegen und ſind dann mit ihnen von früh 9 bis nachm. 5 auf dem Schnelldampfer von Mainz bis Köln gefahren. Es war herrlich — alles, vom Niederwald bis zum Kölner Dom!



Morgen beginnt nun unsere große vierzehntägige Bauübung. Früh 5 Uhr fahren wir nach Limburg an der Lahn, um von da durch den Taunus in der Richtung Wiesbaden zu bauen, gehen bei Eltville über den Rhein und dann bis Kreuznach, wo am 6. 7. Schluß der Übung.

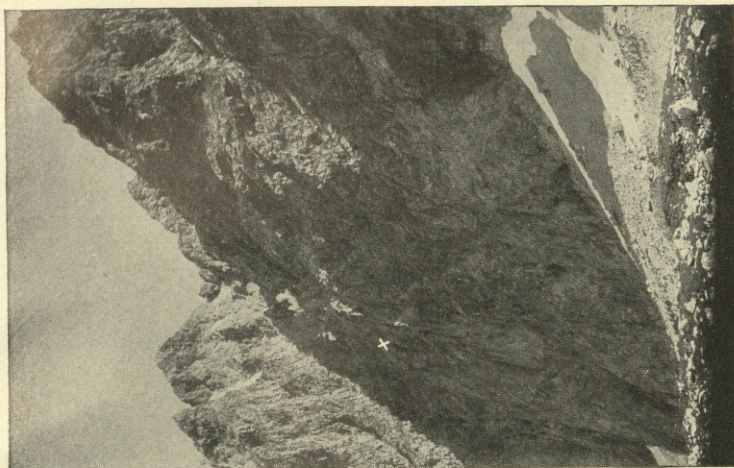
8. 7. II. Die Übung war recht stramm, aber sehr interessant und immer sehr fidel. So viel gesungen, wie in diesen vierzehn Tagen, habe ich in meinem ganzen Leben noch nicht. Ich habe immer vollständig mit unseren Leuten zusammengelebt und dabei das Soldatenleben erst mal richtig kennengelernt, was ich doch für sehr wichtig halte.

Viel Spaß haben mir die echten Bauernquartiere gemacht. In Seringen erwartete mich mein Quartierwirt, ein alter, würdiger Mann, ein gesticktes Käppi auf dem Kopf und eine lange Pfeife im Mund, schon an der „Bürgermeisterei“ und führte mich nach seinem Hof. Ich bekam das gewaltige zweischläfrige Familienbett, das im Wohnzimmer in einem Alkoven steht. Teller, Messer und Gabel gab es nicht; jeder, auch der kleine Pferdejunge, bekam einen Löffel und schöpfte Milch, in die Brot eingebrockt war, aus einem großen Napf und spießte mit seinem Taschenmesser Kartoffeln aus einem anderen Napf. Während des Essens sprach niemand ein Wort. Im ganzen Hause gab es nur eine Waschküßel und nur einen kleinen Spiegel. Dabei waren die Leute nicht etwa arm, sondern hatten 3 Pferde, 16 Kühe, 8 Kälber im Stall. Man sollte kaum glauben, daß man in der Mitte zwischen den Weltkurorten Ems und Wiesbaden noch soviel Ursprünglichkeit findet!

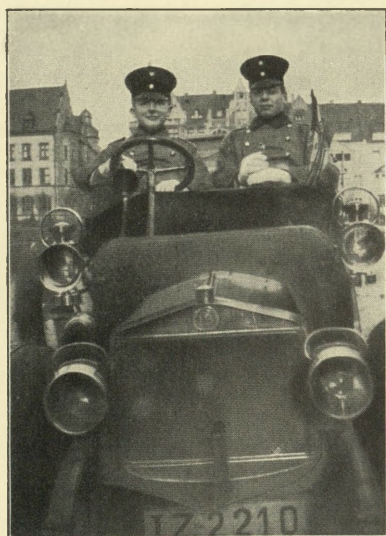
Ich will Euch mal einen Tag während der Übung beschreiben. Am Montag, 26. 6., hatte meine Kompanie Bau in Marschkolonne von Kirberg nach Langenschwalbach. Die Annahme dabei ist, daß eine Armee sich auf dem Vormarsch befindet; zwischen der Vorhut und der Armee haben wir unsere Leitung zu legen, damit die zurückbleibenden Stäbe immer mit der marschierenden Truppe in Verbindung bleiben. Dieses Bauen in Marschkolonne ist die anstrengendste Art, weil dabei der Wagen nie halten darf, so daß man, um immer wieder vorzukommen, andauernd laufen muß. Uns, dem ersten Zuge, waren die ersten 16 Kilometer von Kirberg aus zugefallen. Früh 7 $\frac{1}{2}$ waren wir



Als Fähnrich in Metz



Der Nordabsturz der Heiterwand
vgl. S. 31



Mit Leutnant Balger
im Dizi-Wagen



Auf Funke-Übung



Der Tierfreund auf dem Übungsplatz Darmstadt
vgl. S. 49

fertig und hatten für den Kilometer 10 Minuten gebraucht. Für den übrigen Tag war Marsch bis Eltville am Rhein, 48 Kilometer, angesetzt. Da für den Tag ein Unteroffizier mit Fahrrad zum Hauptmann befohlen war, war zufällig ein Pferd frei, das der Leutnant mir anbot. So habe ich den Marsch durch die schönsten Gegenden des Taunus bis zum Rhein hoch zu Ross gemacht, während die anderen auf unseren Wagen sitzen mußten. Besonders schön waren die Erkundungsritte, die der Leutnant mit mir allein unternahm, um die für die Wagen fahrbarsten Wege zu suchen. Gegen 7 Uhr abends kamen wir ins Quartier, aber um 10 wurden wir noch mal zu einer Nachtübung alarmiert, von der wir erst nach 2 Uhr früh zurückkamen. Am nächsten Tage wurde ein Kabel durch den Rhein gelegt und die Kompagnie übergesetzt. Wir kamen nach Niederingelheim, wo ich ein famoseres Quartier bekam, in dem es, wie nun überall in Rheinhessen, viel guten Wein gab.

Jetzt harren wir jeden Tag auf die Knöpfe, die wir nach der Bauübung bekommen sollten. Es wird Zeit, daß wir endlich Gefreite werden — die Junker, die gleichzeitig mit uns bei der Fußartillerie eingetreten sind, sind zum Teil schon Unteroffiziere. Freilich müssen wir auch viel mehr lernen als die Junker bei anderen Truppen.

23. 7. II. Am Mittwoch war unsere Vorbesichtigung im Reiten durch den Major — für mich famos abgelaufen; am 28. und 29. ist dann die große Besichtigung durch General v. Lyncker. Aufs Reiten wird bei uns jetzt viel Gewicht gelegt, weil unsere Truppe immer kavalleristischer wird. Seit gestern tragen z. B. unsere Offiziere auch außer Dienst Sporen, und morgens und abends wird das Kavalleriesignal geblasen. Für uns ist das deshalb sehr angenehm, weil wir auf der Kriegsschule zur kavalleristischen Abteilung kommen.

Wenn Ihr Eure Rückreise so einrichtet, daß Ihr am Sonnabend in Nürnberg seid, werde ich mich Euch am Abend des 5. 8. dort zum erstenmal in Uniform vorstellen. Der Hauptmann hat mir 2 Tage Urlaub zugesagt und auch den roten Urlaubsschein, mit dem ich D-Züge benutzen darf.

Kassel, 29. 8. II. [Postkarte.] Nun geht es doch noch ins Kaisermanöver. Wir sind jetzt auf der Fahrt nach Prenzlau. Das

sind, da wir unserer Pferde wegen immer „umranschirt“ werden, zwar 41 Stunden, aber ganz bequem, da „wir Unteroffiziere“ jeder eine ganze Bank für sich haben.

Strasburg (Märmarkt), 16. 9. 11. Die ersten 8 Tage lag ich in Detelow, von wo aus wir die uns zugewiesenen Teile des neutralen Netzes ausbauten. Quartier beim Pastor, der mich wie einen Besuchsgast aufnahm; da er mit der Schwester des Majoratsherrn verheiratet ist, ging es da sehr „fürnehm“ zu.

Am 7. 9. kamen wir nach Strasburg, wo sich die Leute um die Einquartierung geradezu rissen; ich lag bei einem Zahnarzt. Hier hatten wir eigentlich nichts zu tun, als uns alarmbereit zu halten.

Am Montag (11. 9.) in der Nacht wurde mein Trupp endlich alarmiert. Ich mußte die Verbindung mit dem Dorfe Groß-Ludow (8 Kilometer von Strasburg) herstellen. Nachts 1 Uhr war ich damit fertig. Zum Glück war der Lehrer von dem Pferdegetrappel aufgewacht und stellte mir sein Schulzimmer als Stationslokal zur Verfügung. Damit war die erste Sorge erledigt. Jetzt kam die zweite: wie in einem kleinen Dorfe, in dem schon ein ganzes Regiment Garde-Ulanen einquartiert war, mitten in der Nacht meine vom vielen Traben erhitzten Pferde unterbringen? Nach langem Suchen entdeckte ich eine Tenne, in der noch keine Pferde standen, und ließ sie von einem Fahrer aufbrechen — am nächsten Morgen fand ich meine 5 Gäule vergnügt schnurpsend, denn in der Tenne war Klee untergebracht.

In Groß-Ludow bin ich dann die ganze Zeit des eigentlichen Manövers geblieben, im stolzen Gefühl, Höchstkommandierender aller Telegraphentruppen am Platze zu sein. Zu tun gab es nur wenig, da das Manöver sich westlich und nicht, wie man zuerst angenommen hatte, östlich von Strasburg abspielte. So brauchte ich nur meine Leute, die die Station besetzt hielten, zu beaufsichtigen und brachte im übrigen meine Zeit damit hin, daß ich mit dem Lehrer in einem nahen See schwimmen ging und meine 5 Pferde täglich selbst bewegte. Besonderen Spas machte mir das Reiten der beiden Handpferde, die seit 2 Jahren nicht mehr unter dem Sattel gegangen waren. Da ich bei dem Gutsinspektor gutes, sehr nahrhaftes Quartier und abends in einem Hauptmann

und zwei Leutnants vom Kolberger Feldartill.-Reg. auch nette Gesellschaft hatte, so ist das Manöver für mich eigentlich die reine Sommerfrische gewesen. Schade war nur, daß ich vom eigentlichen Manöver in Groß-Ludow gar nichts erlebt habe. Infanterie habe ich überhaupt erst nach Manöverschluß zu sehen bekommen, als sie zur Bahnstation durchmarschierten, Mannschaften und Offiziere mit einer dicken Staubschicht bedeckt — meine Leute in ihrer 3. Garnitur sahen dagegen wie die Salon-soldaten aus. Heute nacht sind wir wieder in Strassburg eingerückt, wo ich alles zu meinem Empfang bereit fand; Frau Doktor hatte jeden Abend mein Bett für mich abgedeckt und mich erwartet. Morgen gehen wir wieder nach Detelow, um auch da abzubauen, am 22. und 23. nach Koblenz zurück.

Einen großen Eindruck habe ich während der ersten Tage in Strassburg gehabt: die Luftschiffe und Flieger, die in der Nähe manövierten und oft über Strassburg hinflogen. Dicht am Rathausurm, in den ich hinaufgeklettert war, sind die Ein- und Zweidecker vorbeigeflogen. Das ist doch eine feine Sache!

Auf Kriegsschule in Metz

22. 10. 1911. Wenn ich auch lieber mit Fey nach Hannover gegangen wäre, so habe ich mich doch auch hier schon ganz gut eingelebt. Das Interessanteste: das Zusammenleben mit so vielen Kameraden ist ja hier wie dort das gleiche. Die Lage von Metz ist schön; ganz in der Nähe der Kriegsschule sind an der Mosel entlang Terrassen und herrliche Anlagen mit Ausblick auf die Moselberge. Auch die Umgebung von Metz soll sehr hübsch sein.

Viel Zeit, sie uns anzusehen, haben wir allerdings nicht. Denn es heißt nicht nur Kriegsschule, sondern es ist auch so wie in einer richtigen Schule, was mir nach meinem Freiherrnleben im Manöver zuerst doch recht komisch vorkam. Um 6⁰ wird gewacht, 6³⁰ gefrühstückt; von 6⁵⁰ bis 11⁰ und von 11⁴⁵ bis 1⁰ haben wir theoretischen Unterricht; in der Pause wird warm gefrühstückt. Dann von 1³⁰ bis 5⁰ praktischen Unterricht, 5¹⁵ wird gegessen, darauf noch 6³⁰ bis 8⁰ Arbeitsstunde.

Den gesamten praktischen Unterricht (Turnen, Exerzieren, Reiten, Schießen, Truppendienst usw.) habe ich in der Kavallerie-

abteilung, lerne jetzt also z. B. nebenbei auch Lanzenfechten. Im Hörsaal sind wir alle Waffengattungen durcheinander.

Mit meiner Stube (d. h. es sind zwei: Wohnzimmer und Schlafzimmer) habe ich es insofern gut getroffen, als nur einer von uns viere Raucher ist; die Räume sind viel größer und wohnlicher als unsere Stube in Koblenz.

Viel Glück habe ich mit meiner Inspektion gehabt: es sind fast alles nette Kameraden, mit denen sich gut auskommen läßt, vor allem aber haben wir einen ganz prächtigen Inspektionsoffizier: Oberltnt. Giersberg von den 12. Ulanen. Eines wesentlich geringeren Maßes von Beliebtheit scheint sich unser Kommandeur, der den schönen Spitznamen „der Uhu“ hat, zu erfreuen.

19. II. II. In der letzten Woche haben wir Probearbeiten geschrieben, nach denen über die Befreiung von der Abend-Arbeitsstunde entschieden wird. Viel Zweck hat ja die ganze Befreiung nicht, da in Metz doch nichts los ist und wir immer um zehn in der Kriegsschule sein müssen; nur am Sonnabend, nicht einmal am Sonntag, gibt es Urlaub bis elf. Ins Theater kann man also höchstens zu den Sonntagnachmittags-Vorstellungen gehen — da ist das Publikum aber sehr minder, und an unsere Dessauer Hofbühne darf man bei dem Metzger Theater überhaupt nicht denken. In die Bars zu laufen macht mir keinen Spaß. So bleibe ich abends fast immer zu Haus.

Um so fideler sind wir dann am Sonntag. Es hat sich ein engerer Kreis von Kameraden, die besonders gut zueinander stimmen, zusammengefunden, eine Art Club, von den anderen „die Clique“ genannt. Alle Waffengattungen sind darin vertreten. Gegen 5 Uhr treffen wir im Hotel „Englischer Hof“ zusammen, essen dort zu Abend, es wird Klavier gespielt, der eine singt auch recht nett zur Gitarre, wir sind sehr vergnügt und fühlen uns riesig wohl. Um zehn trollen wir dann wieder zum Abendappell. Nett ist es, daß in unserem Club gar keine Geldprozeßerei herrscht. Es hat meistens keiner viel Geld, besonders am Monatsende; gewöhnlich habe ich noch am meisten und kann den anderen aushelfen. Sie halten mich darum alle für einen reichen Mann, der einen unvorschriftsmäßig hohen Zuschuß bekommt. Ich lasse sie auch ruhig bei dem Glauben — wenn sie wüßten, womit ich auskomme!

Neulich hatten wir auch einen sehr netten Inspektionsabend, d. h. unsere Inspektion war mit unserem Inspektionsoffizier zusammen zum Abendessen in einem Bierlokal, Extraurlaub bis 11 Uhr. Es war wirklich nett, da Oberltnt. Giersberg gar nichts Steifes hat, sondern ganz kameradschaftlich mit uns verkehrte. Zum Schluß wurde Klavier gespielt und sogar getanzt, was hier überhaupt sehr Mode ist — abends vor Appell werden die paar Minuten, die man zu früh kommt, immer damit ausgefüllt, daß Fähnrich mit Fähnrich im Kasino tanzt, gerade wie im Kadettenkorps.

13. 12. 11. Am 8. war das erste Lehrerurteil, auf Grund dessen 15 Kriegsschüler von der Abend-Arbeitsstunde befreit wurden. Unter diesen Glücklichen bin auch ich. So bin ich jetzt jeden Abend von 6 Uhr an frei. Noch mehr aber hat mich mein Erfolg im Reiten gefreut. In der ganzen Kavallerieabteilung haben nur fünf besser als „genügend“ bekommen, nämlich ein 20. Man, v. Penz von meiner Inspektion und unserem Club, als einziger eine 7, und vier andere, darunter ich, eine 6. Die Zensuren sind bei uns nämlich umgekehrt wie sonst: 1 ist die schlechteste und 9 die beste.

Zur Belohnung habe ich gleich ein herrliches Symphoniekonzert erlebt, zu dem mir die Eltern meines Stubenkameraden Hägert, dessen Vater hier Festungsbau-Hauptmann ist, das Billett geschickt hatten. Eine andere Freude für mich ist, daß wir fast täglich den Zeppelin, der hier manövriert, über unserer Kriegsschule sehen. Abends stecke ich jetzt immer mit v. Penz zusammen, um die Weihnachtsfeier unseres Clubs am nächsten Sonnabend vorzubereiten. Und am folgenden Sonnabend, d. 23., mittags 12⁴¹ beginnt mein Weihnachtsfest bei Euch in Dessau.

30. I. 1912. Die Feier von Kaisers Geburtstag war hier ganz großartig. Schon der Zapfenstreich am Vorabend, ausgeführt von 18 Militärkapellen auf dem festlich illuminierten Platz vor dem Generalkommando, war imposant; da der Vater von Hägert mich in den für die Offiziere abgesperrten Raum mitnahm, konnte ich das herrliche Schauspiel in aller Ruhe genießen. Noch imposanter war die Parade, die mit Aufstellung, Frontabgehen und Parademarsch von 11⁰ bis 2³⁰ dauerte. Während des

Parademarsches hatten wir Kriegsschüler den besten Platz, gerade dem Kommandierenden General gegenüber. Es war riesig interessant, all diese preussischen, bayrischen, sächsischen Truppenteile, alle Waffengattungen, sogar die Luftschiffer, vorbeimarschieren zu sehen. Es war wohl ein ganzes Armeekorps. Um 6 Uhr begann das Festessen, an dem sämtliche Offiziere teilnahmen. Es war trotzdem für uns ganz lustig, da ich mit meinen Freunden eine gemütliche Ecke gebildet hatte. Nachdem der Uhu das Lokal verlassen hatte, wurde es sogar sehr fidel.

12. 2. 12. Zum erstenmal kann ich Mutters Geburtstag nicht mitfeiern. Mir kommt die Zeit viel länger vor. Ich kann mir kaum noch vorstellen, daß ich vor einem Jahr noch auf dem Gymnasium war — so viel Neues habe ich seitdem erlebt.

In der vorigen Woche habe ich die schöne Eisbahn möglichst ausgenutzt und von einem Herrn, mit dem ich auf dem Eise bekannt wurde, noch manches dazu gelernt. Im allgemeinen läuft man hier sehr schlecht. Daher kam es wohl, daß ich mit meinen Künstlern ziemlich auffiel; sogar „getyppt“ haben sie mich. Neulich habe ich in einer Gesellschaft bei Hägerts auch mal wieder getanzt und mich gefreut, daß ich es noch nicht verlernt habe.

Die Kriegsschule hat jetzt eine herrliche Zeit gehabt, da der Uhu längere Zeit erkältet war. Seit Sonnabend ist er wieder aus seinem „Bau“, wie seine Wohnung genannt wird, zum Vorschein gekommen und läuft nun stundenlang herum, um nach einem Opfer zu suchen. Wir müssen jetzt alle, Offiziere wie Schüler, besonders auf der Hut sein. Vor einiger Zeit hat er nämlich v. Pentz, der einen taschenuhr-großen Wecker in einem Etui auf seinem Tisch aufgestellt hatte, wegen Liegenlassens von Wertsachen (was in der Hausordnung verboten ist) mit einem förmlichen Verweis bestraft. Unser Inspektionsoffizier hat sich darüber bei der Generalinspektion in Berlin beschwert und hat damit Erfolg gehabt: die Strafe ist aufgehoben. Nun fürchten wir alle des Uhus Rache.

22. 2. 12. Die schriftliche und mündliche Zwischenprüfung ist glücklich vorüber. Mit Morgen beginnt nun der Praktische Kursus und damit gestaltet sich unser Leben wesentlich anders. Täglich von 7⁰ bis 2⁰ sind wir draußen im Gelände (per Rad,

Eisenbahn oder zu Pferd) und haben dort neben Taktik und Befestigungslehre hauptsächlich Feldkunde, Karten-Aufnehmen usw. 2³⁰ ist Mittagessen, 4³⁰—5³⁰ praktischer Dienst (Turnen, Exerzieren), dann noch abends 2 Stunden Hörsaal, wo das am Morgen Getriebene besprochen und der Arbeitsstoff für den anderen Tag vorbereitet wird. Wir haben also nun bis 8⁰ Dienst, so daß man kaum noch ausgehen kann. Mir macht das nichts aus, denn ich bin ja doch meist zu Haus geblieben und habe lieber ein gutes Buch gelesen — eben sitze ich über Chamberlains „Grundlagen des 19. Jahrhunderts“. Ubel ist aber, daß es jetzt streng verboten ist, am Tage die Kriegsschule zu verlassen; bisher durften wir uns doch wenigstens in den Zwischenstunden etwas besorgen.

Am Sonntag ist wieder mal eine reizende Geschichte mit dem Uhu passiert. Kamerad Planck, der sehr gut Cello spielt, wollte am Abend im Club etwas vortragen und schickte seinen Puzer, der zwar ein mordsdämlisches Gesicht hat, aber ein ganz gerissener Kunde ist, mit dem Cello nach dem „Englischen Hof“. Unterwegs trifft der Puzer den Kommandeur, der ihn anhält, weil es verboten ist, mit „großen Paketen“ auf der Straße zu gehen, und ihm sagt, er solle es hinfahren. Damit meinte er natürlich: auf dem Postkarren, wie das Befehl ist. Was macht aber der Puzer? Er geht zurück, holt sich Plancks Rad, bindet das Cello darauf und fährt so am Uhu vorüber, der sich wahrscheinlich sehr „veräppelt“ fühlte, aber so baff darüber war, daß er kein Wort gesagt hat. Die ganze Kriegsschule hat sich über diese Geschichte trumm gelacht.

Wundert Ihr Euch nicht, wie schön ich diesen Brief geschrieben habe? Es ist mir nämlich sehr energisch gesagt worden, als angehender Offizier müßte ich mir eine andere Handschrift angewöhnen — das sehe ja alles aus, als ob's ein Klippshüler geschrieben hätte. Vater hat's ja schon immer gesagt!

17. 3. 12. Bei dem herrlichen Frühlingswetter immer im Gelände mit interessanten Einzelaufträgen, wie Offizierspatrouillen usw. — das ist mein Fall. Heute sind wir mit Ausnahme einer halbstündigen Frühstückspause 7 Stunden im Sattel gewesen. Uffig ist es, wie die Infanteristen dann, wenn sie vom Pferd steigen, kaum mehr laufen können.

Ich begreife gar nicht, wie so viele auf den Praktischen Kursus, weil er zu anstrengend sei, schimpfen können. Mir gefällt der praktische Dienst tausendmal besser als der Hörsaal, und ich fürchte mich schon davor, wenn das nach Ostern wieder los geht.

18. 4. 12. Nun bin ich schon wieder eine Woche im geliebten Mäh, gedente dankbar der schönen Osterzeit bei Euch, freue mich aber auch hier meines Daseins und der herrlichen Baumbllüte im Moseltal. Nach dem neuen Sommerfahrplan gestaltet sich mein Leben wesentlich angenehmer, da ich täglich von 4³⁰ an dienstfrei bin. Man kann nun doch noch bei hellem Tage was unternehmen. Ich habe wieder angefangen, Tennis zu spielen, freilich in der langen Pause viel verlernt. Am meisten aber bin ich draußen auf dem Exerzierplatz Frescaty, wo jeden Abend mehrere Ein- und Zweidecker fliegen. Besonders der eine Eidecker macht ganz prächtige Flüge (Gleitflüge usw.). Ich kann mich gar nicht satt daran sehen und schaue ihnen immer mit Sehnsucht nach. Das muß ein herrlicher Sport sein — noch schöner als auf Pferdesrücken! Es kommen noch mehr Flieger nach hier; bis zum Kaiserbesuch am 15. 5. sollen im ganzen 15 hier sein, außerdem ein Zeppelin, ein Parseval und eine Anzahl Fesselballons.

Nun kommt bald unsere große viertägige Besichtigung durch den Inspekteur der Kriegsschulen. Unsere Lehrer sind schon stark in Druck.

3. 5. 12. Durch die ganze Kriegsschule geht seit voriger Woche ein Aufatmen: der Uhu ist versetzt! Unser neuer Kommandeur, Oberstltnt. v. Drygalski, ist ein sehr netter Herr: fest und bestimmt, aber immer wohlwollend und freundlich, und gar nicht kleinlich und kommissig. Seinen Spitznamen „Mitosch“ hat er aber trotzdem schon weg — das ist auf der Kriegsschule nun mal nicht anders. Er hat schon manche kleine Änderung eintreten lassen; z. B. ist Sonnabend nachmittag kein Dienst, Sonntag kann man sich vom Mittagessen dispensieren lassen, der Reitunterricht ist nicht in der Bahn, sondern im Gelände, nachmittags werden Turnspiele als Dienst angelegt usw.

10. 5. 12. Nun ist auch die große viertägige Besichtigung durch den Inspekteur der Kriegsschulen glücklich vorbei. Erzellenz v. Falk

hat sich über alles lobend ausgesprochen; besonders entzückt war er über unser Turnen, Fechten und Reiten, wobei ihm der „Schneid“ so gefallen habe. Am meisten Eindruck machte eine Fuchsjagd, die die Kavallerie-Abteilung ritt, und daß alle Abteilungen ohne Bügel und „Hüften fest“, die Kavallerie-Abteilung sogar ohne Sattel, durch den Sprunggarten gingen.

Einen hübschen Abschluß bildete gestern unser „Fähnrichsfest“, zu dem auch Erzellenz erschienen war. Ich habe dabei als Redner und dann als Tänzerin in einem Kabarettstück mitgemimt, in dem natürlich alle faulen Witze aus dem Hörsaal usw. vorgebracht wurden. Erzellenz hat die ganze Zeit dagelächelt und sich gekrümmert vor Lachen. Beim Abschied sagte Erzellenz, er wünsche sich immer so tüchtige und nette Kriegsschüler wie uns.

In nächster Woche stehen uns schöne Tage bevor. Am 15. kommt der Kaiser, um ein neuangelegtes Fort zu besichtigen, und am 16. fängt unsere fünftägige sogenannte Belehrungsreise an, die uns zunächst nach dem Truppenübungsplatz Bitsch zum Artillerieschießen, dann auf die Schlachtfelder von Wörth und Weißenburg, und schließlich — nur zum Vergnügen — für $1\frac{1}{2}$ Tage nach Heidelberg führt.

Nächsten Sonntag kommt hier der Oberrheinische Zuverlässigkeitsflug durch mit einer Zwischenlandung auf dem Exerzierplatz Frescaty — das muß ich natürlich von Anfang bis Ende miterleben.

21. 5. 12. Der Kaisertag und unsere Reise waren vom herrlichsten Wetter begünstigt. Am ersten (Mittwoch) haben wir die Kaiserübung von $1\frac{1}{2}$ Armeekorps in der Gegend von Mörchingen als Zuschauer miterlebt — ein großartiges Schauspiel, das wir vom sog. Kanonenberg gut verfolgen konnten. Wir standen nur etwa 50 Meter vom Kaiser entfernt. Nachher, als das Publikum zu zahlreich wurde und an den Kaiser herandrängte und ihn am Beobachten des Manövers hinderte, wurde die Kriegsschule zum Absperrern befohlen, so daß wir lange Zeit unmittelbar neben dem Kaiser standen. Mehrere Zeitungen haben das so ausgelegt: der Kaiser könne sich auf die Lothringer so wenig verlassen, daß er sich zum Schutze seiner Person mit seinen zukünftigen Offizieren habe umgeben müssen. Nach Beendigung des Gefechts marschierten wir auf den Exerzierplatz, wo der Kaiser

um 3^o die Parade über sämtliche Truppen abhielt. Besonders schön war der Parademarsch der 4 Kavallerieregimenter in Galopp. Wir konnten alles sehr gut sehen, da wir direkt dem Kaiser gegenüber standen, neben den Musikkorps.

Die Belehrungsreise war sehr interessant, sowohl das Artillerie-schießen wie der Besuch der Schlachtfelder von Spichern, Wörth und Weißenburg, wo jedesmal einer unserer Lehrer (Hauptleute) einen Vortrag hielt. Besonders nett war der Freitagabend in Bad Niederbronn, wo unsere Offiziere ganz gemütlich unter den Kriegsschülern saßen. Am lustigsten war unser neuer Kommandeur; er ließ sich sogar in unseren Club aufnehmen. Das kam so: Oberltnt. Detring trank Gause und mir mit unseren Clubspitznamen „Gutti“ und „Ossi“ zu, und erzählte dann dem Kommandeur auf dessen Frage, was das zu bedeuten habe, daß in unserem Club alle Spitznamen auf i endigten, weshalb er auch der I-Club genannt würde. Darauf der Kommandeur: Ja, da müsse er mit seinem Namen (v. Drygalski) doch auch dem I-Club „beispringe“, wie er sich in seinem gemütlichen Schwäbisch ausdrückte.

Die ganze Kriegsschule schwärmt für ihn, da er uns so riesig anständig behandelt. Wenn er nur etwas „wünscht“, dann sorgt gleich jeder dafür, daß es befolgt wird, was beim Uhu gar nicht der Fall war. Auch auf dieser Reise hat er uns jede nur mögliche Freiheit und Erleichterung gewährt, und es ist trotz der weit über 100 Kriegsschüler, die an ihr teilnahmen, auch nicht die geringste Kleinigkeit vorgekommen. Solcher Gehorsam, der durch erwiesenes Vertrauen geweckt wird, erscheint mir schöner, fester und wertvoller als der bloß äußerliche auf Befehl.

Das Schönste war natürlich der Sonntag (mein Geburtstag!) und der gestrige Vormittag in Heidelberg, wo wir uns ohne jeden „Dienst“ der herrlichen Lage und Umgebung freuen durften. Sonntag abend war die ganze Kriegsschule mit allen Offizieren zum Konzert im Stadtgarten, gestern vormittag in Neckarsteinach, von wo wir nach dem Mittagessen mit einem Dampfer nach Heidelberg zurückfuhren. Heute nacht um 1 Uhr waren wir wieder in Metz.

Am Freitag beginnt schon wieder der Pfingsturlaub. Ich will mir Trier ansehen, dann mein Bataillon in Koblenz besuchen und das Fest selbst bei meinem Stubenkameraden v. Zengen in Weh-

lar verleben. Dann kommt nach dieser langen Reihe von guten Tagen der Ernst des Lebens: das Pauken aufs Examen!

16. 6. 12. Übermorgen beginnt das schriftliche Examen, das 5 Tage dauert. Wir haben jetzt gar keinen praktischen Dienst mehr, immer nur Hörsaal und Arbeitsstunde, 6²⁰ früh beginnend und mit der Arbeitsstunde 8⁰ abends schließend. Gut gemeint von unseren Lehrern, aber der Erfolg ist natürlich minus, denn man wird ganz ramdösig.

Unser „Reservekalender“ steht heute auf: noch 20 Tage! Ihr kennt das doch? Man rechnet bis zum Ende des Offiziersexamens am 6. 7. und streicht jeden erledigten Tag mit Inbrunst aus.

23. 6. 12. Auf einem der feierlichen Prüfungsbogen des Nr. 77 im Hörsaal D, auf die ich die ganze Woche hindurch meine Wissenschaft niedergeschrieben habe, melde ich: das Schriftliche ist glücklich vorüber! Dienstag schrieben wir Taktik, Mittwoch Feldkunde und eine Arbeit Befestigungslehre, Donnerstag eine zweite über Befestigungslehre und Waffenlehre, Freitag Militärschreibwesen, Sonnabend Planzeichnen. Besonders schwer war keine der Aufgaben. „Verbaut“, wie es bei uns heißt, habe ich, wie ich glaube, keine.

Die mündliche Prüfung beginnt am 3. 7. und dauert 4 Tage. Für diese sind wir in Gruppen von 6 Mann eingeteilt, jede Gruppe wird in jedem Fach 45 Minuten geprüft. Dazu kommt die hohe Ober-Militär-Prüfungskommission aus Berlin; ihr Vorsitzender ist Erzellenz v. Dörzen, der ein sehr freundlicher Herr sein soll; bei den prüfenden „Herrn Referenten“ soll das nicht bei allen der Fall sein.

Koblentz, 8. 7. 12. Nun bin ich wieder in meiner lieben Garnison, aber meine Gedanken sind noch viel auf der Kriegsschule mit ihrer schönen Kameradschaft und ihrem für mich günstigen Abschlusß. Denn im Mündlichen habe ich, wie ich Euch schon kurz mitteilte, in allem „gut“ und „sehr gut“ abgeschnitten. Leider war mein schriftliches Examen zum Teil nur „ziemlich gut“, so daß ich im Endurteil nur „gut“ bekam. Aber das schadet ja nichts — von unseren 3 Fähnrichen bin ich doch der Beste, also jetzt der Älteste im Bataillon. In der „Führung“ habe ich übrigens,

wie mir heute mein Kommandeur sagte, eine 9 (vorzüglich) erhalten.

Am Sonnabend mittag war unser Abschiedessen, bei dem zwei Musikkapellen spielten. Die Stimmung war natürlich sehr gehoben, wenn auch mit einem Beigeschmack von Wehmut darüber, daß der Kameradentkreis sich nun in alle Winde zerstreut. Wer weiß, wo und wie man sich wiederseht! Zum Andenken an die gemeinsame Kriegsschulzeit haben wir in unserem Club uns gegenseitig einen indischen Rauchtisch dediziert, in dessen Messingplatte der Namenszug eines jeden eingraviert ist — bei mir kann er freilich nur als Teetisch dienen.

Am Abend bin ich gleich nach Koblenz gefahren, wo ich im Kasino noch einige unserer Offiziere fand und mächtig gefeiert wurde. Heute habe ich mich beim Major gemeldet, der mich sehr wohlwollend aufnahm. Ich bin zur 2. Kompagnie gekommen, die der sehr beliebte Hptm. Thaler führt. Morgen mache ich gleich einen Kompagnieausflug — auch eine Einrichtung von Hptm. Thaler — nach dem Siebengebirge mit, an dem alle Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften teilnehmen.

Zu meiner „namenlosen“ Freude ist mir auch der Urlaub nach Namlos bewilligt worden; ich darf gleich nach dem Abschluß unserer großen Bauübung von St. Avoird aus fahren, so daß ich auch die Einweihung der „Anhalter Hütte“ mitfeiern kann. Ich freue mich auf Euch und darauf, endlich mal wieder in meinen geliebten Bergen krazeln zu können! Hoffentlich habt Ihr Bergstiefeln für mich dort?

Ein alpines Abenteuer

Am 23. 7. 12 traf der Fähnrich Boelcke im schönsten „Räuberzivil“ in dem Bergdörfchen Namlos im oberen Lechtal bei seinen Eltern und jüngeren Brüdern ein. Hier stand ihm ein damals auch in weiteren Kreisen bekanntgewordenes alpines Abenteuer bevor, das hier nicht nur deshalb berichtet wird, weil sein Leben dabei auf dem Spiel stand, sondern vor allem, weil seine sportlich-ethischen Eigenschaften dabei hervortreten: Unternehmungslust, Wagemut, zähe Ausdauer, unverwundliche Kraft und Frische.

Gleich am Tage nach seiner Ankunft stieg er mit seinem Vater und dem Bruder Martin, der damals Primaner war, zu der an

der Südostecke der Heiterwand gelegenen Heiterwandhütte auf, deren Einweihung am Vormittag des 25. 7. erfolgen sollte; sie gehörte, ebenso wie die unter der Nordseite der Heiterwand gelegene „Anhalter Hütte“, deren Einweihung am 26. 7. folgen sollte, der Alpenvereins-Sektion „Anhalt“, deren Vorsitzender der Vater Bölske war.

Während der Vater nach der Feier auf der Heiterwandhütte auf dem Bergpfad um die Heiterwand herum nach der Anhalter Hütte wandern und dort mit der Mutter zusammentreffen wollte, unternahmen die beiden Brüder schon am frühen Morgen des 25. 7. eine Klettertour über den mittleren Teil des fast 7 Kilometer langen Heiterwandgrates. Sie wollten diesen bis zur Gabelspitze verfolgen und dort in der Rinne, die den einzigen sicheren Gang durch die sonst schroff abstürzende Nordseite der Heiterwand bildet, zur „Schwarzen Erd“ absteigen und so die Anhalter Hütte schon am Nachmittag erreichen.

Um $\frac{1}{4}$ 8 hatten sie bereits die Tarrentonspitze erreicht; dann erkletterten sie, immer den Grat verfolgend, den Heiterwandturm und die beiden Alpeilspitzen. Als sie gegen 2 Uhr auf der westlichen Alpeilspitze standen, sahen sie zwei rasch heranziehende Gewitter, das eine aus dem Inntal, das andere von Nordost, die sie zwangen, den exponierten Grat schleunigst zu verlassen. Das Richtige wäre wohl gewesen, einen Abstieg auf der leichteren Südseite zu suchen und dann über die Heiterwandhütte nach der Anhalter zu marschieren. Das hätte sie freilich weit abgeführt, so daß sie ihr Ziel erst am späten Abend erreicht haben würden. Der Gedanke, daß die Eltern, die die Brüder schon am Nachmittag dort erwarteten, sich um sie ängstigen könnten, bewog sie, den Abstieg direkt durch die schwierige Nordwand zu versuchen.

„So stiegen wir denn — alles Weitere ist einer Aufzeichnung des Bruders Martin entnommen — kurz entschlossen in einen rinnenartigen Ramin ein, dessen uns sichtbares Stück ganz leidlich hinabzuführen schien. Seine Fortsetzung konnten wir wegen des von unten aufsteigenden Nebels nicht erkennen, doch hofften wir, daß er in eines der großen Geröllfelder ausgehen würde. Zwei mit Neuschnee bedeckte Schneefelder waren sehr schwierig und langwierig, doch behielten wir bis auf einen kleinen Rutsch, bei dem Oswald seinen Stoß verlor, Stand. Mittlerweile hatte es zu regnen angefangen, und der Nebel wurde immer dichter. Doch

nun hieß es: Weiter!, denn der Donner rollte drohend über unseren Köpfen. Jedoch je weiter wir abstiegen, desto häufiger und immer höher wurden die Abstürze in der Rinne. Unter jedem Absatz hofften wir das ersehnte Geröllfeld zu erblicken, doch jedesmal wurden wir enttäuscht. Und die Uhr lief, als ob sie es gerade heute besonders eilig hätte.

„Als es 8 Uhr war, sank unsere Hoffnung, und wir mußten uns schon mit dem Gedanken an ein Freilager vertraut machen. Doch noch einen Absatz wollte ich hinab, um zu schauen, ob es da weiter ging. Er war aber so schwierig und überhängend, daß ich mich schon auf das Seil verlassen mußte. Unten angelangt, sah ich, daß die Rinne in einer etwa 300 Meter hohen Wand abbrach. Hier war also kein Weiterkommen. Nun wollte ich wieder hinauf. Inzwischen hatte aber ein neuer Gewitterguß den Abbruch in einen rauschenden Wasserfall verwandelt. Ich versuchte es trotzdem, rutschte aber, obgleich Oswald mit übermenschlicher Anstrengung mich hinaufzuziehen suchte, immer wieder zurück und baumelte in dem Wasserfall. Da Oswald ohne Seilhilfe unmöglich zu mir herunter konnte, waren wir für die Nacht getrennt.

„Nun begannen wir die Vorbereitungen für die Nacht — verständigen konnten wir uns nur durch gewaltiges Schreien. Zum Glück — denn ich war wie aus dem Wasser gezogen — hatten wir noch reichlich trockene Wäsche im Rucksack; Oswald ließ mir am Seil Hemd und Strümpfe und seine noch trockene zweite Jacke herab. Unser Proviant war schon am Nachmittag zu Ende; Oswald hatte noch ein Stück Brot, von dem er mir die Hälfte mit herabließ, ich nur eine kleine Tüte Bonbons, von denen ich zunächst 2 Portionen zum Frühstück abteilte. An Schlafen war bei der kleinen Fläche unseres Standortes nicht zu denken — alle zehn Minuten riefen wir uns an, um nicht doch einzuschlafen. Ich drückte mich unter den überhängenden Felsen und war so wenigstens vor dem Regen und den in kurzen Zwischenräumen herablaufenden Steinen geschützt.

„Unheimlich waren die dicken Nebelschwaden, die von unten gezogen kamen und sich erst um meine Beine, dann um den ganzen Kerl wickelten. Auf einmal stand neben mir eine reglose Gestalt, die, mit einem weiten Mantel angetan, in dunklen Umrissen sich von der Felswand abhob. Sie hat die ganze Nacht

neben mir gestanden und erst, als der Morgen graute, ist der stumme Nachbar gewichen — ich habe den Berggeist der Heiterwand gesehen!

„Als es hell wurde, begann ich meinen gestern abgeschlagenen Versuch, Oswald wieder zu erreichen, von neuem; es hat schwer gehalten, aber es ging, da ich nicht, wie gestern, durch den Wasserfall behindert wurde. Aufjauchzend fiel ich dem Bruder um den Hals. Nach gemeinsamem Frühstück, bestehend aus je 5 Bonbons und Regenwasser, das Oswald in der Nacht gesammelt hatte, versuchten wir die Stellen wiederzufinden, an denen wir gestern heruntergetragelt waren. Bald hatten wir uns aber in der Wand derart verfangen, daß wir uns entschließen mußten, an dem Punkte auf Hilfe zu warten.

„Wir riefen einen Trupp unten vorüberziehender Touristen an — die hielten uns aber für früh tätige Bergsteiger und jodelten uns nur lustig zu. Endlich gegen 7 Uhr gelang es uns, uns mit zwei Gendarmen, die zur Hüttenfeier wollten, zu verständigen. Der eine eilte sofort zur Anhalter Hütte, um Hilfe zu holen, der andere faßte unter der Stelle, auf der wir standen, Posto — nach seiner Aussage haben wir 300—400 Meter hoch in der Wand gestanden¹.

„Diese Morgenstunden in der Wand, auf Hilfe wartend, waren moralisch die schwersten, die wir in den zwei Tagen zu überstehen hatten. Gegen Mittag erreichte uns als erster der Ingenieur Roman Walch aus Imst, der ungemein schwierig westlich von uns durch die Wand hochgeklettert war und dann von oben zu uns herabkam — er ist einer der besten Kletterer der ganzen Gegend. Am Seil versichert brachte er uns hinauf, wobei uns noch in der Wand auch die Bergführer Hermann Walch aus Imst und Lechleitner aus Boden entgegenkamen und mithalfen.

„Auf dem Grat, den wir vor fast 24 Stunden verlassen hatten, glücklich wieder angelangt, gab es zunächst ein mächtiges Frühstück von den Vorräten, die die von der Hütte kommende Kolonne mitgebracht hatte. Dann ging's zur Gabelspitze und in die Rinne, über das große Schneefeld in saufender Abfahrt; am Schwarzen Erd begrüßte uns der Gendarm Federspiel mit Pistolenschüssen. Dann eilten wir — es waren jetzt etwa 36 Stunden seit unserem

¹ Auf der bei S. 16 abgebildeten Postkarte hat der Gendarm Federspiel die Stelle, auf der die Brüder ausharren mußten, mit einem Kreuz bezeichnet.

Aufbruch von der Heiterwandhütte vergangen — allen voran mit Roman Walch zur Hütte, wo wir jubelnd und mit Böllerschüssen von der ganzen großen Festversammlung empfangen wurden. Schade nur, daß unter dieser auch ein Arzt war, der uns, die wir uns längst schon wieder zu neuen Taten bereit fühlten, unverzüglich ins Bett steckte!“

Funkerleutnant in Koblenz

2. 8. 12. Heute ist ein wichtiger Tag für mich gewesen. Erstens bin ich Degenfähnrich geworden, nachdem mein Zeugnis endlich eingetroffen ist — und zweitens bin ich zu unserer 4., d. h. der Funker-Kompagnie versetzt. Das bedeutet eine gewisse Auszeichnung, denn es ist wohl jedes Telegraphenoffiziers Wunsch, einmal Funker zu werden. Ich hoffe, daß ich nun ganz dabei bleiben werde, da diese Sache mich besonders interessiert. Freilich wird's jetzt viel Arbeit geben, da ich bisher nur die Begeisterung für, aber noch keine rechte Ahnung von der Sache habe. Mein Tisch liegt schon voll dicker Vorschriften, die ich durcharbeiten muß. Heute Nachmittag waren wir oben auf der Kartause, um mit Stationen, die eine Übung in Württemberg haben, zu verkehren. Gleich nachher, d. h. 11⁰ abends, gehe ich wieder zum Dienst, weil wir heute nacht mit Metz und Köln verkehren.

20. 8. 12. [Telegramm.] Leutnant Boelcke empfiehlt sich Herrn und Frau Professor Boelcke.

27. 8. 12. Nun, da ich Offizier bin, möchte ich Euch, liebe Eltern, doch noch einmal von Herzen danken, daß Ihr mir diesen Lebensweg erschlossen habt — wohl den einzigen, der mir volle Befriedigung und Glück gewähren kann. Meine und Fens Beförderung ist schon am 18. herausgekommen, wir haben sie aber erst am 20. erfahren. Mein Offizierspatent ist wegen meines Abiturs auf den 23. 8. 1910 vordatiert.

Verzeiht, daß ich nicht eher schrieb, aber als Studiosus der Funkerei habe ich rechtchaffen zu tun. In voriger Woche waren wir auch zu einer dreitägigen Übung auswärts. Das war sehr lehrreich für mich, aber auch ziemlich anstrengend, da der Betrieb bei uns fortlaufend ist, d. h. sowohl die Nacht durch wie am Tage,

soweit nicht marschiert wird. Natürlich müssen wir dabei mit zwei Ablösungen arbeiten; auch die Offiziere lösen sich ab. Ich bin aber während der Übung doch fast immer bei der Station gewesen, weil ich dadurch am meisten lerne und mir daran liegt, daß ich die Sache sobald wie möglich ganz beherrsche. In etwa einem Monat hoffe ich soweit firm zu sein, daß mir kein Unteroffizier mehr was vormachen kann. Denn das ist das Schlimmste, wenn man so gewissermaßen von seinen Untergebenen abhängig ist. Ich muß alles selber können — dann erst ist mir wohl. Morgen geht es wieder auf 2 Tage nach Bad Salzig; diesmal führe ich die Station allein.

25. 9. 12. Ihr werdet wohl denken: der schreibt ja gar nicht mehr! Dabei schreibt er den ganzen Tag, aber nicht an Euch, sondern dienstlich. Da nämlich unser Hauptmann Kopsch im Kaisermanöver Führer sämtlicher Funkerstationen war, muß er jetzt alle Kriegstagebücher durchsehen und Berichte über Erfolge, Versuche usw. machen. Diese schöne Arbeit hat er Leutnant Kohlhauer und mir übertragen, was mir gar nicht behagt — lieber Steine kloppen!

10. 10. 12. Meine neue Wohnung (2 Zimmer, Burschen- und Sattelkammer, Flur) ist nun fertig eingerichtet und wunderschön geworden. Es ist doch ein stolzes Gefühl: ein eigenes Heim mit eigenen Sachen! Gestern war die feierliche Einweihung, indem Balzer, Kohlhauer und Leufgen bei mir zum Abendessen waren — Kaviar hat's aber nicht gegeben.

Mein Haus wäre nun also wohl bestellt — um so weniger sind das leider meine Finanzen. Es ist gar nicht zu glauben, wie viele Kassen (Musik-, Klavier-, Schieß-, Leser-, Kasino-, Kleider- usw. Kasse, dazu die Burschenzulage und alle möglichen sonstigen „Abzüge“) es gibt, die von einem jungen Leutnant was haben wollen. Das Schwerste sind die 120 Mark zur Silberkasse, die mir in 3 Monatsraten abgezogen werden. Am nächsten Ersten werde ich von meinen 125 Mark Gehalt wohl ungefähr plus minus null ausgezahlt bekommen. Das Tollste ist, daß die Steuerbehörde jetzt auch noch Steuern von meinem Zuschuß verlangt, weil Vater das Geld in Anhalt und nicht in Preußen versteuert hätte. Sie machen es einem jungen Leutnant, der solid wirtschaften möchte, wirklich nicht leicht. Aber fidel bleiben wir deshalb doch.

Am Sonntag habe ich nun auch tausend Besuche gemacht. Es ging ganz flott in einer Tour, da mir Balzer seinen Dixi-Wagen zur Verfügung gestellt hatte und ich nur in zwei Häusern angenommen wurde.

Heute habe ich die dritte Jagd mitgeritten. Beinahe hätte ich den Fuchschwanz bekommen — ich lag mit in der ersten Linie. Es waren heute über 50 Herren. Bei diesen Jagden reiten Feldartillerie 23, Train-Bataillon 8, Telegraphen-Bataillon 3 und von der Infanterie und Fußartillerie alles, was Pferde bekommt. Mein Dienstpferd Siegfried, ein großer dunkelbrauner Achtjähriger, ist ein ganz famoser Kerl, der ein wunderbares Gangwerk hat; im Trab schmeißt er die Beine etwa 30 Zentimeter hoch.

Daß Bruder Martin beim Telegraphen-Bataillon 5 angenommen ist, freut mich riesig. Ich begrüße ihn schon jetzt als Spezialkameraden.

21. 10. 12. Heute habe ich zum erstenmal mit meinen Funkerrekruuten exerziert. Es macht doch viel Spaß, aus diesen Zivilisten ordentliche Soldaten zu machen. Vater braucht aber keine Angst zu haben, daß ich „zu streng“ mit meinen Rekruten bin. Sobald ich guten Willen sehe, bin ich — innerlich wenigstens — zufrieden, wenn man auch manchmal solch einen Taps etwas zusammenstauchen muß.

Gestern hat mein Kommandeur meinen Besuch erwidert. Das war sehr ulkig. Ich sitze in Sonntagsruhe friedlich an meinem Schreibtisch — mein Bursche war gerade etwas einholen gegangen —, als ich draußen die Korridortür, an der noch die Klingel fehlt, gehen höre, und es an meinem Zimmer klopft. Ich denke, es ist eine Ordonnanz und rufe: „Herein!“ Die Tür öffnet sich aber nicht, sondern ich höre Schritte sich entfernen. Da brülle ich: „Zum Donnerwetter, kommen Sie doch rein!“ Im selben Moment tut sich die Tür auf, und vor mir steht — Major Schroeder; er hatte draußen nur erst seinen Mantel abgelegt. Es war für mich eine etwas peinliche Situation, über die der Major aber lachend mit einem guten Witz hinweghalf. Auf diese Weise habe ich doch wenigstens auch mal meinen Kommandeur angeschnauzt, wozu man sonst ja nur selten Gelegenheit hat.

Im übrigen stehe ich jetzt im Zeichen der „Kränzchen“. Erstens bin ich in einem Lesekränzchen, bestehend aus 4 Leutnants und

4 jungen Damen, bei deren Eltern es abwechselnd tagt. Sodann in einem Tanzkränzchen, bestehend aus 12 Herren (Offiziere und Zivil) und 12 Damen; es nennt sich „Tanzstunde“, aber es gehört keiner dazu, der nicht schon gut tanzt. Ihr seht also, daß ich mich weder vor den Damen noch vor dem Zivil fürchte. Besonders netten Verkehr habe ich im Hause eines Sanitätsrats Istas; ich gebe aber zu, daß sein Sohn, mit dem ich mich angefreundet habe, und dessen Schwester mich noch mehr dahinziehen als die alten Herrschaften. Es ist hier am Rhein so ein herzlicher Ton im Verkehr — ganz anders wie bei uns! Die eine junge Dame spricht von mir (natürlich nur, wenn ich nicht dabei bin; aber andere haben es mir erzählt) immer nur als „der goldige Bub“!

I. II. 12. Meine Rekruten machen tüchtig Fortschritte. Schwierigkeit bereitet mir nur der technische Unterricht, auf den ich mich jedesmal gründlich vorbereiten muß, da mir selbst so vieles noch neu ist. Dabei profitiere ich selbst am meisten. Bisweilen schiele ich aber doch nach meinen Einjährigen, unter denen Diplom- und andere Ingenieure sind, die von dem technischen Kram ja viel mehr Ahnung haben als ich.

In der letzten halben Stunde vom Exerzieren mache ich mit meinen Rekruten jetzt immer Turnspiele. Ich veranstalte Wettläufe, Stafettenläufe, mache Lauffschrift mit ihnen — ich natürlich mit — durch die Reitbahnen, über Hindernisse, unter Balken durch usw. Neulich habe ich sie mal um die Wette über die Kasernenhofmauer klettern lassen, worüber mancher Spießler — in Uniform wie Zivil — den Kopf geschüttelt hat. Das ist mir aber wurscht — den Leuten hat es jedenfalls mächtigen Spaß gemacht. Mir erscheint es als die Hauptsache, den Leuten Lust und Liebe zum Dienst beizubringen, und dazu hilft solche Aufheiterung nach den Mühen des Exerzierens.

Ihr seht: meine Rekrutenschule macht mir Freude. Nur ein Fatales ist dabei: ich komme täglich nur eine Stunde zum Reiten, und auf den Hauptspaß, die Remonten mitzureiten, muß ich ganz verzichten. Morgen ist die letzte Jagd, sogenannte Hubertusjagd; hinterher großes Liebesmahl bei Feldartillerie 23.

Gestern abend habe ich einen prachtvollen, selbsterlegten Hasen verspeist. Das kam so: am Sonntagmittag habe ich in Neuwied beim Landrat Besuch gemacht, von dem ich zum Ball eingeladen

wurde. Ich hatte mich mit Balzer verabredet, daß wir uns in Weißenturm, das Neuwied gegenüber liegt, zum Mittagessen bei einer uns von der Tanzstunde her bekannten Familie treffen wollten. Wir verlebten da einen sehr netten Tag und nahmen auf der Rückfahrt Frau Professor Wattendorf aus Koblenz und Tochter im Auto mit. Es war eine herrliche Mondscheinnacht. Die schien auch einen jungen Hasen bezaubert zu haben. Er tobte mit konstanter Bosheit im grellen Schein der Lampen vor unserem Auto her. Plötzlich machte er Stop, wir über ihn weg, schnelles Halten, ich hole das arme Opfer des Sports und überreiche es Frau Professor, die den Braven trefflich gebraten und Balzer und mich dazu eingeladen hat.

5. 12. 12. Seid nicht böse, daß ich gar nicht mehr zum Briefschreiben komme und mir all das Viele, was ich aus meinem schönen, tätigen und bunten Leben zu erzählen habe, für Weihnachten aufspare. Wenn ich Euch aber das Programm dieser Woche aufzähle, wird mich das wohl entschuldigen: Montag Liebesmahl im Kasino, Dienstagabend bei meinem Hauptmann, Mittwoch Nikolausfest unserer Tanzstunde, heute bei einem Regierungsrat zu Abendessen und Tanz, morgen Lesekränzchensitzung, Sonnabend Ausflug des Tanzkränzchens. Wann soll man da Briefe schreiben, wenn man den Tag über seine Rekruten zu betreuen hat?!

Das Schlimmste ist, daß ich immer noch zu was Besonderem angespannt werde. Gestern mußte ich den Nikolaus spielen, ausgestattet mit dem schweren, heißen Pelzmantel eines Forstmeisters und einer Pelzmütze von Fräulein Wattendorf. Und nicht nur das — ich habe auch noch den größten Teil der Verse zu den Geschenken selbst schmieden müssen! Ihr staunt, welche ungeahnte Talente sich in Eurem Jungen entfalten. Auch zu der Weihnachtsfeier unseres Offizierskorps bilden Balzer und ich die Festkommission — Balzer und ich sind jetzt so die Unzertrennlichen, daß sie uns schon „Max und Moritz“ nennen. Ihr seht aus dem allen: ich bin ein „vielbeschäftigter Mann“, und es geht mir nicht gerade schlecht.

6. 1. 1913. Das Gesellschaftsleben geht im neuen Jahr mit ungeschwächten Kräften weiter. Nächsten Donnerstag bin ich beim Kommandierenden General v. Ploetz eingeladen, am Sonnabend

ist Ball bei den Achtundsechzigern, und für nächste Woche habe ich schon wieder 3 Einladungen zu „Abendessen und Tanz“. Die Achtundsechziger sind das „Tanzregiment“ von Koblenz — da kann ich vielleicht wieder mal was im Tanzen hinzulernen. Dieser feudale Ball ist übrigens ein ganz passender Abschluß für diese Woche, in der ich eine sehr wenig elegante Nebenbeschäftigung habe: Kammerzählen, d. h. die Überwachung des Zählens der alten Stiefel, verschwitzten Halsbinden usw.

Von meinen Rekruten sind manche im Weihnachtsurlaub krumm geworden — die müssen jetzt erst wieder gerade gerichtet werden. Am Sonnabend erschien mein Hauptmann bei mir zum Exerzieren und hat mächtig herumgeschmauzt. Das ist so gewissermaßen „Ehrensache“ vor der Besichtigung — man nennt es auch Besichtigungsfimmel. Ich lasse mich dadurch nicht aus meiner Ruhe bringen. Zum Entsetzen meines Unteroffiziers („Aber, Herr Leutnant! Jetzt, vierzehn Tage vor der Besichtigung!“) lasse ich meine Rekruten auch ruhig mal Fußball spielen.

20. I. 13. Meine Rekrutenbesichtigung am Freitag hat tadellos geklappt. Mein Hptm. Kopsch war so beglückt darüber, daß er mir beim Liebesmahl am Sonnabend sogar Sekt geschmissen hat. Nach dem Liebesmahl sind wir um 10⁰ noch auf einen Maskenball, den ersten des heurigen Karneval, gegangen — ich im roten, Balzer im blauen Domino. Ich habe mich da herrlich amüsiert. Da konnte man so richtig die lustige Laune der Rheinländer beobachten — solch eine Stimmung könnte ich mir in Dessau gar nicht vorstellen.

Gestern hatten wir dann eine Fête unseres Tanzkränzchens im Zivill Kasino, mit einer Theateraufführung, in der ich auch mitmischen mußte. Ich komme mir bei so was immer ein bißchen albern vor, habe zum Schauspieler anscheinend keine Anlage. Um so mehr freue ich mich auf die Kiege, die beim Kaisergeburtstagsfest der Mannschaften am Red turnen wird; ich will dabei selbst mitturnen — das macht mir Spaß, und die Leute sehen es gern, und man gewinnt ihr Vertrauen, wenn man natürlich mit ihnen umgeht und nicht den Patienten markiert.

13. 2. 13. Nun habe ich doch auch einmal einen richtigen Rheinischen Karneval miterlebt. Das ist etwas anderes als in Dessau,

wo der Rauchklub „Blaue Wolke“ oder der Regellklub „Alle Neune“ im „Weißen Schwan“ einen Maskenball „arrangiert“. Hier feiert alles Fastnacht. Das könnt Ihr daraus ersehen, daß am Montagnachmittag und den ganzen Dienstag in der Kompagnie alles außer dem notwendigen Stall- und Wachdienst dienstfrei war. Nachmittags um drei Uhr fing der Rummel auf den Straßen an: alles in Kostüm, mit oder ohne Maske, mit Konfetti und Papierschlängen sich bewerfend. Vornehme Leute erscheinen im Wagen, ganz vornehme, wie Euer Sohn, im Auto, d. h. mit Freund Balzer. Hat man von dem Straßenrummel genug, so fährt man zu irgendeiner bekannten Familie und trinkt da ein Glas Wein. Die rheinische Gastfreundschaft erlaubt am Karneval alles. Am Dienstagabend war im Ziviltasino großer Maskenball; ich erschien da nacheinander als Clown, Pierrot und Türkenpascha — die Kostüme hatte ich mir bei Kameraden zusammengepumpt. Zu gemüthlich ist das Karnevalistische „Du“ — man möchte es sich gar nicht wieder abgewöhnen.

Seitdem ich keine Rekruten mehr habe, komme ich wieder ordentlich zum Reiten. Außer meinem Dienstpferd reite ich jetzt auch Remonten. Das tut gut, wenn man erst um drei ins Bett gekommen ist und 6³⁰ wieder Dienst hat. Das Remontereiten macht mir besonderen Spaß: solch ein Tier hat zunächst noch gar kein Gefühl für die Hilfen, und dann merkt man und freut man sich, wie es von Tag zu Tag zulernt.

In unserem Tanzkränzchen hat sich jetzt ein besonderer Wanderbund gebildet, der aus 4 Herren, darunter Balzer, und 3 Damen besteht und Sonnabends größere Touren unternimmt. Am letzten Sonnabend sind wir ins Lahntal gefahren und dort in einem ganz engen Seitental, dem Ruppertstal, aufgestiegen. Da war ein einzelstehender Felsen von etwa 150 Meter Höhe. Die anderen haben ihn hintenrum erstiegen, mich aber packten alpine Gelüste, und ich bin die steile Wand direkt hinauf getragelt. Das hat mir mächtigen Spaß gemacht. Hoffentlich kann ich im Juli wieder zu Euch in die Alpen kommen — ich habe deshalb jetzt schon nicht, wie die anderen Rekrutenoffiziere, Urlaub genommen.

3. 3. 13. Am letzten Donnerstag hatten wir ein sehr nettes Fest: unser Reiterfest, d. h. unsere Offiziersreitstunde hat nach glücklicher Besichtigung die eingekommenen Straf gelder usw. verfeiert. Nach

dem Essen haben sich Fey, Meunier und ich heimlich gedrückt, sind nach dem Stall gegangen, haben unsere Pferde ungesattelt, nur mit Trense gezäumt, herausgeholt, sind die Treppe hinauf in den Saal geritten und haben auf unseren Reitlehrer ein Hoch ausgebracht. Während wir wieder hinunter ritten, haben die anderen Herren auch ihre Pferde geholt, und es wurde dann in dunkler Nacht im Kasinogarten eine lustige Reitstunde abgehalten.

Unser Dienst ist jetzt sehr nett. Infanterie-Kommiß haben wir gar nicht mehr. Hauptsächlich Fahrübungen auf dem großen Exerzierplatz auf der Kartause, wo es über Hindernisse und Gräben geht. Dann machen wir jetzt interessante Versuche mit zwei neu umgebauten Funkstationen von uns in Münster am Stein; ich bin hier auf der Großstation geblieben.

12. 4. 13. Übermorgen rücke ich auf drei Wochen zu einer Übung aus, die in Lich beginnt und dann von Oberursel über Langenschwalbach nach Nassau wieder durch die schönsten Teile des Taunus führt. Schade, daß ich deshalb die Hochzeit von Fays Schwester in Darmstadt am 26. 4. nicht mitmachen kann, zu der Balzer und ich eingeladen sind!

17. 5. 13. Die große Übung brachte zwar viel Dienst, war aber trotzdem die reine Erholungsreise. Wir marschierten immer einen Tag und blieben dann 2—3 Tage an einem Ort, um von da zu funkten. Eine sehr nette Unterbrechung der Übung war es, daß ich doch noch zur Hochzeit nach Darmstadt fahren konnte, da wir vom 25.—27. 4. gerade in Oberursel lagen. Es war ein Riesenfest von 85 Personen. Für mich war das Schönste dabei, daß ich zwei Damen fand, die alle alten und neuen Tänze ganz wunderbar tanzten.

Als wir kaum aus der Übung zurück waren, fing hier gleich der große Pfingststrummel an, der sich dieses Jahr durch den Prinz Heinrich-Flug verdreifacht hatte. Auch Freund Kohlhauer kam dazu aus Mex, wohin er seit einem Monat zur Radiostation versetzt ist. Balzer und ich fuhren ihm am Sonnabend im Auto bis Bullay an der Mosel entgegen und machten dann mit ihm eine herrliche Tour über den Hunsrück bis Boppard und rheinabwärts nach hier. Auch der Pfingstsonntag wurde verautelt. In

2 Autos (Balzers und Feps) fuhren wir über Ems nach dem wundervoll im Lahntal gelegenen Kloster Arnstein; zurück ging es über den Taunus.

Die folgenden 3 Tage standen ganz im Zeichen der Fliegerei. Ganz Koblenz und Umgebung stand Kopf. Da ich als Unparteiischer und Zeitnehmer zu fungieren hatte, konnte ich alles aus nächster Nähe miterleben, habe dabei auch die meisten Flieger persönlich kennengelernt. Am Montag früh 10⁰ trafen die ersten Prinz Heinrich-Flieger aus Kassel ein. Es war ein schöner Anblick, wie einer nach dem anderen sich langsam auf dem Platz niederließ. Am Nachmittag war großes Schaufliegen, wobei oft 4 oder 5 Apparate gleichzeitig in der Luft waren. Am Dienstag kam der Rest der Prinz Heinrich-Flieger, nachmittags wieder Schaufliegen, wozu auch Zeppelin II aus Köln kam, und auch Passagierflüge (Kostenpunkt 50 M.). Am anderen Morgen war der Start der Flieger nach Karlsruhe, zu dem der Zeppelin „Victoria Luise“ aus Frankfurt erschienen war. Die ganze Fliegerei hat mir einen faßhaften Eindruck gemacht.

Diese Woche ist schon wieder was los: Tennisturnier. Meine Hand ist vom eifrigen Trainieren schon ganz zitterig, was Ihr diesem Briefe wohl ansieht. — In der folgenden Woche habe ich schon wieder ein Kommando auf 5 Tage nach Bonn und Köln zur Besichtigung der Telegraphenämter.

Ihr seht, es geht mir nicht schlecht, und an Abwechslung fehlt's mir nicht.

14. 6. 13. Unser Kommando — ein Hauptmann und 5 Leutnants — zu den Postämtern war recht lehrreich. In Bonn wurde uns das ganz modern eingerichtete Telegraphenamt gezeigt und erklärt — den alten ehrlichen Morseapparat findet man kaum mehr. Sehr ulkig war es, als auf dem Fernsprechamt jeder von uns einer Gehilfin zugeteilt wurde, um die Verbindungen für die Stadt- und Ferngespräche herzustellen. Das ging den ganzen Morgen: „Hier Amt!“ — „Bitte, Fräulein, 2017!“ Ich konnte meine Stimme noch so tief erdröhnen lassen, sie redeten mich doch alle mit „Fräulein“ an. Man muß dabei übrigens recht fix sein, denn wenn ich mit der Verbindung fertig war, waren meistens schon 2 oder 3 andere da, die schwachen wollten. In Köln war alles noch viel umfangreicher, dort ist die größte Zentrale West-

deutschlands. Am letzten Tag haben wir noch das große Kabelwerk in Mülheim besichtigt. Auch das war sehr lehrreich, und daß der Direktor uns nachher zu einem feudalen Frühstück einlud, war ein netter Abschluß.

Als wir nach Koblenz zurückkamen, war der Generalinspekteur Erz. v. Hänisch schon in Sicht, und es fing mal wieder der Besichtigungsdreh an. Ist alles gut abgelaufen; unser Bataillon soll am besten abgeschnitten haben.

Montag bis Mittwoch hatten wir eine nette Übung bei Bad Salzig, bei der Balzer und ich die Station führten. Wir sollten bivakieren, aber der Kurdirektor ließ das nicht zu und hat — gerade so, wie ich es schon voriges Jahr erlebte — wieder alles, Offiziere wie Mannschaften, eingeladen.

Nächste Woche ist wieder eine dreitägige Übung, und dann folgt ein Kommando von Balzer, Leufgen und mir nach Meß, wo wir die Radiostation studieren sollen. So ist den ganzen Sommer immer irgend was los. Ich hoffe aber doch noch darauf und werde alle Hebel in Bewegung setzen, um trotzdem zu Euch nach Namlos in meine geliebten Alpen kommen zu können.

16. 6. Der Brief ist mal wieder liegengeblieben. In diesem Falle war es aber gut, denn nun kann ich ihm doch noch einen gemeinsamen Gruß mit Bruder Wilhelm, dem neuen Herrn Kriegsakademiker, anfügen.

Nachschrift des Bruders Wilhelm: Ich habe meine helle Freude über Oswald. Er schwimmt ordentlich in Gesundheit, Wonne und Wohlbehagen. Er fühlt sich so ganz glücklich und ist so recht harmlos vergnügt mit sehr netten Kameraden; ganz besonders gefällt mir sein Freund Balzer. Koblenz ist aber auch eine reizende Garnison, in der sie sehr netten Familienverkehr haben und eine schöne Umgebung, von der sie durch ihre Autos (Balzer und Fey) viel haben. Diensthlich scheint es auch sehr angenehm zu sein.

2. 7. 13. Die 3 Tage in Meß waren dadurch sehr schön, daß ich mit Balzer und Leufgen bei unserem alten Kameraden Kohlhauer, der jetzt bei der Radiostation ist, sozusagen zu Gäste war, auch meine Kriegsschulerinnerungen auffrischen konnte und mal wieder Flieger sah. Die Radiostation war sehr interessant, aber der Dienst dort wäre nicht mein Fall.

Augenblicklich rüste ich schon wieder zum Aufbruch. Am Sonnabend gehe ich nach Württemberg zu einer großen Funkenübung mit dem Karlsruher Telegraphenbataillon 4 und dem Baprischen Telegraphenbataillon zusammen; das dauert bis zum 13. 7. Am 16. 7. geht es wieder fort zu einer Aufklärungsübung, die die Kavallerie des VIII. Armeekorps nördlich von Köln bis zum 19. 7. hat. Am 20. 7. fahren wir direkt von dort nach Lothringen zu einer Aufklärungsübung der dortigen Kavallerie, die bis zum 26. 7. dauert. Am 27. 7. kommen wir nach Koblenz zurück, und am 28. 7. hoffe ich bei Euch in Namlos einzutreffen. Bin ich nicht der reine „Reiseonkel“? Aber man sieht und erlebt doch was dabei! Auf Wiedersehen an der Heiterwand!

31. 8. 13. Über meine Karte aus Baden-Baden werdet Ihr Euch wohl schön gewundert haben. Das kam so: Mehrere Damen und Herren aus meinem Tanzkränzchen wollten nach Baden fahren, wo Rennwoche und zugleich das Tanzturnier um die Weltmeisterschaft war. Das klang verlockend, und da dienstlich nichts Besonderes vorlag, faßte ich den raschen Entschluß, mitzufahren. Ich habe es nicht bereut. Die Rennen am Sonntag und Dienstag waren sportlich und gesellschaftlich voll auf der Höhe. Am Montag war Blumenorso, der für mich auch interessant war, weil ich so etwas noch nie gesehen hatte; ich habe gestaunt, was die Leute für Geld übrig haben müssen.

Die Hauptsache war mir aber das Tanzturnier. Das war ja nun so recht was für mich. Solche Vollkommenheit hatte ich noch nicht gesehen. Es wurden nur die neuen Gesellschaftstänze Boston, Onestep, Tango getanzt. Ich hätte nur gewünscht, daß all die Philister, die da in ihrer Beschränktheit von der Unmoral der modernen Tänze schreiben und predigen, dabei gewesen wären — da hätten sie gesehen, was für einen Quatsch sie reden. Alles an den neuen Tänzen war Schönheit, Grazie und Harmonie — vollendete Kunst! Freilich sind diese Tänze so schwer, daß jeder, der nicht von Natur zum Tanzen veranlagt ist, seine Finger resp. seine Füße davonlassen soll. Es kommt eben immer darauf an, wer und wie man den Tanz tanzt — man kann auch jeden Walzer gemein tanzen.

Ich bin jeden Abend von Sonnabend bis Dienstag dort gewesen und habe erst durch Zusehen, dann durch Mittanzen viel

gelernt. Außer dem Sport — Tanzen ist nämlich jetzt auch ein Sport — waren mir die Abende durch die aus den verschiedenartigsten Elementen zusammengesetzte Gesellschaft interessant. Da waren erstens all die Typen aus einem modernen Bade, dann die Typen vom Rennplatz (Herrenreiter, Rennstallbesitzer usw.), schließlich die am Tanzen beteiligte oder interessierte Welt aus Paris und Berlin. Ich habe mich dabei immer als stiller Beobachter im Hintergrund gehalten, denn mit diesen Braune-Lappen-Schloten konkurrieren zu wollen, wäre doch ein vergebliches Unternehmen gewesen. Ich bin mein Geld auch so schon schnell genug los geworden.

Von Baden ging's dann direkt zu einer dreitägigen Übung nach Pfalzfeld im Hunsrück, von der ich gestern zurückgekommen bin. In der nächsten Zeit werde ich hier etwas vereinsamt sein, da alle Kompagnien außer meiner ins Manöver und alle Kameraden von meiner Kompagnie auf Urlaub gehen. Mein netter Zivilverkehr und meine Pferde müssen mich da trösten.

Bei uns herrscht jetzt ziemliche Aufregung wegen der vielen Versetzungen, die am 22. 9. erwartet werden, da zum 1. 10. alle Telegraphenbataillone eine 5. Kompagnie als zweite Funkerkompagnie erhalten. Ich rege mich vorläufig nicht auf, sondern warte ruhig den 22. ab. Schrecklich wäre mir nur, wenn ich an die Radio-Station nach Metz käme, wovon schon gemunkelt worden ist. Da säße ich den ganzen Tag in einem Fort, bombensicher eingedeckt, und meine Tätigkeit wäre 50 % Techniker und 50 % Schreiber — besonders für das letztere kann ich nicht schwärmen. Soldat wäre ich dann null Prozent, und Soldat will ich doch gerade sein.

16. 9. 13. Durch Zufall bin ich nun doch noch zum Manöver des VIII. Armeekorps in der Eifel als „Drahter“ gekommen, d. h. ich habe die Fernsprechverbindung zwischen dem Stabe und den Fliegern, die in Trier stationiert sind, aufrecht zu erhalten. Nachdem die Verbindung hergestellt war, gibt es für mich nur wenig zu tun, sondern ich reite jeden Tag im Stabe der 16. Infanteriedivision mit, wobei ich viel lerne und mich dieser herrlichen Gegend (das tiefeingeschnittene bewaldete Kylltal) freue. Es ist also wieder mal ein sehr netter Posten.

22. 9. 13. Nun sind meine Tage im lieben Koblenz gezählt. Eine der sieben Möglichkeiten ist eingetreten, und nicht die schlechteste. Vom 1. 10. ab ist meine Adresse:

5. (Funkler) Komp. Tel.-Btl. 3

Truppenübungsplatz Griesheim bei Darmstadt.

Der Abschied von Koblenz wird mir nicht leicht fallen, und es wird mir wohl nie wieder so gut gehen, wie hier. Aber eben darum ist es gut, daß ich fortkomme — ich war hier in Gefahr, verwöhnt zu werden. Es ist für den jungen Offizier ein heilsames Erziehungsmittel, daß er immer mal wieder in neue Verhältnisse kommt, in denen er sich seine Stellung erst wieder selber schaffen muß.

Landschaftlich ist Darmstadt mit Koblenz ja nicht zu vergleichen. Dafür wird man in dem vorzüglichen Hoftheater schlemmen können — hier war das doch nicht viel mehr als eine bessere Schmiere. Sehr angenehm ist, daß unsere Kompagnie dort ganz selbständig ist — unser Bataillonskommando ist ja in Koblenz. So werde ich in Darmstadt keinen anderen Vorgesetzten haben als meinen Kompagniechef, Hauptmann Nagel, und der ist ein alter Oberleutnant von uns, der mich genau kennt. Von den beiden mitversetzten Offizieren ist Balzer mein Freund, und mit Leufgen habe ich mich immer gut gestanden. Leufgen und der Hauptmann sind verheiratet — so hat man in dem etwas entfernten Barackenlager doch gleich etwas Familienverkehr. In die Darmstadter Gesellschaft wird man ja auch bald hineinkommen, da vier unserer Offiziere von dort stammen. Hoffentlich wird alles so nett, wie es mir erscheint. Und wenn es nicht so nett würde, werde ich mich doch auch dort wohl fühlen — denn auch dort herrscht Mars, mein Heiliger!

Funkerleutnant in Darmstadt

Griesheim, 7. 10. 1913. „Wie kann man sich nur auf solch einen ekelhaften Katterkasten setzen!“ wird Mutter sagen, wenn sie hört, daß ich mir ein Motorrad angeschafft habe. Aber es war hier notwendig, da es von unserem Lager bis Darmstadt nahezu 5 Kilometer sind und die Dampfbahn ein wenig angenehmes Vehikel ist.

Das Lager ist in einem Kiefernwalde am Rand des riesigen Übungsplatzes, der wie ein großes Sandmeer vor uns liegt. Es

besteht aus lauter Baracken, z. T. noch aus Wellblech. Ich wohne in der Stabsoffiziersbaracke, habe von meinen Fenstern hübschen Blick ins Grüne. Die Kompagnie ist in einer großen Steinbaracke untergebracht, rechts und links daneben unsere Pferde. Reitbahnen brauchen wir hier nicht, da die ganze Gegend eine große Reitbahn ist. Für den Reiter ist es hier ideal: stundenweit die schönsten Sandwege — das ist ein großer Vorzug gegenüber Koblenz!

Außer uns liegen auf unserem Platz auch eine Abteilung von Feld-Artill.-Reg. 84 und 3 Kompagnien des Leibgarde-Inf.-Reg. 115, die auch auf ihren Kasernenbau warten. So sind wir hier draußen doch nicht ganz vereinsamt, und im Lager-Kasino, wo die unverheirateten Offiziere zusammen essen, sind wir auch sonst viel mit den anderen Herren zusammen. Besonders gut stehen wir uns mit den Artilleristen, mit denen wir auch die Offiziersreitstunde, Vorträge, Kriegsspiel usw. gemeinsam haben. Mir gefallen besonders ein junger frischer Artillerieleutnant Thrän und ein Graf Vighum von der M.G.-Kompagnie 115.

Am Sonntag haben Balzer und ich die ersten Besuche gemacht, natürlich auch bei Feys. Frau Fey hat uns eine lange Liste von Familien aufgeschrieben, bei denen wir Visite machen sollen. Dann gab sie uns in sehr mütterlicher Weise gute Ratschläge: wir sollten immer auch die alten Damen ein bißchen pouffieren, wir sollten uns nicht von den hiesigen Dragonern imponieren lassen usw. — wir haben mächtig dabei lachen müssen.

Morgen kommen unsere Rekruten — da geht meine Arbeit los; bisher waren nur 6 Einjährige da.

12. 10. 13. Mein Rekrutendienst macht mir dieses Jahr noch größere Freude, da mein Hauptmann mir vollständig freie Hand läßt: ich könne machen, was ich wolle, nur solle ich ordentliche Soldaten aus den Rekruten machen! Das ist sehr angenehm, daß einem keiner auf der Pelle sitzt.

Am Freitag war ich zum erstenmal im Theater. Sehr gute Leistungen! Alles erinnerte mich sehr an das Dessauer Theater. Ich habe mir ein Viertelabonnement genommen; für uns Offiziere ist das lächerlich billig: die Vorstellung kostet uns noch nicht einmal 1 Mark!

Gestern bin ich meine erste Jagd hinter Hunden geritten. Das geht so zu: Ein Fuchsbalg wird eine Stunde vor der Jagd von

einem Reiter auf einer bestimmten Strecke entlanggeschleift; auf diese Fährte werden die Hunde gesetzt, die sie verfolgen, und den Hunden folgen dann die Reiter. Es war sehr interessant und lustig. Gestern waren es mehr als 100 Reiter und Reiterinnen. Solche Jagden sind hier jeden Sonnabend. Am Hubertustage geht es sogar hinter lebendem Wild her — das ist dann noch interessanter.

21. 11. 13. Sehr anregend und belehrend für uns ist eine Vorlesung über Funkentelegraphie, die wir auf der hiesigen Technischen Hochschule belegt haben.

Letzten Sonnabend bin ich in Frankfurt gewesen, um mir die Flüge des Franzosen Pégoud anzusehen. Es ist kaum zu glauben, was dieser Mann alles leistet: Salto mortale, senkrechte Abstürze, Kurven über die Senkrechte, auf dem Rücken-Fliegen usw. — und das alles mit solcher Ruhe und Sicherheit, daß man nicht einen Moment das Gefühl hat, er könne abstürzen. Der Mann hat mir sehr imponiert.

Nun sind auch schon die ersten Einladungen zu großen Gesellschaften gekommen. Uns Offizieren ist ja jetzt die eigentliche Freude am Tanzen genommen durch das merkwürdige Verbot des Kaisers, die modernen Tänze zu tanzen. Hier schüttelt alles den Kopf darüber, besonders über die angedrohte unverhältnismäßig harte Strafe der sofortigen Dienstentlassung. Ich möchte wissen, auf welchem Berliner „Schwof“ die Herren, die das ausgetitelt haben, gewesen sein mögen.

7. 12. 13. Letzte Woche habe ich hier die zwei ersten Bälle mitgemacht, jedesmal über 100 Personen; auf dem einen war der Großherzog persönlich erschienen. Beide waren von glänzender Aufmachung, trotzdem aber nicht nach meinem Geschmack: entsetzlich steif, alles genau nach der Etikette — ganz abgesehen davon, daß die Mauerblümchen, die wir holen mußten, mehr auf meinen neuerstandenen Lackschuhen, als auf dem Parkett tanzten; die wenigen netten und gut tanzenden Damen waren bei dem hiesigen Damenmangel für uns Neulinge ja nur schwer zugänglich. Na, das wird mit der Zeit ja auch noch anders werden — man muß nur erst etwas reinkommen.

In voriger Woche war auch unser Kommandeur, Oberstleutnant Schroeder, aus Koblenz hier, um unsere Kompagnie und

meine Rekruten zu besichtigen; er hat sich sehr lobend ausgesprochen. Wir haben die Gelegenheit benutzt, ihm unsere Nöte zu klagen. Ihr ahnt ja nicht, wie jetzt beim Militär mit dem Geld geknappst wird. Die Gelder, die zur Einrichtung der Kompagnie vorgesehen sind, reichen kaum zur Hälfte. Unsere armen Pferde werden hier die reinen Hungerkünstler. Nur die Leute haben es etwas besser, da die Lebensmittel hier billiger sind als in Koblenz.

17. 12. 13. Am Sonnabend und Sonntag war ich mit Balzer in Koblenz, um die alten Kameraden mal wiederzusehen und ein Fest im Zivill Kasino mitzufeiern, bei dem ich all die alten guten Bekannten wieder getroffen habe. Das war ein anderer Frohsinn, als auf den steifen Darmstadter Bällen, und wie anders tanzten unsere Damen als die hiesigen — die muß ich erst wieder anlernen!

Auf frohes Wiedersehen zu Weihnachten!

*

5. I. 1914. Bin mit meinem „Sohn“ glücklich hier gelandet. Bis auf zwei Verfehlungen hat er sich sehr artig benommen, meldete sich immer durch Wimmern vorher, so daß ich ihn in die Zelle nebenan sperren konnte. Im übrigen lag er im Gepäcknetz und hat sich da in meiner Reisedecke sehr mollig gefühlt. Ich habe eine kindische Freude über das Tier. Es ist eigentlich merkwürdig, daß ich, der große Tierfreund, mir nicht schon längst einen Hund zugelegt habe. Wißt Ihr noch, wie Herbert Haeslop immer traurig war, daß sein Tell mich fast lieber hatte als sein Herrchen?

Hier ist jetzt famose Eisbahn und auf den Bergen schöner Schnee. Am Sonntag bin ich von Cronberg aus mit Skiern im Taunus und auf dem Feldberg gewesen. Herrlich!

19. I. 14. Am Dienstag war ich auf dem Hofball. Es waren eine ganze Anzahl Fürstlichkeiten da, auch Prinz Waldemar von Preußen — also recht interessant. Ich habe mich diesmal auch gut amüsiert, da ich nun doch schon viele Damen kannte und sie bereits gemerkt haben, daß ich nicht gerade schlecht tanze. — Jede freie Stunde wird jetzt zum Eislauf benutzt. Gestern war ich bei sehr guten Schneeverhältnissen im Odenwald, bin 6½ Stunde ohne Pause auf Skiern gewesen.

Mein kleiner Airedale-Terrier — einen Namen hat er immer noch nicht — wird jeden Tag größer und frecher. Er hängt schon

sehr an mir, erfreut sich auch allgemeiner Beliebtheit. Am liebsten spielt er mit der Frau Hauptmann, aber auch die Kantinenwirtin schätzt er sehr von wegen der Wurststellen. Doch hat er auch schon seine ausgesprochenen Abneigungen: wenn der Bursche mit der Kardätsche zum Bürsten kommt, reißt er aus, und wenn Balzer Klavier spielt, singt er kläglich dazu.

2. 2. 14. „Na, da hat er ja mal wieder was Neues vor!“ wird Mutter wohl sagen, wenn sie hört, daß ich versuchen will, ob ich nicht in den Offizier-Fünfkampf der Olympischen Spiele in Berlin kommen kann. Es wird verlangt: Wettlauf im Gelände über 4000 m, Schwimmen über 300 m, Pistolenschießen, Fechten, Hindernisreiten über 5000 m. Die Bedingungen sind ziemlich streng und die Konkurrenz groß — da muß ich also eifrig trainieren, sobald das Wetter günstiger wird, und solide leben; geraucht habe ich ja sowieso nicht, aber dann gib't's nur noch Milch statt Wein oder Bier. Zunächst sind im Mai die Wettkämpfe der Offiziere des XVIII. Armeekorps in Frankfurt, in denen die ausgeschieden werden, die in den Berliner Armeekampf kommen.

28. 2. 14. Die Zeit vor Fastnacht war durch die vielen Gesellschaften etwas anstrengend und nicht gerade dem Olympia-Training gemäß. Dienstlich habe ich es aber seit der Rekrutenbeschäftigung viel leichter; nehme mich jetzt besonders unserer Remonten an.

Am Fastnachtstage und Mittwoch war ich mit Balzer in Koblenz, um am Mittwoch unseren alten Kommandeur, Oberstltnt. Schroeder, der versetzt ist, abzufeiern. Da er bei uns sehr beliebt war, gab es ein großes Fest, und er war sehr gerührt. Am Schluß haben wir ihn feierlich nach Hause geleitet in einem Wagen mit 6 Pferden, auf denen Offiziere saßen; alle anderen ritten vor, neben oder hinter dem Wagen und trugen Pechfackeln.

Mein Hundchen war auch mit in Koblenz; im Auto kam's ihm zuerst etwas komisch vor, nachher fand er es sehr standesgemäß und blickte hochnäsiger auf das Fußgängervolk hinab. Am Fastnachtstage hat er endlich auch seinen Namen erhalten; Wally Ista hat ihn auf den Spitznamen ihres Bruders, meines Freun-

des, getauft: „Ibi“. Leider ist er auf dem Bildchen, das ich beilege, nicht gut geworden. Das Pferd rechts mit Sattel ist mein Dienstpferd, das andere meine Remonte [s. das Bild bei S. 17]. Ich lasse jetzt zwei Remonteabteilungen selbst gehen, was mir viel Spaß macht.

30. 4. 14. Am 6. 5. beginnt unsere große dreiwöchige Kompagnieübung in Rüsselsheim, geht von da in den Taunus und endet wieder in Rheinhessen. Ibi übt natürlich mit.

Mein Training bekommt mir ausgezeichnet. Mutter soll sich bloß keine Sorge machen, daß ich mich überanstrengte. Die Wettkämpfe in Frankfurt finden am 9. und 10. 5. statt; ich kann bequem dazu von Rüsselsheim rüberfahren.

Daß Vater, weil jetzt Martins Equipierung soviel kostet, daran denkt, auf seine geliebte Alpenfahrt zu verzichten — das gibt's nicht! Mein Leben in Darmstadt ist wesentlich billiger als in Koblenz, da ja das eigentliche Kasinoleben wegfällt, so daß ich noch Ersparnisse machen kann. Dann bekomme ich jetzt wegen der Entfernung des Lagers von Darmstadt auch eine Zulage von 1.50 pro Tag. So bitte ich also Vater, mir, solange ich hier auf dem Übungsplatz hause, keinen Zuschuß mehr zu schicken. Bitte, nehmt das von mir an — ich tue es gern und bringe dabei auch gar kein Opfer.

Wörsdorf im Taunus, 12. 5. 14. Gestern sind wir hier, 4 km nördlich von Idstein, eingetroffen. In Rüsselsheim lagen wir 4 Tage; ich habe bei dieser Gelegenheit mir auch die Opelwerke sehr genau angesehen.

Am Sonnabend und Sonntag war ich in Frankfurt zu den Olympischen Wettkämpfen. Im Schwimmen über 300 m war ich unter 9 Konkurrenten mit 5 Min. 30¹/₂ Sek. weitaus der Beste; der Zweite, v. Specht Inf.-Reg. 116, brauchte 6 Min. 14 Sek. Im Geländelauf wurde ich gut der Zweite; ich brauchte für die 4000 m 15 Min. 34 Sek., der Erste nur 14 Min. 51 Sek.; bis 2000 m lagen wir zusammen. Im Fechten und Schießen, wo ich nur Sechster und Siebenter wurde, habe ich weniger Glück gehabt, so daß ich im ganzen Fünfkampf (Reiten ist leider ausgefallen) nur den dritten Preis bekommen habe — natürlich für den Nichtraucher wieder ein Rauchservice; außerdem noch eine

Plakette und den Preis der Stadt Frankfurt. So war mein Training doch nicht ganz umsonst.

Die Sache war ziemlich anstrengend. Am Sonnabendnachmittag wurde um 3⁰ geschossen, um 5⁰ gelaufen, um 8⁰ geschwommen. Am Sonntag früh 8⁰ begann das Fechten, das bis 2⁰ dauerte, da jeder Teilnehmer mit jedem anderen fechten mußte, und um 1¹/₂ 24 mußte ich schon wieder auf dem Platze sein, weil ich noch bei dem 1500 m- und dem 400 m-Lauf konkurrieren wollte. Ich habe bei beiden aber auch nur den zweiten Platz belegen können, da ich vom Fünfkampf doch etwas strapaziert war, während manche der anderen Teilnehmer noch gar nichts mitgemacht hatten.

Abends haben wir dann noch etwas gefeiert, und als ich auf den Bahnhof kam, fuhr der letzte Zug gerade aus der Halle. So konnte ich erst früh 1¹/₂ 5 fahren, traf 1¹/₂ 6 in Rüsselsheim ein, gerade noch rechtzeitig, um 6⁰ mit der Kompagnie den Marsch von 55 km anzutreten. In Wörsdorf trafen wir nachmittag 4⁰ ein, von 6⁰ bis 10⁰ hatte ich dann noch Dienst — glaubt Ihr mir, daß ich dann glatt eingeschlafen bin?

Gau-Algesheim, 19. 5. 14. Die Übung ist mal wieder die reine Sommerfrische: den ganzen Tag in frischer Luft in der schönen Gegend! Gestern hatten wir einen landschaftlich wunderschönen Marsch, das Wispertal runter nach Lorch und dann im Rheintal bis Bingen. Gau-Algesheim liegt auch wunderhübsch, mit Blick auf den Rhein und den dahinterliegenden Taunus — ein Vorgesmack für die Alpen. Freilich ist es noch recht unsicher, ob ich dieses Jahr dahin werde kommen können, da bei uns gerade im Juli soviel los ist. Dann sollen auch in verschiedenen Städten noch militärische Funkstationen errichtet werden. Da ist es leicht möglich, daß ich zu diesem Zwecke schon bald ein längeres Kommando erhalte. Diese Sache ist aber noch ganz geheim — spricht also zu niemand darüber.

Darmstadt, 29. 5. 14. [Postkarte.] Soeben von der Übung zurück, bekomme ich ein Telegramm, daß ich vom 2. 6. ab in der im letzten Briefe erwähnten Sache nach Halberstadt kommandiert bin. Fein! — da bin ich Euch doch mal wieder näher. Spricht aber, bitte, gar nicht über die Sache!

Zur Fliegerei

In den beiden letzten Nachrichten steckt die wohl einzige grobe Unwahrheit, die der ehrliche Oswald Boeldke je seinen Eltern vorgeschwindelt hat: von der Errichtung einer Funkenstation in Halberstadt ist nie die Rede gewesen, es handelt sich vielmehr um sein schon längst erstrebtes und vorbereitetes Kommando zur Fliegertruppe bzw. zur Halberstädter Fliegerschule.

Aber dieser Schwindel ist ein „frommer Betrug“ gewesen, den Boeldke lediglich aus Liebe zu den Eltern begangen hat. Um das zu verstehen, muß man sich erinnern, daß die Fliegerei damals noch als eine ganz verwegene, halbsprecherische Sache galt, die ein Elternherz wohl mit Bangen erfüllen konnte. Dazu kam, daß der ältere Bruder sich bereits zum Flugzeug-Beobachter hatte ausbilden lassen. Vor allem sollten die Eltern aber davor bewahrt werden, daß ihnen gerade ihre Erholungszeit in den Alpen, die mit der Fliegerausbildungszeit zusammenfiel, durch Sorgen verdorben würde.

Nachdem Anfang Mai auf Boeldkes zu Anfang April abgesandtes Gesuch hin seine Kommandierung nach Halberstadt erfolgt war, fragte er seinen älteren Bruder um Rat und erhielt die Antwort: „Da Du ruhige Nerven hast, auch was von Motoren verstehst und keinen ungesunden Ehrgeiz besitzt, kann ich Dich zu Deinem Entschluß nur beglückwünschen. Aber — wie das nun den Eltern beibringen? Ja, das ist schwierig. Gar nichts sagen, wäre das beste, geht nur nicht, da Du ja nach Halberstadt mußt. Vielleicht sagst Du, Du seiest als Funkeroffizier dahin kommandiert und solltest dort eine Station einrichten. Hauptsache ist, daß sie sich während Deiner Lehrzeit nicht ängstigen — hast Du erst Deine Examen hinter Dir und kannst fliegen, dann ist es nicht mehr so schlimm.“ Dieser Ratschlag wurde befolgt.

Daß Boeldke sich zu der damals gerade in den frischen Anfängen stehenden Fliegertruppe hingezogen fühlte, kann bei seinem unverwundlichen Sportgeist nicht überraschen. Seine Briefe ließen ja auch längst erkennen, mit welcher begeistertem Interesse er die Fliegerei schon beim Kaisermanöver 1911 in der Uckermark, dann als Kriegsschüler in Metz, beim Prinz Heinrich-Flug 1913 in Koblenz, bei dem Kunstflieger Pégoud in Frankfurt verfolgt hat. Nicht aber lassen diese Briefe den Einfluß erkennen, der am stärk-

sten seine Hinwendung und den Übergang zur Fliegertruppe gefördert hat. Wer die „Rangliste“ von 1913 kennt, wird sich längst gewundert haben, daß sich in Boeldes Darmstadter Briefen kein Wort darüber findet, daß auf dem Übungsplatz Griesheim damals außer den in den Briefen genannten Truppenteilen auch die 3. Kompagnie des Fliegerbataillons 3 mit den Funkern zusammen lag.

Diese auffällige Lücke in Boeldes Briefen findet ihre Erklärung durch folgende Mitteilungen, die wir seinem damaligen Kameraden und Freund (heutigem Reichswehr-Major) Balzer zu danken haben: „Wir sind schon im Juni 1913, als wir ein dreitägiges Kommando nach Meh zur dortigen Festungs-Funkstation hatten und bei dieser Gelegenheit den Flugplatz Frescaty besuchten, erstmalig im Flugzeug mitgenommen worden und waren beide davon begeistert. Auf dem Griesheimer Übungsplatz hatten wir dann viel Gelegenheit, dem Flugdienst zuzusehen und beim Fehlen von Beobachtern auch kleinere und größere Flüge mitzumachen. Wir hatten beide große Freude daran, beschloßen aber, nach Hause darüber nichts zu berichten, um die Eltern nicht unnötigerweise zu beunruhigen. Mit den Fliegeroffizieren waren wir nicht nur auf dem Flugplatz und im Lagerkasino, sondern auch an ihrem Abendstammtisch im Hotel Heß häufig zusammen.“

Am Pfingstmontag 1914 traf Boelde nach einer zweitägigen Fahrt mit seinem Motorrad durch den Spessart, über Rißingen und den Thüringer Wald in Halberstadt ein, um am 2.6. sein Fliegerleben zu beginnen.

Über die Erlebnisse während seiner Ausbildungszeit versagen seine Briefe an die Eltern vollkommen: im Juni hatte er, da er an jedem Sonntag mit seinem Motorrad nach Dessau hinüberfuhr, überhaupt keine Veranlassung zu schriftlichen Mitteilungen, und in den Briefen, die er im Juli in die Alpen schrieb, durfte er ja über seine Fliegerei nichts schreiben. So erfahren wir aus ihnen nur von Fuß- und Motortouren in den Harz, wobei er besonders stolz darauf ist, daß sein NSU-Rad den Brocken glatt geschafft hat — daß er auf einem Tanzturnier in Harzburg sich einen Preis geholt — daß Ibi nun dressiert wird und fleißig lernt u. dgl.

Um so willkommener ist es, daß über die Anfänge seines Fliegerlebens die Briefe an seinen Freund Balzer zur Verfügung stehen, die nebenbei auch einen nicht uninteressanten Ein-

blick in die Dürftigkeit der damaligen Zustände auf der Fliegerschule gewähren:

Halberstadt, 16. 6. 14. „Unser Leben hier draußen — wir liegen etwa 5 km von Halberstadt, ich bin erst ein einziges Mal in der Stadt gewesen — ist recht nett. Die Kameraden sind es auch, doch bin ich bisher nur einem (Kästner, ein Sachse, Feld-Artillerie 68) nähergekommen, und der ist bald fertig und kommt dann leider weg. Dienst haben wir nur am Morgen; die Nachmittage sind ganz frei — da wird dann Tennis gespielt, in der Sonne gelegen oder in die Berge gegangen. Ein gemütlicheres Kommando kann man sich also nicht denken.

Wenn der Dienst nur nicht auch so gemütlich wäre und man lieber ein bißchen mehr damit beschäftigt würde! Wir werden zwar, wenn Flugwetter ist, um $\frac{1}{2}$ 4 geweckt, und um 4⁰ soll die Chose anfangen — wenn sie nur auch anfinge und man nicht so endlos und zwecklos rumstehen und warten müßte! Wir haben hier 4 Lehrer, von denen jeder eine Lehrmaschine (Du kennst sie ja: mit 2 Steuer, von denen das eine der Pilot, das andere der Schüler führt) und 3 Schüler hat, die er nacheinander schult. Unsere Maschinen sind 70 PS-Bristol-Tauben, die die zum Schulen gute Eigenschaft der Langsamkeit haben. Manchmal haben sie aber auch die Tücke, daß sie überhaupt nicht wollen: wenn das Wetter ein bißchen warm ist oder der Motor nicht ganz vorzüglich, dann kommt das Biest mit 2 Mann überhaupt nicht höher als 5 bis 10 m, und man wird nur gerollt, wobei man natürlich gar nichts lernt. Es kommt auch vor, daß der Pilot, wenn er einen fertig geschult hat, keine Lust mehr hat. So steht man manchmal 4 Stunden rum und kommt kaum ran — das kann mich immer mächtig bosen.

Für gewöhnlich gibt es jedesmal nur eine Runde (6 Minuten) und dann geht es aus 100 oder 150 m wieder runter zur Landung. Ich übe jetzt hauptsächlich die Landung — das ist das Schwierigste. Das Fliegen in der Luft und kleine Kurven habe ich schon so ziemlich weg; der Lehrer hat zeitweilig sein Steuer schon losgelassen. Heute hat er mich in einer 100 PS-Maschine zum erstenmal zu einem größeren Flug (40 Minuten) mitgenommen, über Quedlinburg und Blankenburg; wir waren 1400 m hoch, dann im Kurvengleitflug runter — das war fein!“

Halberstadt, 3.7.14. „Nun zu meinen ‚Erfolgen‘ in der Fliegerei. Für den Juni habe ich folgenden Bericht aufgestellt:

Gesamtflugzeit: 231 Minuten = 3 Stunden 51 Minuten.

Starte: 30, davon 8 auf 70 PS-Taube, 22 auf 100 PS-Taube; alles Schulfüge.

Größte Höhe: 1500 m.

Bruch: keiner.

Heute früh bin ich nun von meinem Lehrer zum erstenmal auf 70 PS allein losgelassen worden, habe aber dabei scheußliches Pech gehabt. Ich hatte den Motor auf dem Stand probiert — tadellos! Beim Start hatte ich 1400 Touren. Wie ich nach einer Minute die erste Kurve mache, läßt der Motor langsam nach. Trotzdem ich energisch drückte, damit sich die Maschine erholen könnte — das Biest wollte nicht. 1300 ... 1250 ... 1200 ... 1150! — langsam, aber mit konstanter Bosheit ging der Tourenzähler zurück. Da ich dabei bis auf etwa 15 m runtergekommen war, mußte ich mich zur Landung entschließen. Aber ringsum nichts als Getreidefelder! Zum Gleitflug war ich nicht mehr hoch genug, ich mußte also mit Gas landen. 5 m über dem Erdboden stellte ich das Gas ab und setzte mich langsam in ein 1 m hohes Kornfeld. Es ging noch leidlich ab: der Apparat hat sich wenigstens nicht überschlagen, nur so ganz langsam auf den Propeller gestellt. Ich blieb ruhig drin sitzen und sah mir die Bescherung an: der Propeller und eine Strebe am Fahrgeßtel waren kaputt! Na, nun habe ich wenigstens einen Propeller ins Zimmer zu hängen! Aber verdammt, daß mir das passieren mußte! Heute abend will ich sehen, daß ich mehr Glück habe — ich bekomme dazu eine andere Maschine.

Die letzten Sonntage bin ich mit dem Motorrad immer in Dessau gewesen: 100 km in 2 Stunden 10 Minuten. Trotzdem ich in den Ortschaften wie ein Kentier gefahren bin, hat mich nun doch endlich mein erstes Strafmandat erwischt; ich bin aber nicht dran schuld, sondern mein NSU., der nicht gern unter 30 km runtergeht. Morgen fahre ich über Schierde nach Clausthal zu einem alten Schulfreund, am Sonntag über den Brocken zurück. — Ibi läßt den guten Onkel Balzer grüßen!“

Halberstadt, den 14.7.14. „Meine Fliegerei schreitet munter vorwärts — der Ansaß zur großen Kanone ist gemacht: gestern

habe ich meine Pilotenprüfung bestanden. Zuerst kam der sog. Höhenflug. Ich habe 300 m erreicht — kolossal! was? Dazu braucht man mit unseren alten Schulmaschinen eine gute Viertelstunde. Darauf mußte ich zweimal 5 Achten fliegen und bei einem bestimmten Punkte landen. Als ich nach den ersten 5 Achten quatschvergnügt runterkam, meinten meine Sportzeugen: das wären mehr Brezeln gewesen. Ich erfuhr nun erst, daß die Achten über zwei festen Punkten zu drehen sind. Auf diese Weise bin ich zu meiner großen Freude noch zweimal zum Starten gekommen.

Das ist nämlich hier ein Elend, daß man so wenig zum Fliegen kommt. Vor der Pilotenprüfung habe ich nur 4 Alleinflüge machen können. Für uns 12 Alleinflieger stellt die Fabrik meist nur 2 Maschinen zur Verfügung, und jeder Flug wird gezählt, damit man ja nicht zu oft drankommt.

Am letzten Freitag war unser Kommandeur, Major Friedel, hier und hat sich unser Fliegen angesehen. Dabei habe ich mächtigen Dusel entwickelt: von den Offizieren war ich zufällig der einzige, der 2 glatte Landungen fertig brachte. Infolgedessen habe ich beim Kommandeur einen mächtigen Dicken, besonders da ich von allen der am kürzesten hierher Kommandierte bin. Ich habe überhaupt Glück bei der Fliegerei — seit meiner ersten Getreidelandung habe ich keinen Bruch wieder gemacht.

In 4 bis 5 Wochen werde ich hier fertig sein. Ich soll dann nach Köln, weil dort die einzige Kompagnie des 3. Flieger-Bataillons ist, die Halberstadter Tauben fliegt. Ich möchte aber lieber nach Darmstadt und dort Doppeldecker fliegen; will deshalb eine Eingabe an den Kommandeur machen — vielleicht nützt mir mein Dusel von neulich. Also: auf Wiedersehen auf dem Griesheimer Platz! nf nf ddd¹."

Seine zweite Fliegerprüfung hat Boelde nach Ausweis seines Bordbuches² gerade am Tage vor der Mobilmachung abgelegt: „31. 7. 14. Zweite Prüfung. Überlandflug Halberstadt—Wernigerode und zurück. Dauer: 68 Minuten, Höhe 1200 m.“

¹ Funker-Abkürzung: „nichts folgt, Schluß!“

² „Bordbuch“ heißt das vom Flugzeugführer zu führende Verzeichnis all seiner Flüge mit Angabe der Zeit und der Dauer, der erreichten Höhe und Entfernung, der besonderen Aufgabe und Ereignisse, bei Zweiflern auch des Beobachters. Boeldes vielfach aufschlußreiches Bordbuch ist leider nur bis Sept. 1915 vorhanden.

In einem anderen Briefe aus dem Juli 1914 heißt es: „Die guten Alten sind jetzt in den Alpen. Gott sei Dank! Dieses Komödie spielen und schwindeln Müssen, wenn sie mich in Dessau nach meiner Funkstation usw. fragten, war zu gräßlich. Wenn ich geahnt hätte, wie eine Lüge einen in immer weitere verstrickt, und wie widerlich das ist — ich glaube, ich hätte es nicht getan. Aber es war ja gut gemeint. Sobald ich hier fertig bin, wird aber gebeichtet.“

Der Kriegsausbruch hat diese Beichte schneller, als erwartet, gebracht. Am Abend des 1. 8. gab es in den Bahnhofsanlagen von Dessau ein kurzes — zu kurz, um in die Wohnung zu gehen — Wiedersehen mit den Eltern und Abschiednehmen. Dann fuhr der Sohn hinaus in die Nacht und in den Krieg. Ibi aber zog mit in das väterliche Haus, an dessen Eingang er, später bei seinen weidmännischen Gelüsten durch die Kugel eines Försters ehrenhaft gefallen, in mumifizierter Lebendigkeit noch heute die Bösen erschreckt und die Guten begrüßt.

Die Anfänge der Kriegsfliederei

vgl. Kartenskizzen I und III

Hadernnd mit seinem Geschick, daß er nun nicht, seiner früheren Mobilmachungsorder als Funker gemäß, gleich als Stationsführer bei einer Aufklärungs-Eskadron an die vorderste Linie kommt, trifft Boelde bei der Ersatz-Fliegerabteilung in Darmstadt ein. Zwei Tage hatte er noch die Freude, mit Balzer und den anderen alten Kameraden zusammen zu sein. Aber bald heißt es: „Die ganze Garnison ist fort, und ich armes Tier muß hier bleiben und anhören, wie sie beim Ausmarsch Hurra rufen. Nur Reserveoffiziere wimmeln hier noch rum. Von uns sind auch schon 4 Abteilungen fort; alles alte Gerümpel, das sie nicht brauchen können, haben sie uns hier gelassen. Auf ihm helfe ich jetzt unsere 50 neuen Pilotenschüler ausbilden; ich selbst fliege mich auf Aviatik-Doppeldecker ein, die mir viel besser gefallen, als die Halberstädter Tauben. Alle hiesigen Bekannten, besonders die Damen verwöhnen mich — aber was nützt mir das, wenn der Krieg zu Ende ist, ehe ich rauskomme!“

Auch nachdem er am 15. August die dritte Prüfung („Überlandflug nach Mainz mit Zwischenlandung auf dem Großen Sand“) bestanden und das Fliegerabzeichen erhalten hat, muß er noch warten. „Es ist schrecklich, in dieser großen Zeit hier untätig zu sitzen und Autopartien in den Odenwald zu machen, während draußen gekämpft wird, wobei ich helfen könnte. Am liebsten möchte ich hier ausreißen.“

Endlich kam die Erlösung: der Befehl, sich am 30. 8. beim Etappen-Flugzeugpark 4 in Trier zu melden. Das Dienstauto auf dem ganzen Weg selbst steuernd, mit kurzer Mittagspause bei den alten Bekannten in Koblenz, kämpft er sich durch die alle Tunnel und Brücken im Rhein- und Moseltal scharf bewachenden Landwehrleute durch.

„Hier in Trier weht die Luft doch schon frischer von der Front,

der wir den angeforderten Nachschub an Fliegern und Flugzeugen zu liefern haben. Ich strebe mit aller Macht und List danach, zu der Abteilung 13, bei der Bruder Wilhelm steht, zu kommen, und fliege mich deshalb jetzt auf Albatros-Doppeldecker ein, weil dort nur diese Maschine geflogen wird. — Mit meinem Quartier habe ich hier dickes Glück gehabt. Ich liege in der Villa einer verwitweten Frau Kunz, die große Weingüter und Kellereien besitzt, habe ein prachtvolles Zimmer und komme mir wie ein Fürst vor. Schade, daß Ibi nicht mit hier ist — die vielen schönen Knochen! Frau Maria Kunz behandelt und pflegt mich wie einen Sohn, und ihre beiden Mädels (etwa 11 und 9 Jahre alt) hängen am „Onkel Ossi“ wie die Kletten.“

Es ist das ein Beispiel unter vielen dafür, wie schnell dem „goldigen Bub“, wie ihn die Koblenzer Damen nannten, die Herzen zusflogen. Die Beziehungen zu den Freunden, die er sich in einer Woche als Einquartierung gewann, haben weiter geblüht. Als Boelcke im Spätherbst 1915 gelegentlich einer Dienstreise einen Tag im Kunzschen Hause weilte, hatte er in der Eile der Weiterreise sein Nachthemd dort vergessen. Dieses wurde ihm aber nicht nachgesandt, sondern von dem Töchterlein als Reliquie aufbewahrt und für eine Gebühr von 25 Pfennig der den berühmten Flieger bewundernden Mitwelt gezeigt; für den Erlös wurde Schokolade gekauft und ins Feld geschickt. Wie die Mutter „Lieber Sohn Ossi!“ schreibt, so das Töchterchen: „Lieber Ossi-Bruder! Was haben wir uns gefreut, daß Du den Pour le mérite erhalten hast! Ich bin so stolz auf Dich, als ob Du Hindenburg wärest. Nicht wahr, lieber Ossi, Du bist doch der jüngste Held im Deutschen Reich, der den Orden bekommen hat? Nun mußt Du mir aber auch ein Bild mit allen Orden drauf schicken. Das in der ‚Illustrierten Zeitung‘ ist gar nicht gut. Für Deine Tapferkeit schicke ich Dir ein Paket Schokolade — isß sie aber mit Verstand, es ist ganz feine. Wenn Du so weiter siegst, werde ich aber den Preis für das Hemd auf 50 Pfennig aufschlagen müssen. Ich halte Dir das Däumchen, damit Du weiterhin Glück hast. Viele herzliche Grüße von Deinem Ossi-Schwesterchen Mieke.“

Aber auch dieses häusliche Idyll an der Schwelle des Krieges konnte Boelckes Ungeduld, an die Front zu kommen, nicht zähmen. Wie ihm das, nicht ohne eigenmächtig etwas nachzuhelfen, gelungen ist, schildert sein

Erster Brief aus dem Felde¹

Chatel bei Varennes am Argonnenwald, Freitag, 4. 9. 14. Liebe Eltern! Meine Karte aus La Ferté sur Chiers vom 1. 9. wird Euch gemeldet haben, daß ich endlich an der Front und zwar bei Wilhelms Abtlg. 13 angelangt bin. Wenn ich freilich nicht etwas frech selbständig gehandelt hätte, säße ich heute noch hinten im Etappenpark in Sedan.

Die Sache kam so: Daß ich von Trier sobald als möglich fort und am liebsten zu Wilhelms Abteilung wollte, wißt Ihr. Da kam zufällig von dieser die Meldung, daß bei ihr 2 Flugzeuge vermißt würden und sie dafür Ersatz brauchte. Ich meldete mich natürlich sofort. Da der Führer des Etappenparks aber gerade nicht da war, wollte sein Stellvertreter auf eigene Verantwortung mich nicht fortlassen, worüber ich mächtig schimpfte. Ich machte trotzdem mein Flugzeug in aller Stille fix und fertig (Kompaß, Höhenmesser, Panzerplatten unter die Sitze usw.) und hatte eigentlich schon den Entschluß gefaßt, durchzubrennen. Da aber ein Teil des Etappenparks nach Sedan verlegt werden sollte und meine Maschine nun einmal startbereit war, erlaubte mir der Führer, gleich mit einem Unteroffizier nach Sedan zu fliegen.

Ich machte mir noch allerhand an meinem Apparat zu schaffen, so daß es 6⁰ wurde, bis ich starten konnte — das war, da es jetzt schon gegen 1/28 dunkel wird, für die 140 km bis Sedan etwas spät. Mir war das aber gerade recht, denn ich war von vornherein entschlossen, jedenfalls in La Ferté zu landen und mich dort anzubieten. Wenn sie mich dort nicht haben wollten, konnten sie mich ja wieder fortschicken — dann hätte es eben als Notlandung wegen Dunkelheit gegolten.

So flog ich, die Karte am Steuerrad befestigt, damit der Unteroffizier mich nicht woandershin führte, über Luxemburg und nördlich von Montmédy, bis ich um 7¹⁰ die Zelte bei La Ferté sah und runterging. Wilhelm war gerade mit dem Hauptmann zum Generalkommando gefahren, seine Kameraden empfangen

¹ Falls jemand diese Briefe mit den in den „Feldberichten“ veröffentlichten Auszügen aus ihnen vergleichen und dabei Abweichungen im Wortlaut entdecken sollte, sei bemerkt, daß wir überall auf den Originaltext zurückgreifen, auch da, wo ein Ausdruck vielleicht nicht korrektes Schriftdeutsch oder ganz salonfähig ist.

mich aber sehr nett und schleppten mich gleich in ihr hübsches Kasino. Es war schon spät, als Wilhelm zurückkam und sich vor Überraschung und Freude gar nicht fassen konnte, seinen „Kleinen“ hier zu haben.

Am anderen Morgen entschied sich mein Schicksal so, wie ich gehofft hatte: der Abteilungsführer, Hauptmann Streccius, wollte mich nicht wieder weglassen und die Verantwortung dafür übernehmen, daß ich nicht befehlsgemäß in Sedan gelandet bin. Wer war froher als ich! Gelernt habe ich aus dieser Sache, daß man nicht zu schüchtern und brav sein soll, sondern auch mal was wagen muß, um zum Ziel zu gelangen.

Da ich keinen Beobachter mitgebracht habe und Wilhelms Führer, Oberleutnant Maertens, jetzt seine Nerven schonen muß, hat Wilhelm mich gleich als seinen Führer mit Beschlag belegt. So sind die Brüder nun zu einer sog. „Flugzugehe“ auf Tod und Leben verbunden.

Am Nachmittag des Sedantages um 3⁵⁰ bin ich dann mit Wilhelm zum erstenmal gegen den Feind gestartet. Wir sind etwa 1½ Stunden in 2800 m über den feindlichen Stellungen gekreuzt, bis Wilhelm alles erluchst hatte. Dann ging's wieder heidi zurück, um 6¹⁰ waren wir wieder zu Haus. Da Wilhelm die ganze feindliche Artilleriestellung erkundet hatte, mußte er noch am Abend zu unseren verschiedenen Artillerie-Abteilungen und kam erst gegen 3⁰ morgens zurück. Dafür haben aber auch, wie unser Generalkommando — unsere Abteilung gehört zum VI. Armeekorps — gestern mitteilte, auf Grund von Wilhelms Meldung gleich die ersten Salven so tadellos gesehen, daß die französische Artillerie sofort ihre Stellung verlassen hat.

Gestern, Donnerstag, wurde unser Flughafen weiter nach vorn verlegt, da die Franzosen schon wieder ausgekragt waren. Am Vormittag flogen wir unsere Maschinen rüber nach Buzancy. Da wir dort hörten, daß wir noch weiter vor müßten, fuhren wir gleich im Auto weiter, um einen neuen Landungsplatz auszusuchen, den wir hier gefunden haben. Bei der Rückfahrt traf ich in Landreville zufällig meine Darmstadter Funker. Die Freude des Wiedersehens mit Balzer und Leufgen war groß. Ich blieb bei ihnen zu Mittag, mußte freilich dann, weil das bestellte Auto bis 3⁰ nicht da war — weil es einen Verwundeten hatte fortschaffen müssen —, die 9 km nach Buzancy in der Sonnenhitze tuppeln.

Als ich auf den Flugplatz kam, war Wilhelm schon mit Maertens fort. Für mich war ein schriftlicher Befehl da, den Feind dort und dort festzustellen. Bei meinem Flugzeug stand der Unteroffizier Menge, der mit mir von Trier gekommen war, und sagte, er solle mit mir fliegen. Mir kam das zwar sonderbar vor, da ich eigentlich mit Wilhelm fliegen sollte, aber ich setzte mich, da ich die Gegend vom ersten Fluge schon kannte, doch rein und flog los. Es war eine ziemliche Strecke abzufliegen. Ich flog über die bestimmten Straßen am und durch den Argonnenwald und zeichnete mit Rotstift auf der Karte ein, wo ich was sah. Über Varennes war ich in 2500 m über einem heftigen Granatfeuer¹. Um 7¹⁰ landete ich glatt auf unserem neuen Platz bei Chatel.

Und was war der Dank, daß ich 2^{1/2} Stunden über dem Feinde rumgegendelt bin? — Dresche habe ich bekommen! Ich hatte noch nicht einmal meinen Motor ganz abgestellt, da kam Wilhelm angetost und fing an, mich zu bogen: „Wo bist du gewesen? Was hast du gemacht? Du bist wohl ganz verrückt? Du darfst nie ohne meine Erlaubnis fliegen — nie, wenn ich nicht dabei bin!“ Ich wußte erst gar nicht, was er wollte — schließlich kam ich dann hinter die Kiste. Wilhelm hatte Maertens bloß nach dem neuen Flugplatz gebracht; dorthin sollte ich mit dem Unteroffizier kommen und Wilhelm zu einem Erkundungsflug aufnehmen. Der Monteur hatte das falsch verstanden, ich war dann allein losgetost, und Wilhelm hatte mächtig Angst gehabt, ich würde mich nicht hierher finden. Nachdem das Mißverständnis aufgeklärt war, fuhren wir friedlich im Auto nach unserem Quartier, einem hübschen Chateau, in dem Wilhelm auch das Kasino eingerichtet hat. Lange werden wir aber wohl nicht in Chatel bleiben, da es mächtig vorwärtsgeht.

Eins muß ich Euch noch erzählen, was eine große Freude für uns war: am Mittwochabend kamen zwei von unseren Vermißten wieder. Sie hatten auf feindlichem Gebiet runtergehen müssen, weil ihnen der Motor stehengeblieben war. Kaum waren sie unten, da kamen von allen Seiten die Pisangs mit Sensen und Schrotbüchsen auf sie los. Nur durch eilige Flucht konnten sie sich in einen nahen Wald retten — das Gebrüll der Männer und Kreischen der Frauenzimmer hinter sich. Im Schutze der Dunkel-

¹ Das Bordbuch verzeichnet bei diesem Fluge: „Granatsplitter gegen Panzerplatte.“

heit sind sie dann in den Argonnenwald entkommen und dort 5 Tage lang zwischen den französischen Truppen rumgeirrt. Gelebt haben sie von Wurzeln und Brombeeren; am Tage haben sie meist auf Bäumen versteckt gegessen und nachts sind sie gewandert. Vor Hunger wollten sie sich gefangennehmen lassen — da hörten sie am 7. Tage früh „ süße“ laute: „Scher' dich ran, du trummes Aas!“ Das war eine deutsche Dragonerpatrouille. Die hat sie dann mitgebracht. Sie sahen natürlich wie die Banditen aus. Jetzt sind sie in Trier, um sich zu erholen.

Euer Sohn sieht übrigens jetzt auch nicht viel feiner aus, da ich meine Sachen immer noch nicht habe. Durch den mehrfachen Stellungswechsel in den letzten Tagen ist es meinem Burschen, der mit dem Auto nach La Ferté nachkommen sollte, noch nicht gelungen, mich zu finden — der kutscht jetzt mit meinem Gepäck irgendwo in Nordostfrankreich rum.

So, liebe Eltern, das wären in Kürze meine ersten Kriegserlebnisse. Laßt es Euch inzwischen recht gut gehen — wir kommen bald zurück. Die Franzosen bekommen Dresche, wie noch nie — die anderen kommen auch noch an die Reihe.

Vorwärts bis über Bar-le-Duc

St. Meneshould, 10. 9. 14. Da Wilhelm keine Zeit dazu hat, muß ich die Briefstellerei schon übernehmen. Ich schrieb Euch zuletzt von Chatel. Da unsere Armee am 5. 9. weiter vorgerückt war, erhielten wir schon am Abend vom Generalkommando den Befehl, die Abteilung solle nach St. Meneshould übersiedeln. Am anderen Morgen bin ich als erster gestartet, mit dem Unteroff. Menge, da ich keinen eigenen Beobachter habe und Wilhelm bei Stellungswechsel immer mit Maertens fliegen muß. Ich war kaum 500 Meter hoch, da war ich mitten in Wolken drin, die immer dicker wurden. Da ich noch nie in Wolken geflogen war, war mir das zuerst etwas unheimlich, zumal ich doch über den Argonnenwald weg mußte. Ich sagte mir aber: einmal müssen die Wolken doch aufhören, und stieg so lange, bis ich drüber war. Nun flog ich nach der Sonne und der Uhr: 10 Minuten die Sonne im Rücken — nun mußt du doch über den Wald weg sein! Ich ging durch die Wolken runter und siehe da — es stimmte. Ich konnte nun ruhig in 500 m nach St. Meneshould fliegen, wo ich Wil-

helm mit seinem Flugzeug schon vorfand; er freute sich sehr, daß ich so gut durchgefunden hatte. Wir haben dann gleich noch einen 2 $\frac{1}{2}$ stündigen Erkundungsflug gemacht.

Am 7. 9. bin ich leider gar nicht zum Fliegen gekommen. Es ist das übel bei uns, daß die Abteilung weniger Flugzeuge — jetzt nur 5 — als Flieger hat, so daß diese sich abwechseln müssen, damit jeder mal ran kommt. Zum Zeitvertreib habe ich ein französisches Renn-Auto, das wir hier entdeckt haben, probiert und zu meiner Übung mit den Einwohnern französisch parliert.

Wir sind hier wieder sehr gut untergekommen. Unser Kasino ist im Hause eines französischen Kürassierleutnants. Da Madame unglaublich viel Obst eingemacht hat, schlemme ich jetzt mit Wonne in solchen Sachen. Unsere Verpflegung ist dank unserem trefflichen Koch, „Adlon“ genannt, überhaupt prima. Tischgetränk: Sekt.

Am 8. 9. bin ich früh 6²⁰ mit Wilhelm zu einem sehr interessanten Flug gestartet. Wir sind bis südlich von Bar-le-Duc gewesen. Dort sahen wir einen französischen Flughafen mit 12 Zelten. Zwei Apparate stiegen auf. Wir bekümmerten uns, da wir 2800 m hoch waren, zunächst nicht groß um sie. Als wir aber nach einiger Zeit merkten, daß die Brüder auf uns Jagd machten, machten wir uns, zumal Wilhelm grade fertig war, doch schleunigst aus dem Staube. Wir hatten unbewaffnet, wie wir in der Luft sind, doch nicht Lust, auszuprobieren, ob es wahr ist, daß ein Teil der französischen Flugzeuge jetzt mit Maschinengewehren ausgerüstet sein soll. Wilhelm hatte wieder eine ganze Pudelmütze voll neuer Meldungen und stürzte sofort nach einem Auto, um möglichst schnell zum Generalkommando zu kommen. Die anderen Herren rufen dann zum Scherz: „Ein Auto, zwei, drei, vier Autos für Herrn Oberltnt. Boelde!“, weil sie meinen, das sei Streberei, und nicht begreifen, daß es ein heiliger Eifer ist.

Gestern habe ich zum erstenmal den Ernst des Krieges gesehen. Ich fuhr frühmorgens mit dem Hauptmann und Wilhelm zur 12. und 11. Division und zur Fußartillerie — durch zusammengeschossene, ausgebrannte Dörfer, rechts und links der Straße frische Soldatengräber, überall tote Pferde. Bei einem Kirchhof, den abends zuvor die Deutschen gestürmt, lagen die Toten noch unbestattet, meist Unteroffiziere, die zuerst vorgesprungen waren. Dann sah ich das Schlachtfeld. Das heißt, man sah eigentlich

nichts oder wenig. Keine Truppen, nur hier und dort einzelne Reiter oder Leute. Das einzige, was man sah, waren die Sprengpunkte der Artilleriesgeschosse und brennende Dörfer. Dafür hörte man um so mehr — das dumpfe Bullern der Fußartillerie, das hellere Knallen der Feldartillerie und das Knattern der Gewehre. Auf dem Wege zu einem Stabe kamen wir an der Reserve vorbei. Das war ein vollständiges Manöverbild. Einige kochten sich was, andere kundschaften herum, die meisten lagen auf dem Bauch und pennten ganz unbekümmert trotz der nahen Schlacht.

Schließlich fuhren die Herren zu unserem Generalkommando. Ich stand natürlich bescheiden zur Seite. Da fragte Erz. v. Pritzelwitz Wilhelm: „Ist das Ihr Bruder?“, dann kam er auf mich zu, gab mir die Hand, klopfte mir auf die Schulter und sagte: „Ihr beide macht Eure Sache gut!“

Vom Generalkommando fuhren wir, da Wilhelm noch etwas mit der Fußartillerie zu verabreden hatte, gleich nochmals nach Villedotte. Der Kampf war gerade ziemlich heftig, da das Inf. Reg. 157 einen neuen Vorstoß machte. Da habe ich auch zum erstenmal die Infanteriegeschosse pfeifen hören — es waren ein paar Irrläufer, die über unsere Köpfe weggingen.

Da wir noch eine Panne hatten, kamen wir erst um 5⁰ auf unseren Platz zurück, aßen schleunigst unser Mittagbrot und waren 5³⁰ schon wieder in der Luft, da Wilhelm noch eine Erkundung machen wollte, auf die das Armeekommando großen Wert legte. Es wurde noch sehr heftig gekämpft. Was ich vorher unten gesehen hatte, sah ich nun von oben. Es war schon starke Dämmerung, als wir, durch Leuchtkugeln orientiert, wieder landeten. Wilhelm fuhr gleich mit dem Hauptmann noch einmal zum Generalkommando.

Heute ist Ruhetag, da es regnet; ich habe mal wieder ordentlich ausgeschlafen. Als ich Mittag ins Kasino kam, sah ich Wilhelm mit dem Eisernen Kreuz geschmückt. Der Kommandierende hat es Hptm. Streccius und ihm gestern abend mit sehr anerkennenden Worten überreicht und sie beide dann umarmt. Es sind die ersten Kreuze, die im Korps verliehen wurden. Ich habe mich mächtig für Wilhelm gefreut — er hat es wahrhaftig verdient.

Die Franzosen haben heute nacht ihre Stellungen geräumt und sind uns wieder entwischt. Das Ausreißen verstehen sie so gut, daß wir sie gar nicht fassen können. Wir kriegen sie aber doch!

Rückwärts!

Buzancy, 16. 9. 14. Am 13. früh haben wir St. Menehould verlassen und sind in Sturm und Wetter nach hier zurückgeflogen. Schon die Tage vorher kamen schlimme Gerüchte über Niederlagen der 1. und 2. Armee. Daß die Stimmung bei uns sehr trübe war, könnt Ihr Euch denken. Immer waren wir vorwärts gegangen — nun hieß es mit einem Male: zurück!

Am 12. kamen in Menehould den ganzen Tag Truppen und Bagagen durch, die rückwärts gingen, auch das Generalkommando VI. Als am Nachmittag die tiefen Wolken sich etwas lichtetten, versuchten Wilhelm und ich aus der Luft einen Überblick über die Lage zu gewinnen und wurden dabei überm Feind tüchtig beschossen. Wir stellten fest, daß die Franzosen unseren abziehenden Truppen nur sehr langsam folgten. Anscheinend waren sie sich auch nicht recht klar, was eigentlich los war — erst hatten sie Schmitze bekommen, und dann rückten die Sieger ab!

Am Abend wurde unser Aufbruch vorbereitet. Da in St. Menehould außer uns nur noch ein Landwehrbataillon war und wir mit einem Überfall rechnen mußten, haben wir nachts in den Kleidern und die Waffen zur Hand geschlafen. Von früh $\frac{1}{23}$ an hörte man auch ganz nahe stundenlang Kanonendonner, aber der erwartete Überfall kam nicht. Dafür brauste der Sturm durch den Kamin und wüster Regen platschte gegen die Fenster. Als wir um 6⁰ beim Kaffee versammelt waren, machten alle bedenkliche Gesichter. Aber fort mußten wir — und wenn der Himmel einzufallen drohte.

Um 7¹⁰ starteten wir bei 25 m-Sekundenwind. Zuerst Wilhelm mit Maertens, ich gleich hinterher, weil wir möglichst zusammen bleiben wollten. Ich hatte als Beobachter Oberltnt. Jaenicke, der mit seinen Nerven völlig runter ist. Den armen Kerl habe ich aufrichtig bedauert, denn oben war es gar nicht schön: das Flugzeug wurde gehörig vom Winde rumgeworfen. Für mich war das nicht so schlimm, da ich als Führer den Rahn in der Hand habe und weiß, was los ist; aber dem armen Kerl vorne mit seinen „Nerven“ wird wohl manchmal sonderbar zumute gewesen sein. Wilhelm hatte ich doch bald aus dem Auge verloren, denn es ist bei solchem Wetter sehr schwierig, genau hinterher zu fliegen. Wir sind aber doch alle glücklich am Ziele ge-

landet, mußten aber, da unsere Zelte natürlich noch nicht da waren, unsere Flugzeuge anpflocken und dann durch Landwehrlente bewachen lassen, damit der Wind sie uns nicht entführte.

In Buzancy, das an der Hauptverkehrsstraße liegt, wo zahlreiche Kolonnen durchgekommen waren, war kein Haus, wo nicht alles drunter und drüber gewesen wäre. Erst nach langem Suchen sind wir leidlich untergekommen. Dazu andauernd das Sauerwetter, das jedes Fliegen unmöglich macht, und der Rückzug — unsere Stimmung ist nicht allzu rosig.

Das einzige Schöne ist, daß am selben Tage, wie wir, auch meine Darmstadtter Funker eintrafen und hier ein paar Ruhetage haben. Es wirkt bei unserer Lage sehr komisch, wenn ich hier mit Balzer Koblenzer Tanzkränzchen-Erinnerungen austausche. Auch meinen Meyer Inspektionsoffizier Giersberg habe ich hier wieder getroffen, er ist jetzt Eskadronchef bei den 13. Dragonern. Man sieht im Felde immer wieder alte Bekannte und freut sich darüber.

Wir sitzen jetzt schon in geheizten Zimmern. Neben mir knackt lustig das Kaminfeuer. Mein Rücken ist bald braun. Von Zeit zu Zeit muß man immer die Front ändern, dann wird die andere Seite gebraten. Nachher kommen die Funker herüber — wir wollen Schafstopp spielen. *C'est la guerre!*

Gestern haben die Franzosen versucht, bei Vienne durchzustossen, der Angriff wurde aber zurückgeschlagen. Heute hört man nur wenig Geschützdonner. Was nun eigentlich werden soll, wissen wir auch nicht. Wir denken aber alle, daß es bald wieder vorwärts geht.

*

Pontfaverger, 26. 9. 14. Seit dem 20. sind wir hier; der Stelungswechsel hängt damit zusammen, daß unser VI. Korps jetzt zur 3. Armee gehört. Leichten Herzens bin ich von Buzancy geschieden, denn es war dort trostlos langweilig — in den acht Tagen nicht einmal zum Fliegen gekommen!

Hier habe ich dank dem besseren Wetter in den letzten Tagen sehr schöne und weite Erkundungsflüge mit Wilhelm unternommen, immer in die Gegend Chalons—Epernay—Reims. Gestern haben wir den Abmarsch eines feindlichen Armeekorps festgestellt. Wir sind gestern 350 km geflogen, 3100 m hoch und von 8⁰ bis 11³⁵ in der Luft gewesen, also 3¹/₂ Stunde. 4

Stunden ist das Längste, was unsere Maschinen mit ihrem Benzinvorrat leisten können. Die anderen Herren fliegen immer nur 2, höchstens 2½ Stunde — mehr könnten ihre „Nerven“ nicht aushalten. Wenn ich nur erst mal wüßte, was das eigentlich für Dinger sind! Glücklicherweise kenne ich sie nicht, und mir ist es ganz egal, ob ich mal eine Stunde länger fliege.

In der allgemeinen Lage hat sich kaum etwas verändert. Überall liegen wir uns im Schützengraben gegenüber. Keiner greift an. Nur hinter der Front nehmen beide Teile Truppenverschiebungen vor. Wenn das fertig ist, wird es ja wieder losgehen. In den nächsten Tagen muß es so weit sein.

*

Pontfaverger, 12. 10. 14. Jetzt sind wir schon 3 Wochen hier und noch immer ist dieselbe Lage. Die beiden Gegner bis an die Zähne eingegraben, ab und zu wohl mal ein Vorstoß, aber im ganzen betrachtet ist der jetzige Zustand an der Front eine Art Festungskrieg. So haben auch wir uns — wohl oder übel — allmählich an den Gedanken gewöhnt, daß wir uns hier noch auf einige Zeit einrichten müssen.

Unsere Truppen haben jetzt nichts zu lachen: Tag und Nacht im Schützengraben, und die Nächte sind schon recht kalt. Man schämt sich ordentlich, wie gut wir es dagegen haben. Ich habe bisher immer ein Bett gehabt — Eure Schlaffsäcke haben wir noch nicht ein einziges Mal benutzt — und verpflegt sind wir besser als im Frieden.

Das wäre alles ganz gut — wenn nur die schreckliche Untätigkeit und Langeweile nicht wäre. Seit 10 Tagen bin ich nicht über dem Feind gewesen; das Wetter ist sehr ungünstig, und es gibt ja jetzt, wo der Krieg erstarrt ist, auch kaum etwas, was zu erkunden wäre. In den letzten Tagen habe ich mal meine Maschine auseinandernehmen und alles gründlich nachsehen lassen, jetzt ist sie wieder wie neu. Heute habe ich sie in 4 Platzflügen probiert und jedesmal einen Fluggast mitgenommen; zuerst einen Adjutanten des Kommandierenden Generals, dann einen Oberarzt und einen Veterinär. Schließlich nahm ich noch meinen Monteur Böhme mit, der eine Mordsfreude darüber hatte — die armen Kerle müssen immer für ein Flugzeug besorgt sein und kommen selbst nie zum Fliegen. Ihr seht, es geht jetzt bei uns wie im Frieden zu: Schau- und Passagierflüge!

Im übrigen schlage ich die Zeit tot mit Spazierengehen, Jagd auf Rebhühner und Hasen, französisch Parlieren mit den Einwohnern, viel Lesen und noch mehr Schlafen. Als neulich ein Auto von uns nach Trier fuhr, habe ich Frau Kunz gebeten, mir doch etwas zum Lesen zu schicken. Die gute Vizemama schickte gleich einen ganzen Buchladen, dazu eine Menge Liebesgaben und nette Briefe von sich und den Mädels.

Neulich hat uns mal ein französischer Flieger etwas Abwechslung bereitet, der hier Bomben abwarf. Er hatte es wohl auf unsere Zelte mit den Flugzeugen abgesehen, traf aber nur ein paar unschuldige Ulanen, die grade auf Wache zogen. Ich schätze diese ganze Bombenschmeißerei nicht. Die schweren Dinger verlangsamen nur das Steigen des Flugzeuges, und der faktische Erfolg ist doch nur gering. Aber es mag sein, daß ich als Unerforschener die moralische Wirkung unterschätze, die so ein Ding aus heiterem Himmel auf die Hasenfüße und Nerven und die Zivilbevölkerung ausüben mag. Unser Generalkommando hat dann 2 Feldhaubitzen in der Nähe unseres Flugplatzes aufstellen lassen, die jeden feindlichen Flieger unter Feuer nehmen. Getroffen haben sie aber bisher noch keinen. Das ist nämlich nicht so leicht. Mich haben die Franzosen ja auch schon ein paarmal beschossen. Das erstemal war es mir freilich etwas unheimlich, als ich unten die kleinen neblischen Wölkchen — das sind die Sprengwolken der Artilleriegeschosse — aufsteigen sah. Jetzt lache ich darüber, denn sie treffen doch nicht, wenn man in genügender Höhe, etwa 2500 m, fliegt. Wenn einer freilich so dumm wäre, unter 1000 m zu fliegen, dann könnte ihm schon eher was passieren.

Vater fragt nach Pontfaverger. Das ist ein kleines Nest von ein paar tausend Einwohnern. Die besser Situierten sind fort, was für uns günstig ist, da wir ihre Häuser beziehen können. Mit dem hier gebliebenen Teil der Bevölkerung stehen wir uns sehr gut. Die Umgegend ist flaches Hügelland, ziemlich viel Wald, merkwürdigerweise nur wenig Weinberge. Überall liegen Chateaus mit großen Parks. Auch hier in P. ist ein Schloß mit einem ausgedehnten wunderhübschen Park. Lage: 24 km nordöstlich von Reims. Direkte Luftlinie zu unseren Schützengräben etwa 12 bis 15 Minuten; etwa $\frac{1}{4}$ Stunde mit Auto bis zu unseren Artilleriestellungen.

Wir Fliegeroffiziere wohnen zusammen im Hause eines geflohenen Steuereinnehmers. Wilhelm und ich haben das Zimmer der Großmutter, aus dem wir natürlich allen überflüssigen Kram, wie Nähstisch, Nähmaschine, Nippes, Familienbilder gleich auf den Boden verbannt haben. Neulich zum Fall Antwerpens wollten unsere Leute flaggen, es waren aber keine Fahnen da. Da haben sie sich schnell welche gemacht: schwarzer Frauenrock, weißes Hemd, roter Unterrock — ob letzterer von der Großmutter war, weiß ich nicht. Der Herr „Recepteur“ wird über unseren langen Besuch wenig erbaut sein. Obwohl nichts absichtlich verwüstet wird — stellt Euch mal vor, daß 13 Offiziere in Eurem „Häuslein“ wochenlang hausten und die Burschen mit Mutters Schüsseln, Tassen und Gläsern hantierten! C'est la guerre!

Bruder Märchens lustiger Ibi-Brief hat mir viel Spaß gemacht. Verwöhnt mir den Strolch nur nicht zu sehr!

[Nachschrift am Abend.] Eben hat Erzellenz mir durch unseren Hauptmann das Eiserne Kreuz überreichen lassen, mit warmen Worten der Anerkennung. Nun ist mein Wunsch, daß es auch Martin bald erhält, auf daß Ihr drei Söhne als Kreuzritter im Felde habt.

*

Pontfaverger, 25. 10. 14. Die letzten Tage hatten wir endlich mal wieder zu tun. Wochenlang war das Wetter so neblig, daß wir schon glaubten, wir könnten uns vorläufig als pensioniert betrachten. Es war schrecklich schwer, die Zeit totzuschlagen. Am 22. war zum erstenmal wieder leidliches Wetter. Das haben wir dann gleich ordentlich ausgenutzt. Früh um 9⁰ sind wir ins Flugzeug gestiegen und bis abends 5³⁰ haben wir „gearbeitet“. Fünfmal bin ich gestartet. Erst hat Wilhelm aufgeklärt, und nachmittags hat er dann unsere Artillerie eingerenkt. Da waren nämlich einige feindliche Batterien, die unsere Artillerie nicht sehen konnte. Nach genauer Vereinbarung mit unserer Artillerie flogen wir nun über der feindlichen, die unsere mußte dann schießen, und Wilhelm beobachtet, ob ihre Schüsse richtig liegen, und zeigt durch verschiedenfarbige Leuchtkugeln unseren Artilleristen an, ob ihre Schüsse zu kurz oder zu weit, zu sehr rechts oder links liegen, bis sie das Ziel richtig treffen. Zuerst klappte die Sache noch nicht recht, und ich mußte zweimal bei Nauroy eine Zwischenlandung

machen, da Wilhelm es mit unseren Artilleristen noch genauer besprechen mußte. Dann aber ist eine feindliche Batterie in Klump geschossen worden.

Am nächsten Tag gelang die Sache gleich großartig; in 3 $\frac{1}{2}$ Stunde haben wir unsere Artillerie auf 3 feindliche Batterien eingeschossen. Dieses Fliegen ist für den Beobachter wie für den Führer recht anstrengend, da man immer genau aufpassen muß.

Am Abend war Wilhelm noch auf dem Generalkommando; als er zurückkam, trug er das Eiserne Kreuz I. Klasse. Er ist der erste, der es in unserer Abteilung bekommen hat. Er hat aber auch schon 6500 km über dem Feind, ich übrigens auch schon 3400; der nächstbeste in der Abteilung, Maertens, hat nur 3200 km, obwohl er viel länger dabei ist als ich.

Tagebuchbriefe

Pontfaverger, 27. 10. 14. Von jetzt ab will ich Euch tagebuchartig schreiben, d. h. jeden Tag ein paar Zeilen, und wenn ich genug habe, es Euch als Sammelbrief schicken. Wenn ich nur ab und zu schreibe, habe ich immer das meiste vergessen.

Wilhelm hat jetzt schon 9 feindliche Batterien südlich Nauroy und südöstlich Reims herausgefunden, davon eine schwere in Reims selbst, unmittelbar am Dom!!! Auf diese Batterien möchten wir nun gern unsere Artillerie einschießen. Aber das Wetter ist zu ungünstig — immer tiefe Wolken! Gestern früh mußten wir nach 10 Minuten den Flug als aussichtslos aufgeben. Heute früh versuchten wir es wieder, kamen aber bei 1600 m schon in die Wolken und mußten umkehren, da man bei dieser Höhe nicht über den Feind gehen kann, wenn man nicht runtergeholt werden will.

Heute mittag hat Hptm. Streccius alle Offiziere zusammengerufen, um die Spannung beizulegen, die zwischen uns und einigen Herren der Abteilung eingetreten ist, seit Wilhelm als einziger das E. K. I erhalten hat. Sie beschwerten sich, daß wir ihnen immer alle guten, lohnenden Flüge wegnähmen und so die Erfolge einheimsten. Sie brauchten doch nur eben solchen Eifer zu haben wie wir, dann würden sie auch bessere Erfolge erzielen. Der eigentliche Grund ist aber ihr Neid und Ärger, daß Wilhelm die rechte Hand des Hauptmanns ist und eigentlich den ganzen Kram

hier schmeißt, obwohl er erst der Viertälteste in der Abteilung ist.

28. 10. Gestern wieder kein Erfolg, da Wolken dazwischen kamen; ganz umsonst war der Flug aber doch nicht, da wir wieder 3 neue feindliche Batterien feststellen konnten. — Die Spannung in der Abteilung dauert fort, bei größter Höflichkeit bei beiden Seiten.

29. 10. Den ganzen Tag trübes Wetter, Fliegen unmöglich. Am Nachmittag besuchten wir den Oberltnt. Schroeter von der Fußartillerie, mit der wir zusammen arbeiten. Über seiner Erdhöhle steht: Villa zum wilden Masuren! Er ist unser spezieller Freund — ein prächtiger, urwüchsiger Mensch, der mit seinem mächtigen roten Vollbart wirklich wie ein Wilder aussieht. Er hatte eine Mordsfreude, daß wir ihm ein paar Flaschen Münchener Bier, das gerade mit dem Auto aus Trier gekommen war, mitbrachten — so was kommt ja kaum nach vorn, sondern das meiste bleibt bei den Stäben und den Kolonnen kleben, zum Mästen der Zahlmeister und Trostknechte!

30. 10. Schlecht Wetter. Netter Bierabend bei uns; Schroeter und Hptm. Martini sowie die Leutnants Plaskuda und Velius von den hiesigen Fernsprechern waren da, Streccius kam auch dazu.

31. 10. Das Wetter bessert sich. Um 2 Uhr losgepurrt, um den Franzosen mal wieder unsere Brummer mit Leuchtkugeln hinzupflastern. Mit der Batterie von Schroeter war aber nichts zu machen, da die Franzosen wegen unserer häufigen Besuche eine Ballonabwehrkanone aufgestellt hatten. Bei 2 anderen Batterien klappte die Sache nicht. Wir waren wütend, daß wir $3\frac{1}{2}$ Stunde umsonst rumgekutscht waren. Ganz vergeblich war es aber doch nicht, da wir beim Abfliegen der feindlichen Front bei und in Reims noch je eine Batterie festgestellt haben.

I. 11. Was uns gestern nicht gelungen ist, ging heute ausgezeichnet: 5 feindliche Batterien bei Reims verdanken uns freundliche Grüße unserer Artillerie. Wir haben aber auch von 8³⁰ bis 11⁴⁵ und von 3⁰ bis 5⁴⁵, im ganzen also 6 Stunden „gearbeitet“. — Karstedt und Beders (das sind die beiden, die im September 7 Tage in den Argonnen rumirrten) sind heute mit Bomben nach Paris geflogen; nach 4 Stunden waren sie glücklich wieder zurück. Viel Sinn und Zweck hat das ja nicht, da sie doch höchstens eine alte Frau getroffen haben werden, aber als

Flug ist es nett und schneidig. — Soeben kam Eure Nachricht, daß Martin auch das E. K. hat.

2. II. Heute war das Feld unserer Tätigkeit unmittelbar bei Reims. Ich mußte zweimal aufsteigen, denn beim erstenmal hatten wir zum allgemeinen Gaudium eine große Fahne hinter uns — ich hatte aus Versehen das Landungskreuz (4 aneinander-genähte Bettlaken) mit meiner Bremse mitgenommen. Es soll furchtbar komisch ausgesehen haben.

3. II. Eigentlich wollten wir heute gar nicht fliegen. Als wir aber nach Tisch zum Fort Berru zu unserer Artillerie fuhren, hatten die Franzosen gerade mit schwerem Kaliber in ein nahes Dorf geschossen und durch Zufall in eine Menge Leute, die zur Essenausgabe angetreten waren, getroffen. Das forderte Rache. Wir gleich im Auto zu unserem Flugplatz zurückgefaßt, aufgestiegen und nach Reims. Wilhelm fand auch bald die schuldige Batterie, aber — o Pech! — unsere Artillerie langte nicht so weit; nur 200 m fehlten. Als wir um 4⁰ zurückkamen, war das Wetter so ruhig und schön geworden, daß ich den netten Jaenické, der sich wieder ans Fliegen gewöhnen möchte, holte und mit ihm nach Sillery flog, um dort 4 Bomben abzuwerfen. Es war ein gemütlicher Spazierflug, bei dem ich ganz die Regie führte; Jaenické brauchte nur still dazusitzen und mir auf meine Aufforderung die Bomben zum Abwerfen zuzureichen.

4. II. Heute war mal Ruhetag, da die feindliche Artillerie sich überhaupt nicht geregt hat. Ich habe heute wieder 200 M.ersparrnisse an Vater abgeschickt; im ganzen sind es seit August nun wohl schon 1200 M. — bitte zeichne die für mich bei der nächsten Kriegsanleihe. — Außerlich ist der Friede in der Abteilung nun wieder hergestellt, wir spielen sogar wieder Schach miteinander; aber ein herzlicher Kameradschaftlicher Ton will noch nicht wieder aufkommen. Wir tun so, als wenn nichts vorgefallen wäre, so lange wir mit den anderen zusammen sind. Wir sind freilich jetzt viel bei den Fernsprechern, fast mehr als im eigenen Kasino; bei denen herrscht ein netter, herzlicher Ton — wie über eine große Familie herrscht dort „Papa Martini“.

5. II. Da das Wetter jetzt oft im Laufe des Vormittags schlechter wird, fliegen wir, wenn's geht, gleich nach Sonnenaufgang, etwa um 1/28. Heute hatte sich die feindliche Artillerie an einigen Stellen wieder geregt. Die mußten wieder was auf

die Mütze bekommen. Kurz nach $1/28$ waren wir oben. Es klappte ausgezeichnet, so daß wir schon nach einer Stunde fertig waren. Dann sind wir wieder bei unserer Artillerie rumgefahren. Wir fliegen jetzt nämlich für vier unserer Batterien, die nur noch schießen, wenn wir sie einrichten. Sobald wir ihnen das Ziel geben, wird es bei nächster Gelegenheit gleich eingedeckt. So sind wir heute noch zweimal, also im ganzen dreimal, geflogen und haben 4 feindliche Batterien (3 bei Nauroy und eine bei Reims) unschädlich gemacht. Wir betreiben das Gewerbe jetzt im großen.

7. II. Gestern und heute dicker Nebel. Wir haben die Zeit dazu benutzt, bei allen Artilleriebeobachtungsstellen rumzufahren, um festzustellen, welche feindlichen Batterien in den letzten Tagen geschossen haben. Da die Auskünfte Wilhelm nicht genügten, sind wir heute mal in unsere Schützengräben gekrochen. Wilhelm suchte aus den ziemlich verworrenen Angaben eines Reserveoffiziers — anscheinend ein Oberlehrer (Verzeihung, Vater!) — und einiger Kriegsfreiwilliger ein klares Bild zu gewinnen. Da das endlos dauerte, habe ich mich unterdessen auf eigene Faust amüsiert. Ich suchte das Vorgelände mit dem Fernglas ab, weil ich doch auch mal einen Franzosen schießen wollte — es hat sich aber keiner sehen lassen. Um so besser paßten sie auf. Sowie wir mit unseren dicken Köpfen nur über die Brüstung guckten, ging es gleich wff, wff — unwillkürlich machte ich einen Diener, worüber sich unsere Leute mächtig amüsierten. Dann tat uns auch die französische Artillerie den Gefallen, mal zu schießen. Einige Geschosse platzten gerade über unseren Köpfen: fff... peng, peng — ich machte wieder meinen Diener.

Im allgemeinen ist es hier sehr ruhig. Die Leute lehnen im Schützengraben rum und erzählen sich was, ein paar lesen was, die meisten dreschen Stak, und alle warten auf die Feldküche, die abends $1/27$ kommt. An manchen Tagen werden kaum ein paar Schüsse gewechselt. Unser ganzes Artillerieschießen hat jetzt eigentlich auch keinen Sinn; Zweck hätte es nur, wenn die Infanterie gleichzeitig vorginge. Aber das geschieht nicht, obwohl die Gräben stellenweise nur 300 m voneinander entfernt sind. Wir wissen gar nicht mehr, was eigentlich los ist und was werden soll. Die verschiedensten Vermutungen werden laut: Die Entscheidung falle in Rußland — erst müsse Verdun, das wir ja im Rücken haben, fallen — man wolle hier unsere Leute sparen, bis durch Italien

die Entscheidung zu unseren Gunsten herbeigeführt sei. Jedenfalls sind wir schon alle darauf gefaßt, hier noch Wochen, Monate, vielleicht bis zum Frühjahr, untätig und vor Langeweile umkommend, ausharren zu müssen. Das wäre schrecklich!

In solch ausführlicher, hier bereits stark gekürzter Weise hat Boelcke Wochen hindurch an die Eltern geschrieben — auch ein Zeichen dafür, wieviel leere Zeit die Flieger damals auszufüllen hatten. Wenn die weiteren Briefe im allgemeinen so eintönig sind, daß ihre zusammenhängende Wiedergabe überflüssig erscheint, so liegt das nicht am Brieffschreiber, sondern an der Eintönigkeit seines Erlebens. Denn die Vermutung, daß die Abteilung vielleicht gar bis zum Frühjahr in Pontfaverger bleiben müßte, ist eingetroffen.

Vergebens versuchten die Brüder, aus diesem öden Einerlei herauszukommen. „Am 26. II. sind wir mit einem Funkerleutnant von meinem früheren Bataillon, der gerade zum Großen Hauptquartier mußte, nach Charleville mitgefahren. Wilhelm hat die Gelegenheit benutzt, um mit Major Siegert, der die Fliegersache leitet, zu sprechen, ob wir nicht irgendwohin kommen könnten, wo ordentlich was zu tun wäre. Doch meinte Major S.: hier im Westen wäre überall der gleiche langweilige Stellungskampf, und im Osten hätte er nichts zu sagen.“

Die Fliegerei litt unter der Ungunst des Wetters. Immer wieder beginnt der Tagebuchbericht: „Heute stürmisch und regnerisch“ — „Noch immer dieses traurige Nebelwetter“ — „Es schneit und regnet andauernd“. Trotzdem haben nach Ausweis des Bordbuches die Brüder vom 13. II. 1914, dem ersten Tage, an dem man seit dem 5. II. wieder fliegen konnte, bis zum 27. 3. 1915, wo sie sich trennen mußten, nicht weniger als 31 Flüge über dem Feind mit rund 4300 Kilometern geleistet. Was das in dieser ungünstigen Jahreszeit bedeutet, erhellt aus einer Statistik, die der Brief vom 4. I. 1915 enthält: seit dem Anfang des Krieges hätten in der Abtlg. 13 der Bruder Wilhelm 61, er selbst — obwohl als letzter zur Abteilung gekommen — 42, Sander 27, Karstedt 22 und Beckers 20 Flüge über dem Feind.

Als Aufgabe der Flüge wird im Bordbuch wie in den Briefen nur noch im November Artillerie-Einschießen häufiger genannt,

später immer nur „Erkundung“ und „Front Abfliegen“, vereinzelt auch Bombenabwerfen. Als etwas Neues tritt das Photographieren der feindlichen Stellungen bei den Erkundungsflügen hinzu, und daß Boelcke seit dem Februar auch öfter für das benachbarte XII. Reserve-Korps zu fliegen hat.

Am 21. I. 1915 schreibt er: „Seit Weihnachten sind wir überm Feind gewesen: am 24. 12.: 1^{1/2} Stunden, am 25. und 30. 12. und am 6. I. je eine Stunde, am 12. I.: 4 Stunden und am 18. I.: 2 Stunden. Mehr zu fliegen war wegen andauernden Regens und Sturms nicht möglich. Sowie das Wetter einigermaßen war, haben wir wenigstens versucht, ein wenig hinter die feindliche Front zu gucken. Viel Zweck hat das Fliegen jetzt überhaupt nicht, solange wir nicht vorwärts wollen. Wir liegen uns hier monatelang gegenüber, und jeder kennt die feindliche Stellung genau. Seitliche Verschiebungen, Überflügelungen, Einsatz von größeren Reserven usw., wie im Bewegungskrieg, gibt es jetzt gar nicht zu erkunden. Zweck hätte nur noch Artilleriefliiegen, doch da wir ja vorläufig gar nicht vor wollen, schießt unsere Artillerie wenig. Es genügt in dieser Kampfperiode, daß ab und zu ein Flugzeug hinter die Front guckt, ob alles noch beim alten ist.“

Ganz der spätere Boelcke, der immer nach dem besten neuen Flugzeug trachtet, zeigt sich schon, als am 18. II. 14 Ltnt. Parschau, ein Bekannter von Darmstadt her, jetzt bei einer Nachbarabteilung, ihn mit seinem kleinen Fokker-Eindecker¹ besucht. Solch einen Apparat muß er auch haben! Schon am 26. II. ist er in Kethel, um ihn sich zu holen. „Leider bekam ich den Fokker noch nicht, weil nur einer da war und der für einen anderen Herrn reserviert war. Es ist für mich aber ein neuer Apparat bei der Fabrik bestellt. Ich freue mich kolossal darauf, da der Fokker wegen seiner großen Geschwindigkeit, Steigfähigkeit und Lenkbarkeit gerade zu Artillerie- und kleineren Flügen sehr geeignet ist. Wir sind dann nicht mehr so vom Wetter abhängig. Kommt mal eine gute Stunde, so können wir die ausnutzen, während man mit unserer alten Maschine, weil sie so langsam steigt, schon mindestens 2 Stunden haben muß.“ — Am 9. 12. „Gestern habe ich mir in Kethel meinen Fokker geholt. Es ist ein Eindecker mit vornliegendem französischen

¹ Es handelt sich hier aber noch nicht um den erst später (Frühjahr 1915) von Fokker konstruierten Kampf-Einsitzer, sondern um einen, allerdings sehr vervollkommenen Zweisitzer.

Rotationsmotor; er ist etwa halb so groß wie eine ‚Taube‘. Das ist die letzte moderne Maschine; ich fliege somit jetzt sämtliche Typen, die wir in Deutschland haben. Ich habe mich gleich in Kethel eingefügt und bin hierher geflogen — das Ding liegt wunderbar in der Luft und ist leicht zu fliegen. Ich habe nun also 2 Apparate: den größeren Zweidecker für größere Flüge, den kleinen Fokker für Artillerieflüge usw. Jetzt stehen meine beiden Kinder friedlich zusammen in einem Zelt — der kleine, weil es schwierig war, beide darin unterzubringen, etwas eingegraben und den Schwanz unter dem Flügel des großen. Der Fokker ist mein großes Weihnachtsgeschenk, über das ich mich wie ein Kind freue.“

10. 12.: „Gestern habe ich meinen neuen Fokker ordentlich bewegt, um mich recht mit dem neuen Apparat einzuspielen. Am Vormittag habe ich 4 Platzflüge gemacht, am Nachmittag einen kleinen Spazierflug mit Wilhelm nach Kethel, wo ich mir Öl holen wollte — der Rotationsmotor ist nämlich so vornehm, daß er nur mit Rizinusöl läuft. Auch heute bin ich zu meiner Übung tüchtig über unserem Platz rumgekutscht. Es war gerade Platzkonzert, so daß es mir beinahe wie Musikreiten vorkam. Zuerst nahm ich Hptm. v. Aulock (Adjutant im Generalkommando, der Wilhelm und mir immer Pferde zum Reiten zur Verfügung hält) mit, dann Plaskuda, den langen Fernsprecher, der so begeistert war, daß er jedesmal, wenn ich landen wollte, rief: Noch einmal! Bitte noch einmal! Sie kriegen auch 'ne Pulle Sekt!“

Auch sonst nimmt Boelcke nicht nur öfters Kameraden, sondern in seiner Gutmütigkeit auch seinen Burschen, um dem eine Freude zu bereiten, oder auch ihm ganz Fremde mit. „Neulich habe ich mal einen Landwehrmann, der mir mit so verlangenden Augen beim Fliegen zusah, mitgenommen. Oben schien es ihm doch etwas unheimlich zu sein, wie er wieder unten war, hat er aber seinen Kameraden mächtig tapfer erzählt; er würde zwar von seiner Frau, wenn sie was davon erführe, Dresche bekommen, aber das wollte er gern hinnehmen — so schön sei es gewesen! Die Folge war, daß sich gleich 20 Landwehrleute meldeten, die auch gern mitfliegen wollten; sie waren ganz traurig, als ich sagte: Ne Kinder, das geht denn doch nicht!“

Schon im November hatten sich die Brüder eine größere Wohnung gesucht, da die bisherige als „Winterquartier“ doch etwas zu eng erschien; zur Einweihung fand „Empfang“ statt, zu dem

auch der Abteilungsführer erschien. „Immer deutlicher wird es, daß wir uns hier zum Daueraufenthalt einrichten. In Rethel bauen sie für die Etappenflugzeuge kostspielige Betonhallen, wir bekommen für unsere Flugzeuge statt der Zelte feste Holzhallen.“ „Damit wir nicht mit einem Kommerzienratsbauch aus dem Kriege heimkommen, schaffen wir uns jetzt die nötige Bewegung, veranstalten Hasenjagden und reiten fast täglich die Pferde, die Hauptmann Aulock immer für uns bereit hält. So sieht das c'est la guerre jetzt bei uns aus.“

26. 12. 14. „Am Heiligabend waren wir zur Christmette. Es war sehr feierlich: lauter Soldaten bis auf die Schwestern, von denen die meisten vor Rührung heulten; auch einige Leute pachtete es mächtig. Wir kamen etwas zu spät, da wir am Nachmittag geflogen waren, um südöstlich von Reims bei Sillery zu erkunden. Es herrschte allgemein ziemliche Aufregung, da man glaubte, daß der Franzose unsere Weihnachtsstimmung zu starken Angriffen benutzen würde. Bei einem Nachbarkorps haben sie das auch versucht. Bei uns hat es am 24. und 25. zwar mächtig gepumpt, aber unsere Leute haben sich dadurch nicht im Feiern stören lassen.

„Am Abend war erst die Feier der Mannschaften, die mit den vielen eingegangenen Liebesgaben überreich beschenkt wurden, und dann eine sehr nette Feier unter uns Offizieren. Jaenicke machte den Weihnachtsmann und hatte sehr hübsche Gedichte verfaßt. Leider verläßt er uns morgen, um zu seinem Regiment an die Front zu gehen. Vor einiger Zeit hat uns schon Ledebur verlassen, der zu einer neuen Abteilung nach Antwerpen gekommen ist. Um beide tut es mir leid — sie waren die nettesten von unseren Kameraden. Der schwerste Verlust für uns aber ist, daß unser Abteilungschef als Stabsoffizier zum Armee-Oberkommando kommt. Streccius war uns beiden immer freundlich gesinnt, und es war ein prächtiges Zusammenarbeiten mit ihm.

„Auch von unseren lieben Fernsprechern werden wir uns trennen müssen; sie sollen nach Warmeriville, allerdings nur 8 km von hier, kommen. In der Zeit, als es uns in unserer Abteilung nicht behagte, haben wir bei ihnen eine Heimat gefunden. Jetzt herrscht übrigens in unserer Abteilung wieder ein freundschaftlicherer Ton.

„Gestern haben wir dann mit den 8 Paketen, die die Dessauer Bekannten geschickt haben, noch eine Extrabescherung für unsere

4 Monteure, die 2 Burschen und den Werkmeister aufgebaut. Die Wollfachen unterzubringen, war nicht leicht. Alle Leute sind so reichlich damit versehen, daß manche ihre Strümpfe überhaupt nicht mehr waschen, sondern sie nach einmaligem Tragen einfach wegschmeißen. Ihr glaubt gar nicht, welch unvernünftige Mengen von Wollfachen ins Feld geschickt werden. In Nogent sind 2 Zimmer damit vollgepfropft, weil niemand sie haben will. Wenn sich diese unsinnige Vergeudung nur nicht mal rächt, falls der Krieg länger dauern sollte, wie es jetzt fast scheint!

„Auch wir sind mit einer Fülle von Liebesgaben von allen Verwandten und Bekannten überschüttet worden. Wir leben jetzt geradezu schwelgerisch und haben nur die eine Sorge, daß unsere Magen nicht schlapp machen. Bitte, schickt Ihr uns vorläufig gar nichts mehr — wir haben hier ja alles, was wir bedürfen, gut und reichlich. Höchstens von Mutters ‚Knabberchen‘ könntet Ihr ab und zu was schicken — so gut versteht eben doch niemand das feine Baden wie unser Mutterchen.“

An Kaisers Geburtstag 1915 erhielt Oswald Boelcke das E. K. I. Mit ihm geschmückt, konnte er Anfang Februar, zusammen mit dem Bruder Wilhelm, den ersten Kriegerurlaub in Dessau verleben.

14. 3. 1915. „Während beim VIII. Korps immer noch heftig gekämpft wird, herrscht bei uns tiefer Frieden. Ihr werdet Euch das kaum vorstellen können. Hier einige Belege: unsere Leute spielen neuerdings Fußball — bei unserem Schuppen ist ein Sportplatz mit Red, Sprunggerüst usw. angelegt — ein Stabsarzt hat hier ein Kino eingerichtet, damit die Leute, die aus dem Schützengraben kommen, mal wieder herzlich lachen können und ihre Nerven sich dadurch entspannen — als wir neulich zu einer Besprechung zur Artillerie vorfuhr, sah ich bei Epope einen richtigen Exerzierplatz, auf dem die Leute Ehrenbezeugungen und Zielen nach Zielscheiben übten; etwas abseits vom Dorfe übten einige Trommler und Pfeifer, genau wie in Dessau am Gänsewall.

„Hier ist es schon ganz frühlingsmäßig. Ich laufe viel in Wald und Feld herum, immer begleitet von Wolf. — Wer ist Wolf? Ich will es Euch verraten, aber, bitte, erzählt es nicht Ibi, damit er nicht eifersüchtig wird. Wolf ist ein großer, schöner Schäferhund, den mir Biebers geschenkt haben und mein Bursche vor acht Tagen

aus Berlin geholt hat. Wir haben ja im Felde schon eine Menge halboverhungert zugelaufener Hunde gehabt, aber das ist doch nicht das Richtige — mein Hund muß mein Freund sein, auf den ich mich verlassen kann. Nun will ich's Euch nur gestehen: als ich neulich auf Urlaub kam, hatte ich die feste Absicht, Ibi mit ins Feld zu nehmen; als ich aber sah, wie Mutter den Hund liebgewonnen hat, brachte ich's nicht übers Herz, ihn Euch wegzunehmen."

26. 3. 15. „Während wir uns mit unseren Kameraden wieder sehr gut stehen (mit Ausnahme von zwei oder drei, die sich bei unserem Abteilungschef mächtig schustern und vielleicht ihn auch gegen uns einnehmen), hat sich unser Verhältnis zum Chef immer unerfreulicher gestaltet. Es war eine Art Kleinkrieg zwischen uns, aber wir haben uns natürlich immer ins Unvermeidliche gefügt — Dienst ist Dienst. Als der Chef aber neulich uns Brüder, die wir 6 Monate erfolgreich zusammen geflogen sind, trennen wollte (d. h. Wilhelm sollte mit einem anderen Führer und ich mit einem anderen Beobachter fliegen) und er auf Wilhelms Frage „Warum?“ keinen Grund (er wollte uns ja nur seine Allgewalt demonstrieren) anzugeben wußte, sondern Wilhelm auch noch schnodderig behandelte — da haben wir doch ausgeschlagen. Wir haben die Sache beim Generalkommando gemeldet und beide um Versetzung zu einer anderen Fliegerabteilung gebeten. Erzellenz hat unserem Hauptmann dann wohl Einiges gesagt, denn er gab auf einmal klein bei und läßt uns jetzt in Ruhe. Weiter wollten wir ja nichts. Ich bin heute schon wieder mit Wilhelm geflogen. Angenehm ist die Situation freilich nicht, und wir hoffen, daß wir beide bald von hier fort kommen."

4. 4. 15. „Ein trauriger Ostertag für mich! Wilhelm ist zur Fliegerersatz-Abteilung nach Posen versetzt und bereits fort von hier. Der Abteilungsführer hat die Sache so zu drehen gewußt, daß Wilhelm allein versetzt wurde, ich aber nicht. Ich habe natürlich gleich zum zweitenmal mein Ablösungsgesuch eingereicht, trotzdem der Hauptmann mir drohte, dann würde er dafür sorgen, daß ich zur Infanterie in den Schützengraben käme. Das ist mir jetzt alles egal — nur weg will ich von hier! Wie ich das bewerkstellige, da der Hauptmann und, wie's scheint, auch das Generalkommando mich nicht fortlassen will, muß ich sehen.

„Vorläufig war der Arzt so freundlich, ‚leise Geräusche‘ in meinen Bronchien zu entdecken und mich auf 3 Wochen in ein Erholungsheim zu schicken. Ab Dienstag ist meine Adresse: Feldlazarett 1 in Château-Porcien bei Rethel. Meine stille Hoffnung ist, daß es mir von dort aus leichter gelingt, zu einer anderen Abteilung zu kommen. Vorläufig bin ich froh, Pontfaverger und dem Chef der Abtlg. 13 den Rücken kehren zu können.“

„Château-Porcien, 7. 4. 15. Blödsinnig und langweilig ist es hier. Ich laufe andauernd mit Wolf spazieren und freue mich, wie fein er Bretterwände klettern lernt — das ist so ziemlich meine einzige Freude hier. Man muß die Zeit hier rein vertroddeln. Meine Kur soll in Emser-Pastillen-Schlucken und Inhalieren bestehen — von letzterem habe ich aber noch nichts gesehen. Die Krönung des Tages ist das abendliche „gemütliche Beisammensein“, das darin besteht, daß die Dokters, einige Kolonneriche und ‚wir Kranken‘ zusammen Bier kneipen und mehr oder weniger geistreiches Zeug schwätzen — ich habe mich gestern abend bald gedrückt. Jetzt werde ich, da die Post schon weg ist, selbst Postillon spielen und nach Rethel (9 km) reiten, um den Brief einzustecken. Ihr sollt doch gleich wissen, daß ich hier wenigstens gut aufgehoben bin.“

Daß der anfängliche Ingrimms des aus seiner Laufbahn Gerissenen sich bald gelegt hat und er schließlich doch gern in Château-Porcien gewesen ist, zeigt der nächste Brief, den Boelcke am 24. 4. 15 aus Warmeriville an die Eltern schreibt: „Letzten Sonntag bin ich ganz plötzlich aus Château-Porcien weggegangen. Es war wirklich nett und gemütlich bei den Dokters, und an dem Tage, an dem ich entlassen wurde, bin ich gleich noch mal von hier zu ihnen geflogen und habe ihnen von oben zugewinkt. Aber es hatte doch keinen Zweck, dort zu bleiben. Ich war ja nur hingegangen, weil ich hoffte, daß ich von dort leichter den Weg zu einer anderen Abteilung finden würde. Mein Assistenzarzt wollte mich auch auf vierzehn Tage nach dem Harz schicken, aber der Chefarzt hielt mich immer mit faulen Ausreden hin. Da bin ich ihm einfach auf die Bude gerückt und habe um klare Auskunft gebeten. Da kam es denn raus, daß er Befehl vom Generalkommando hatte, mich auf keinen Fall fortzulassen. Erz. v. Prigelowitz hätte gesagt, es wäre schon schlimm genug, daß Wilhelm vom Korps weg wäre, da wollte er mich wenigstens da behalten. So war also mein län-

geres Bleiben nutzlos; ich hat, mich gleich zur Abteilung zurückzuschicken, und bin nun, da die Abtlg. 13 inzwischen nach Warmeriville verlegt ist, seit Sonntag hier. Hoffentlich nicht für lange! Ich spinne meine Pläne weiter. Hübsch ist nur, daß ich hier die alten lieben Fernsprecher wiedergefunden habe."

Nur eine Woche hat Boelcke bei der Abteilung aushalten müssen. Schon am Sonntag, 25. 4., kann er den Eltern jubelnd melden: „Hurrah! Ich bin zur Flieger-Abtlg. 62 versetzt, die jetzt in Döberitz neu aufgestellt wird. Morgen fahre ich nach Berlin, um mich dort bei der Inspektion der Fliegertruppen zu melden. Da ich 2 bis 3 Wochen dort bleiben werde, kann ich Euch gewiß auch mal sehen."

Eine interessante Bestätigung und Ergänzung zu dem Vorstehenden bietet ein Brief, den der damalige Chefarzt von Château-Portien, Oberstabsarzt d. R. Arendt, nach Boelckes Tod an dessen Eltern gerichtet hat: „Ich lernte ihn kennen, als er im Frühjahr 1915 meinem Feldlazarett überwiesen wurde. Er war verstimmt, weil man ihn von seinem Bruder getrennt hatte, aber stolz durfte er schon damals sein, denn der Chef des Stabes scheute den weiten Weg nicht, um mich aufzusuchen und mit mir über Leutnant Boelckes nächste Zukunft in alleranerkennendster Weise zu sprechen. Leicht war unserem ‚kleinen Boelcke‘, wie wir ihn allgemein nannten, nicht beizukommen, denn von den Medizinmännern hielt er wohl nicht viel. Aber das Eis taute bald auf, und er, der ernststille, wurde an unseren schönen Frühlingstagen und frohen Abenden in seiner Weise der Vergnügtesten einer. Wie konnte ihn gute Musik in Stimmung bringen! Und wie formvollendet schön konnte er mit unserem Oberapotheker tanzen! Wir traten uns allmählich sehr nahe. Ein Bild, das wir alle uns getreulich bewahren, zeigt einen seiner Abschiedsabende, beim Rittmeister Przyskowski. Bald darauf schied er von uns, voll ausgesöhnt mit dem Schicksal, so ausgesöhnt, daß er am Nachmittag mit seinem Flugzeug über dem Städtchen erschien und uns seine Grüße winkte. Ein Sonntag war's, und am nächsten Sonntag besuchte er uns wieder von den Lüften aus, und dann kam er, auf Umwegen, im Kraftwagen, um uns ein Lebewohl zu sagen, weil's fortging zu neuem Wirken."

Ein in den Tagen der unfreiwilligen Musse in Château-Portien entstandenes launiges Blatt, das Boelcke vervielfältigen ließ und

Bitte !!!

Fragen Sie nicht über Fliegerei !

Die üblichen Fragen sind unten beantwortet:

- 1.) Es ist manchmal gefährlich, manchmal auch nicht.
- 2.) Je höher, um so kälter.
- 3.) Jawohl, man merkt's, wenns kälter wird, am Frieren.
- 4.) Flughöhe 2000 - 2500 m.
- 5.) Jawohl, man kann noch sehen, wenn auch schlechter als aus 100 m.
- 6.) Mit dem Fernglas sieht man schlecht, da es wackelt.
- 7.) Jawohl, wir haben schon Bomben geworfen.
- 8.) Jawohl, es soll eine alte Frau verletzt sein und die Kolonnenrache haben sich geängstigt.
- 9.) Der Beobachter sitzt vorn und kann was sehen.
- 10.) Sprechen kann man nicht, da der Motor zu viel Lärm macht.
- 11.) Telefon haben wir in den Flugzeugen nicht, aber elektrisches Licht.
- 12.) Nein, wir wohnen nicht in Erdhöhlen.

Fliegerabwehr gegen lästige Frager

allen lästigen Fragern aushändigte, sei als Beitrag zu dem Kapitel „Humor im Kriege“ gegenüberstehend wiedergegeben.

Die beiden in diesem Abschnitt enthaltenen wenig erfreulichen Tatsachen der zeitweiligen Spannung gegenüber den Kameraden und des Konflikts mit dem Abteilungsführer durften, wenn auch die unerquidlichen Einzelheiten weggelassen sind, doch nicht ganz übergangen werden.

Die erstere Tatsache: die Spannung zwischen den Kameraden, die zeitweilig so stark war, daß die Brüder Boelcke ihren Verkehr lieber in einem anderen Offizierskorps suchten, ist ein Beweis, wie nachteilig die unfreiwillige Untätigkeit und Langeweile im Kriegswinter 1914/15 auch auf das kameradschaftliche Verhältnis gewirkt haben. Dieselben Männer, die im ernstesten Kampf sich auf Leben und Tod beigestanden hätten, verzehrten ihre Kraft in kleinlichen Mörgeleien und Eifersucht. Es mutet wie eine Ironie an, daß gerade Oswald Boelcke, der immer ein Vorbild neidloser Fliegerkameradschaft gewesen ist, es erfahren mußte, daß ihm sein unverwüßlicher Eifer als Selbstsucht ausgelegt wurde.

Die andere Tatsache aber: der offene Konflikt mit seinem Abteilungschef und die Art, wie er von der Abteilung, der er über 7 Monate treu und erfolgreich gedient hatte, schied, zeigt, daß auch Oswald Boelckes Stern nicht ferngrade zum Zenith emporgestiegen ist, sondern daß auch er bitter empfundene Hemmungen erfahren hat und sich erst hat durchkämpfen müssen.

Von jetzt ab lag seine Bahn frei und klar vor ihm. Bei der Abtlg. 62 in Douai hat sein Aufstieg und Siegeslauf begonnen.

Rückblick und Ausblick auf die Entwicklung der Kriegs- und der Jagdfliegerei

Dieser Überblick¹, der das Fliegerleben Boeldes in den Rahmen der allgemeinen Entwicklung der deutschen Kriegs- und Jagdfliegerei stellt, will den mit den Einzelheiten nicht vertrauten Leser auf die Hauptgesichtspunkte zum Verständnis der vorhergehenden wie der folgenden Briefe aufmerksam machen und zugleich darauf hinweisen, inwieweit Boelde von der allgemeinen Entwicklung abhängig gewesen ist und inwieweit er diese selbst gefördert und bestimmend beeinflusst hat.

Die in den bisherigen Briefen geschilderten ersten acht Monate seines Fliegerlebens im Kriege fallen in die Zeit der Anfänge der deutschen Kriegsfliegerei — man weiß nicht, ob man sagen soll: „der bescheidenen“ oder „der stolzen Anfänge“.

Bescheiden waren sie hinsichtlich der Ausrüstung und Organisation der Flieger wie auch der Aufgabe, die ihnen zunächst nur gestellt war. Stolz waren sie, insofern die neue Fliegerwaffe sich rasch eine Bedeutung und Geltung errungen hat, die weit die bescheidenen Erwartungen übertraf, die man im allgemeinen in militärischen Kreisen auf sie gesetzt hatte.

Im Gegensatz zu Frankreich, wo das Kriegsministerium das Flugzeug bald als die „fünfte Waffe“ im Zukunftskrieg erkannt und gefördert hatte, stand man ihm in Deutschland skeptisch gegenüber. Zwar wurde 1910 eine „provisorische Fliegerschule“ in Döberitz gegründet, und aus dieser gingen 1911 Fliegerstationen in Döberitz, Straßburg und Metz hervor, die dann auch zu den Kaisermanövern hinzugezogen wurden — aber bei der großen Wehrvorlage von 1913 fiel für den Ausbau der jungen Luft-

¹ für den Verf. das Buch von Hans Ritter „Der Luftkrieg“ (Leipzig 1926) dankbar benutzt hat.

waffe nicht mehr ab, als daß die inzwischen vermehrten Fliegerstationen in 4 Fliegerbataillone umgewandelt wurden. Diese Fliegerbataillone unterstanden der „Inspektion der Flieger“, die ihrerseits aber der wesensfremden „General-Inspektion des Militär-Verkehrswesens“ unterstellt war, so daß die neugeschaffene „Fliegertruppe“ in voller Verkennung ihrer Eigenart eigentlich zu den „Verkehrstruppen“ gehörte.

Im Generalstab waren wohl einige weitschauende Männer, wie besonders Oberst Ludendorff und Hauptmann Thomsen, die die Bedeutung der Fliegerei erkannten und ihre Entwicklungsmöglichkeiten voraussahen — sie drangen aber mit ihrer Auffassung dem Kriegsministerium gegenüber nicht durch. Und auch in weiteren militärischen Kreisen blieb die Ansicht herrschend, daß diese neue, rein technische Schöpfung doch höchstens als Unterstützung der Kavallerie-Aufklärung in Betracht komme, der gegenüber sie aber schon darum minderwertig sei, weil der Kavallerist auch bei Nacht und Nebel reiten, das Flugzeug aber nur bei hellem Wetter fliegen könne — aber für die Fernaufklärung möge das Flugzeug immerhin brauchbar sein.

So traf der Kriegsausbruch die deutsche Fliegertruppe noch im Anfangsstadium ihrer Entwicklung, und die Flieger zogen ins Feld mit der alleinigen Aufgabe, als Luftpatrouillen die Aufklärungstätigkeit der Kavalleriepatrouillen zu ergänzen.

Bei der anfänglichen Unterschätzung der Flieger wirkten ihre klaren Meldungen während des Vormarsches so überraschend, daß die höheren Stellen sie zuweilen nur mit ungläubigem Zweifel entgegennahmen und erst ihre Bestätigung durch die Erd-Erkundung abwarten zu müssen glaubten. Die von Tag zu Tag umfassender werdenden Aufklärungsergebnisse waren, wie z. B. die Meldungen über den Verbleib der einzelnen, auf dem Rückzug befindlichen feindlichen Truppenteile, oftmals von größter Wichtigkeit. So trat bald ein völliger Umschwung in der Bewertung der neuen Waffe ein. Was im Frieden niemand geglaubt hatte, war in den wenigen Wochen des Bewegungskrieges Tatsache geworden: die Flieger hatten die Kavallerie als Fernaufklärungsmittel völlig verdrängt.

Mit dem Übergang zum Stellungskrieg kam, nachdem die Zeit der Verschiebungen hinter den Fronten vorbei war und diese in den Gräben erstarrt waren, die strategische Fern-Erkun-

ding für die Flieger fast ganz in Wegfall, und an ihre Stelle trat die Aufgabe der taktischen Aufklärung der feindlichen Stellungen in ihren Einzelheiten, ihrer Veränderungen im Ausbau und Neuanlagen, aus denen man Schlüsse auf die feindlichen Absichten ziehen konnte, usw. Dabei wurde das Auge des Beobachters, der die vielen Einzelheiten, das Gewirr der Gräben kaum im Gedächtnis und auf seiner Karte festhalten konnte, bald durch das Photographieren aus der Luft ersetzt; die Platte hielt alles fest und das Lichtbild offenbarte, mit der Lupe betrachtet, jede Einzelheit.

Eine der wichtigsten Aufgaben der taktischen Erkundung war, die bei den weittragenden Geschützen für die Erdbeobachtung ja nicht zu erkennenden verdeckten Stellungen der feindlichen Batterien von oben festzustellen. Daran knüpfte sich dann die weitere Aufgabe, das Feuer der eigenen Artillerie auf die festgestellten feindlichen Batterien durch verschiedenfarbige Leuchtflugeln, später durch Funkentelegraphie, auf die in dem Briefe vom 25. 10. 1914 (S. 69) näher beschriebene Weise richtig zu lenken. Dieses „unsere Artillerie Einschießen, Einrenken“ ist auch der Brüder Boelcke Haupttätigkeit im Winter 1914/15 gewesen. Es war das erste Zusammenwirken der Flieger mit den Erd-Truppen.

Aber bei all diesen Aufgaben: Fern- und Nah-Aufklärung, Lichtbild-Erkundung und Feuerleitung für die Artillerie, durch deren Erfüllung die Flieger schon in den ersten Monaten des Stellungskrieges zu einer unentbehrlichen Waffe geworden waren, waren sie doch immer nur ein technisches Hilfsmittel für die kämpfenden Erd-Truppen. Die erste Gelegenheit ihrerseits aktiv einzugreifen, bot der beginnende Bombenkrieg, d. h. der Abwurf von Bomben aus dem Flugzeug. Auch Boelcke hat in Pontfaverger das gelegentlich ausgeübt. Aber diese Angriffe aus sicherer Höhe auf wehrlose Opfer entsprachen nicht seinem ritterlichen Sinn — er hat den Bombenkrieg nie geschätzt und er hat dabei dessen militärische Bedeutung zweifellos unterschätzt.

Sein Sinn stand auf offenen, ehrlichen Kampf. Von einem solchen konnte aber im Winter 1914/15 für die deutschen Flieger nicht die Rede sein, aus dem einfachen Grunde, weil ihnen die geeigneten Waffen zum Kämpfen fehlten. Ihre Bewaffnung bestand anfänglich nur aus der Armeepistole und dem Karabiner, mit denen man sich wohl bei einer Notlandung auf feindlichem Gebiet verteidigen, aber nicht einen Gegner in der Luft angreifen

oder sich auch nur gegen ihn, wenn er besser bewaffnet war, wehren konnte. So lasen wir denn in dem Briefe vom 10. 9. 1914 (S. 63), daß selbst ein Boeldke, als zwei französische Flugzeuge über Bar-le-Duc ihn verfolgten, sich aus dem Staube machen mußte.

Für die Flugzeuge war das Maschinengewehr die gegebene Waffe. Ihre Ausrüstung mit solchen war im Frieden auch schon angeregt, aber abgelehnt worden, weil eine Flugpatrouille bei ihren Erkundungsflügen ja ebensowenig zum Kämpfen berufen sei, wie eine Kavalleriepatrouille, die auch dem Kampfe auszuweichen habe.

Dieses Versäumnis rächte sich jetzt um so mehr, als in Frankreich schon vor dem Kriege eingehende Versuche mit dem Einbau von Maschinengewehren in die Flugzeuge gemacht worden waren, so daß im Kriege deren Bewaffnung rasch erfolgen konnte. Es ist strittig, ob die französischen Flugzeuge schon während des Bewegungskrieges Maschinengewehre gehabt haben, oder ob die von ihnen Beschossenen französische Selbstlade-Karabiner irrtümlich für Maschinengewehre gehalten haben — jedenfalls aber ist seit Oktober 1914 die Bewaffnung der französischen Flugzeuge durchgeführt worden.

Bereits in der Winterschlacht in der Champagne, Februar 1915, hatten die Franzosen außer ihren schweren Farman- und Voisin-Doppelsitzern mit einem schwenkbaren Maschinengewehr in einem balkonartigen Aufbau auch schon leichte einsitzige Morane- und Nieuport-Jagdflugzeuge, die vermöge einer neuen Erfindung nach vorn schießen konnten, ohne dabei den eigenen Propeller zu beschädigen. Diese avions de chasse mit ihrer überlegenen Geschwindigkeit und Steigfähigkeit waren für die langsameren deutschen Flugzeuge ein furchtbarer Gegner, auch dann noch, als diese wenigstens teilweise mit Selbstlade-Karabinern ausgestattet wurden. Die Folge war, daß die deutschen Flieger, sobald die wohlbewaffneten Gegner erschienen, Reißaus nehmen mußten und ihre Erkundungsaufträge nicht auszuführen vermochten, während die französischen unbehelligt das Zerstörungsfeuer ihrer Batterien leiten und ihre Bomben über unserer Front abwerfen konnten. So war die deutsche Führung ihres im Stellungskrieg fast alleinigen Aufklärungsmittels beraubt.

Dieser unerträgliche Zustand wurde erst anders, als eine feste

Hand die einheitliche Leitung des Flugwesens übernahm und dessen völligen Neubau begann. Durch Kabinettsorder vom 11. 3. 1915 wurde die Stellung des „Chefs des Feld-Flugwesens“ geschaffen, der an die Spitze des gesamten Flieger- und Luftschifferwesens im Felde wie in der Heimat trat. Erst damit wurde die unnatürliche Verbindung der Fliegertruppen mit den Verkehrstruppen gelöst, und die in Berlin verbliebene „Inspektion der Flieger“, der die Feldfliegerabteilungen bisher unterstanden, wurde nun selbst dem neuen Feldflugchef unterstellt. Hinsichtlich ihrer Verwendung im Felde unterstanden die Fliegerabteilungen bisher und auch weiterhin den Kommandos der Armeekorps bzw. den Armeekorps-Oberkommandos, denen sie zugeteilt waren; aber es wurde jetzt für jedes dieser Kommandos die Stellung eines „Stabsoffiziers der Flieger“ geschaffen, der der unmittelbare Vorgesetzte der Flieger war und den Kommandos bei der Verwendung der Flieger als fachkundiger Berater zur Seite stand.

Zum Feldflugchef wurde der damalige Major im Generalstab Thomsen ernannt. Diesen um die deutsche Fliegerei hochverdienten Mann, dem der ihm wesensverwandte Boelcke besonders nahe treten durfte, charakterisiert der Spätere (seit 8. 10. 1916) Kommandierende General der Luftstreitkräfte v. Hoeppner in seinem Buche „Deutschlands Krieg in der Luft“ folgendermaßen: „Er war durch seine Verwendung im Frieden mit der Eigenart des Flugwesens vertraut und tiefinnerlich überzeugt von der Bedeutung und den gewaltigen Entwicklungsmöglichkeiten der neuen Waffe. Sein unbeirrbar klarer Blick war vorausschauend in die Zukunft gerichtet. Mit ungewöhnlicher Schaffenskraft setzte er die von ihm als notwendig erkannten Maßnahmen durch — eine tatensfrohe, keine Schwierigkeiten scheuende Kämpfernote, deren stahlharte Entschlossenheit alle am Ausbau des Werkes tätigen Persönlichkeiten mit fortriß.“

Die ersten Auswirkungen der neuen Zeit, die nun für die Kriegsfliegerei begann, traten gerade in Erscheinung, als Boelcke mit der Abtlg. 62 nach Douai kam.

Eine der ersten Sorgen des neuen Feldflugchefs war gewesen, an Stelle der wehrlosen B-Maschine, die auch die Abtlg. 62 nach Douai mitbrachte, ein neues, mit stärkeren Motoren (150 PS) und einem Maschinengewehr ausgerüstetes Flugzeug zu schaf-

fen. Das Ergebnis war die sogenannte C-Maschine, die sich auch dadurch von allen bisherigen unterschied, daß in ihr nicht mehr der Beobachter, sondern der Flugzeugführer den Vordersitz einnahm. Das drehbare Maschinengewehr war an dem Sitz des Beobachters eingebaut, der also nach den Seiten, nach hinten, nach oben und nach unten schießen konnte, nicht aber nach vorn, wo der Kopf des Führers, der Motor und der Propeller das Schussfeld versperrten.

Dieser neue Apparat bedeutete einen großen Fortschritt. Seine Insassen waren nun nicht mehr wehrlos und brauchten beim Erscheinen eines Gegners ihre Erkundung nicht abzubringen, sondern konnten einen Verteidigungskampf aufnehmen; sie vermochten nicht nur ihre Aufklärungstätigkeit durchzuführen, sondern auch schon die feindliche Aufklärung und den Bombenabwurf über unserer Front zu unterbinden. Aber ein Kampfflugzeug im eigentlichen Sinne war die C-Maschine noch nicht. Zum Angriff war sie deshalb nicht geeignet, weil das Maschinengewehr ja nicht in der Flugrichtung schießen konnte, das Flugzeug also, wenn es auf einen Gegner los flog, immer erst herumgeworfen werden mußte, bevor der Beobachter schießen konnte; dabei entfernte sich das Flugzeug jedesmal wieder mehr oder weniger vom Feinde, so daß die Feuerwirkung immer nur von kurzer Dauer war und die Gefechtsberührung immer wieder abriß.

Den ersten dieser neuen Apparate, der zur Abtlg. 62 kam, erhielt Boelcke. Auf diesem hat er am 4. Juli 1915, zusammen mit dem Husarenleutnant v. Wühlisch als Schützen, seinen ersten Sieg errungen. Seiner wunderbaren Flugkunst gelang es, die Schwerfälligkeit seiner Maschine im Kampfangriff auszugleichen.

Inzwischen war das Bestreben des neuen Feldflughofs, ein *avions de chasse* ebenbürtiges wirkliches Kampfflugzeug zu schaffen, von Erfolg gekrönt worden. Dem Flugzeugkonstrukteur Fokker, damals in Schwerin, war es gelungen, das Problem, wie ein Maschinengewehr in der Flugrichtung, also durch den eigenen Propellerkreis, schießen kann, ohne den eigenen Propeller zu beschädigen, in weit vollkommenerer Weise, als vorher die Franzosen, zu lösen. Diese Erfindung ermöglichte es, daß der Flugzeugführer sein starr in der Flugrichtung eingebautes Maschinengewehr selbst bediente, ein besonderer Schütze also nicht mehr nötig war. Infolgedessen hatte Fokker einen leichten einsitzigen

Eindecker gebaut, dessen Schnelligkeit, Wendigkeit und Steigfähigkeit alle bisherigen Apparate, auch die französischen, weit übertraf.

Ende Mai 1915 kam Fokker mit zwei dieser neuen Maschinen — den sogen. E-Flugzeugen — an die Front. Zuerst führte er sie in Stenay vor Verdun dem Deutschen Kronprinzen vor; von dort kam er mit Leutnant Parschau, der die zweite Maschine flog, zu längerem Aufenthalt nach Douai. Hier ist Boelcke, der mit seiner raschen Auffassungsgabe gleich erkannte, daß es sich hier um das erste wirklich zum Angriffskampf in der Luft geeignete Flugzeug handelte, täglich mit ihm zusammen gewesen. Als Fokker abreiste, ließ er die Maschine, die er bisher selbst geflogen hatte (E3), für Boelcke zurück. So ist Boelcke der Erste gewesen, der den neuen Fokker-Einsitzer als Kampfflugzeug geflogen hat.

Mit dem Auftauchen des neuen Kampfeinsitzers an der Front beginnt eine neue Ära der Kriegsfliegerei, die mit einem erst später aufgetretenen Ausdruck als „Jagdfliegerei“ bezeichnet wird. Es ist die kriegsgeschichtliche Bedeutung der nun folgenden Briefe Boelckes, daß sich in ihnen die Geschichte der Jagdfliegerei von ihrer Entstehung bis zu ihrer Organisation in den „Jagdstaffeln“ spiegelt. Unser weiterer Ausblick darf sich deshalb darauf beschränken, gewissermaßen als Leitfaden zum Verständnis der Briefe, die Hauptpunkte der in ihnen zu Tage tretenden Entwicklung und Boelckes Anteil an dieser kurz hervorzuheben.

Als das neue E-Flugzeug aufkam, bedeutete es eine für die Kunst der Kriegsführung völlig neue Waffe, für deren Handhabung noch jede Erfahrung fehlte. Mit dem Instinkt des genialen Fliegers hat Boelcke als Erster die Kunst des Luftkampfes erfühlt, entdeckt und dann zu solcher Vollkommenheit ausgebildet, daß seine Taktik die Norm für den Einzelkampf in der Luft überhaupt geworden und bis zum Kriegsende geblieben ist. So hat Boelcke der ganzen Jagdfliegerei sein Gepräge aufgedrückt.

Zunächst waren die Fokker-Einsitzer, die den einzelnen Flieger-Abteilungen zugeteilt wurden, nur dazu bestimmt, die Luft über der eigenen Front rein zu halten, jede feindliche Erkundung und den Bombenabwurf über ihr zu verhindern. Bald wurde ihre Aufgabe dann dahin erweitert, daß sie auch unsere Aufklärungs-

und Artilleriefieger bei ihrer Tätigkeit über den feindlichen Linien zu begleiten und zu beschützen hatten. In der ersten Zeit aber war es den Fokkern sogar verboten, über die eigene Front hinauszufiegen, damit die Feinde nicht im Falle eines Verlustes das Geheimnis der neuen Erfindung kennenlernten. Boelcke hat sich, wie der Brief vom 16. 7. 1915 zeigt, schon damals über dieses Verbot hinweggesetzt und folgte seinem Gelüste, den Feind über seinen Linien aufzusuchen. Aus diesem: auf gut Glück pirschen gehen, Jagd auf die Gegner machen, ist der Ausdruck „Jagdflieger“ entstanden, der dann später bei der Gründung der „Jagdstaffeln“ amtlich übernommen worden ist. Boelcke ist der erste Jagdflieger gewesen in dem Sinne, daß er seine Gegner aufsuchte, während man bisher den Kampf nur mit einem Flugzeug, dem man begegnete, aufnahm. Damit hat er von vornherein den offensiven Luftkampf, für den die neue Waffe geradezu prädestiniert war, als ihre eigentliche Aufgabe erkannt.

Die Angliederung aller Fokkerflieger an die weit hinter der eigentlichen Front liegenden Flieger-Abteilungen erwies sich mehr und mehr als unzweckmäßig. So entschloß sich als Erster der Stabsoffizier der Flieger der 5. Armee, Hauptmann Haehnelt, bei Beginn der Verdun-Offensive einen Teil seiner Fokker als selbständige vorgeschobene Posten im Osten (Avillers), in der Mitte (Sivry) und im Westen (Banthevillle) der Verdun-Front aufzustellen. Dabei handelt es sich nicht nur um Interims-Flugplätze, wie sie schon früher, z. B. bei dem Gegenangriff bei Tahure (vgl. Boelckes Brief vom 2. II. 1915 auf S. 123), für besondere Zwecke vorübergehend angelegt wurden, sondern um feste Jagdflieger-Stationen. Diese eine Anzahl von Jagdfliegern zusammenschließenden Neubildungen wurden damals „Gruppen“ genannt — eine Bezeichnung, die heute leicht zu Mißverständnissen führen kann, weil später die Zusammenfassung mehrerer Jagdstaffeln „Gruppe“ genannt worden ist. Die vor Verdun gebildeten Jagdflieger-Gruppen bedeuten in der Geschichte der Jagdfliegerei eine Vorstufe zu den späteren Jagdstaffeln. Losgelöst von den Fliegerabteilungen und den im wesentlichen defensiven Aufgaben, die sie bisher in deren Dienst zu leisten hatten, waren sie jetzt zur Offensive gegen die feindlichen Luftstreitkräfte bestimmt. Vor Verdun handelte es sich nicht mehr nur darum,

die Luft über der eigenen Front rein zu halten, sondern um ein Ringen um die Herrschaft in der Luft.

Es ist nicht mit Sicherheit festzustellen, ob die drei Jagdfliegergruppen vor Verdun gleichzeitig oder nacheinander aufgestellt worden sind. Wohl aber steht nach einer Mitteilung von Oberstleutnant Haehnelt fest, daß die Aufstellung der Gruppe in Sivry auf Boelckes Drängen hin erfolgt ist, und daß der Flugplatz auf einer Maaswiese bei Sivry, den sich Boelcke selbst ausgesucht hat [vgl. den Brief vom 16. 3. 1916 auf S. 139], der am weitesten nach der Front vorgeschobene Posten von den drei Gruppen gewesen ist. So ist Boelcke jedenfalls einer der Ersten gewesen, dem die Führung einer selbständigen Gruppe von Jagdfliegern anvertraut worden ist.

Die nächste Stufe in der Entwicklung der Jagdfliegerei ist dadurch bezeichnet, daß man die „Gruppen“ zu festeren Verbänden auszugestalten beginnt. Im Juni 1916 ist Boelcke die Aufstellung einer eigenen Staffel in Sivry übertragen worden [vgl. den Brief vom 12. 6. 1916]. Er hat ihre Führung nicht selbst übernehmen können, weil ihm Ende Juni auf Befehl des Kaisers, der Boelckes unerseßliche Bedeutung für die Jagdfliegerei erkannt hatte, bis auf weiteres alles Fliegen verboten wurde und er statt dessen seine Reise nach dem Orient antreten mußte.

Erst nach Boelckes Rückkehr von seiner Reise sind dann Ende August 1916 die ersten etatmäßigen Jagdstaffeln aufgestellt worden. Was Boelcke als Führer seiner „Jagdstaffel 2“, der bald nach seinem Tode vom Kaiser der Ehrenname „Jagdstaffel Boelcke“ verliehen worden ist, nicht nur als Kämpfer, sondern auch als Organisator, Erzieher und Vorbild geleistet und bedeutet hat, wird in den letzten Abschnitten dieses Buches zur Geltung kommen.

Die weitere Entwicklung der Jagdfliegerei, die in der Zusammenfassung von vier Staffeln zu einem Jagdgeschwader unter seinem größten Schüler Manfred v. Richthofen gipfelte, hat Boelcke nicht mehr erlebt. Aber seine Taktik des Luftkampfes ist bis zum Kriegsende gültig geblieben, und das Vorbild und der Geist ihres Altmeisters hat all die späteren Helden der Luft befeelt im Sinne des Gelübdes, das Oberstleutnant Thomsen an Boelckes Grabe für sie alle abgelegt hat: „Ich will ein Boelcke werden!“

Die Anfänge des Luftkampfes

Douai, Mai bis September 1915

vgl. Kartenflüge I und II

Anfang Mai 1915 trat die ursprünglich für das XII. Res.-Korps bestimmte neue Abtlg. 62 in Döberitz unter Führung des Hptm. Kastner zusammen. „Unser Hauptmann“, schreibt Boeldt am 16. 5., schon aus Pontfaverger, „ist mir durch sein Wesen und Wissen sehr sympathisch, der Altersunterschied und die dienstliche Stellung werden wohl aber einem näheren Zusammenkommen hinderlich sein — doch ist es schon von großem Nutzen, wenn man einen solchen Mann zum Vorgesetzten hat.“

Zu den Flugzeugführern der neuen Abteilung gehörte auch der Vizefeldwebel d. Res. Immelmann. Er war Dresdner Kadett gewesen, dann aber bei den Eisenbahnern, bevor er Offizier wurde, zur Reserve übergetreten, um Technik zu studieren. Im Kriege bei den Fliegern angenommen, hatte er erst am 26. 3. 15 seine dritte Prüfung bestanden und war dann in der Champagne gewesen, wo er sich den Ruf erworben hatte, Spezialist im „Bruch machen“ bei Landungen zu sein.

Seinen ersten Probeflug mit der ihm zugewiesenen L.V.G.-Maschine B 308 unternahm Boeldt nach Dessau, wo er aber, weil alle Wiesen durch Hochwasser überschwemmt waren, nicht landen, sondern nur über dem väterlichen Hause kreisen konnte; im Garten saß Ibi und schaute nach dem surrenden Flugzeug auf, ahnungslos, daß sein „Herrchen“ ihm so nahe war. Auf diesem Fluge begleitete ihn Ltnt. Aschenborn als Beobachter, mit dem er dann auch in Douai bis Mitte Juni immer zusammen geflogen ist.

Boeldt brauchte einen neuen Burschen und suchte sich unter den Mannschaften, aus denen eben ein neues Garde-Res.-Regiment

in Döberitz gebildet wurde, einen biederen Hessen aus, dessen gutes, ehrliches Gesicht ihm gefiel. Der Mann — er hieß Ludwig Fischer — wollte erst nicht recht, Boelcke drückte ihm aber einfach die Leine, an der Wolf ging, in die Hand, und damit war der Kontrakt geschlossen. Aus dieser Zufallsbegegnung ist ein selten schönes und festes Band zwischen Mensch und Mensch geworden. Fischer hat „seinen“ Leutnant, „seinen“ Hauptmann bis zuletzt betreut, wie nur eine Mutter für ihr Kind sorgt; er hat seinen Sarg von Cambrai nach Dessau begleitet; er ist dann bis zum Kriegsende Bursche bei dem jüngeren Bruder Martin gewesen, der später bei dem Schweriner Grenadier-Regiment als Bataillonsführer im Heeresbericht vom 28. 8. 1918 rühmlich genannt wird. Fischer ist noch heute in treuer Anhänglichkeit dem ganzen Hause Böcke nahe verbunden, und auch dieses Buch hat seinen lebendigen Mitteilungen vieles zu danken.

Am Himmelfahrtstag trat die neue Abteilung, nachdem sich Boelcke noch am Tage zuvor ziemlich eigenmächtig statt seiner ihm nicht zusagenden älteren Maschine einen neueren Typ (B. 712) aus Johannistal geholt hatte, die Fahrt ins Feld an und traf am Morgen des 15. 5. in — ausgerechnet! — Pontfaverger ein.

Aber schon am 17. 5. kann Boelcke den Eltern melden: „Hurrah! Meine Abteilung kommt zum VIII. Armee-Korps, wahrscheinlich nach Douai. Ich freue mich riesig: andere Gegend und was los!“

Douai, 22. 5. 15. Nach 18stündiger Bahnfahrt von Pontfaverger sind wir nun seit 3 Tagen hier. Ich hoffte, daß wir hier gleich tüchtig zu tun hätten, doch hat uns bisher das Wetter einen Strich durch gemacht — alle Tage Nebel und tiefe Wolken. So haben wir Zeit gehabt, uns in aller Ruhe einzurichten, unsere Apparate einzufliegen usw.

In Douai ist doch ein ganz anderes Leben als in Pontfaverger. Die Stadt macht ungefähr den Eindruck wie Zerbst. Ein moderner Teil mit Villen, ein alter mit Patrizierhäusern, Mauerresten, altem Rathaus usw. Die Stadt ist ganz unversehrt und der größte Teil der Bewohner noch hier. Es geht ihnen auch sehr gut, nur dürfen sie wegen der Spionage nicht aus der Stadt. Alle Läden sind offen, auch die Hotels, Wirtschaften usw. Man muß hier aber alles bar bezahlen, gegen Bons gibt's nichts, Requirieren ist

verboten. Ich bin bisher jeden Tag mit 2 Kameraden, Fähnrich Immelmann und Ltnt. v. Teubern, beide Königliche Sachsen, im Café gewesen.

Im allgemeinen merkt man hier kaum, daß 20 km von uns entfernt einer der schwersten Angriffe ist. Gerade wo unser Korps steht, sind die Franzosen ein gutes Stück vorgekommen. Vor ein paar Tagen haben die Bewohner hier schon Kaffee gekocht, um die Befreier zu bewirten — jetzt sind sie aber schon wieder ganz klein. Wir haben ja jetzt so viel Truppen hier, daß ein Durchbruch völlig ausgeschlossen ist.

Wir haben einen sehr schönen Flugplatz, auf dem außer uns noch die Fliegerabtlg. 20 liegt. Er ist etwa $\frac{1}{2}$ Stunde entfernt, wir fahren mit dem Auto hin. Unsere Leute haufen auf dem Platze, wir Offiziere wohnen in der Stadt in hübschen kleinen Villen, immer 2 oder 3 Herren zusammen. Ich bewohne mein „Häufeken“ allein mit Ltnt. v. Wühlisch, einem kleinen Stolper Husar; jeder 2 Zimmer, sehr hübsch, und ganz dicht bei unserem Kasino.

Ein Schützengraben-Kampf

Douai, 25. 5. 15. Durch Zufall bin ich vorgestern Zeuge eines großartigen militärischen Schauspiels geworden, wie ich es als Flieger sonst ja nie zu sehen bekomme. Da ich am Nachmittag nicht zu fliegen hatte, bin ich mit unserem Hauptmann zur Artillerie-Beobachtungsstelle gefahren. Gegen 4⁰ waren wir in Vimy le petit, von wo wir noch etwa eine halbe Stunde zu Fuß zu gehen hatten. Kaum waren wir dort, als plötzlich im vordersten französischen Graben eine rote Leuchtkugel erschien, das bedeutet: Feuer vor den Schützengräben weiter rückwärts legen! Alle folgenden Vorgänge konnte ich nun auf 800 m durch das Scherenfernrohr beobachten.

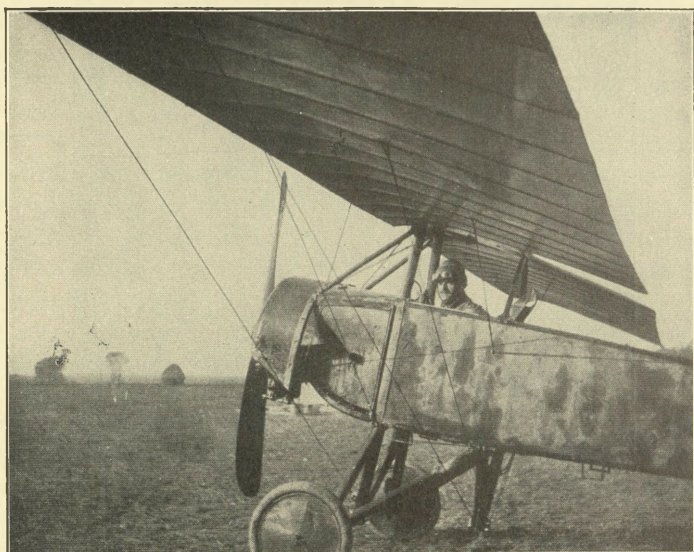
Kurz nach dem Signal erhob sich auf der ganzen Front gleichzeitig aus den Gräben Mann an Mann, ganz dicht, wie ich das niemals gehnt hatte — etwa eine Brigade, schätze ich. Man konnte die Kerls wegen ihres Mutes nur bewundern. Vornweg die Chargen, dann in dichter Linie die Kerls, teilweise Farbige, die an den Pluderhosen zu erkennen sind. Das Ganze ging im Schritt vorwärts. Etwa 400 m (von 700 m) ließ man sie unbeschossen vorgehen, dann kamen die ersten Schrapnells von uns.

Da unsere Artillerie genau eingeschossen war, saßen gleich die ersten Gruppen; gleich darauf auch die ersten Granaten unserer schweren Artillerie. Das nun beginnende Feuer war mörderisch, teilweise so laut, daß man sich auf zwei Schritt nicht verständigen konnte. Immer wieder schlugen die Granaten in die dicken französischen Massen und rissen Löcher in ihre Reihen. Trotzdem ging der Angriff mit großer Bravour weiter — die Löcher schlossen sich immer gleich wieder.

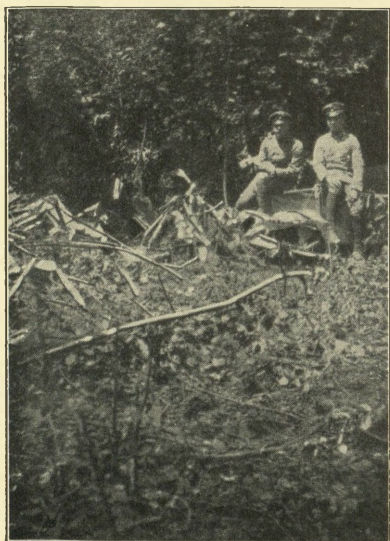
Nun griff auch unsere Infanterie in den Kampf ein. Bis zu den Hüften standen unsere Leute aus dem Graben und schossen wie die Wilden. Nach drei bis vier Minuten stockte der Angriff schon an einzelnen Stellen, d. h. einzelne Gruppen und Züge kamen vor, andere blieben zurück. Nach etwa einer Viertelstunde kamen die Franzosen auf unserem linken Flügel (den ich sehen konnte) an unseren Graben, schossen und stachen von oben und sprangen schließlich rein. Nun sah man ganz deutlich das Handgemenge: hin und her wippende Köpfe, geschwungene Kolben (anscheinend wurde fast nur gedroschen), blizende Bajonette. Auf dem rechten Flügel schien der Angriff langsamer vorzugehen, fast schon zu stocken. In der Mitte sah man nur ab und zu vorspringende Gruppen, in die die Artillerie mächtig reinfunkte. Hier sah man auch schon Gestalten, die ganz verstört rumliefen, sich aber nicht vor unserer Artillerie retten konnten. Das ganze Angriffsgelände war schon übersät mit dunklen Punkten: die Toten oder Verwundeten, die liegengeblieben waren.

Eine Batterie unserer Feldartillerie benahm sich besonders schneidig. 4 Geschütze waren etwa 100 m hinter unserem Schützengraben in Geschützdeckungen gewesen. Sobald der Angriff einsetzte, zogen die Kerls ihre Kanonen aus ihrer Stellung heraus und funkten aus offener Stellung trotz heftiger Beschießung tüchtig dazwischen. 2 Geschütze waren nach kurzer Zeit so zugedeckt, daß sie ausfielen, die 2 anderen schossen aber bis zum Schluss kräftig mit.

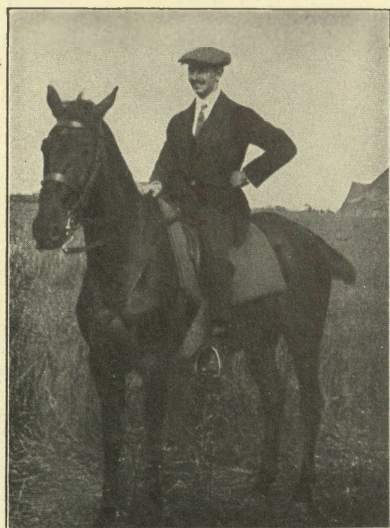
Nach etwa viertelstündigem Handgemenge traten die ersten Franzosen ihren Rückzug an. Erst kam einer, dann zwei, drei aus dem Graben geklettert, sahen sich verstört nach allen Seiten um und wehten dann zurück. Wie aber erst einmal einige ausgerissen waren, kamen bald 10 bis 20, dann mehr, schließlich der ganze Rest herausgeklettert und zogen sich zurück. Immer



Der Parasol vom 4. 7. 15 mit Ltnt. Tétu
nach dem in den Trümmern gefundenen Bild; vgl. S. 103



Mit v. Wühlisch an den
Trümmern des Parasols



Fokker zum erstenmal auf einem
Pferd, auf Flugplatz Douai

wieder versuchten die französischen Offiziere, ihre Leute möglichst geschlossen zurückzubringen, zusammenzuhalten und den Kampf wieder aufzunehmen. Doch vergeblich — es bröckelten immer mehr ab, die ihr Heil in der Flucht suchten. Dabei ist noch mancher liegengeblieben, ich glaube, mehr wie beim Vorgehen, da unsere Infanterie nun auch aus den Gräben gestiegen war und Ruhe hatte, die Kerls abzuknallen.

In der Mitte hatten sich die Franzosen bis auf etwa 50 m herangearbeitet und kamen nun nicht weiter vor. Als auf dem linken Flügel der Rückzug einsetzte, wurden auch hier einige laurig und liefen wie aufgeschreckte Hühner zurück. Sie wurden aber beinahe alle gefaßt. Ich sah 6 Kerls fortlaufen — bauz! eine schwere Granate dicht daneben. Alles ist verschwunden, der Qualm verzieht sich, man sieht bloß noch vier — bauz! die zweite Granate rein, nur einer blieb noch übrig, und der wurde durch die Infanterie abgeknallt.

Den völligen Beweis des abgeschlagenen Angriffs brachte Folgendes: Plötzlich erhoben sich drüben 4 Kerle, schwenkten die Mützen, schlenkerten mit den Armen und liefen auf unseren Gräben zu. Kaum waren sie drin, da erhoben sich etwa 50 weitere Franzosen, schwenkten ihre Käppis und liefen auf unseren Schützengräben zu. Das nahmen die anderen Franzosen nun doch übel — sie mußten ja auch fürchten, daß das Überlaufen allgemein werden würde. Bums! saßen 4 gut sitzende schwere Granaten zwischen den Überläufern — gefreut hat mich das doch, daß diese feigen Hunde von ihren eigenen Leuten erschossen wurden. Der Rückzug wurde jetzt allgemein. Um $\frac{1}{4}7$ war der Hauptkampf zu Ende. Nachher sah man nur noch Vereinzelte zurücklaufen oder zurückkriechen.

Das alles mal aus nächster Nähe miterleben zu können, ist für mich riesig interessant gewesen — von oben sieht man so etwas ja gar nicht. Es ist doch sehr schade, daß wir Flieger bei solchen Kämpfen gar nicht von oben mitwirken können!

Zu tun haben wir jetzt aber auch so schon genug. Unsere ständige Aufgabe ist Erkundung und Photographieren der sich täglich ändernden Linien und das Einschießen unserer Artillerie auf die von uns erkundeten Stellungen der feindlichen Artillerie.

*

Douai, 8. 6. 15. Hier geht's jetzt lebhaft zu. In letzter Woche haben die Franzosen fast täglich angegriffen und sich den Kopf eingerannt. Ich bin jeden Tag geflogen; mein Beobachter Aschenborn ist recht tüchtig und gibt sich viel Mühe. In Douai selbst merkt man aber kaum etwas vom Krieg — man sieht viel Zivilisten spazieren gehen, die Jungens vom Schwimmen, die Mädels vom Tennis zurückkommen. Ich gehe auch fast täglich mit einigen Kameraden zum Schwimmen, mein Bursche Fischer und Wolf natürlich mit. Das ist ein Hauptspaß, wenn die beiden von den Sprungbrettern um die Wette springen müssen und Wolf dann Fischer „rettet“.

Mit allen Kameraden stehe ich mich hier ganz ausgezeichnet. Sehr zufrieden bin ich mit Fischer; er sorgt ganz rührend für mich und Wolf. Letzterer hat das jetzt sehr nötig, da er vor ein paar Tagen von einem Auto angeschubst worden ist; er humpelt aber schon wieder rum, bellt und brummt, wenn ein Auto vorbeifährt, auf die er jetzt eine Mordswut hat. Mein früherer Bursche Ursfeld ist jetzt mein Korporalschaftsführer, worauf er mächtig stolz ist.

*

Douai, 19. 6. 15. An unserer Front ist immer noch der Teufel los. Vorgestern haben die Franzosen und Engländer einen Riesenangriff in etwa 30 km Breite in Szene gesetzt, aber nur an einer Stelle, etwa 600 m breit, sind sie in Besitz unserer Stellung gekommen; im übrigen ist der ganze Angriff gescheitert. Unsere Dessauer 93er sind hier auch mitten drin.

Unsere Fliegertätigkeit ist jetzt natürlich auch sehr lebhaft und lohnend. Seit einigen Tagen fliege ich nicht mehr mit Aschenborn, sondern mit v. Wühlisch, dem kleinen Husaren; der ist sehr schneidig und hat unverbrauchte Nerven.

*

Douai, 24. 6. 15. Unser VIII. Korps, bei dem wir bisher waren, hat so schwere Verluste gehabt, daß es hier rausgezogen und aufgefrischt werden muß; wir Flieger bleiben aber hier. An seine Stelle ist mein früheres Armeekorps VI gekommen. So werde ich also wieder für mein altes Korps unter Erz. v. Prißelwitz fliegen. In einigen Tagen kommt auch meine alte Abtlg. 13 hierher auf unseren Flugplatz — ist das nicht komisch? Leider ist von den

alten Bekannten außer Karstedt keiner mehr dabei; froh bin ich aber, daß ich den Abteilungsführer nicht wiederzusehen brauche — der ist schon längst veretzt. Sehr freue ich mich darauf, daß auch meine alten Freunde von Pontfaverger, die Fernsprecher, nun hierher kommen.

Gestern nachmittag hat unser Armeeführer, der Kronprinz von Bayern, unseren Flugplatz besichtigt. Auf unserem Platz ist jetzt so ziemlich alles versammelt, was unsere Flugzeugtechnik bisher herausgebracht hat, zwei Fliegerabteilungen (20 und 62) und ein Kampfflugzeuggeschwader. Die beiden Fliegerabteilungen sind normale mit gewöhnlichen Doppeldeckern, nur haben wir jetzt eine Neuerung auf den Flugzeugen, die Funkerei, mit deren Hilfe wir, statt bisher mit Leuchtkugeln, das Artillerieschießen einrichten. Das Kampfflugzeuggeschwader ist hierher gekommen, da hier im Westen augenblicklich am meisten los ist. Dabei gibt es die wichtigsten Kisten, z. B. ein Großkampfflugzeug mit 2 Motoren, 3 Insassen und Bombenabwurfvorrichtung — ein ganz kolossaler Kahn. Außerdem sind noch 5 andere Kampfflugzeuge hier mit Maschinengewehren; die sind etwas größer als die gewöhnlichen Flugzeuge. Dann gibt es auch noch kleine Fokker-Eindecker, auch mit Maschinengewehr — also alles, was man haben will. Das Geschwader ist erst einmal losgeflogen, aber seitdem sind die Franzosen nicht wieder hier gewesen; es ist ihnen scheinbar doch etwas in die Knochen gefahren.

Hier muß der Chronist das Wort ergreifen. Die Aufzählung der verschiedenen Flugzeugarten ist richtig — was aber Boelcke den Eltern verschweigt, ist die Tatsache, daß er selbst bereits seit 12 Tagen das C-Kampfflugzeug besitzt und führt, und daß er deshalb den schneidigen Husarenleutnant, der am Maschinengewehr fertig ausgebildet war, sich zum neuen Beobachter erkoren hat. Ebenso verschweigt er, daß der Flugzeug-Erbauer Fokker sich damals selbst in Douai aufhielt, um seinen neuen Kampfeinsitzer vorzuführen, und daß er täglich mit Fokker zusammen ist und schon vor Begierde brennt, selbst den neuen Einsitzer zu fliegen.

Dieses Verschweigen hat offenbar seinen Grund darin, daß er die Eltern nicht erschrecken, sondern ihnen erst Zeit lassen wollte, sich an den Gedanken, daß es überhaupt Kampfflugzeuge gibt, zu gewöhnen.

In Wirklichkeit hat Boeldes große Kampffliegerzeit bereits am 15. 6. 1915 begonnen, nachdem er sich am 13. und 14. auf der neuen Maschine C 162 eingeflogen hatte.

Das Bordbuch meldete folgende Luftkämpfe, alle mit v. Wühlisch als Beobachter:

- 15. 6. Kampf bei Arras mit Kondor-Doppeldecker. Feind entzieht sich durch Gleitflug. 200 Patronen.
- 16. 6. 10²⁰—11²⁰ Kampf bei Neuville. Franzose biegt aus. Motor setzt aus; zurück. 40 Patronen.
- 16. 6. 5¹⁰—6³⁰ Kampf bei Lens mit englischem Avro-Doppeldecker. Nach 80 Schuß Ladehemmung; runter. 4 Treffer in Tragdeck.
- 16. 6. 7³⁵—8⁵⁰ Kampf I bei Lens. Franzose geht runter.
- " " Kampf II bei Arras. Franzose geht runter.
- " " Kampf III bei Neuville mit 5 französischen Doppeldeckern. Einer geht runter, 4 kommen auf uns. Zurück. 880 Patronen.

Also am zweiten Tage seiner Kampffliegerei bereits 5 Kämpfe auf 3 Flügen! — ein Beweis, mit welchem Feuereifer Boelde die neue Aufgabe ergriff. In den folgenden Tagen bringt das Bordbuch ähnliche Meldungen; am 24. 6. übrigens auch zum ersten Male: „Probeflug mit Fokker E“.

Von alledem steht in seinen Briefen vom 19. und 24. 6. nichts. Erst in dem folgenden Briefe vom 30. 6., dessen zweite Hälfte übrigens unter dem Gesichtspunkt des Wachstums seiner Position und seines Selbstvertrauens besondere Beachtung verdient, hielt er die Eltern für hinreichend vorbereitet, um ihnen die volle Wahrheit mitzuteilen. Der nächstfolgende Brief vom 6. 7. bringt dann schon den Bericht über seinen ersten Sieg.

Douai, 30. 6. 15. Ihr habt vielleicht im Heeresbericht gelesen, daß die deutschen Flieger bei Arras die Oberhand über die französischen Flieger errungen hatten. Da habe ich auch mitgeholfen. Seit dem 14. 6. habe ich nämlich auch ein Kampfflugzeug. Das ist ein Doppeldecker mit 150 PS.-Motor; der Führer sitzt vorn, der Beobachter hinten und bedient ein Maschinengewehr, das nach der Seite und nach hinten schießen kann. Da Wühlisch am

M.G. ausgebildet und ein forschender Kerl ist, habe ich ihn als Beobachter genommen.

Da die Franzosen hier bei Arras unsere Luftaufklärung durch Kampfflugzeuge zu hindern suchen, haben wir jetzt auch solche bekommen, um die Aufklärungsflüge unserer Abteilung zu decken. Wenn die anderen Artillerieflüge usw. machen, steige ich mit auf, fliege in ihrer Nähe rum und schütze sie gegen feindliche Angriffe. Kommt also so ein Franzosentopp, dann nehme ich ihn wie ein Habicht an, während der andere von uns ruhig weiter fliegt und beobachtet. Ich verjoehe inzwischen den Franzosen, indem ich auf ihn zufliege und ihn tüchtig mit dem M.G. beschieße. Die Kerls reißen dann immer so kolossal schnell aus, daß es eine wahre Pracht ist. Ich habe auf diese Weise schon über ein Duzend verjocht. Das macht Spaß.

Meine Stellung in unserer Abteilung ist so ganz anders, wie bei der Abtlg. 13. Dort stand ich gewissermaßen unter dem Schatten von Wilhelm; um das Ansehen von Flugzeugen, Beobachtung und das Ergebnis der Aufklärung habe ich mich kaum gekümmert — das hat alles Wilhelm gemacht, und ich hatte selten und wenig noch was dazu zu sagen. Hier ist das jetzt ganz anders. Mein bisheriger Beobachter fügte sich immer meinen Anordnungen, und auch Wühlisch verläßt sich ganz auf meine größere Erfahrung. Den anderen Beobachtern, die meist Neulinge sind, gebe ich im Gespräch öfters Ratschläge, die sie gern annehmen. Selbst meinem Abteilungsführer sage ich bei Gelegenheit, z. B. auf dem Nachhauseweg abends, das und das wäre so und so vielleicht besser, was er auch meistens anerkennt. Auch in kameradschaftlicher Beziehung fühle ich mich in meiner neuen Abteilung viel wohler, da die Eifersucht und der Neid der anderen auf den „jungen“ Flieger, wie es bei Abtlg. 13 war, hier vollständig wegfällt und keiner meiner Handlungen irgendwelche Streberei oder Selbstsucht angehängt werden kann.

Der erste Sieg

Douai, 6. 7. 15. Einen Kampf bis zum Siege durchzuführen, das gelang mir am Sonntag zum erstenmal. Ich hatte den Auftrag, Ltnt. Porr, der Artillerieschießen hatte, gegen feindliche Flugzeuge zu schützen. Gerade war ich auf dem Wege nach vorn, da sahen wir bei Liétard einen französischen Parasol-Eindecker,

höher als wir, auf uns zukommen. Da man als der Tiefere im Nachteil ist, bogen wir aus; er sah uns nicht, sondern flog tiefer ins Land herein. Darüber freuten wir uns sehr, da die Franzosen in letzter Zeit sehr selten hinter unsere Front kommen und der Gegner sich über unserem Gebiet einem Angriff nicht durch Gleitflug entziehen kann.

Sowie er an uns vorbei war, nahmen wir die Verfolgung auf, brauchten aber etwa eine halbe Stunde, bis wir ihn bei Valenciennes einholten. Wie es scheint, hat er uns erst ziemlich spät gesehen. Dicht bei Valenciennes begannen wir ihn anzunehmen, indem ich ihm immer den Weg abzuschneiden versuchte. Zum Glück waren wir schneller als er, so daß er auch durch Kurven und Wendungen sich uns nicht entziehen konnte. Sobald wir nahe genug ran waren, begann Wühlisch ihn mit dem M.G. zu beschießen. Er wehrte sich, so gut er konnte, doch waren wir immer der Angreifer, er in der Defensive, wir höher und schneller, er tiefer und langsamer, so daß er uns gar nicht entschlüpfen konnte. Durch allerlei Manöver versuchte er die Entfernung zwischen uns zu vergrößern, was ihm aber nicht gelang — ich saß ihm immer im Nacken. Es war eine herrliche Sache. Ich blieb immer dicht auf, so daß Wühlisch aus nächster Nähe ruhig zielen konnte. Deutlich konnte man alles an dem Gegner erkennen, jeden Draht beinahe. Die Durchschnittsentfernung war etwa 100 m, zeitweise kam ich aber bis auf 30 und 40 ran, denn nur auf die nächsten Entfernungen hat man bei der großen Geschwindigkeit der Flugzeuge Aussicht auf Erfolg.

Der ganze Kampf dauerte etwa 20 bis 25 Minuten; wir kamen in seinem Verlaufe in die Gegend von Marchiennes. Durch scharfe Wendungen des Gegners, Ladehemmungen oder Neuladen des M.G. traten kleine Feuerpausen ein, die ich immer zum Einholen oder Näherkommen benutzte. Unsere Überlegenheit zeigte sich immer mehr; zuletzt hatte ich den Eindruck, daß der Gegner sich gar nicht mehr wehrte, sondern ein Entkommen beinahe aufgegeben hatte. Kurz vor dem Absturz machte der feindliche Beobachter eine so typische Bewegung mit der Hand, als ob er sagen wollte: laßt uns doch nur gehen, wir sind ja besiegt und ergeben uns. Doch wer kann in solchem Falle einem Gegner in der Luft trauen!

Er ging darauf zum Gleitflug über — ich sofort hinterher.

Mein Beobachter gab nochmals 30 bis 40 Schuß ab, da verschwand plötzlich das Flugzeug. Um nicht aus seiner Nähe zu kommen, ging ich in steilem Gleitflug hinterher, doch plötzlich rief Wühlisch laut: „Er fällt, er fällt!“ und schlug mich vor Freude auf die Schulter. Ich traute dem Frieden zuerst nicht, da man mit solchem Eindecker ganz steile, einem Sturz ähnliche Gleitflüge machen kann, und sah mich also noch ganz erstaunt in der Luft um, konnte aber nichts mehr sehen. Ich ging im Gleitflug runter, und dabei erzählte mir Wühlisch, daß der Apparat plötzlich übergekippt und senkrecht in den Wald unter uns gefallen sei.

Wir gingen auf 100 m runter und suchten von oben den Wald nach der abgestürzten Maschine ab, doch war nichts zu erkennen. Da entschlossen wir uns, neben dem Walde auf einer Wiese zu landen und nach dem Flugzeug zu suchen. Von allen Seiten strömten schon Soldaten und Zivilisten in den Wald. Sie sagten, daß der Apparat senkrecht aus großer Höhe runtergestürzt sei, sich zweimal überschlagen habe und im Walde verschwunden sei. Diese Nachricht bestätigte auch ein Radfahrer, der schon an der Absturzstelle gewesen war und uns sagte, daß die Insassen tot seien.

Wir machten uns sofort auf, um hinzugehen. Unterwegs trafen wir das Auto des mir aus Pontfaverger bekannten Rittmeisters Bieler, der uns mitnahm und erzählte, daß die ganze Gegend an dem Kampfe von unten mit-teilgenommen hätte. Alles sei sehr erregt gewesen, besonders weil wegen der großen Höhe keiner wußte, wer der Deutsche und wer der Franzose war.

An der Absturzstelle waren schon Offiziere, Ärzte, Soldaten usw. Der Apparat war senkrecht aus einer Höhe von 1500 bis 1800 m abgestürzt. Da beide Insassen angeschnallt waren, waren sie nicht herausgefallen. Die Maschine hatte mit Wucht die Bäume durchschlagen und war vollständig zertrümmert, die Insassen, ein Husarenleutnant Tétu und ein Comte Beauvicourt, natürlich tot — merkwürdig ist übrigens, daß der letztere der Besitzer des Waldes war, in den er abgestürzt ist. Der plötzliche Absturz ist durch den Tod oder eine tödliche Verwundung des Führers zu erklären. Der Führer hatte 7, der Beobachter 3 Treffer. Ich glaube sicher, daß beide schon in der Luft tot gewesen sind. Bei ihnen haben wir wichtige Papiere und auch Photos gefunden, darunter das ihres eigenen Flugzeugs [s. d. Bild bei S. 97].

Rittmeister Bieler nahm uns und 4 Herren von unserer Abteilung, die infolge telephonischer Benachrichtigung inzwischen im Auto gekommen waren, mit zum Mittagessen. Am Nachmittag flogen wir einige Ehrenrunden über der Unfallstelle und dann nach Douai zurück. Gestern sind die beiden Flieger auf dem Friedhof von Marchiennes mit militärischen Ehren begraben worden; Wühlisch und ich waren gestern zum Kronprinz von Bayern befohlen, um ihm über unseren Kampf zu berichten. Heute sind wir in Marchiennes gewesen; das Grab ist mit Blumen geschmückt, ebenso die Unfallstelle, wo ein großer blau-weißroter Strauß lag.

Sehr gefreut habe ich mich, daß Wühlisch das E. K. I bekommen hat. Er hat sich tadellos geschlagen und geschossen, im ganzen 83 Schuß; davon saßen 27 im feindlichen Flugzeug.

Damit Ihr Euch mit mir freuen könnt, schicke ich Euch die beiden Tagesbefehle vom Armeeoberkommando 6 und Generalkommando VI.

Der „Tagesbefehl“ des Armee-Oberkommando 6. Armee vom 4. 7. 1915 schließt mit den Worten: „Ich begrüße die tapferen Flieger zu diesem schönen Erfolg und hoffe, daß es ihrem Wagemut und ihrer Flugkunst gelingen wird, die Überlegenheit immer mehr an sich zu reißen und vor der Armee die Luft rein zu fegen.“ gez. Rupprecht, Kronprinz von Bayern, R. B. Generaloberst.

Der „Korpstagesbefehl I“ des General-Kommando VI. Armee-Korps vom 5. 7. 1915 verleiht zunächst dem Ltnt. v. Wühlisch das E. K. I und endet dann: „Dem Flugzeugführer, Ltnt. Boelde, spreche ich für seine hierbei wiederum bewiesene Tatkraft und Umsicht meine besondere Anerkennung aus und erteile ihm eine Belobigung.“ gez. v. Prißelwitz.

Die Fortsetzung des Briefes des Oberstabsarzt Arendt, dessen Anfang wir oben (S. 81) mitteilten, bietet wiederum eine willkommene Ergänzung: „Und wieder kam ein Sonntag, der 4. Juli 1915. Wir lagen in Marchiennes. Der strahlende Sommertag fand uns auf der Straße, Parade abnehmend über die geputzten Einwohner, die in ihr riesiges Gotteshaus zogen. Da — ein Getnatter! — irgendwo. Hier, 35 km hinter der Front ein Maschinengewehr? Da wieder! Woher kommt das? Unsere Blicke flogen

nach oben — Luftkampf! In rasender Fahrt zwei Flieger, der eine sichtlich fliehend — welcher ist der deutsche? Hinweg geht's über die Stadt in 2000 m Höhe. Da geht der Fliehende im steilsten Gleitflug auf 1400 m herunter, der andere sofort nach, immer schießend — da neigt sich der erstere und geht köpflings senkrecht hinunter, im Sturze beim Sonnenglast die Trikolore auf den Tragflächen zeigend. Hurrah!

„Nun aber hin! Rittmeister Bieler nahm mich im Auto mit. Als wir zu der Wiese, auf der das siegreiche deutsche Flugzeug gelandet, kamen, tritt uns ein zierlicher roter Husar entgegen und — unser Boelcke. Herrgott, war das eine Freude und ein Beglückwünschen! Aber laut nur von unserer Seite — Boelcke war, wie immer, stolz-bescheiden und still. Beim Rittmeister war er dann Tischgast, bei uns erschien er zum Kaffee und flog zum Abschied einige Runden über unserem Garten, uns zunickeend und winkend — der liebe, prächtige Kerl!“

Der Sieg am 4. Juli 1915 galt und gilt vielfach als der erste Sieg der deutschen Kriegsfliederei überhaupt. Im wörtlichen Sinne ist das doch nicht richtig. Schneidige deutsche Flieger, denen es zu dumm war, dem Feinde in der Luft wehrlos zu begegnen, haben sich vielfach mit behelfsmäßigen Feuerwaffen, Selbstladekarabinern und in einzelnen Fällen auch mit den Maschinengewehren heruntergeholter französischer Flugzeuge ausgerüstet; wie sich übrigens auch Boelcke, kurz bevor er sein C-Flugzeug erhielt, in seine B-Maschine das Maschinengewehr eines bei Douai zur Landung gezwungenen französischen Fliegers eingebaut hat. Mit solch behelfsmäßigen Waffen sind schon vor Boelcke manche Erfolge erzielt worden. Aus den Akten im Reichsarchiv ergibt sich auch, daß z. B. eine von der Flieger-Abtlg. 12 zur Abtlg. 20 in Douai kommandierte C-Maschine schon am 26. 5. 15 ein feindliches Flugzeug¹ zur Landung gezwungen hat. Über die näheren Umstände ist nichts bekannt. Es ist aber wohl anzunehmen, daß es sich bei solchen Siegen mehr um Zufallserfolge gehandelt hat, als um einen planmäßig durchgeführten wirklichen Kampf in der Luft — sonst würden solche ersten Siege der

¹ Da die Abteilungen 20 und 62 zusammen auf dem Flugplatz Douai lagen, ist anzunehmen, daß das französische Maschinengewehr, das Boelcke überlassen wurde, aus diesem Flugzeug stammte.

jungen Luftwaffe doch auch in weiteren Kreisen nicht unbekannt geblieben sein, während Boelcke und v. Wühlisch durch den ihren zu den Helden des Tages geworden sind. Das Wesentliche ist doch, daß Boelcke seinen Kampf gesucht und mit v. Wühlisch durch 20 bis 25 Minuten hartnäckig bis zum Siege durchgeführt hat, trotz seiner im Angriff schwerfälligen Maschine schon die Taktik seiner späteren Kämpfe im Jagdflugzeug vorausnehmend. In diesem Sinne darf man wohl in dem Siege Boelckes und v. Wühlischs den ersten offenkundigen Vollsieg der deutschen Fliegerei in einem gesuchten und planmäßig durchgeführten wirklichen Zweikampf in der Luft erblicken.

Schließlich zu diesem Thema gleich hier noch ein für Boelcke höchst charakteristisches Wort aus seinem Briefe vom 16. 7. 15: „Vater fragt, ob er meinen Bericht in der Zeitung veröffentlichen dürfe. Ihr wißt, daß ich das Reklamemachen in der Zeitung nicht allzu hoch schätze. Auch glaube ich, daß mein Bericht nach Stil und Umfang gar nicht in eine Zeitung paßt. Die Leuten wollen so was doch viel poetischer und schauerbarer geschildert haben, von angstdurchzitterter, nervenerregender seelischer Spannung, von jauchzender Genugtuung, von himmelhohen, alpenähnlichen Wolken oder von zephiurchdurchflüstem Blau des Himmels usw. hören. Doch wenn Ihr große Freude an einer Veröffentlichung habt, will ich nicht dagegen sein. Aber ohne Namen selbstverständlich!“

Der Sieg am 4. Juli war von Boelcke und v. Wühlisch gemeinsam errungen: Wühlisch hatte die den Sieg bringenden Schüsse abgegeben, Boelcke ihm durch seine Flugkunst das Ziel geboten. Dieser erste Sieg ist auch Boelckes letzter auf der Zweisitzer-Maschine gewesen. Unmittelbar danach erhielt er den von Fokker für ihn zurückgelassenen Kampf-Einsitzer E 3 [s. d. Bild bei S. 113] und wurde zum Alleinflieger.

Schon am 10. 7. schreibt er an die Eltern: „Seit Mittwoch habe ich meinen Fokker-Einsitzer. Mit dem Doppeldecker werde ich nun wohl nur noch selten fliegen. Das tut mir darum leid, weil ich mich von Wühlisch trennen muß — es war ein prächtiges Zusammenarbeiten mit ihm. Andererseits freue ich mich, denn ich halte es mit dem: Der Starke ist am mächtigsten allein.“

Mit dem Einsitzer ist mein Ideal erreicht: nun kann ich Führer, Beobachter und Kämpfer zugleich sein."

Boeldé als Jagdflieger

Douai, 16. 7. 15. Mein kleiner Einsitzer hat neben seinen technischen Vorzügen auch den, daß ich ganz unabhängig bin und fliegen kann, wann, wohin, wie lange und wie ich will. Über unseren Linien habe ich noch keinen wieder gefaßt — der Vorfall vom 4. 7. hat die Franzosen stark verschüchtert, und besonders vor meinem Eindecker haben sie gewaltigen Dampf. Sobald ich bloß auf der Bildfläche erscheine, verkrümeln sie sich so schnell als möglich. Da ich hier bei uns keinen fassen kann, suche ich sie hinter ihren Linien, wo sie sich sicher glauben, auf, wenn sie beim Einschießen ihrer Artillerie sind. Ich muß mich dann immer ganz heimlich, ungesehen, mit List und Tücke ranpirschen. Auf diese Weise bin ich bisher auf vier zum Schuß gekommen. Da sie dann immer gleich nach unten ausreißen, konnte ich noch keinen zur Strecke bringen, weil ich hinter den feindlichen Linien nicht zu tief nachgehen darf, wenn ich mich nicht dem Feuer der Geschütze aussetzen will.

Die anderen Herren, die noch Fokker-Kampfflugzeug fliegen — im ganzen bisher nur 11 im Westen —, sind zumeist anderer Ansicht und wollen nur hinter unseren Linien angreifen, da sie nur da den Kampf bis zu Ende durchführen könnten. Das stimmt wohl, aber die Folge ist, daß sie immer nur lauernd über unserer Front rumbummeln und nie zum Schuß kommen, während ich doch jedesmal die Freude habe, die Kerls drüben ordentlich zu jochen. Man muß nicht warten, bis sie kommen, sondern sie aufsuchen, Jagd auf sie machen.

*

Douai, 31. 7. 15. Seit kurzem habe ich eine neue, sehr schöne Wohnung mit Badezimmer; meinem Burschen gefällt sie so gut, daß er gestern sagte: „Herr Leutnant, so schön kriegen wir's nicht wieder! Das ist ja schöner wie zu Hause.“ Sie liegt dicht bei unserem neuen Kasino, das wir in eine große Villa am Kanal verlegt haben. Vorgestern hatte ich alte Freunde aus Pontfaverger, zwei Leutnants von den 11. Grenadieren v. Brigen und v. John zu Gast. Da hörte man doch mal wieder was vom wirklichen

Krieg — sie hatten in der letzten Zeit 4 Stürme mitgemacht. Ich fliege da immer oben drüber weg und sehe nur das große allgemeine Bild.

Meine Haupttätigkeit besteht jetzt darin, abends zwischen 7 und 9 die französischen Artilleriefieger zu stören und zu verzocken; das ist nämlich für sie, die Sonne im Rücken, die günstigste Beleuchtung, die sie also aus ihren Höhlen hervorlockt. Dabei sehe ich in ruhigen Minuten natürlich auch mal nach unten und stelle die feindlichen Batterien fest, deren Mündungsfeuer ich in der Dämmerung gut sehe. Damit mache ich freilich den Beobachtern Konkurrenz, leiste aber außer meiner negativen Tätigkeit des Jochens doch auch etwas Positives.

Mädchen möchte also gern wissen, wie ich trotz des Propellers nach vorn schießen kann. Die Sache ist ganz einfach: Das M.G. ist auf die Haube meines Flugzeugs fest aufgebaut und zeigt gerade nach vorn. Das M.G. hat eine Sicherung, die durch ein Gestänge mit dem Motor verbunden ist. Jedesmal, wenn der Propeller vor der Mündung des M.G. vorbeigeht, wird durch das Gestänge automatisch das M.G. gesichert; ist der Propeller vorbei, so ist das M.G. wieder automatisch entsichert und kann schießen, wenn ich auf einen Knopf, der mit dem Abzug des M.G. verbunden ist, drücke. Hast Du's kapiert? Zielen tue ich natürlich nicht mit dem Gewehr, das ja nicht beweglich, weil fest eingebaut ist, sondern die Kunst des Schießens besteht hier darin, so zu fliegen, daß das Flugzeug beim Schießen direkt auf das Ziel losfliegt.

Vor kurzem war der Feldflugchef Thomsen, der Oberste über die ganze Fliegerei, hier — er schien sich für mich besonders zu interessieren.

Immelmanns erster Sieg

Douai, II. 8. 15. Im letzten Briefe fragt Ihr, ob ich bei dem Luftkampfe am I. 8. auch mit bei gewesen bin? Natürlich!

Am I. 8. früh — es war ein Sonntag — waren so tiefe Wolken, daß der Offizier vom Dienst telephonierte hatte, es habe keinen Zweck, rauszukommen. Ich lag also vergnügt noch im Bett. Plötzlich weckt mich Fischer: es sei ein Engländer da. Ich raus und ans Fenster. Da der Engländer aber die Richtung zur Front hatte, ich also gar keine Aussicht, ihn zu erwischen, frauche ich schimpfend wieder ins Bett. Kaum liege ich wieder etwas ange-

wärmt, da kommt Fischer wieder angesaußt: der Engländer käme zurück. Na, wenn der Kerl so frech ist, dann mal schnell los! Ungewaschen, im Nachthemd, ohne Gamaschen, wehe ich mit dem Motorrad auf den Platz und komme gerade zurecht, wie sich die Kerls — es war nämlich nicht bloß einer, sondern vier! — damit belustigen, Bomben auf unseren Flugplatz zu werfen. Ich also rein in mein Flugzeug und hinterher. Da die Engländer aber nach Abwurf ihrer Bomben gleich wieder nach Hause flogen und auch sehr schnell sind, gelang es mir nicht, auf Schußweite ranzukommen. Sehr traurig darüber lehrte ich um.

Wie ich zu unserem Platz komme, waren — ich traute meinen Augen kaum — schon wieder 5 Flugzeuge mit Bomben bei uns zu Besuch. Also drauf auf den nächsten, einen französischen Eindeder. Ich bekam ihn auch sehr schön zu fassen, jochte ihn auch tüchtig, doch wie ich so weit ran war, daß ich dachte: beim nächsten Schuß muß er purzeln — bauz, Ladehemmung! O, war ich wütend! Ich versuchte, sie oben gleich zu beheben, und habe vor Mut das Schloß so bearbeitet, daß die Patrone, die sich geklemmt hatte, ganz entzwei ging. So blieb mir nichts weiter übrig, als schnell zu landen, um die Patronen zu wechseln.

Wie ich runterging, sah ich unseren anderen Eindeder ankommen und freute mich, daß die Engländer wenigstens von dem noch etwas gerupft würden. Während ich mir unten neue Patronen einladen ließ, sah ich auch, wie Ltnt. Immelmann einen Engländer sehr schön attackierte und der Engländer ausriß. Ich ging schnell wieder hoch, um Immelmann gegen die anderen zu unterstützen. Die rissen aber bei meiner zweiten Ankunft wieder aus, und ich hatte nur das Nachsehen. Inzwischen hatte Immelmann seinen Engländer zur Landung gezwungen — er hatte ihm den linken Ellbogen zerschossen, so daß er schleunigst runtergehen mußte.

Immelmann hat bei der Sache einen kolossalen Dusel entwickelt. Drei Tage vorher hatte ich ihn zum ersten Male auf Folter geschult, d. h. ich bin mit ihm geflogen und habe ihn dabei mit Steuern lassen. Am Tage vorher war er zum ersten Male allein geflogen und hat nur mit Müß und Not landen können. Gegen den Feind war er noch nie geflogen und mit dem M.G. hatte er noch nie geschossen — da hat er das Glück, über unserem Platz einen wehrlosen Doppeldecker zu fassen; denn der Engländer

hatte, um Gewicht für seine Bomben zu sparen, seinen Beobachter zu Hause gelassen. Immelmann hat aber trotzdem seine Sache sehr schön und schneidig gemacht, und ich gönne ihm seinen Erfolg aufrichtig. Ärgern tue ich mich aber über mein Pech: das erstemal seit 4 Wochen, daß ich einen Gegner direkt vor meine Flinte kriege, und gerade da muß ich Ladehemmung haben! — Das war also meine Beteiligung am 1. 8.

Daß ich aber nicht nur solche kriegerischen Flüge mache, könnt Ihr aus beiliegendem Bildchen [s. bei S. 112] ersehen. Ltnt. v. John, der wegen einer Knieverletzung hier ist, besuchte mich mit zwei Schwestern aus dem Lazarett auf unserem Platz. Da die Schwestern gar zu gern auch einmal fliegen wollten, habe ich eine nach der anderen zum Gaudium der ganzen Abteilung in meinem kleinen Eindecker zu einem Platzfluge mitgenommen. Um Massenandrang zu verhüten, hat der Abteilungsführer jetzt aber das Mitnehmen von Schwestern verboten!

Der zweite Sieg

Douai, 23. 8. 15. Am 19. 8. habe ich wieder mal Glück gehabt. Als ich am Abend in gewohnter Weise flog, um die Franzosen beim Artilleriefliegen zu jochen, war ziemlicher Betrieb. Als ersten bekam ich einen englischen Bristol-Doppeldecker zu fassen. Er schien mich zuerst für einen Franzosen zu halten, jedenfalls kam er ganz gemüthlich auf mich zu geflogen, was die Gegner im allgemeinen nicht zu tun pflegen. Als er aber merkte, daß ich schoss, machte er schleunigst kehrt. Ich tüchtig hinterher und ihm noch etwas zugesetzt. Dabei muß er oder sein Apparat etwas abbekommen haben, denn plötzlich stellte er ab und verschwand in die Tiefe. Da der Kampf über den Stellungen war, ist es ihm leider gelungen, drüben zu landen — nach der Aussage unserer Artilleristen: vorn in der feindlichen Artilleriestellung. Das ist der Zweite, von dem ich positiv sagen kann: der ist, von mir zur Landung gezwungen, runtergegangen, nicht bloß aus Angst vor mir, sondern weil er getroffen war.

Am selben Abend habe ich noch zwei andere angegriffen, und beide sind vor mir im Gleitfluge ausgerissen. Doch kann ich hierbei nicht sagen, ob ich sie wirklich getroffen habe, da die Kämpfe hinter den französischen Linien stattfanden.

Am Sonnabend mittag war ich zu unserem Prinzen Aribert befohlen, der sich hier aufhält, um als Vertreter unseres Herzogs ab und zu die 93er zu besuchen, die hier an der Front sind. Da der Prinz gern einmal fliegen wollte, habe ich ihn am Nachmittag in meinem Doppeldecker — mein Fokker ist für so gewichtige Männer doch zu eng — 20 Minuten mitgenommen und ihm Douai und Umgebung von oben gezeigt. Damit er hinterher nicht etwa sagt: „Ach, das Fliegen ist ja weiter gar nichts!“, habe ich ihn oben absichtlich mal ein bißchen geschaukelt und ein paar Kurven gedreht, er hat sich aber tadellos tapfer gehalten. Dann bin ich auch noch mit dem Adjutanten, Rittmeister v. Dheimb, geflogen. Beide Herren waren sehr erbaut von dem Flug.

Neulich habe ich übrigens auch unseren Pfarrer Vahlteich getroffen, der hier als Feldprediger ist — zum Mitfliegen schien er aber keine Lust zu haben.

Heute morgen habe ich einen großen Schmerz erfahren. Da ich Platzdienst hatte, war Wolf mit draußen, wo ich ihn angebunden hatte, weil er immer alles, was sich schnell bewegt, apportieren und beißen will. Heute früh probierte der Waffenmeister mein M.G. bei laufendem Motor aus. Da kam Wolf, der sich losgerissen hatte, angelaufen, attackierte, ehe es jemand hindern konnte, den Propeller und war natürlich sofort tot. Es tut mir furchtbar leid um das schöne, kluge, treue Tier. Gut, daß man im Kriege nicht auch noch um Hunde trauern kann!

Boeldæ rettet französischem Jungen das Leben

Douai, 29. 8. 15. Mit dem Fliegen war bei dem schlechten Wetter jetzt nicht viel los. Um so mehr habe ich Sport treiben können. Nachdem wir hier famose Ruderboote entdeckt haben, rudere ich oft, entweder allein einen schnittigen Einer oder mit Eckstein einen Doppelzweier. Das macht Spaß und ist dem faulen Korpus gesund.

Auch meine Schwimmkünste habe ich gestern mal wieder beweisen können. Vor unserem Kasino fließt der Kanal, der etwa 25 m breit und $2\frac{1}{2}$ m tief ist. Der Sage nach sollen in dem Wasser auch Fische sein, und infolgedessen steht die halbe Bevölkerung immer da und angelt; daß einer was gefangen hat, habe ich noch nicht gesehen. Vor unserem Kasino ist so eine Art Kam-

pe, wo die Kähne ausgeladen werden. Gestern mittag nach dem Essen stehe ich mit v. Teubern vor der Thür unseres Kasinos — da sehe ich, wie ein Junge von etwa 15 Jahren über das Geländer steigt und beim Angeln ins Wasser hopst. Ich laufe hin, um zu sehen, was er da unten sucht; er war aber nicht mehr zu sehen. Da ich nicht annehmen konnte, daß er Tauchversuche machte, war nicht lange zu überlegen — Kopfsprung und drin war ich. Das war alles so schnell gegangen, daß Teubern bloß noch meine Beine hat verschwinden sehen und gar nicht wußte, was los war.

Ich kam wieder an die Oberfläche, aber immer noch allein. Da sah ich dann nicht weit von mir Blasen und darunter einen plubbernden Kerl. Ich also hin, tauchte unter, bekam den Jungen zu packen, und wieder hoch. Inzwischen waren Teubern und der Chauffeur auch zur Stelle. Teubern dachte, ich wollte auch verplubbern, und war schon drauf und dran, mir nachzuspringen. Ich rief ihm aber zu, mich in einem nahen Kahn in Empfang zu nehmen. Ich nahm den Jungen um den Hals und schwamm zu dem Kahn, wo Teubern den Jungen herauszog; ich kletterte dann hinterher.

Inzwischen waren die anderen Herren von uns und eine Menge Publikum erschienen. Das erste, was der Gerettete besah, war eine tüchtige Tracht Prügel von Hauptmann Ritter und Teubern. Er war darüber so verduzt, daß er gar nichts sagte, sondern verschüchtert von dannen zog und von seiner Mutter in Empfang genommen wurde, die dann gleich angelaufen kam und sich unter großem Wortschwall bedankte. Auch die übrige Bevölkerung brachte mir Ovationen dar. Ich muß dabei sehr witzig ausgesehen haben, da ich umgeschnallt, wie ich war, hineingehopft war und wie ein begoffener Pudel dastand.

Nachschrift: Eben kommt ein Brief von den Familien Delplace und Dutercq, in dem sie dem sauveur du jeune Albert Delplace agé de 14 ans danken.

*

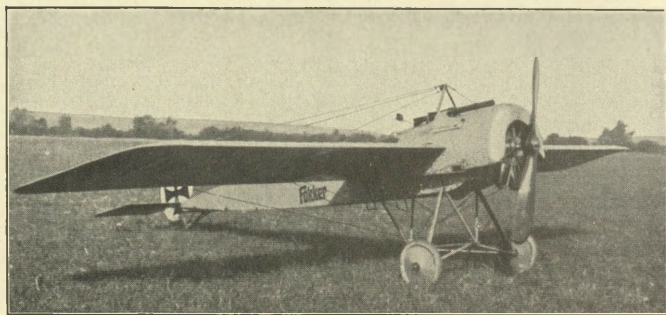
Douai, 9. 9. 15. Gestern war ich bei den Eltern des Jungen, den ich aus dem Kanal geholt habe. Der Junge ist an der steilen Kaiwand schwindlig geworden und deshalb reingepurzelt. Die



Mit Schwester Blanka auf Flugplatz Douai
vgl. S. 110



Flieger-Abteilung 62
in der Mitte: Boelcke, Hptm. Kastner, Immelmann



Boelcke's erster Fokker-Einseiter E 3



Der Kronprinz mit den drei jüngsten Rittern des
Pour le mérite: Boelcke, Radow, v. Brandis
vgl. S. 143

Leuten waren sehr nett und riesig dankbar; am liebsten möchten sie mir die französische „Ehrenlegion“ verschaffen. Das wäre ein Spaß! Unsere Rettungsmedaille, die Hptm. Kastner für mich beantragt hat, ist mir aber doch wertvoller.

In der vorigen Woche habe ich eine interessante Reise machen können, da ich einen neuen Fokker bekommen sollte und mein alter schon fortgegeben war. Zuerst Ostende: Herrlich das Baden bei hohem Wellengang! aber im übrigen ein toter Eindruck — dieses Ostende ohne Badegäste. Kein Zivilist zu sehen, das Betreten des Strandes ist nur Militärpersonen erlaubt, die ganze Strandpromenade mit Schützengräben und Drahthindernissen befestigt, alle Hotels geschlossen, im Kurhaus steht ein großer Scheinwerfer, draußen sieht man Kanonenboote Patrouille fahren. Dann das altertümliche Brügge, wo ich mir im Hafen die Unterseeboote (mit Torpedos) und Tauchboote (mit Minen) ansah, auch die dortigen Torpedoboote — alles mir völlig neue, aber höchst interessante Dinge. Dann Gent, Antwerpen mit seinem verödeten Handelshafen, Brüssel mit seinem vollen Leben. Es war eine schöne Abwechslung.

Nun habe ich meinen neuen schönen Fokker E 37 mit 100 PS, während mein früherer nur 80 hatte. Er ist viel schneller und steigt viel leichter. Ich habe ihn schon auf ein paar Kriegsflügen geflogen. Nun auf zu neuen Taten!

Bitte zeichne doch wieder Kriegsanleihe für mich; es muß doch wohl schon wieder eine ganz hübsche Summe sein, die ich so nach und nach geschickt habe.

Der „Dritte“.

Douai, 18. 9. 15. Gestern vor acht Tagen war ich bei Prinz Aribert zu Abend geladen, habe aber leider nicht viel von dem schönen Essen abbekommen — oder vielmehr glücklicherweise, da ich an dem Abend ein sehr glückliches Erlebnis hatte.

Wie Ihr wißt, bin ich in letzter Zeit abends immer mit Ltnt. Immelmann zusammen an die Front geflogen, um dort die Franzosen zu jagen — da sie meist zu 8 bis 10 da sind, haben wir beide genügend zu tun. Am 9. 9. glückte es uns, ein französisches Großkampfflugzeug so zwischen uns zu nehmen, daß es kaum noch wußte wohin; nur durch eilige Flucht nach unten ist

es uns entwischt. Das hatten uns die Franzosen aber sehr übel genommen. Als wir am nächsten Abend wieder friedlich zum Jochen an der Front vereint waren, fiel uns schon die große Zahl der Gegner auf. Und plötzlich kriegten die Kerls wahrhaftig den Größenwahn und attackieren mich, und zwar mit einer neuen Art Doppeldecker (mit Rumpf und sehr schnell). Sie waren scheinbar sehr erstaunt, daß wir uns ruhig attackieren ließen — wir freuten uns ja vielmehr, daß wir endlich mal jemand hatten, der nicht gleich ausriß. Nach einigen vergeblichen Attacken gingen sie zurück. Wir, nicht faul, hinterher und zwangen jeder einen zum Gleitflug.

Da es schon ziemlich spät war, gaben wir uns mit diesem Erfolg zufrieden und flogen nebeneinander Richtung Douai. Wie ich mich mal umblickte, sehe ich noch 2 Flugzeuge hinter der Front kreisen. Damit nun unsere Leute im Schützengraben nicht etwa denken konnten, wir rissen aus, machte ich Immelmann ein Zeichen, wir wollten noch einige Kunden zum Zeichen des Nichtunterlegenseins machen. Doch Immelmann verstand mich falsch und attackierte den einen der Franzosen (Farman-Typ ohne Rumpf), der sich jedoch auf keinen Kampf einließ, sondern Flucht vorzog. Während Immelmann mit dem Farman beschäftigt war, wollte der andere Franzose (ein Morane-Saulnier-Doppeldecker) sich von hinten an Immelmann ranpirschen. Da mußte ich doch auch noch mal zurück, um Immelmann zu helfen, der den zweiten nicht sehen konnte. Als der Morane mich ankommen sah, drehte er gegen mich. Ich pfefferte ihm ein paar auf die Nase, so daß ihm die Sache doch unheimlich wurde und er kehrt machte. Das war sein größter Fehler. So kam ich ihm in den Nacken, und da ich mich nun mal festgebissen hatte und ziemlich nahe — etwa auf 50 m — ran war, dauerte es nicht lange, bis ich ihn getroffen hatte. Ich muß den Führer tödlich verwundet haben — er warf plötzlich beide Hände hoch, und der Apparat stürzte senkrecht ab. Ich sah ihn bis unten fallen, wobei er sich mehrmals überschlug, und dann etwa 400 m vor unseren Gräben aufschlagen. Es ist einwandfrei festgestellt, daß die Maschine vollständig zertrümmert ist und beide Insassen tot sind.

Inzwischen war es reichlich spät geworden und für uns die höchste Zeit, nach Hause zu fliegen, zumal auch unser Benzin knapp wurde. Schließlich mußten wir doch noch 800 m vor un-

serem Flugplatz landen; da das Getreide schon eingefahren ist, gelang es uns trotz der schon eingetretenen Dunkelheit doch, unsere Maschine glatt hinzusetzen.

In der Abteilung war die Freude über den neuen Sieg groß. Aus dem Schützengraben hatten die Infanteristen schon angeklingelt und den Absturz gemeldet. Daß der Kampf und Sieg angesichts unserer Schützengräben stattfand, hat wesentlich zur Hebung des Vertrauens unserer Leute zu unserer Fliegerei beigetragen. Bei den Franzosen natürlich die umgekehrte Wirkung. Seitdem hat sich keiner mehr in die Nähe eines Fokkers gewagt, sie machen jetzt einen großen Bogen um uns. Auch unsere Doppeldecker werden immer weniger belästigt, denn wenn ein Fokker auf unserer Front fliegt, kommt kein Franzose mehr rüber.

So, nun wißt Ihr, warum ich bei Aribert nichts mehr, d. h. nicht mehr alles, zu essen bekam. Der Prinz freute sich sehr über meinen neuen Erfolg; nach Tisch mußte ich mich zu ihm setzen und ihm alles erzählen. Nach etwa $\frac{3}{4}$ stündiger Unterhaltung entschlüpfte ich ihm (es war eine große Gesellschaft) und ließ mich der Dame des Hauses, in dem der Prinz wohnt, vorstellen — einer sehr netten Mama mit einer noch viel netteren 15 $\frac{1}{2}$ -jährigen Tochter Ninette, mit der ich mich gleich angefreundet habe und die ich jetzt fast täglich besuche, um mit ihr französisch zu parlieren — natürlich lediglich deshalb!

Da Aribert nun mich und alle meine Schandtaten kennt, wird ja wohl der anhaltische Bär mit Schwertern nun auch bald angewackelt kommen.

Mein Bordbuch zählt, seitdem ich bei der Abtlg. 62 in Douai bin, bis heute 76 Kriegsflüge über dem Feind; die Kilometer zu zählen, ist mir schon längst zu langweilig geworden.

Am 19. 9. 15 wurde Boelcke plötzlich zur Briestauben-Abteilung nach Metz versetzt. Ob er selbst über den eigentlichen Zweck seiner Sendung unterrichtet gewesen ist, geht aus seinen Briefen nicht klar hervor. Allen Nichteingeweihten war es jedenfalls ein Rätsel, weshalb der bewährte Jagdflieger nach der weit hinter der Front gelegenen Festung geschickt wurde. Noch mehr werden die militärischen Laien unter unseren Lesern darüber staunen, was der Kampfflieger bei den friedfertigen „Briestauben“ soll.

In Wirklichkeit waren die unter diesen Decknamen gehenden

Abteilungen stärkste Kampforganisationen. Die erste „Briestauben-Abteilung“ war im November 1914 in Ostende (daher die Abkürzung „B.A.O.“) zu dem dann nicht durchführbaren Zweck, England mit Bomben anzugreifen, gebildet worden; von ihr wurde im August 1915 eine zweite Abteilung in Metz („B.A.M.“) abgezweigt. Diese beiden Abteilungen sind bis zum Jahre 1916 die einzigen deutschen Bombengeschwader gewesen, haben auch schon im Dezember 1915 die Bezeichnung „Kampfgeschwader“ 1 und 2 erhalten. Ihre Besonderheit bestand darin, daß sie nicht, wie die Feldabteilungen, den einzelnen Armeekorps zugeteilt waren, sondern zur Verfügung der Obersten Heeresleitung standen, um je nach Bedarf für besondere Zwecke eingesetzt zu werden. Deshalb hausten ihre Mitglieder auch nicht in Quartieren, sondern in Eisenbahnzügen, um jederzeit transportbereit zu sein.

Boeldes Versetzung zur B.A.M. bedeutete nun nicht, daß auch er an deren speziellen Aufgaben (Bomben) teilnehmen sollte, sondern seine Aufgabe war, ihre schweren Flugzeuge — ähnlich wie in Douai die Aufklärungs-Doppeldecker — als leichter Flieger zu decken und zu schützen. Zu diesem Zwecke wurde eine Anzahl der besten Jagdflieger zu den „Briestauben“ kommandiert, als man neue feindliche Angriffe erwartete.

Der Meister des Luftkampfes

Dieser die Zeit von Ende September 1915 bis Ende Juni 1916 umfassende Abschnitt ist dadurch bezeichnet:

daß Boelcke seine Flugkunst und seine Taktik des Luftkampfes in seinen Kämpfen vor Metz, in der Champagne, dann wieder in Douai, vor allem aber vor Verdun zur Meisterschaft ausbildet,

daß er durch seine Beziehungen zum Feldflugchef einen wachsenden Einfluß auf die Entwicklung der deutschen Jagdfliegerei gewinnt,

daß er durch Verleihung hoher Orden und rasche Beförderung zum Oberleutnant und Hauptmann (mit 25 Jahren!) reiche Anerkennung findet und „der berühmte Boelcke“ und volkstümliche Held wird.

In Metz

Metz, 22. 9. 15. Ganz plötzlich bekam ich am Sonntagabend ein Telegramm, daß ich nach Metz versetzt sei. Allzusehr war ich nicht erbaut über diesen Wechsel. Montag großes Abschiednehmen — Fräulein Ninette war sehr ungnädig über mein plötzliches Verschwinden; abends Abschiedsfeier im Kasino für mich und Teubern, der als mein Beobachter mit versetzt ist, da ich in der letzten Zeit, seit Wühlisch im August verwundet wurde, immer mit ihm geflogen bin, wenn ich zu Fernaufträgen mal den Doppeldecker nehmen mußte. Kastner ließ mich sehr ungern von seiner Abteilung fort.

Seit gestern sind wir hier, haben unsere Burschen und Monture mitgenommen, aber noch keine Maschinen; ich bekomme außer einem Doppeldecker auch einen Fokker. Die neue Abteilung

ist viel größer als die Feldabteilungen — bis jetzt schon 20 Flugzeuge, es sollen aber noch mehr kommen.

Die dicken Zeiten von Douai hören hier leider auf. Alle Herren sind am Flugplatz beim mir wohlbekannten Frescaty im Schlafwagen untergebracht, jeder hat 2 Kabinen; ein Speisewagen sorgt für unsere Verpflegung. Die Sache ist zwar ein bißchen eng, wenn man aus einer so fürstlichen Wohnung, wie meine in Douai, kommt, aber andererseits ist es sehr bequem und praktisch, daß man immer unmittelbar am Flugplatz ist. Merkwürdig ist, daß der Chef meiner neuen Abteilung auch wieder Kastner heißt.

Zum erstenmal im Heeresbericht

Metz, 27. 9. 15. Ihr werdet Euch wohl gewundert haben, in Eurer Zeitung im amtlichen Heeresbericht plötzlich meinen Namen zu finden — ich mich auch, als ich zufällig durch die Straßen ging, die neuesten Depeschen studierte und darin meinen Namen las.

Es war am dritten Tag meines Hierseins. Da meine Maschinen noch nicht da waren, hatte mir der Hauptmann vorläufig einen Fokker anvertraut, und ich sollte an dem Tage von 9⁰ ab bereit sein, zu starten, da wir den Kaiser, der in einem nahen Schlosse frühstückte, vor Bombenangriffen schützen sollten. Der Kaiser wollte um 10⁰ dort sein, unsere Flugzeuge sollten deshalb um 9¹⁵ starten. Da ich meine Maschine erst mal ausprobieren wollte, startete ich schon um ³/₄9. Ich bin vielleicht 3 bis 4 Minuten in der Luft, da sehe ich Sprengpunkte und gleich darauf nicht etwa ein, sondern 3 oder 4 feindliche Flugzeuge Richtung Metz fliegen. Ich suche also schnell die Höhe der feindlichen Flieger zu bekommen. Das dauert aber natürlich immer einige Zeit, und inzwischen waren die Gegner schon über Metz und luden ihre Bomben auf den Bahnhof ab, wo in derselben Minute der Kaiser aus seinem Wagen steigen wollte. Ganz genau hatten die Franzosen die Ankunft des Kaisers auf dem Bahnhof gewußt — glücklicherweise haben sie nichts getroffen.

Nachdem die Kerls ihre Bomben abgeladen hatten, flogen sie (es waren inzwischen noch mehr geworden, ich zählte 7 Farman- und Voisin- und 3 Rumpf-Doppeldecker) wieder Richtung Heimar. Ich bekam nun allmählich die Höhe der feindlichen Flug-

zeuge und ging näher ran. Da sah mich einer von den Kumpf-doppeldeckern, die, wie es schien, den Schutz der anderen Flugzeuge hatten, und griff mich von oben an. Man kann nun aber sehr schlecht — eigentlich gar nicht — nach oben schießen. Ich wechselte ein paar Schüsse mit dem Gegner und wich dann aus. Damit gab sich der Franzose zufrieden und flog mit den anderen weg. Ich hängte mich dem Geschwader sofort wieder an, und da ich schneller war, gelang es mir bald, an den am tiefsten fliegenden Gegner auf Schußentfernung ranzukommen. Ich schoß aber nicht gleich, um die anderen Flugzeuge nicht vorzeitig aufmerksam zu machen. Erst als ich auf 100 m ran war, fing ich zu feuern an. Da bekam der andere es mit der Angst und versuchte auszureißen. Ich hängte mich aber an ihn und jagte ihm immer wieder wohlgezielte Schüsse von hinten rein.

Meine Sorge waren nur die anderen Brüder, die mein Geschiesse hörten und ihrem Kameraden zu Hilfe kamen. Ich mußte also schnell machen. Daß ich Erfolg hatte, merkte ich daran, daß der Franzose schließlich in den Gleitflug überging, um so zu entkommen. So kamen wir beide schließlich von 2500 auf 1200 m runter — ich schoß ihm dabei immer, so gut ich konnte, in den Rücken. Inzwischen waren aber 2 Kameraden von ihm da und so freundlich, mir einige Grüße zu senden. Sehr angenehm ist das nicht, und für mich kam noch das Unangenehme hinzu, daß ich ohne Karte in einer mir ganz neuen Gegend rumtoste und nicht mehr wußte, wo ich war. Da mein Gegner immer tiefer ging und seine Kumpane auch näher kamen, mußte ich schließlich annehmen, daß ich hinter der feindlichen Linie war. Ich brach deshalb das Gefecht ab und war bald, in Folge meiner Geschwindigkeit und da die Franzosen daraufhin von mir abließen, wieder allein.

Nun mußte ich erst zurückfinden. Ich flog also stur nach Norden und kam denn auch bald in die mir von der Kriegsschule her bekannte Umgegend von Mex. Als ich zurückkam, wußte ich bloß das, was ich geschildert habe; ich konnte nur von einem Kampf, nicht von einem Siege melden. Mit Hilfe der Karten stellte ich fest, daß ich bei Pont-à-Mousson gewesen war. Am Nachmittag kamen dann die Meldungen von vorn: die Infanterieposten hätten auf der Höhe 361 einen Doppeldecker runter „flattern“ sehen. Die Artillerie meldete schon bestimmter: der

von mir beschossene Doppeldecker liege hinter dem feindlichen Drahthindernis, der Führer wäre als Leiche oder schwer verwundet in den nahen Graben geschleppt, das Flugzeug sei von unserer Artillerie beschossen und zerstört worden. Ich reime mir nun die Geschichte so zusammen: ich habe den Führer beim Kampf schwer verwundet; er hat daraufhin versucht, den Boden im Gleitflug und möglichst drüben in seinen eigenen Linien zu erreichen; kurz vor der Landung hat er dann die Besinnung oder die Herrschaft über das Flugzeug verloren und ist dann runter „geflattert“, d. h. abgestürzt. Voilà, c'est le quatrième!

Da infolge der großen Offensive an verschiedenen Stellen Flieger gebraucht werden, ist ein Teil von uns nach Lille zur 6. Armee, ein anderer nach Stenay zur 5. Mich haben sie leider noch hier gelassen, da nur Doppeldecker mit Beobachter gebraucht werden und mein Doppeldecker noch immer nicht da ist. Das ist sehr schade und mächtig langweilig, denn hier ist in der Luft gar nichts los.

In der Champagne

vgl. Kartenskizzen I und III

Rethel, II. 10. 15. Seit acht Tagen sind wir hier — aber nur 4 Flugzeuge von unserer B.A.M. zur Verstärkung der B.A.O., die vollständig hier ist. Die fliegerische Tätigkeit ist durch andauernd schlechtes Wetter sehr behindert.

Wenn es wirklich Märgchens fester Wille ist, auch schon in den Krieg zu ziehen, wird es mir schon gelingen, ihn bei meinem Bataillon als Fahnenjunker anzubringen — man schlägt mir, wie ich jetzt stehe, nicht leicht einen Wunsch ab. Ich bin heute schon bei dem jetzigen Kommandeur, Major Seelmann-Eggebert, in Stenay gewesen. Er will May gern nehmen, aber die Fahnenjunker werden jetzt nicht durch den Kommandeur, sondern durch die Generalinspektion in Berlin eingestellt. Da habe ich denn gleich mit Major Thaler beim Großen Hauptquartier (früher mein Kompagniechef in Koblenz) telephonisch gesprochen, der die Sache in die Hand nehmen will.

Gestern habe ich übrigens auch mit der Abtlg. 62 gesprochen — Immelmann hat gestern wieder einen Engländer runtergeholt.

Die Berliner Illustrationsgesellschaft wird ja auch ohne mein Bild auskommen — ich bitte Euch: schickt keins hin. Ich schätze solches Reklamemachen nicht, finde so schon bis zum Überdruß in allen Zeitungen Artikel über mich. In einer englischen Zeitung soll neulich gestanden haben: ich wäre früher als Leutnant wegen Schulden nach Amerika durchgebrannt und Fahrstuhlführer in einem New Yorker Hotel gewesen.

*

Kethel, 17. 10. 15. Gestern habe ich bei St. Souplet, dicht bei Pontfaverger, einen französischen Voisin-Doppeldecker runtergeholt. Die Sache kam so:

Seit einigen Tagen habe ich meinen Fokker aus Metz hier und fliege den täglich — zum großen Schmerz von Teubern, der infolgedessen nichts zu tun hat. Gestern nachmittag flog ich die Front ab, von Reims Richtung Champagne. Wie ich gerade über Pontfaverger bin, sehe ich hinter der feindlichen Front einen rum-purren. Den behalte ich im Auge und bin hocherfreut, als ich sehe, daß der Kerl — anscheinend hatte er mich noch gar nicht bemerkt — rüber kommt. Denn ein Kampf hinter unseren Linien ist ganz etwas anderes wie drüben, da der Gegner nicht nach unten ausreißen kann.

Der Franzose kreiste über unserem Gebiet und wollte dann wieder zurück. Da verlegte ich ihm den Weg. Er kam schräg auf mich zu und war so frech, auf mich zu schießen. Ich ließ ihn ruhig schießen, denn bei der großen Geschwindigkeit zweier sich begegnender Flugzeuge ist die Aussicht, zu treffen, fast gleich null — das habe ich schon öfter ausprobiert. Außerdem wollte ich so schnell als möglich hinter meinen Gegner. Da ich einige hundert Meter über ihm war, ging das sehr schön. In dem Moment, wo ich über ihm war, nahm ich meinen Apparat rum und ging von oben auf ihn runter. Nun wurde es ihm doch schon etwas unheimlich, denn er fing an, tüchtig zu drücken und Runden zu fliegen. Da der Kerl aber auch nach schräg oben schoss, ging ich schnell noch etwas tiefer und kam nun von hinten an ihn ran. Das ist beim Luftkampf unbedingt nötig, daß man immer möglichst so fliegt, daß der Gegner nicht schießen kann. Infolge meiner größeren Geschwindigkeit kam ich bald ganz nahe — 20 bis 30 m — an ihn ran und habe ihm aus dieser Ent-

fernung noch etwa 200 Schuß reingeschossen. Das wurde ihm denn doch zu viel, und er zog vor, abzustürzen. Der Führer verlor die Herrschaft über die Maschine, ging steil im Sturz runter, die Maschine fing sich noch mal und trudelte wie ein Stück Papier runter. Ich ging im Gleitflug hinterher, um, falls er nochmals die Herrschaft über die Maschine bekommen sollte, ihn von neuem vorzunehmen. Ich war immer einige hundert Meter hinter ihm her — da sah ich auf einmal die Maschine senkrecht in eine Waldschonung fallen. Ich merkte mir die Stelle genau, flog zur nächsten Fliegerabteilung, ließ mir ein Auto geben und fuhr zur Absturzstelle. Der Apparat wie die beiden Insassen waren ganz zerschmettert.

Sehr lustig war es, daß ich, als ich zur Absturzstelle zurück kam, dort schon einen Offizier von der nahen Ballonabwehrkanone damit beschäftigt fand, den Apparat daraufhin zu untersuchen, ob er nicht auch ein paar Löcher von Granatsplittern habe — die guten Leutchen hätten gar zu gern mit Anteil an dem Erfolg gehabt!

Eben sehe ich, daß ich wieder im Heeresbericht stehe — da habt Ihr es ja auf dem schnellsten Wege erfahren.

Der Hohenzollern-Orden für den 6. Sieg

Kethel, I. II. 15. Habe vorgestern Mittag wieder einen Franzosen zum Absturz gebracht. Heute erhielt ich folgende 2 Telegramme:

Das erste vom Chef des Generalstabs Erz. v. Falkenhayn: „Ich freue mich Ihnen mitteilen zu dürfen, daß S. M. die Gnade gehabt hat, Ihnen für Ihre hervorragenden Leistungen im Beseitigen feindlicher Flieger das Ritterkreuz seines Hausordens von Hohenzollern mit Schwertern zu verleihen.“

Das andere von unserem Feldflugchef: „Ich spreche Ihnen zu Ihren hervorragenden Leistungen, durch die Sie nunmehr die Stärke einer feindlichen Fliegerabteilung außer Gefecht gesetzt haben, meine Anerkennung aus und beglückwünsche Sie zu der Ihnen von Sr. Majestät verliehenen hohen Auszeichnung. Alle Kameraden der Fliegertruppe blicken mit Stolz auf Sie.“

2. II. 15. Heute will ich Euch doch gleich noch das Nähere melden:

Für den 30. IO. nachm. 4⁰ war unsererseits ein Angriff in der Gegend von Tahure angelegt, um den Franzosen einen Teil der verloren gegangenen Stellung, der uns in der Flanke arg bedrohte, wieder abzunehmen. Damit alle Vorbereitungen, die Stellung unserer Sturmtruppen, Reserven usw. geheim blieben, mußte jede feindliche Luftaufklärung unterbunden werden. Alle 7 Fokkerflieger der Umgegend waren auf einem Interimsflugplatz bei Monthois, südlich Vouziers, zu einer Kampfstaffel zusammengestellt, die Sperre fliegen sollte. Das war aber an dem Tage sehr schwer, weil die Wolken bis unter 1500 m herabreichten, man über den Stellungen aber wegen der Gefährdung durch die feindliche Erdabwehr nicht gern unter 2500 m fliegt. Man kann in geringerer Höhe über der eigenen Front wohl aufpassen, daß kein Feind rüberkommt — das tun die Franzosen aber sowieso nicht mehr, wenn sie uns in der Luft sehen —, aber den Feind, der über seiner eigenen Front so tief rumfliegt und doch auch von da die Vorgänge bei uns erkunden kann, zu vertreiben, ist fast ausgeschlossen. Ich habe es aber doch mal riskiert, da es an diesem Tage wirklich großen militärischen Wert hatte.

Ich hatte von 1 $\frac{1}{2}$ 12 bis 1 $\frac{1}{2}$ 1 über unserer Front Sperre zu fliegen. Da sehe ich 3 Franzosen hinter ihrer Front rumpurren und beobachten. Da bei uns so viel darauf ankam, die Kerls abzuhalten, entschloß ich mich, ihnen die Sache drüben etwas zu verleiden. Zu diesem Zwecke waren mir die niedrigen Wolken sehr günstig. Ich paßte also auf, bis drüben einer allein flog, ging dann in die untere Wolkenschicht, so daß mich die französischen Flieger und Abwehrkanonen nicht sehen konnten, und stürzte mich dann von oben auf den Gegner. Der erste, den ich so angriff, sah mich noch rechtzeitig, so daß er mir entkam — ich habe ihm aber wenigstens die Jacke vollgeschossen und den Spaß am Beobachten verdorben.

Ich zog mich darauf schleunigst in die Wolken zurück und legte mich da auf die Lauer. Kurz vor 12⁰ kam wieder einer dicht an die Stellungen von Tahure. Diesmal kam ich ungesehen bis auf 100 m an ihn ran und eröffnete dann das Feuer. Er bog sofort nach Süden und wollte ausreißen. Ich war aber viel schneller

und stieß auf ihn wie ein Habicht. Nun ging er nach unten, und ich mußte, wenn ich ihn nicht loslassen wollte, nach.

Sehr witzig war Folgendes: Kaum hatte ich das Feuer eröffnet, da erschien der Kopf und Oberkörper des französischen Beobachters über dem oberen Tragdeck — Ihr wißt doch, daß in den französischen Flugzeugen der Führer und der Beobachter vorn in einem Balkon sitzen? der Motor liegt hinten —. Ich sah dem Kerl trotz seiner Lederkappe und Brille ordentlich den Schreck an. Dann verschwand er schnell und kam gleich wieder mit einer Donnerbüchse zum Vorschein. Infolge meiner großen Geschwindigkeit war ich aber schon im nächsten Augenblick so nahe ran, daß er einen Schreck kriegte und den Kopf wieder einzog — vielleicht hatte ich ihn auch getroffen, denn während der ganzen Angelegenheit schoss ich andauernd.

Der Führer aber war ein ganz zäher Bursche. Sein Flugzeug wand sich immer hin und her und wollte nicht fallen. Da hielt ich stur auf den Gegner drauf bis zu dem Moment, wo die Apparate zusammenstoßen mußten — erst in 3 oder 5 m Entfernung riß ich meine Maschine zur Seite und sah in demselben Moment, wie der feindliche Apparat nach rechts umkippte. Die ganze Geschichte hat nur etwa eine Minute gedauert, in der ich 500 Schuß auf meinen Gegner abgegeben habe. Es kam mir sehr zu statten, daß gerade vor ein paar Tagen ein Monteur von Fokker hier war, der an meinem M.G. eine Neuerung angebracht hat, durch die ich statt 400 bis 450 jetzt 600 Schuß in der Minute rausbekomme.

Nun hieß es aber für mich: erst wieder zurück! Ich hatte mich doch etwas stark engagiert, war beim Kampf bis unter 1000 m runtergekommen. Die Artillerie schoss wie toll, aber viel zu hoch, weil sie doch nicht annehmen konnte, daß einer die Frechheit besitzen könnte, in bloß 1000 m Höhe über ihr zu fliegen. Zwei Farmans, die mich verfolgten, konnten mich natürlich nicht einholen. So kam ich glücklich ohne Treffer hinter unsere Linien.

Ich bin dann zunächst ruhig bis $\frac{1}{2}$ I meine Sperre weitergeflogen, aber ohne weiteres Ereignis — die Franzosen schienen so verschnupft, daß keiner mehr an die Front kam. Als ich dann auf unseren Flugplatz kam, traf gleichzeitig mit mir die Nachricht von vorn, von der 5. Bayr. Inf. Div. ein, daß ein französisches Flugzeug südlich von Tahure, etwa 200 m vor unseren Linien,

senkrecht in die feindlichen Stellungen abgestürzt sei — das war mein Patient.

Ich habe Euch das alles so genau beschrieben, damit Ihr nicht etwa denkt, es sei in Wirklichkeit noch viel schlimmer. So lange man die Ruhe und Überlegung behält, ist ein Luftkampf mit meinem schnellen, wendigen Fokker kaum gefährlicher als Autofahren. Also: keine Angst um mich! — das verspricht Ihr mir.

Übrigens bekomme ich in 2 oder 3 Wochen wieder einen ganz neuen Fokker mit noch stärkerem Motor (160 PS.) und 2 Maschinengewehren.

*

Metz, 9. II. 15. Da der französische Angriff in der Champagne erledigt ist, bin ich schon seit ein paar Tagen wieder hier — wohl nicht für lange.

Gestern war ich nach Charleville ins Große Haupt-Quartier zum Feldflugchef befohlen, der mir mit einer Ansprache den neuen, übrigens sehr hübschen Orden feierlich überreichte. Am Nachmittag wurde ich den anderen Herrn vom Generalstab als „der berühmte Boelcke“ vorgestellt, bekam prächtigen Kuchen zu essen und mußte schauderhaft viel erzählen. Abends Einladung beim Feldflugchef, wobei ich sozusagen die Festrübe war: saß bei Tisch rechts vom Feldflugchef, mußte zuerst durch die Tür gehen usw. und eine sehr nette, väterlich gütige Rede über mich ergehen lassen.

Wahrscheinlich komme ich in nächster Zeit gelegentlich einer Reise in dienstlichen Angelegenheiten auf kurz zu Euch und kann dann auf der Rückfahrt auch unser Märgen, den frischen Fahnenjunker, in Koblenz besuchen.

Offenbar sind in Charleville am 8. II. doch nicht nur Feste gefeiert, sondern auch wichtige Beratungen über flugtechnische Fragen gepflogen worden. Denn schon am 11. II. tritt Boelcke im Auftrage des Feldflugchefs eine Dienstreife nach Schwerin zu Fokker und nach Berlin an. Es wird sich dabei wohl um den von Boelcke bereits am Schlusse seines Briefes vom 2. II. erwähnten neuen Fokker-Flugzeugtyp mit 2 Maschinengewehren gehandelt haben.

Es ist das der erste von den vielen Fällen, in denen die Leitung des Feldflugwesens Boelcke mit besonderen Missionen in der Heimat betraut hat — ein Beweis, wie hoch man seine Sach-

kenntnis, schnelle Auffassungsgabe und Zuverlässigkeit geschätzt hat. „Boeldke besaß — so schreibt uns der damalige Feldflugchef — mein volles Vertrauen in besonderem Maße. Daß dieses Vertrauensverhältnis sich ständig vertiefte, war bei seinem Wesen die natürliche Folge.“

Ebensowenig, wie über den besonderen Zweck seiner Dienststreifen, hat der in allen dienstlichen Angelegenheiten verschwiegene Boeldke seinen Eltern jemals ein Wort über die wichtigen „Erfahrungsberichte“, die er dem Feldflugchef erstattete, geschrieben oder erzählt.

Über die Bedeutung dieser Erfahrungsberichte verdanken wir Oberst Thomsen folgendes Urteil: „Die Erfahrungsberichte über taktische, technische und organisatorische Fragen, die Boeldke, bald kurz gefaßt, bald eingehender behandelt, fortlaufend mir einreichte, haben die einzigartigen und wertvollen Unterlagen gebildet für die dienstlichen Gefechtsvorschriften für den Luftkampf, die in meinem Stabe zunächst für den Einzel-Jagdflieger, dann für die Gruppe, später für die geschlossene Staffel aufgestellt wurden. Der frühe Tod Boeldkes hat zwar verhindert, daß er auch für die Kampfführung größerer Jagdverbände Erfahrungen sammeln konnte, aber die Grundsätze, die er für die Taktik des Luftkampfes schuf, haben ihre Bedeutung behalten auch für die späteren Gefechtsvorschriften der Geschwader, deren Angriffe sich ja auch größtenteils in Einzelkämpfe auflösten.“

Es ist zu beklagen, daß diese Erfahrungsberichte nicht erhalten sind. Im Reichsarchiv, wohin sie mit den Akten des Feldflugchefs nach Kriegsschluß gekommen sein müßten, sind sie trotz aller Bemühungen, für die wie für anderweite reiche Förderung dieses Buches ich dem Reichsarchiv sehr zu danken habe, nicht auffindbar — vermutlich sind sie in den Wirren des Rückzugs und der Revolution verloren gegangen. Sie würden, in Verbindung mit den für die Jagdflieger erlassenen Gefechtsvorschriften, im einzelnen den Nachweis ergeben haben, welche Bedeutung man damals an maßgebender Stelle dem Urteil Boeldkes beigemessen und welchen Einfluß er infolgedessen auf die Entwicklung der Jagdfliegerei ausgeübt hat.

Wieder in Douai

vgl. Kartenstizze I und II

Am 12. 12. 1915 schreibt Boelcke wieder aus dem „altbekannten Douai. Im Städtchen ist alles beim alten, in der Abteilung aber viel Veränderungen: von den alten Kameraden ist außer Hptm. Kastner nur noch Immelmann und v. Gusnar da. Kastner freute sich besonders, daß er mich gestern gleich mit der zufällig gerade angekommenen Rettungsmedaille empfangen konnte, was er als gute Vorbedeutung auslegte.“

Am 21. 12. klagt Boelcke über das ungünstige Wetter („bisher nur 2 gute Flugtage“) und über Schwierigkeiten mit dem neuen Fokker, weil seine Monteure diesen neuen Typ noch nicht recht kennen.

Bei der Weihnachtsfeier überreichte der Abteilungsführer ihm einen vom Feldflugchef gestifteten silbernen Pokal mit der Inschrift „Dem Sieger im Luftkampf“. Immelmann erhielt eben solchen.

Erst am Silvestertag kann Boelcke wieder von einem „lustigen Kampf“ berichten:

Douai, 31. 12. 15. Nach dem langen schlechten Wetter war vorgestern mal wieder ein lustiger Tag. Ich hatte am Morgen schon 3 Kerls, die von Arras rübergekommen waren, verzagt, da sah ich beim Rückflug Sprengpunkte westlich Cambrai. Also schleunigst hin. Ich kam grade noch zurecht, wie ein anderer Fokker — es war Immelmann — sich mit 2 Engländern rumzubalgen anfing. Ich stürzte mich auf den, der mir am nächsten war, sah aber dann, daß Immelmann den auch schon angenommen hatte und daß der Engländer schon genug hatte und bald abstürzte. So nahm ich mir sofort den anderen vor, der den Kampf auch annahm.

Das war ein schöner Kampf. Ich hatte es mit einem ganz zähen Burschen zu tun, der sich tapfer wehrte. Ich drängte ihn aber doch gleich in die Defensive. Nun versuchte er durch Kurven usw. mir zu enttrinnen, auch mal mir meine schwache Seite abzugewinnen. Das gelang ihm zwar nicht, aber auch ich hatte nur den Erfolg, daß ich sein Flugzeug immer tiefer drückte — in 2000 m hatten wir angefangen, und in kurzer Zeit hatte ich ihn

auf weniger als 1000 m runter. Schließlich konnte er sich nicht mehr wehren, da ich den Beobachter tödlich getroffen hatte. Es wäre nun verhältnismäßig leicht gewesen, den Burschen runterzuholen, aber ich hatte in etwa 800 m Höhe keine Patronen mehr, da ich vorher schon auf 2 andere geschossen hatte. Das war seine Rettung. Wir tosten nun beide um einander rum und keiner konnte dem anderen was tun.

Da kam schließlich Immelmann zu Hilfe, und der Kampf begann von neuem. Ich attackierte immer lustig mit, um den Engländer möglichst verwirrt zu machen. Es gelang uns auch, ihn bis auf 100 m runterzudrücken, und wir warteten schon darauf, daß er landet, doch flog er immer noch wie ein Verrückter in der Gegend rum — wir beide immer hinterher. Ich wollte ihn durch Anfliegen usw. möglichst vom Weiterflug abhalten — da setzte mein Motor aus, und ich mußte landen. Ich sehe gerade noch, wie der Gegner hinter der nächsten Baumreihe verschwindet, denke, er landet dort, freue mich, bewaffne mich mit einer Leuchtpistole — ich hatte nichts anderes da — und reite auf einem Gaul rüber, um den Kerl gefangen zu nehmen. Doch Kuchen! Der war weitergeflogen. Ich erkundigte mich überall, telephonierte — nichts Genaues war zu erfahren. Am Abend kam dann die Meldung, daß der Engländer tatsächlich in 100 m Höhe über die Schützengräben nach Hause geflogen ist. Schneidig von dem Kerl! Das macht ihm nicht jeder nach. Immelmann hatte wegen Ladehemmung nicht mehr schießen können.

Das war zwar kein Erfolg, aber ein lustiger Kampf!

*

Douai, 7. I. 1916. Gestern habt Ihr im Heeresbericht wohl wieder meinen Namen gelesen und Euch mit mir gefreut?

Am 5. I. startete ich früh 9⁰ zur Verfolgung zweier aus Lille gemeldeter englischer Doppeldecker, die schon wieder auf dem Heimweg waren. Es gelang mir auch, sie nordöstlich Henin-Liétard noch einzuholen. Ich griff sofort den hinteren von beiden an — der andere flog ruhig weiter, hat mich anscheinend gar nicht bemerkt. Nun fing eine lustige Schießerei an. Ich ging dem Burschen ordentlich auf den Pelz, so daß er im Laufe des Kampfes immer tiefer kam. Schließlich merkte ich, daß er landen und sich ergeben wollte — das gab er durch Handschwenken zu er-

kennen. Durch meine neuliche Erfahrung klug geworden, blieb ich ihm aber dicht auf dem Hals und löste auch ab und zu ein paar Schüsse, um ihm zu zeigen: wenn er nicht schnell runterginge, finge ich wieder an. Er landete denn auch, noch mehrmals winkend, nördlich Harnes. Der Apparat brach dabei auseinander — wie ich später erfuhr, hatte ich ihm ein Steuerkabel durchgeschossen. Ich habe in dem Kampf etwa 800 Patronen verschossen.

Ich suchte mir einen Landungsplatz in der Nähe. Als ich zu dem feindlichen Apparat kam, fand ich ihn schon von einer Menge unserer Leute umringt. Die beiden Flieger wurden bereits von 2 Sanitätern verbunden — der Führer hatte einen Streifschuß am Kopf, der andere einen schweren Schuß in der Schulter. Ich ging gleich hin zu den Engländern, drückte ihnen die Hand und sagte ihnen, daß ich mich freute, daß ich sie lebend runter hätte. Mit dem Führer, der gut deutsch sprach, habe ich mich lange unterhalten. Als er meinen Namen hörte, sagte er grinsend: „Den kennen wir gut!“

Ich sorgte dann dafür, daß die beiden in einem Wagen ins Lazarett geschafft wurden, wo ich dem Beobachter — der Führer war schon abtransportiert — heute einen Besuch gemacht und ihm englische Zeitschriften und Photographien seines gestrandeten Flugzeugs gebracht habe. Ich selbst ritt mit einem Artilleriemajor nach Harnes, um nach meinen Monteuren und neuen Patronen für mich zu telefonieren. Nach kurzem Aufenthalt in Harnes fuhr ich wieder zu meinem Apparat, den meine Monteure schon flugfertig machten. Ich startete dann bald und wartete oben auf weitere Arbeit. Da aber nichts mehr kam, flog ich nach einer Stunde nach Haus.

Da sich inzwischen der Himmel bezogen hatte, fuhr ich in die Stadt. Kaum hatte ich mich zum Mittagessen gesetzt, als 10 feindliche Flugzeuge über Douai erschienen. Ich rasch in ein Auto und raus auf den Platz. Als ich da ankam, luden die zehn gerade ihre Bomben auf unseren Flugplatz ab. Infolgedessen waren alle Monteure in die Unterstände gekrochen — ich brüllte wie ein Stier, bis endlich einer kam. Leider hatte Immelman, der über Mittag auf dem Platz geblieben war, meine neue 160 PS Maschine — mit deren Hähnen er sich dann nicht zurecht gefunden hat — genommen, so daß ich mit einem alten 80 PS Reserve-Fokker fliegen mußte. Die Folge war, daß ich das feindliche

Geschwader nicht mehr einholen konnte, sondern nur noch ein einzelnes Flugzeug, das etwas abhing. Auf dieses hatte es schon ein anderer Fokker — Ltnt. Heß von uns — abgesehen. Die beiden turnten um einander rum. Um zu helfen, stürzte ich mich auf den Engländer und jagte ihm etwa 150 Schuß in den Apparat. Da sah der Mann ein, daß er gegen uns zwei doch nichts ausrichten konnte, und zog es vor, schleunigst bei Vitry zu landen — wir beide gleich daneben. Der Engländer war allein in seinem Kahn und hatte seine dicken Bomben noch drin. Da er unverwundet war, ist er wohl nur aus Angst vor uns runtergegangen; er sagte zwar: wegen Nachlassens des Motors, doch war nichts daran zu finden. Der tapfere Mann wurde dann zum Generalkommando gebracht.

So habe ich am 5. von 2 englischen Flugzeugen eins allein runtergeholt und beim anderen, das aber Heß angerechnet wird, geholfen. Vorhin kam folgender Fernspruch aus dem Großen Haupt-Quartier an mich:

„Bei dem Vortrag über den Luftkampf am 5. d. M. hat Seine Majestät Ihrer Tätigkeit erneut warme Anerkennung gezollt, was ich mich freue Ihnen mitteilen zu können. v. Falkenhayn.“

Der Pour le mérite und Boelckes Antwort

Douai, 15. I. 16. Nun sind die Ereignisse so schnell aufeinandergefolgt, daß ich gar nicht mehr mit Schreiben nachkommen kann.

Zunächst will ich Euch erzählen, wie es am 12. zuging. Ich stieg gegen 9⁰ auf und flog nach Lille, um mich dort auf die Lauer zu legen, hatte aber anfangs gar kein Glück; länger wie eine Stunde flog ich rum, ohne etwas zu sehen. Endlich sah ich bei Ypern Sprengpunkte. Ich flog hin — so weit, daß ich das Meer sehen konnte, konnte aber das Flugzeug leider nicht mehr finden.

Auf dem Rückweg sah ich westlich Lille 2 Engländer über die Linie kommen. Von denen ging ich dem ersten auf den Leib. Das schätzte dieser aber gar nicht, er machte gleich kehrt und flog wieder zurück. Ich ließ ihn fliegen, um womöglich auch noch dem anderen, den ich nördlich Lille nach Osten fliegen sah, das Aufklären bei uns zu versalzen. Dank meiner schnellen Maschine kam ich ihm allmählich näher. Als ich noch etwa 400—500 m

von ihm entfernt war, schien er genug bei uns gesehen zu haben, denn er flog — oder wollte jetzt wieder nach Westen. Da bekam ich ihn zu fassen. Ich flog ganz ruhig hinter ihm her, bis ich nahe genug ran war. Der Engländer schien den Spaß auch zu kennen, denn er ließ mich ruhig näherkommen, ohne zu schießen. Erst als ich anfang, fing er auch an. Ich flog genau hinter ihm her und konnte sehr schön und ruhig zielen, da der Gegner genau geradeaus flog. Plötzlich, nach gar nicht langer Zeit, ging der feindliche Apparat absturzähnlich runter. Da wußte ich Bescheid — der Führer mußte getroffen sein. Er sauste in einen Garten des Dorfes Mouscron, nordöstlich Tourcoing.

Da ich dort keinen Landungsplatz entdecken konnte, flog ich zur Fliegerabtlg. 5 nach Lille. Von dort meldete ich telephonisch meinen Kampf — und was höre ich zu meinem Erstaunen? Immelmann hat zur selben Zeit bei Bapaume auch einen Engländer abgeschossen. Da mußte ich doch laut lachen!

Ich bin dann im Auto gleich nach Mouscron gefahren, um mir die Sache mal von unten anzusehen. Der Apparat, ein B. E.-Doppeldecker mit amerikanischem Standmotor, war gegen einen Apfelbaum gesaust. Die Insassen waren schon fortgeschafft: der Führer tot, der Beobachter schwer verwundet. Gefreut habe ich mich über die Lage meiner Schüsse — sie waren fast alle im Rumpf des Flugzeugs. Am Nachmittag bin ich dann von Lille nach Douai zurückgeflogen.

Da der Feldflugchef zufällig in der Nähe war, kam er bei uns vorbei und gratulierte mir und Immelmann persönlich zu unserem Erfolge. Die größte Überraschung aber kam am Abend. Wir saßen gerade beim Essen, da wurde ich ans Telephon gerufen. Dort meldete sich der Adjutant des Feldflugchefs und beglückwünschte mich zum *Pour le mérite*. Ich meinte, er mache Spaß. Doch er teilte mir mit, daß Immelmann und mir von Seiner Majestät telegraphisch der Orden verliehen sei. Mein Erstaunen und meine Freude waren groß. Ich ging dann rein, sagte nichts, sondern schickte Hptm. Kastner ans Telephon, der dann unsere Auszeichnung öffentlich verkündete. Zuerst allgemeines Staunen, dann große Freude. Noch am selben Abend liefen verschiedene Glückwünsche ein, und am nächsten Tage habe ich eigentlich nichts weiter tun können, als Gratulationen in Empfang nehmen. Die Leute sind rein aus dem Häuschen vor Freude.

Eine alte Erzellenz ließ mich gar nicht wieder los, und nur unter dem Versprechen, ihn zu besuchen, kam ich frei. Von überall kamen telephonische und telegraphische Glückwünsche. Der König von Bayern, der zufällig beim Kronprinzen in Lille war, lud uns für den 14. I. zum Essen ein.

Nun kommt aber das Wichtigste. Am 14., also gestern, war früh Flugwetter. Ich startete also um 9⁰ in alter Frische, um nach meiner Kundschaft zu sehen. Da bei Lille Wolken kamen, verlegte ich mein Jagdrevier südlich Arras. Ich bin auch kaum eine Stunde geflogen, da sehe ich bei Bapaume Sprengpunkte. Während ich hinflog, schien mich der Engländer auch bemerkt zu haben, denn er flog zurück. Ich holte ihn aber bald ein. Als er merkte, daß ich ihm auf den Leib rückte, machte er plötzlich eine Wendung auf mich zu und attackierte mich.

Nun begann mein bisher schwierigster Kampf. Der Engländer versuchte immer, mir in den Rücken zu kommen, und ich umgekehrt. Wir tosten also immer lustig umeinander rum. Da ich aber meine Erfahrung vom 29. 12., wo ich mich verschossen hatte, beherzigte, schoss ich nur, wenn ich ihn gut im Visier hatte. So kam es, daß wir manchmal mehrere Minuten umeinander rumturnten, ohne daß ich schoss. Mir konnte die Dreherei ja egal sein, da wir über unserem Gebiet waren; ich sagte mir: einmal muß er ja doch geradeaus nach Hause fliegen. Er versuchte dann auch immer während der Fliegerei etwas näher an die Linien, die nicht allzuweit entfernt waren, ranzukommen. Bei solcher Gelegenheit gelang es mir, ihn mal richtig zu fassen und ihm den Motor zu zerschießen — das merkte ich daran, daß er nach dieser Attacke in flachem Gleitfluge, eine Dampfsäule hinter sich, der jetzt schon ziemlich nahen englischen Stellung zustrebte. Das mußte ich verhindern. Er war in seinem Gleitflug schon ziemlich tief runtergekommen, ich mußte ihn also noch einmal angreifen. In etwa 100 bis 200 m Höhe kurz vor unseren Schützengräben holte ich ihn ein und beschoss ihn nun aus nächster Nähe mit meinen beiden Maschinengewehren — Munition brauchte ich jetzt ja nicht mehr zu sparen. In dem Augenblick, wo ich ihn ganz aufgeholt hatte, waren wir gerade über unseren Gräben. Ich bog dann ab. Wo das andere Flugzeug geblieben war, konnte ich nicht mehr feststellen, da ich selber machen mußte, daß ich wegkam, weil ich nicht mehr viel Benzin hatte.

[An dieser Stelle des Durchschlages, den der Bruder Wilhelm von diesem Briefe erhielt, steht der Hinweis auf einen nur für ihn bestimmten wichtigen Zusatz am Schlusse des Briefes: „Nur für Dich! Der wahre Grund war der, daß der Engländer mir den Tank zerschossen hat — ich hatte also nur noch etwas Fallbenzin. Außerdem hatte ich noch mehrere Treffer im Apparat, einen durch die Haube gegen meine Borduhr und dann auch einen durch meinen linken Mantel- und Rockärmel. Den Schuß bekam ich in etwa 800 m Höhe aus nächster Entfernung — es war wie ein Schlag gegen den Arm. Als ich sah, daß Arm und Motor in Ordnung waren, habe ich den Kerl zur Strafe dann noch mit beiden M.G. bearbeitet. Da ich im Moment des Einschlags auch in den Propellerwind kam und dabei etwas abrutschte, hat der Bursche sicher geglaubt: ich wäre erledigt. Doch er hat sich ja noch von dem Gegenteil überzeugen können. — Brauchst aber keine Angst zu haben, daß ich es zu toll treibe, sehe mich schon vor.“]

Ich landete deshalb bei dem Dorfe Flers, wo ich vom Divisionsstab sehr nett aufgenommen wurde und auch gleich zu meiner Freude erfuhr, was aus dem Engländer geworden war. Der feindliche Apparat ist sofort nach meinem Abbiegen in der Nähe der englischen Gräben niedergegangen (Die Gräben sind an der Stelle nur 100 m auseinander). Einer der Insassen, wie es scheint, der Führer, ist aus dem halb zertrümmerten Apparat rausgesprungen und, trotzdem unsere Infanterie auf ihn schoss, in den englischen Schützengraben entwischt. Den feindlichen Apparat hat unsere Feldartillerie unter Feuer genommen. Unter den ersten Schüssen war ein Volltreffer, so daß die Maschine gleich gebrannt hat: der eine Insasse, wohl der Beobachter, der entweder schon tot war oder schwer verwundet, ist mitverbrannt. Von dem Apparat ist nur das Gerippe übriggeblieben.

Zufällig ist der Generalquartiermeister des Westheeres gerade vorn in der Stellung des Inf.-Reg. 109 gewesen und hat den ganzen Kampf mit angesehen — er war ganz begeistert.

Da es schon ziemlich spät geworden und meine Monteure noch nicht da waren, ich aber um $1\frac{1}{2}$ 6 beim König von Bayern sein mußte, fuhr ich mit dem Divisionsauto von Flers nach Douai und von dort gleich weiter nach Lille. Der König und der Kronprinz waren beide sehr freundlich gegen mich und haben sich lange

mit mir unterhalten. Besonders interessierte es sie, daß ich schon wieder einen runtergeholt hatte. Mich hat mein Neunter besonders deshalb gefreut, weil er eine so prompte Antwort auf den *Pour le mérite* war.

Jetzt kommt aber die Kehrseite der Medaille: Jeder gratuliert einem, überall wird man eingeladen und von allen daselbe gefragt — wenn die Fragesteller nicht zumeist so „große Tiere“ wären, würde ich mir am liebsten wieder einen Frage- und Antwort-Bogen drucken lassen.

Es war die Zeit, da nicht nur die ganze Armee, sondern ebenso die Heimat das Wettliegen von Boelcke und Immelmann mit froher Spannung verfolgte. Aus der Menge der Reimereien, die damals die Zeitungen brachten, sind die launigen Verse, die „Gottlieb“ (recte: Professor Overbeck in Dessau) im „Tag“ veröffentlichte, der Aufbewahrung wert.

Flieger-Wettbewerb

Der Fliegerleutnant Immelmann,
Der schraubt sich täglich himmelan.
Gingegen treibt auch Leutnant Boelcke
Sich stets herum in dem Gewölke.

Wenn wer von drüben sich verflattert,
So hat er meistens ausgeknattert,
Denn sie empfinden ihn als Kränkung —
Und er versinkt in die Versenkung.

Von Boelcke las man im Berichte,
Daß er schon seinen Fünften kriegte —
Dies stört dem Immelmann den Schlummer:
Er leistet sich dieselbe Nummer.

Noch einen neuen runterpugend
Macht Boelcke voll das halbe Duzend.
Gleich denkt der Immelmann: den deckst du,
Und auch bei ihm erfolgt der Sechste.

Vom Siebenten — das weiß noch keiner!
Vielleicht ist es dem Boelcke seiner,
Doch kann's auch Immelmann gelingen —
Die Konkurrenz, die muß es bringen!

Darauf erwiderte Pfarrer Karl Bölske, Oswalds Oheim, in zwei innerhalb zweier Tage sich folgenden Versen:

Gottlieb, nun sind die beiden Flieger
Im Wettbewerb gemeinsam Sieger.
Beim Siebenten kam Immelmann
Nach Boelske ehrenvoll daran.

Doch dann — welch ein famoser Wandel! —
Macht jeder voll die halbe Mandel,
Und Falkenhayn kann fröhlich melden:
Pour le mérite schmückt beide Helden!

*

Der Karl, der Boelske, läßt nicht locker,
Schon wieder saß er auf dem Fokker
Und ohne Immelmann, alleine
Holt er vergnügt sich „Alle neune“!

„Gottlieb“ aber abschließend im „Tag“:

Reford

Erst hatte bei dem kühnen Sport,
Den unsre Flieger üben,
Der Immelmann den Weltreford,
Er hatte Nummer Sieben.

Doch lange ließ sich Boelske nicht
Im Wettbewerb bestegen,
Er stellte her das Gleichgewicht —
Das braucht er auch beim Fliegen.

Nun war die ganze Welt gespannt:
Wer kriegt zuerst den Achten?
Da machten beide, wie bekannt,
Es anders, als wir dachten.

Sie lieferten — ein neuer Brauch —
Gleich zwei auf einem Brette.
Drum kam ein hoher Orden auch
Geflogen als Doublette.

Und tags darauf — das geht beinah
Schon über alle Zäune —
Da war der Boelske wieder da,
Man brüllte „Alle neune“!

So legen emsig Sie zurück
 Auf ihrer Ruhmesleiter
 Stets neue Sprossen, Stück für Stück,
 Und — der Betrieb geht weiter.

Douai, 20. I. 16. Morgen muß ich fort von hier — um was es sich dabei handelt, darf ich Euch noch nicht sagen, da es streng geheim ist. Ich weiß auch noch nicht, wo ich hinkomme; zunächst fahre ich nach Montmédy. Ich gehe ungern von Douai fort, zumal ich hier jetzt gerade so glänzende Kundschaft hatte.

Am 17. waren Immelmann und ich wieder nach Lille zum Kronprinz von Bayern zum Frühstück befohlen. Vor diesem überreichte er uns mit sehr netten Worten den Orden und half uns dann eigenhändig, ihn richtig anzulegen. Beim Essen saß ich rechts vom Kronprinzen, der im persönlichen Verkehr ganz famos ist. Gestern waren wir zum Generalkommando eingeladen; Eggellenz hat sich bald umgebracht vor Liebenswürdigkeit, sprach auch den Wunsch aus, daß ich bald zu seinem Korps zurückkomme.

Anbei ein paar von den neuen Bildern. Wenn die „Woche“ absolut eins will, schickt es ihr meinetwegen — als Pour le mérite-Ritter kann man sich der Veröffentlichung ja doch nicht mehr entziehen. Mit seinen schriftstellerischen Anträgen hat Herr Scherl bei mir aber kein Glück.

Vor Verdun

vgl. Kartenstizze IV und I

Die neue Sendung hing mit der damals noch geheim gehaltenen großen Offensive vor Verdun zusammen, die dann am 21. 2. begonnen hat. Boelcke wurde wieder, wie im September 1915, zu der B.A.M. versetzt, die aber inzwischen den Namen „Kampfgeschwader 2“ erhalten hatte, und der seit Januar 1916 sein schon im Sommer 1915 zum Hauptmann beförderter Bruder Wilhelm als Führer angehörte. Doch ist Oswald Boelcke gar nicht erst nach Metz gekommen, sondern, inzwischen zum Oberleutnant ernannt, von Montmédy aus gleich nach James, nördlich von Verdun, zur Artillerie-Flieger-Abtlg. 203 entsandt worden, um diese als Jagdflieger bei ihrer Tätigkeit zu schützen.

Aus James plagt er am 12. 2. 16: „Hier ist bei dem schlechten Wetter gar nichts los — meine Haupttätigkeit ist immer noch das Antworten auf die gräßlich vielen Gratulationen, Zuschriften, Gedichte usw. An manchen Tagen habe ich 20 bis 30 Briefe geschrieben; Fischer treibt mich immer dazu: ‚Herr Oberleutnant, dem müssen wir aber doch antworten.‘

„Zum Fliegen bin ich in der ganzen Zeit, die ich hier bin, überhaupt nur 4 oder 5 mal gekommen. Es lohnt sich auch gar nicht, da die Franzosen nicht mehr rüberkommen. Ein einziges Mal habe ich an der Front einen Farman-Doppeldecker zu fassen bekommen, doch ist der sogleich schleunigst ausgerückt. Wir sind eben als Jagdflieger hier in James viel zu weit hinter der eigentlichen Front.

„Das Leben in der Abteilung ist erträglich. Der Hauptmann Vogt ist ein sehr vernünftiger Mann, der Kameradschaftliche Kreise nett. Aber das Dorf ist ohne alle Reize, ein Drecknest, zumal in den jetzigen Regentagen; Zivilbevölkerung gibt es kaum noch.“

Als dann die Offensive endlich begann, befand sich Boelcke im Lazarett zu Montmédy. Von dort schreibt er am 27. 2. 1916: „Hier vor Verdun geht alles gut und programmäßig. Nun wißt Ihr also, weshalb ich hierher gekommen bin. Ich durfte Euch vorher darüber nicht aufklären, da alles streng geheim zu halten war. Ich war also nicht, wie Ihr glaubtet, zu meiner ‚Nervenerholung‘ hierher geschickt. Wenn Mutter nur nicht immer Angst um meine ‚Nerven‘ haben wollte! Ich habe doch überhaupt keine — da kann ich sie mir doch gar nicht aufreiben!

„Aus dem Lazarett schreibe ich Euch aber doch. Habe das Pech gehabt, daß ich mir gerade ein paar Tage, bevor die Aktion hier los ging, eine dumme Darmgeschichte zugezogen habe; da die Ärzte wegen der ständigen Typhusgefahr jetzt sehr vorsichtig sind, haben sie mich hierher ins Lazarett gesteckt. Die Sache hat sich aber als ganz harmlos herausgestellt, seit 4 Tagen bin ich wieder fieberfrei und heute zum ersten Male außer Bett. Ich bin wütend, daß ich gerade in diesen Kampftagen mich ins Bett legen mußte, statt vorne, wo ich hingehöre, mithelfen zu können.“

Die Art, wie Boelcke dem Lazarett „entwehte“, ist für ihn höchst

charakteristisch. Der Bericht darüber stammt von seinem Burschen Fischer. Dieser durfte seinen kranken Oberleutnant im Lazarett besuchen und erzählte ihm dabei eines Tages, daß jetzt jeden Morgen und jeden Abend ein französischer Flieger, der „Bauernschreck“ genannt würde, von Verdun herüberkomme und, ganz niedrig fliegend, mit seinem Maschinengewehr die Umgegend von James und besonders den Flugplatz unter Feuer nehme. Diesen verwegenen französischen Flieger kannte Boelcke schon von früher; sein Bordbuch meldet bereits aus Pontfaverger am 23. I. 15 und am 9. 6. 15 aus Douai Begegnungen mit dem „Bauernschreck“, wobei dahingestellt bleiben mag, ob der „Bauernschreck“ immer dieselbe Person gewesen ist oder aber eine von unseren Soldaten, die solche Beschießung aus niedriger Höhe natürlich wenig schätzten, geprägte Bezeichnung für tieffliegend angreifende feindliche Flieger überhaupt.

Solche Kunde ließ Boelcke keine Ruhe mehr. Jetzt, wo er dem Feinde gewachsen und ihm gegenüber nicht mehr, wie bei den früheren Begegnungen, wehrlos war, mußte er den Ruhestörer von James für „seine Frechheit“ „bestrafen“. Er bat sofort um seine Entlassung aus dem Lazarett und ein Auto. Beides wurde ihm verweigert. Dann also: Durchbrennen! Am anderen Morgen in aller Herrgottsfrühe verschwand Boelcke ohne Abmeldung, benutzte das erste beste Lastauto und erschien schon vor 7 Uhr bei seiner Abteilung in James, zum nicht geringen Erstaunen seines Hauptmanns, aber gerade rechtzeitig, um das im Lazarett versäumte Frühstück bei den Kameraden nachzuholen. Sie sitzen noch beisammen — da kommt die Meldung: der „Bauernschreck“ ist wieder da. Boelcke raus, springt in das Privatauto eines hohen Offiziers, befiehlt dem verblüfften Chauffeur: „Zum Flugplatz!“, steigt sofort auf, balgt sich mit dem „Bauernschreck“ rum und zerschießt ihm die Maschine derart, daß er nur mit Mühe und Not noch bis über die französische Linie kam und dort notlanden mußte — seine Besuche in James hat er nicht mehr wiederholt.

Seitdem Boelcke wieder in James war, war es sein stetes Drängen, näher an die Front zu kommen. Seine Initiative begegnete dem Vertrauen, das der das Flugwesen vor Verdun leitende Stabsoffizier der Flieger zu ihm hegte. Er erhielt von diesem die Erlaubnis, sich bei dem von Boelcke selbst ausgesuchten Dorfe

Sivry an der Maas einen eigenen Flugplatz einzurichten und dorthin den von ihm besonders geschätzten Ltnt. Nozke mitzunehmen.

Damit wird Boelcke zum Führer einer selbständigen, von der Flieger-Abteilung losgelösten und unmittelbar dem Stabs-offizier der Flieger unterstehenden, wenn zunächst auch nur kleinen „Gruppe“ von Jagdfliegern. Über die Bedeutung dieser zuerst vor Verdun gebildeten „Gruppen“ im Zusammenhang der Entwicklung der Jagdfliegerei ist bereits oben (S. 91) das Nähere gesagt: sie sind die erste Station auf dem Wege zu den organisierten Jagdstaffeln gewesen. Im besonderen ist hervorzuheben, daß Boelcke von den 3 Gruppenführern, die es zunächst nur gab, derjenige gewesen ist, dessen vorgeschobener Posten, von ihm selbst ausgewählt, weitaus am nächsten an der Front lag — nur etwa 12 km zurück, während die Gruppe in Avillers etwa 23 km von der Front entfernt war.

Seine Aufgabe war nun das offensive Eingreifen in den Kampf um die Herrschaft in der Luft, der vor Verdun geführt wurde. Was er in diesem geleistet hat, bezeugt der Kommandierende General der Luftstreitkräfte v. Hoepfner in seinem mit der Nennung von Namen und dem Lobe Einzelner äußerst sparsamen Buche: „Da war es in der Hauptsache dem Pflichtgefühl und der Tatkraft Boelckes zu verdanken, daß die zahlenmäßige Überlegenheit der feindlichen Flieger nicht damals schon erdrückend wurde. Sein Fokker erwies sich noch immer allen feindlichen Flugzeugen überlegen.“

Am 11. 3. ist Boelcke nach Sivry gekommen. Bereits am 12. und 13. errang er seinen zehnten und elften Sieg, am 19. und 21. folgten der zwölfte und dreizehnte.

Sivry, 16. 3. 16. Seit dem 11. 3. bin ich hier. Da die Front sich hier überall weiter nach vorn geschoben hat, waren wir in Jamez zu weit hinten. Man sah die feindlichen Flieger an der Front nicht mehr, die Meldungen von vorn kamen zu spät zu uns, als daß man noch rechtzeitig dort sein konnte. Deshalb hat ich, mir weiter vorn einen Flugplatz einrichten zu dürfen. Ich habe mir dazu eine schöne Maaswiese bei Sivry ausgesucht. Hier bin ich so nah an der Front, daß ich jeden feindlichen Flie-

ger, der erscheint, sofort sehe, also von den Meldungen anderer unabhängig und immer zur rechten Zeit da bin.

Schön ist es für mich, daß ich hier völlig selbständig bin und alles ganz auf eigene Faust mache. Ich habe ein Personen- und ein Lastauto, einen Unteroffizier und 15 Mann. Mit mir ist nur Ltnt. Nozke hierher gekommen — die anderen Fokkerflieger sind in James geblieben. Wir haben es uns hier ganz gemütlich gemacht; zum Essen haben wir uns mit 4 anderen Herren, dem Ortskommandanten, 2 von den Panzerautos und einem Kraftwagenoffizier, zusammengetan. Meine Adresse ist einfach: „5. Armee, Flugplatz Sivry.“

Gleich in den ersten Tagen meines Hierseins hatte ich guten Zulauf. Die Franzosen fliegen jetzt eifriger und in großen Massen; auch ist bisher immer Flugwetter gewesen. So gab und gibt es jetzt tüchtig zu tun.

Am 12. 3. startete ich gegen 11⁰, um 2 französische Farman-Doppeldecker, die über dem inzwischen [am 14. 3.] von uns genommenen „Toten Mann“ kreisten, zu vertreiben. Wie ich hinkam, waren aber schon 4 da. Ich wartete, bis 2 von ihnen über unsere Front kamen, und griff sofort den oberen an. Nun entspann sich ein lustiges Gefecht. Die beiden Franzosen hielten wie Pech und Schwefel zusammen — ich ließ aber den einmal angegriffenen nicht wieder los und toste immer hinter ihm her, während der andere Franzose seinerseits versuchte, hinter mir her zu sein. Es war das reine Katz- und Mausspielen. Der von mir Angenommene wand sich wie ein Aal, um zu entkommen. Schließlich waren wir bis auf 500 m runter. Da bekam ich den einen schön von hinten zu fassen, flog ganz nahe ran, wunderte mich, daß er keine Kurven mehr machte, und wollte ihm gerade den letzten Rest geben — in dem Moment versagten plötzlich meine beiden Maschinengewehre. In der Hitze des Gefechts hatte ich zu stark auf den Knopf gedrückt, so daß dieser sich jetzt klemmte. Da mich nun der zweite Franzose seinerseits vornahm, riß ich schleunigst aus.

Der letzte Kampf war über unseren Stellungen an der Côte de Talou (Maas-Bogen) gewesen. Wie nun meine Nachforschungen und die Meldungen von vorn ergaben, hat der eine Franzose doch sein Teil abbekommen. Er hat im Gleitflug gerade noch das jenseitige Maasufer erreicht und ist dort östlich Marre, wie

einige sagen: gelandet, wie andere sagen: abgestürzt; ich glaube das erstere, bloß hat er keine glatte Landung gemacht, sondern die Maschine ist dabei in Bruch gegangen. Nach der Landung ist der eine Insasse in das nahe Dorf gerannt, nach kurzer Zeit mit einer Tragbahre wiedergekommen und hat den zweiten abgeschleppt. Die Sache scheint also so gewesen zu sein: ich habe den Führer schwer verwundet, dieser ist gerade noch runtergekommen und dann fortgeschleppt worden. Das Flugzeug wurde durch unsere Artillerie zerstört.

Am folgenden Tage (13. 3.) war wieder großer Luftbetrieb. Früh kam ich gerade dazu, wie über dem Fort Douaumont ein Deutscher von einem avion de chasse angegriffen wurde. Letzteren habe ich mir gleich vorgenommen und verjagt — es war eine reine Pracht, wie er ausriß.

Nachmittags gegen 1⁰ sah ich ein französisches Geschwader beim „Toten Mann“ über die Front Richtung Dun fliegen. Ich suchte mir von ihnen einen etwas rechts vom Geschwader abhängenden Voisin-Doppeldecker aus und stieß auf diesen los. Da ich sehr hoch über ihm war, kam ich schnell ran und schoss ihm die Jacke voll, ehe er noch die Situation richtig kapiert hatte. Er machte sofort kehrt, um nach der Front auszureißen. Ich griff ihn nochmals energisch an, da kippte er nach rechts und verschwand unter meinem Flügel. Ich glaubte, er stürze ab, drehte aber gleich wieder bei, um ihn weiter im Auge zu behalten, und sehe zu meinem Erstaunen, daß der Gegner sich wieder aufrichtet. Ich gehe natürlich nochmals auf ihn los — da erblickte ich etwas ganz Sonderbares. Der Beobachter war aus dem Apparat rausgeklettert und saß auf dem linken Tragdeck, hielt sich an den Streben fest, sah erschreckt auf mich und winkte mit der Hand. Das Bild sah sehr kläglich aus, und ich zauderte einen Augenblick, auf ihn zu schießen — er war ja gänzlich wehrlos. Ich hatte dem Apparat die Steuerorgane zerschossen, und die Maschine war abgestürzt; um sie wieder in die Gewalt zu bekommen, war der Beobachter rausgeklettert und hatte sich auf den einen Flügel gesetzt, um das Gleichgewicht wiederherzustellen. Ich schoss noch einige Schuß auf den Führer, um den Gegner ganz runter zu bekommen. Da wurde ich von einem zweiten Franzosen gestört, der seinem Kameraden zu Hilfe kam. Da ich nur noch wenig Patronen hatte und auch schon über den Schützengräben

war, drückte ich mich nun schleunigst. Der feindliche Apparat ist dann noch eine kurze Strecke im Gleitflug geflogen, schließlich aber doch aus niedriger Höhe abgestürzt. Er liegt vor einer unserer Feldwachen, östlich des Dorfes Malancourt. Man kann ihn von unserer Front aus deutlich liegen sehen.

Das sind die beiden Luftkämpfe, von denen Ihr im Heeresbericht gelesen haben werdet.

Am 14. 3. habe ich über der Côte de Talou wieder einen avion de chasse gefaßt, der es aber sehr eilig hatte, sich aus meiner Nähe zu entfernen. Ich habe ihn noch etwas begleitet und mit dem M.G. die Musik dazu gemacht. Er ging, wie die Res.-Jäger 5 gemeldet haben, hinter dem Fort Marre runter. — Der wird aber nicht als Sieg gerechnet, da man ja nicht wissen kann, ob der Gegner getroffen ist oder sich nur durch schleuniges Landen auf seinem Gebiet dem Angriff entzogen hat. Nur die Fälle werden als Siege anerkannt, in denen das feindliche Flugzeug entweder bei uns runterkommt oder sein Absturz, deutlich sichtbar, auf seinem Gebiete erfolgt ist.

So habe ich in den letzten Tagen viel Erfolg gehabt, aber auch viel Ärger mit meiner 160 PS-Maschine. Ich bin nun schon ein paar mal an Franzosen hinter unserer Front nahe rangewesen, aber sie entkamen mir, weil mein Motor nicht richtig zog. In den nächsten Tagen soll ich einen neuen Apparat bekommen — ich hoffe, daß mein Geschäft dann noch besser geht.

17. 3. Da der Brief gestern nicht fortgekommen ist, kann ich Euch heute noch melden, daß ich gestern beim Kronprinzen in Stenay zum Abendessen eingeladen war. Es war sehr gemütlich und nett. Der Kronprinz legt gar keinen Wert auf Etikette und ist sehr natürlich. Er hat mich tüchtig „ausgequetscht“, wie er selbst sagte. Wir haben uns lange unterhalten, und beim Weggehen meinte er, er wolle mir beide Daumen halten, daß das Duzend bald voll würde.

Diese Stelle ist das einzige Mal, daß der allem Renommieren abholde Boelcke seine Beziehungen zum Deutschen Kronprinzen in den Briefen an die Eltern erwähnt. Da der Kronprinz als Führer der 5. Armee, zu der Boelcke vor Verdun gehörte, in dem von Sivry nicht weit entfernten Stenay sein Hauptquartier hatte,

hat sich in diesen Monaten ein lebhafter Verkehr zwischen ihnen entwickelt. Wiederholt kam der Kronprinz nach dem Flugplatz Sivry, oft wurde Boelcke nach Stenay gerufen oder vom Auto des Kronprinzen abgeholt, und wenn einmal ein paar Tage ohne Nachricht von oder über Boelcke vergingen, erfolgte sofort eine telephonische Erkundigung aus Stenay.

Das hübsche Bild, das den Kronprinz mit den drei jüngsten Rittern des Pour le mérite — Boelcke, Oberstlt. v. Brandis, der den Orden bei der Eroberung des Douaumont erhielt, und Ltnt. Rackow, der am 2. 6. 1916 die Feste Vauq erstürmte — zeigt [s. bei S. 113], ist im Juni in Stenay aufgenommen.

Was Boelcke das Herz des Kronprinzen in besonderem Maße gewann, spricht dieser in seinem Beileid-Telegramm an die Eltern aus: seine Kühnheit und Unererschrockenheit, und daß er trotz aller Erfolge und Ehrungen so schlicht und einfach blieb.

Ein Zeichen, wie hoch der Kronprinz Boelcke geschätzt hat und sich ihm verbunden fühlte, ist das große Ölporträt, das er nach Boelckes Tod nach einer Photographie, die er sich durch dessen Bruder verschafft hatte, mit dem Flugplatz Sivry als Hintergrund von dem im Felde weilenden Maler Hans Schulze-Görlich malen und am Weihnachten 1916 durch einen hohen Offizier den Eltern in Dessau überreichen ließ — ein sinniger Gedanke, der den Kronprinz ebenso ehrt wie Boelcke. Auf dem Rahmen des Bildes steht auf einer silbernen Platte: „Den Eltern unseres unvergeßlichen Boelcke. Wilhelm, Kronprinz. Weihnachten 1916“.

Sivry, 21. 3. 16. Heute erhielt ich das folgende Kaiserliche Handschreiben: „Wie Mir gemeldet wird, sind Sie wiederum aus dem Kampf gegen feindliche Flugzeuge mit einem vollen Erfolge zurückgekehrt. Ich habe Ihnen bereits unlängst durch Verleihung Meines höchsten Kriegsordens, des Ordens pour le mérite, gezeigt, welche Bedeutung Ich den Ergebnissen Ihres Wagemutes beimesse. Den jetzigen Zeitpunkt aber, in dem Sie mit dem zwölften Flugzeug nunmehr insgesamt zwei feindliche Fliegerabteilungen außer Gefecht gesetzt haben, will Ich nicht vorübergehen lassen, ohne Ihnen aufs Neue Meine vollste Anerkennung für Ihre vortrefflichen Leistungen im Luftkampf auszusprechen. — Großes Hauptquartier, den 20. März 1916. Wilhelm R.“

Ist das nicht nett? Wer hätte das vor 2 Jahren, als ich ein kleiner Funkerleutnant in Darmstadt war, gedacht!

Nun will ich Euch aber erst erzählen, wie das mit dem „Zwölften“ war.

Ich flog vorgestern gegen Mittag in der Gegend von Douaumont und wollte dort 2 Farmans abfassen, die hinter ihrer Front rumkutschten. Da sah ich gegen $\frac{1}{4}$ 1 Uhr auf dem westlichen Maasufer Sprengpunkte nach Norden gehen. Ich kam gerade hin, als der feindliche Apparat über seinen Linien zurückflog — ich glaubte schon, er wäre mir entwischt. Da sehe ich plötzlich, wie er kehrt macht und auf einen deutschen Doppeldecker zufliegt. Das ist ihm freilich schlecht bekommen, denn ich kriegte ihn von oben zu fassen. Sobald er mich sah, wollte er in steilem Spiralfzug ausreißen und versuchte dabei, auf mich zu schießen — wenn aber einer so angstgeschwollen ist und noch dazu in der Kurve, dann trifft er nie was. Ich dagegen wartete immer die günstigen Augenblicke ab und setzte ihm gutgezielte Schüsse hinein. Plötzlich sehe ich, wie der Gegner sich überschlägt, kurz darauf ein Flügel wegbricht und das Flugzeug sich langsam in Atome auflöst. Da wir Südwind hatten, waren wir im Kampf an unsere Stellungen herangekommen, so daß der Apparat in unsere Infanteriestellungen südlich Cuisy (im Heeresbericht stand irrtümlich Forges-Wald) fiel. Die Insassen waren beide tot; den Führer hatte ich mehrfach getroffen, so daß sein Tod schon vor dem Absturz erfolgt sein muß.

Das war also Nummer 12. Gestern rief mich Immelmann an, gratulierte mir, meinte aber: das wäre gegen die Verabredung, und ich sollte mit Nr. 13 warten, bis er nach sei. Ich sagte ihm: acht Tage wollte ich warten, habe aber mein Versprechen nicht halten können, denn Nr. 13 ist heute schon gefallen.

Bei letzterem war es eigentlich gar kein Kampf, sondern nur ein schnelles Runterknallen. Ich sah vormittags gegen 11⁰ südwestlich Ornes einen deutschen Doppeldecker im Kampfe mit einem Farman-Doppeldecker. Ich stürzte mich natürlich auf letzteren, bekam ihn von hinten zu fassen und eröffnete auf ganz nahe Entfernung, etwa 80 m, das Feuer. Da ich von schräg oben kam, hatte ich ihn in wenigen Sekunden aufgeholt. In dem Moment, wo ich meine Maschine über die feindliche wegreißen

wollte, sah ich diese explodieren — ich bekam noch die schwarze Rauchsäule ins Gesicht. Es war ein schauerlich schönes Schauspiel, wie das Flugzeug in Flammen aufging und dann wie eine große Fackel abstürzte. Seine Reste liegen östlich des Waldes „les Fosses“.

Eben hat auch Loerzer — Fokkerflieger bei meiner früheren Abteilung in Jarnetz — einen Farman in Brand geschossen. Die Dinger brennen so leicht, weil ihr Motor hinten liegt und die Benzintanks darüber; trifft man nun in letztere, so läuft das Benzin auf den heißen Motor, und die Katastrophe ist da. Das kann bei unseren Maschinen nicht passieren. Übrigens hat dieser Farman eine 3,5 cm-Kanone an Bord gehabt — das ist erst das zweite Flugzeug mit Kanone, das uns in die Hände fällt.

Ungefähr eine Stunde vor diesem Erfolg hatte ich schon einen Kampf, der aber eigentlich nur ein Verjochen war und über den ich Euch gar nicht berichten würde, wenn Ihr nicht dabei sehen könntet, was bei der Fliegerei manchmal für Quatsch gemeldet wird. Ich hatte den einen von zwei sich unseren Stellungen nähernden Farmans, auf die auch unsere B.A.K. (Ballon-Abwehr-Kanonen) schossen, angenommen. Dieser versuchte sich meinem Angriff im steilen Kurvengleitflug zu entziehen, was die B.A.K. wohl für einen Absturz angesehen haben. Ich verfolgte den Farman weiter, habe auch auf ihn das Feuer eröffnet, mußte aber dann den Kampf abbrechen, da ich in 200 m Höhe an die feindlichen Stellungen kam.

Darüber haben die erfolgslüsternden B.A.K. gemeldet: „Die B.A.K. hat 10¹⁰ vorm. einen französischen Doppeldecker zum Absturz(!!) gebracht. Hierauf griff ein Fokker den schon abstürzenden(!) Apparat an. Dieser landete (wenn einer abstürzt, kann er nicht landen!) auf der Côte de Talou (von uns besetzt!) und flog nach Wiederherstellung seiner Maschine wieder fort(!!)“. Eben rief der Stabsoffizier der Flieger bei mir an und regte sich auf, wie es möglich wäre, daß ein feindlicher Flieger bei uns landen und dann wieder heimwärts starten könnte. Ich habe ihn soeben durch einen Bericht beruhigt, daß der feindliche Flieger weder „abgestürzt“ noch auf der Côte de Talou gelandet ist. — Die armen B.A.K.!!

Ein „Erfahrungsbericht“

Von der Wichtigkeit der Berichte, die Boeldé über seine flugtechnischen, taktischen und organisatorischen Erfahrungen fortlaufend dem Feldflugchef erstattet hat, und von der bedauerlichen Tatsache, daß diese Berichte nicht mehr vorhanden sind, war schon oben (S. 126) die Rede. Durch Zufall ist wenigstens einer von ihnen als Bleistift-Entwurf auf Foliobogen unter Boeldés Brieffschaften erhalten geblieben, durch den wir doch eine Vorstellung von ihrer Art gewinnen.

Der vorliegende Bericht betrifft die 160 PS Fokker-Maschine, über die Boeldé schon am Schlusse seines Briefes vom 16. 3. 16 geklagt hat. Bei ihr waren die beiden Maschinengewehre versuchsweise in einem Winkel von 15° nach oben starr eingebaut, und nicht, wie das die Regel war, gleichlaufend mit der Längsachse des Flugzeugs, so daß Flugrichtung und Schußrichtung zusammenfallen.

Siory, 24. 3. 16

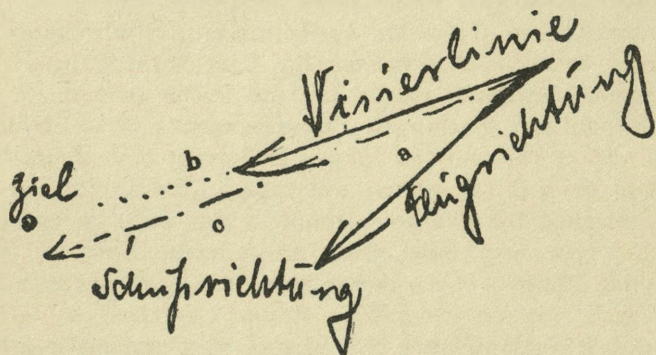
Bericht
über 160^{er} E-Flugzeuge.

I. Flugtechnische Eigenschaften:

- a) Die Schnelligkeit des 160^{er} Fokker-Eindeckers genügt den Anforderungen an der Front, besonders im Geradeausflug; im Steigen verliert die Maschine sehr an Schnelligkeit, so daß mir mehrmals Nieuport-Doppeldecker deswegen entkommen sind.
- b) Die Steigfähigkeit läßt in größeren Höhen (über 3000 m) sehr nach. Dies könnte wohl durch den Bau eines leichten Doppeldeckers vermieden werden.
- c) Die Wendigkeit der 160^{er} Maschine ist wesentlich geringer als die der 100^{er} und 80^{er} Maschinen, da die lebendige Kraft des schweren Motors sich schwer überwinden läßt. Ein ganz schnelles Herumreißen der Maschine kann nur durch Ausschalten des Motors erreicht werden. Da man hierbei naturgemäß immer an Höhe verliert, ist ein Kurvenkampf mit einem auf gleicher Höhe oder gar höher befindlichen Gegner auf der 160^{er} Maschine sehr gefährlich.

2. Motor: Die Leistungen des 160^{er} Motors sind im Anfang gut gewesen, auch in größeren Höhen, wenn der Motor auch im Verhältnis zum Standmotor viel an Touren (etwa 40 bis 50) nachließ. Nach längerem Gebrauch ließ der Motor in größeren Höhen bis 100 und noch mehr Touren nach.
3. Die Maschinengewehre arbeiten bei sorgfältiger Behandlung einwandfrei. — Die Einstellung der Nocken war bei neu herauskommenden Maschinen sehr mangelhaft, so daß vielfach Brüche der kleinen Brücken vorkamen. Das Material für die Kipphebel ist zu stark gehärtet; diese sind oft gebrochen.

Nicht bewährt hat sich nach meinen Erfahrungen der Einbau der M.G.s in 15° nach oben. Den Angriff von unten, für den dieser Einbau bestimmt ist, unternehmen wir in der Praxis verschwindend selten. Bei den normalen Angriffen (von hinten oder hinten oben) wirkt dieser Einbau störend. Ganz abgesehen davon, daß schon das Zielen bei einem in der Flugrichtung eingebauten M.G. einfacher und angenehmer ist, da man das Ziel immer im Auge behält, ergeben sich beim 160^{er} Fehler in der Geschosßbahn. Da das Flugzeug in Richtung a fliegt, fliegt das Geschosß nicht in der Visierlinie b, sondern in einer



etwas tiefer liegenden Richtung c, also am Ziel vorbei. Man muß also immer Berechnungen anstellen, die natürlich, zumal in der Erregung des Kampfes, ungenau sind. Das Schießen kommt also mehr oder weniger auf ein Streuverfahren heraus und nicht, wie bei der 100^{er} Maschine, auf ein Schießen auf einen Punkt. Infolgedessen ist mit dem 160^{er} der Patroneneinsatz stets we-

sentlich größer als mit dem 100". Der Unterschied ist mir gerade jetzt aufgefallen, wo ich zur Aushilfe wieder einen 100" fliege.

Es gibt 3 Möglichkeiten, um diesen Fehler zu beheben: a) Man stellt beide M.G. wieder in die Flugrichtung. b) Man läßt ein M.G. im Winkel nach oben gestellt, stellt aber das andere in die Flugrichtung. c) Man richtet die M.G. verstellbar ein. Dabei genügen ja 2 Stellungen: als Grundstellung die in der Flugrichtung, als zweite eine Stellung nach oben — dann würde ich sogar zu einem größeren Winkel als 15° raten! Das Umstellen müßte durch einen leicht zu bedienenden Hebel geschehen.

Die weitere Entwicklung hat der hier an dem im Winkel nach oben gestellten Maschinengewehr geübten Kritik und Boeldes Vorschlag des Baus von Einsitzer-Doppeldeckern recht gegeben. Der Versuch mit den nach oben gestellten Maschinengewehren ist bald aufgegeben, und der Bau von Doppeldeckern für die Jagdflieger ist bald begonnen worden. In Boeldes späterer Jagdstaffel 2 z. B. sind nur Albatros-Doppeldecker geflogen worden, im Geschwader Richthofen später sogar Dreidecker.

Die unmittelbare Folge des vorstehenden „Erfahrungsberichts“ aber war, daß Boelde schon wenige Tage darauf, Ende März, nach Schwerin entsandt wurde, um mit Fokker zu beraten. Ganz erschöpft von den tagelangen Besprechungen und vielen Probeflügen, traf er von dort zu kurzem Besuch im Elternhaus ein.

Wieder im Feld, schreibt er am 11. 4.: „Die Kundschaft wird täglich schlechter. Die Franzosen kommen nicht mehr zu uns rüber, sie fliegen nur noch weit hinter ihrer Front. Trotzdem ist der Dienst nicht leicht — dieses immer vergebens auf der Lauer liegen strengt mehr an als ein frischer Kampf.“ — Das besagt, daß die deutschen Fokker-Flieger vor Verdun die Oberhand gewonnen hatten.

Im nächsten Briefe vom 17. 4. 16 gibt Boelde ein nettes Bild seines Lebens:

„Vor einigen Tagen war ich in Charleville beim Feldflugchef wegen einer dienstlichen Besprechung. Bei dieser Gelegenheit hat mich Falkenhayn zum Abendessen befohlen. Es war sehr interessant, diesen großen Welt-Kulissenschieber mal aus der Nähe

zu betrachten. Es wurde an kleinen Tischen gegessen; ich saß neben Falkenhayn mit dem Chef der Operationsabteilung General Tappen und dem Generalquartiermeister zusammen. Daß mich neulich der Großherzog von Sachsen-Weimar auf meinem Flugplatz besucht hat und ich dann abends mit ihm zum Essen war, habe ich wohl schon geschrieben.

„Mutter braucht sich wirklich keine Sorge zu machen, daß ich hier Mangel leide. Ich habe Butter, Schinken, Wurst, Kuchen, sogar die sonst so seltenen Eier im Überfluß. Das beschafft alles mein guter Fischer. Wenn er mich dabei ‚ins Feld führt‘ bekommt er alles, sogar vom Bäckerei-Kolonnerich jeden Tag frische Brötchen. Das Zauberwort: ‚für Herrn Oberltnt. Boelcke‘ erschließt alle Quellen. Auch die anderen Herren unserer Tischgemeinschaft machen sich das zunutze; wenn sie was haben wollen, bekommen sie das mit Hilfe meines Namens auch bei den hartherzigsten Proviantontels. Vor einigen Tagen war ich mit Bruder Wilhelm, der einen neuen Wagen brauchte, beim Kraftwagenpark in Margut, um für ihn das Herz der Kraftwagenontels zu erweichen. Sie öffneten tatsächlich auch den ‚Geheimschuppen‘ und rückten nicht nur für Wilhelm den gewünschten Wagen raus, sondern gleich auch für mich einen funkelnagelneuen 45 PS-Benzwagen, der eigentlich für ein Generalkommando bestimmt war.

„Das ist alles ganz gut und schön — wenn ich nur nicht so schrecklich viel Briefe beantworten müßte! Neulich hat mir schon der Allgemeine Deutsche Automobilklub seine ‚goldene ADAC-Ehrennadel mit Brillanten‘ zugesandt und neuerdings haben sie mich zum Ehrenmitglied des Akademischen Luftflottenvereins ernannt — weiß gar nicht, was ich mit all diesen neuen Würden anfangen soll.“

Die Folge der am Eingang des letzten Briefes erwähnten Besprechung mit dem Feldflugchef war, daß Boelcke gleich nach Ostern zu einer Konferenz mit der Oberurseler Motorenfabrik entsandt wurde. Bei dieser Gelegenheit kam es zu dem lustigen Intermezzo im Frankfurter Opernhaus, über das er, ebenso wie über den Verlust seines Kameraden Noke und seine erste Begegnung mit dem Kaiser im folgenden Briefe berichtet:

Siorgy, 29. 4. 16. Zunächst etwas sehr Trauriges: Ltnt. Noske, der mit mir hier das Geschäft führte, ist am Karfreitag tödlich verunglückt. Als wir beide vom Frühflug zurückkehrten, flog Noske, der wohl Ladehemmung gehabt hatte, noch zu unserem „Schießteich“, um sein M.G. zu probieren. Das wiederholte er noch zweimal. Beim dritten Male stieß er mit dem rechten Flügel gegen das Tragsseil des Fesselballons, der an dem Tage zum erstenmal an der Straße nach Consenvooye stand. Der Apparat drehte sich auf der Stelle um und stürzte dann senkrecht ab. Wir konnten Noske nur als Leiche aus den Trümmern befreien. Am Montag nachmittag haben wir ihn in Stenay zur Bahn überführt. Er war der einzige Sohn seiner Eltern (aktiver Oberst). Es tut mir sehr leid um Noske, denn er war einer unserer besten, eifrigsten und rücksichtslosesten Flieger, und mir war er ein treuer, lieber Kamerad.

An seiner Stelle habe ich jetzt den Oberltnt. v. Althaus — schon einmal im Heeresbericht genannt — und Ltnt. v. Hartmann hier.

Damit ich Ostersonntag nicht allein wäre, war ich vom Stabs-offizier der Flieger in Stenay, Hptm. Haehnelt, zum Mittagessen eingeladen. Nun traf es sich sehr günstig, daß gerade S. M. beim Kronprinzen zum Frühstück war. Hptm. Haehnelt schleifte mich also sofort zum Schloß, wo ich mich bei S. M. meldete. Es war für mich sehr schön, daß ich mal Gelegenheit hatte, unseren Kaiser aus der Nähe zu sehen und zu sprechen.

Der Kaiser unterhielt sich mit mir ziemlich lange, fragte mich nach meiner Kampfweise und ließ sich von mir den Hergang der letzten Kämpfe erzählen. Er sah sehr frisch aus, gar nicht so mitgenommen, wie z. T. auf den letzten Bildern. Er war auch recht vergnügt und lachte aus vollem Halse, wie ich ihm davon erzählte, daß der eine, auf dem Tragdeck sitzend, mich so angstgeschwollen angegloht hatte. Dann meinte er, der Alte Fritz würde wohl noch im Grabe mit seinem Stock klopfen, wenn er hörte, daß es jetzt einen „Luft-pour le mérite“ gäbe. Ich blieb dann auch beim Frühstück, wobei mir der Kaiser zutrank. Nach Tisch hat sich Prinz Oskar, der auch bei Tisch gewesen war, lange mit mir unterhalten.

Am Montag abend bin ich dann nach Oberursel bei Frankfurt gefahren, wo die Vertreter der Inspektion des Feldflugchefs eine Konferenz mit den Ingenieuren der Oberurseler Motoren-

fabrik hatten. Da ich am Dienstag abend nichts anderes vor hatte, ging ich in die Oper, wo „Mandine“ gegeben wurde.

Wie man in der Heimat als junger Offizier mit seinem Pour le mérite auffällt, das habe ich in den zwei Tagen erlebt — das ist ja schlimmer wie ein Steckbrief! In Frankfurt wie in Wiesbaden, wo ich am Mittwoch nachmittag war, wurde ich auf der Straße in einem fort angegloht. Auch in der Oper staute sich in der Pause jedesmal das Publikum, wo ich erschien — es war gräßlich.

Das Schlimmste kam aber noch. Als im 3. Akt der Opernsänger Schramm die bekannte Arie „Vater, Mutter, Schwestern, Brüder“ gesungen hatte, wurde er lebhaft applaudiert und hervorgerufen. Schließlich erschien er wieder, um die Arie zu wiederholen. Doch denkt Euch — ich traute meinen Ohren nicht: singt der Bursche nicht den richtigen Text, sondern eine Strophe auf mich, die sie auf der Bühne schnell zusammengedeicht haben — sie ist auch danach! — und die mir der Sänger dann selbst geschildert hat:

Freunde, hört: der tapfre Flieger
Leutnant Boelcke ist im Haus!
Dilemal schon blieb er Sieger
Vor dem Feind in mächt'gem Strauß.
Möge es ihm noch gelingen,
Hundert Feinde zu bezwingen!
Oh wie herrlich und wie schön,
Wenn wir bald ihn wiedersehn!

Nun hättet Ihr aber mal das Publikum toben sehen sollen: geklatscht, geschrien und getrampelt haben sie. In der nächsten Pause war ich das Ziel aller Ferngläser — da entzog ich mich durch schleunige Flucht allen weiteren Ovationen.

Am Mittwoch abend bin ich zurückgefahren, da ich am nächsten Tag wieder arbeiten wollte. Früh um 9⁰ war ich wieder in Sivry. In dem Augenblick, wo ich nach Sivry reinfahre, erscheinen auch schon 2 Franzmänner — seit vier Wochen das erstemal! Also ich gleich auf den Platz und hinterdrein. Ich kam aber doch zu spät und gerade noch dazu, wie ein deutscher Doppeldecker einen abschoss — der andere entkam. Ich flog dann nach der Ostfront von Verdun und kam gerade noch zurecht

zu einem neuen Kabaz. Dort waren 3 Franzmänner über die Front gekommen und sofort von einem Fokker attackiert worden, der dabei aber selbst in Not kam. Da eilte ich ihm zu Hilfe, nahm mir einen vor und wickelte ihn. Darauf flog die ganze Gesellschaft wieder zurück. Ich ließ aber meinen Klienten nicht los, sondern blieb ihm immer dicht auf. Er wand sich wie ein Aal und flog sehr geschickt. Ich bekam ihn dreimal von hinten und einmal schräg von vorn gut zu fassen. Schließlich machte die Maschine eine steile Kurve, überschlug sich so, daß sie eine Zeitlang mit den Rädern nach oben flog, und kippte dann über den Flügeln nach unten. Ich mußte dann, da mehrere andere Franzosen kamen und ich über den feindlichen Linien war, zurück. Nach den Meldungen der 14. Res.Div. ist das Flugzeug, sich noch zweimal überschlagend, senkrecht in das Waldgelände südwestlich Vaur gestürzt. Das war Nummer 14.

*

Siorg, 9. 5. 16. Von meinem „Fünfzehnten“ habe ich Euch ja noch gar nicht erzählt. Am 1. 5. gegen Abend sah ich vom Platz einen feindlichen Doppeldecker über dem Pfefferrücken. Ich startete gleich und fand den Burschen noch in etwa 1500 m Höhe rumtreifen. Anscheinend hatte er mich nicht gesehen, sonst wäre er beizeiten ausgerissen. Ich nahm ihn von hinten oben an und begrüßte ihn in der üblichen Weise. Da machte er schnell eine Kurve und — denkt Euch die Frechheit! — schießt wieder. Lange hat er das aber nicht getan. Ich hatte ihn gleich ordentlich beim Wickel — das Geschäft war kurz und bündig. Er drehte und wand sich noch ein paarmal, dann kippte er um und fiel südlich des Pfefferrückens hinter die französischen Linien, worauf ich befriedigt nach Hause flog. Die ganze Sache war in höchstens 2 Minuten erledigt.

Seitdem habe ich noch 4 feindliche Flugzeuge „gewickelt“, doch immer nicht mit vollem Erfolg. Am 2. 5. mittags flogen 3 Franzosen auf ihrer, 4 deutsche Doppeldecker auf unserer Seite, ich über den letzteren. Die beiden Geschwader beschnüffelten sich geraume Zeit, etwa eine Viertelstunde, dann näherten sie sich über dem Maasbogen (nördlich Verdun), schließlich attackierte ein Franzmann den einen Deutschen. Darauf hatte ich ja bloß gewartet. Ich stürzte mich sofort auf den Franzosen. Der arme Mann bekam darüber einen solchen Schreck, daß er schon bei-

nahe abstürzte, ehe ich anfang zu schießen. Erst in etwa 1000 m Höhe — anfangs waren wir 3500 — kam ich auf Kampfsentfernung an ihn ran und habe ihn dann bis auf 500 m mit M.G.-Feuer das Geleit gegeben. Abbekommen hat er dabei sicher was. Er landete dann sofort auf einer Wiese südlich Charny; das Flugzeug hat noch stundenlang da gestanden und ist von unserer Artillerie beschossen worden.

Dann habe ich noch zweimal über den Côtes Lorraines je einen Farman gefaßt. Die haben auch beide etwas abbekommen, doch habe ich sie nicht abstürzen, sondern nur im Gleitflug gesehen.

Schließlich habe ich am 6. 5. „beinahe“ einen Caudron-Doppeldecker runtergeholt. Der Bursche flog für seine Artillerie bei Höhe 304 (nordwestlich Verdun) und war bei heftigem Südwind wohl aus Versehen bis zu unserer Front gekommen. Das freute mich mächtig, denn die Gelegenheit, einen Franzosen über unserer Front zu erwischen, wird täglich rarer. Ich bekam meinen Gegner nördlich des bois de Hesse zu fassen. Es schien ein trasser Anfänger zu sein, er machte keine Kurve, sondern riß gradeaus aus. Ich rieb mir schon die Hände vor Vergnügen. Da — nach etwa 200 Schuß Ladehemmung! Ich war wütend, daß er mir entwich. Er ist dann südlich des bois de Hesse gelandet. Vielleicht hatte ich ihn schon getroffen — aufgeklärt hat er an dem Tag sicher nicht mehr.

Das wären so die Räubergeschichten der letzten Woche. — Althaus fliegt sehr ordentlich, geht auch schön an den Gegner ran; es ist ein Spaß, mit ihm zusammenzufliegen. Leider ist er schon ein bißchen nervös. Als Kamerad ist er sehr nett. Gestern war ich mit ihm in Charleville beim Feldflugchef, bei dem wir auch Buddede, den Türkenflieger, trafen, der sehr interessant erzählte. Die Türkei mal zu sehen — das könnte mich auch locken.

Das Datum, 2. 6., des nächsten Briefes ist irreführend, da sein Inhalt die Ereignisse vom 17. bis 21. 5. betrifft. Unmittelbar nach diesen ging Boelde auf Heimaturlaub. Da die Eltern den Wunsch äußerten, er möchte doch auch diese Erlebnisse, von denen er ihnen mündlich berichtet hatte, schriftlich niederlegen, hat er das auf der Rückfahrt von Dessau getan. Der Brief ist datiert: „Im Zuge“ und am 2. 6. in Trier zur Post gegeben. Er lautet:

Wie versprochen, will ich kurz noch meine letzten fliegerischen Erlebnisse schildern.

Der 17. 5. war ein anstrengender Tag. Eins unserer Artillerieflugzeuge wollte die Côte Marre (westlich Verdun) photographieren und bat mich, als Schutz mitzufliegen. Auf meinem Rückflug sah ich bei Douaumont Sprengpunkte und flog zur näheren Inspizierung hin. Dort fand ich 4 oder 5 deutsche Doppeldecker und auch einige französische Jagdflugzeuge. Ich hielt mich etwas im Hintergrund und beobachtete die Gegner. Da sehe ich, wie ein Nieuport frech wird und einen unserer Doppeldecker angreift. Ich stürze mich sofort auf jenen und glaubte, da ich unbemerkt auf sehr nahe Entfernung rankam, meinen Erfolg schon sicher. Doch war ich mit zu großer Fahrt angekommen, so daß mein Apparat über ihn wegschoß. Er machte sich nun schleunigst davon — ich hinterher. Mehrmals kam ich noch gut zum Schießen, doch hatte ich einen tüchtigen Gegner vor mir, der brillant flog. Ich begleitete ihn noch ein Stückchen, zog mich aber, da inzwischen seine Spießgesellen ihm zu Hilfe kamen, hinter unsere Linie zurück und erwartete die Gegner hier. Einer, der viel höher als ich war, kam auch und griff an — wir drehten einige lustige Kurven, worauf er wieder abdampfte.

Bei diesen Späßchen war ich mittlerweile von meiner schönen Höhe von 4000 m auf 2000 runtergekommen. Da erscheinen plötzlich — ich traue meinen Augen kaum — 8 doppelmotorige Caudrons, in Paaren wie an einer Schnur aufgereiht, über der Front Maas-Douaumont in 4400 m Höhe. So eine Gemeinheit — ich mußte nun doch erst wieder auf diese Höhe klettern! Da die Kerls aber so unheimlich hoch flogen und sich auch durchaus nicht zu mir runterbemühten, kam ich nicht ran. Ich versuchte, ihnen noch von unten etwas zu geben, aber sie strafte mich mit Verachtung und flogen unbekümmert nach Haus.

Darüber waren 15 bis 20 Minuten vergangen, und ich hatte wieder eine beträchtliche Höhe erreicht. Da sehe ich über der Côte de Talou — ich war bei Douaumont — noch 2 Caudrons ankommen, und zu meiner Freude tiefer als ich. Ich also hin, doch waren sie inzwischen schon wieder über die Maas. Da sehe ich noch rechtzeitig einen anderen Caudron und einen Nieuport auf mich niederstoßen. Ich nehme mir den gefährlicheren Gegner zuerst vor und fliege dem Nieuport direkt entgegen. Wir bekneten

uns, rutschen übereinander weg — getroffen hat bei der Summierung der Geschwindigkeit, wenn zwei aufeinander zu fliegen, keiner was. Ich drehte sofort um und knallte hinter dem anderen her. Da kam aber auch schon der Caudron und machte dasselbe Manöver mit mir wie der Nieuport, nur etwas schlechter. Ich setzte mich sofort hinter ihn und wollte ihm noch etwas am Zeuge flicken — da kam mir ein anderer Fokker zu Hilfe und zuvor. Er stürzte sich auf den Caudron, der sofort ausriß. Das sah der Nieuport und kam seinem bedrängten Kameraden zu Hilfe. Dies sah ich und kam meinem Kameraden zu Hilfe. So bot sich folgendes witziges Schauspiel: Unten der ausreißende Caudron, hinterher der Fokker, hinter diesem der Nieuport, hinter diesem ich. Das war eine lustige Knallerei. Schließlich ließ der Fokker, da wir inzwischen leider schon hinter der französischen Linie waren, von dem Caudron, und der Nieuport, dem meine Schießerei doch zu dumm wurde, ließ von dem Fokker. Ich verschoss noch meine letzten Patronen und flog nach Haus.

Das ganze Theater hatte etwa eine Stunde gedauert. Gearbeitet habe ich an dem Tage wie ein Pferd — leider ohne sichtbaren Erfolg. Doch haben der andere Fokker, der sich nachher als Althaus entpuppte, und ich wenigstens das Schlachtfeld behauptet.

Am 18. 5. kam dann meine Nummer 16. Ich flog gegen Abend und fand die ganze Gegend um Verdun durch unsere Doppeldecker verpestet. Da hielt ich mich für vollkommen überflüssig und ging deshalb etwas auf Reisen — ich wollte mir mal wieder die Champagne ansehen. Ich flog bis Aubérive; in der ganzen Champagne herrschte der tiefste Frieden, sowohl auf der Erde wie in der Luft. Da hatte ich das Glück, auf meinem Rückfluge südöstlich Massiges einen zweimotorigen Caudron dicht bei mir zu finden. Der Franzmann hatte mich gar nicht gesehen; er flog schon wieder nach Hause und ahnte nichts Böses. Da er gar keine Anstalten machte, zu entweichen oder anzugreifen, flog ich immer näher ran, ohne zu schießen. Erst als ich auf etwa 50 m ran war und die beiden Leute im Apparat deutlich sehen konnte, fing ich ein wohlgezieltes ruhiges Dauerfeuer an. Gleich darauf kippte der Gegner und wollte nach unten entweichen — doch nun war das zu spät. Ich war zu nahe ran und konnte ihm in aller Ruhe den Laden voll schießen. Es dauerte denn auch gar nicht lange. Nach etwa 150 Schuß sah ich den linken Motor

stark qualmen und kurz darauf mit einer grell roten Flamme explodieren. Der Apparat überschlug sich und fing an zu brennen. Ich beobachtete noch, wie er wie ein Klotz in die zweite feindliche Stellung fiel und dort weiter brannte. — Besonders gefreut habe ich mich, daß Ihr diesen Sieg gerade an meinem Geburtstag gelesen haben werdet.

Am 20. 5. flog ich wieder in der Champagne auf Jagd und faßte auch einen Farman nördlich Varennes. Ich griff ihn hinter seiner Linie an, doch ging er gleich runter. Trotzdem versuchte ich es mit ihm, da sonst weit und breit kein anderes Flugzeug zu sehen war. Ich hängte mich an seinen Schwanz und schoss ihm dauernd auf den Frack, er wollte aber nicht fallen — die Farmanpiloten sind durch den hinter ihnen liegenden Motor sehr geschützt. In diesem Fall glaube ich aber den Führer doch verwundet zu haben, da der Apparat die typischen steuerlosen Bewegungen in der Längsrichtung machte. Da der Kampf schließlich doch zu weit hinter der Front war, flog ich nach Hause. Über unserer Stellung ging ich aus Jux auf 100 m runter und winkte unseren Leuten zu, die darüber vor Freude wie toll waren.

Am folgenden Tage (21. 5.) hatte ich wieder mal greifbare Erfolge. Mittags flog ich auf beiden Seiten der Maas Sperre. Jenseits der Linie flogen in großer Höhe 2 Nieuports, doch kam ich nicht ran. Ich wollte schon nach Haus fliegen und ging über dem „Toten Mann“ im Gleitflug runter, da sehe ich unten 2 Caudrons rumkutschten, die mir bis dahin entgangen waren. Als ich an den einen ran bin und gerade zu schießen beginne, da sehe ich einen von den Nieuports auf mich stoßen. Dem wollte ich gern einen Denkfzettel geben. Ich lasse von den Caudrons ab und fliege nach Norden weg, der Nieuport im Glauben, ich hätte ihn nicht gesehen, hinter mir her. Ich behielt ihn immer im Auge, bis er sich auf etwa 200 m genähert hatte — dann warf ich plötzlich meine Maschine rum und flog auf ihn los. Da hättet Ihr aber mal sehen sollen, was der für einen Schreck bekam! Er riß seine Maschine rum und kniff nach Süden aus. Durch meinen Angriff hatte ich etwa 100 m gewonnen, so daß ich ihm nun auf 100 m den Laden vollschießen konnte; er machte mir die Arbeit auch nicht schwer, sondern flog stur gradeaus. Er fing dann auch bald an zu torkeln, doch habe ich ihn nicht so lange verfolgen können, bis er unten aufschlug. Erst am Abend hörte ich

vom Stabsoffizier der Flieger, daß schon mittags die Infanterie vom „Toten Mann“ das Flugzeug als abgestürzt gemeldet hatte.

Am Abend ging ich nochmals ohne bestimmtes Ziel auf Jagd und hatte nach mehreren vergeblichen Versuchen nach etwa 2 Stunden Flugzeit Erfolg. Ich flog nördlich vom bois de Hesse — da sehe ich über diesem einen Franzmann rumkutschen. Ich tat so, als ob ich fortfliege, und siehe da, der Franzmann fällt darauf rein und kommt mir nach bis über unsere Front. Jetzt stürzte ich mich mit kolossaler Schnelligkeit — ich war viel höher — auf ihn. Er macht sofort kehrt, doch er entkommt mir nicht. Dicht hinter seinen Linien fasse ich ihn und fange an, zu hämmern — immer gut gezieltes Dauerfeuer. Er ist auch so dumm, immer geradeaus zu fliegen. Den Burschen wollte ich durchaus haben. Ich hämmerte so lang, bis auch dieser Apparat wieder Feuer fing. Mitten im Schießen sehe ich ihn explodieren, in sich zusammenbrechen und hinunterstürzen. Unterwegs montierte er gleich noch den einen Flügel ab, der hinterher flatterte und in den Hessenwald fiel.

Wie ich nach Hause kam, wollten sie es kaum glauben, daß ich schon wieder einen hatte. Zu meiner Freude kam dann auch die Bestätigung meines Sieges am Mittag. So hatte ich an dem einen Tage Nummer 17 und 18.

Gleich in der Nacht nach diesem siegreichen Tage und Abend trat Boelde einen ihm schon längst bewilligten Heimaturlaub an. Mit einer freudigen Überraschung hat dieser begonnen. Als er am folgenden Nachmittag in Köthen, wo er auf den Anschluß nach Dessau warten mußte, durch die Straßen schlenderte, las er an einem Schaufenster im neuesten Heeresbericht: „Außerdem schoß Oberleutnant Boelde südlich von Avocourt und südlich des ‚Toten Mannes‘ den 17. und 18. Gegner ab. Der hervorragende Fliegeroffizier ist in Anerkennung seiner Leistungen von Sr. Majestät dem Kaiser zum Hauptmann befördert worden.“

Obwohl er, durch seine Erfahrungen gewöhnt, den Mantel so hoch geschlossen trug, daß der Pour le mérite kaum zu sehen war, wurde er doch bald auf der Straße erkannt. Die Jugend, Schüler und Seminaristen umringten ihn und geleiteten ihn zum

Bahnhof, aus dem der Zug nach einer Rede auf ihn unter den brausenden Hurras der Menge hinausfuhr seiner Vaterstadt entgegen.

Die Tage in Dessau sind seine „Hohe Zeit“ gewesen, in der er das Glück und die Last, eine berühmte und volkstümliche Persönlichkeit zu sein, reichlich erfahren hat. Mit Windeseile verbreitete sich die Nachricht: „Boeldke ist da!“ durch die Stadt. Deputationen erschienen, sein Gymnasialdirektor mit den Primanern, die Kapelle des 93er Ersatz-Bataillons brachte ihm Morgenständchen, vom Herzog wurde er zur Tafel, von der Herzogin zum Tee befohlen, die Jungwehr marschierte mit ihrer Fahne und Musik vor der Villa der Eltern auf, die in jenen Tagen das Ziel einer allgemeinen Wallfahrt war, um den berühmten Landsmann zu sehen. Boeldke, sonst derlei abhold, hat sich, weil es seine Jugendheimat war, die ihn ehrte, doch über alles gefreut, wenn er auch lieber still und unerkannt mit den Eltern und seinem Ibi durch Wald und Busch gewandert wäre.

Ins Feld zurückgekehrt, schreibt er am 12. 6.: „Hier ist nicht viel los, immer Wolkenwetter, höchstens gegen Abend klärt es sich mal ein bißchen auf. Hätte man das voraus gewußt, so hätte ich, ohne was zu versäumen, ruhig länger bei Euch bleiben können.“

Dann aber folgt im gleichen Briefe eine Stelle, die für die Geschichte der deutschen Jagdfliegerei von wesentlicher Bedeutung erscheint: „In nächster Woche bekomme ich eine Staffel von nur Fokker-Einsitzern hierher, deren Führer ich werde. Ich bekomme 6 Flugzeuge und werde ganz selbständig. Ich habe mich nicht darum gerissen, man hat mir die Sache fast gegen meinen Willen aufgedrängt. Nun ich sie aber einmal übernommen habe, macht sie mir Spaß, und ich will sehen, daß ich eine bevorzugte Staffel daraus machen kann. Ich bin jetzt dabei, die Quartiere usw. zu beschaffen, will auch einen eigenen Kasinobetrieb aufmachen. Nur hat die ganze Sache den Haken, daß die Fokker-Staffeln nicht etatsmäßig sind und je nachdem wieder aufgelöst werden können.“

Die von Boeldke im Juni 1916 in Sivry aufgestellte Staffel ist noch nicht die feste Formation, wie sie die Ende August aufgestellten „Jagdstaffeln“ waren, aber sie ist als geschlossener Verband

mehr als die bisherigen losen „Gruppen“ von Fokker-Fliegern. Sie bedeutet einen weiteren Schritt auf dem Wege, der schließlich zur Aufstellung der Jagdstaffeln geführt hat. Diese Entwicklung ist ja nicht auf Grund theoretischer Erwägungen erfolgt, sondern sie hat sich unter dem Druck der militärischen Notwendigkeiten vollzogen. Da die Franzosen vor Verdun vom Alleinflug zum Patrouillenflug, sogar in größeren Geschwadern, übergegangen waren, mußte man ihnen auch deutscherseits größere Verbände und nicht nur Einzelflieger entgegenstellen. Wie aus Boelckes Brief vom 12. 6. hervorgeht, ist in diesem Falle die Initiative nicht von ihm, sondern von der Leitung des Flugwesens — sei es vom Feldflugchef selbst oder vom Stabsoffizier der Flieger vor Verdun — ausgegangen. Man wollte das kleine Kampfeinsitzer-Kommando in Siory zu einer größeren, festeren Organisation von Jagdfliegern ausgestalten, und vertraute dem bewährten Boelcke diese Aufgabe an. Auf ähnliche Weise sind damals noch weitere „Fokker-Staffeln“ entstanden.

Wenn Boelckes Siory-Staffel auch nicht etatsmäßig war und nur 6, nicht, wie die späteren Jagdstaffeln, 12 bis 14 Flugzeuge hatte, so war in ihr doch schon eine Formation vorhanden, die, wenn sie mit dem rechten Boelcke-Geist erfüllt war, ein Kampfinstrument von starker Stoßkraft hätte sein können.

Boelcke hat die von ihm fast fertig aufgestellte Staffel, deren Betrieb offiziell am 30. 6. beginnen sollte, nicht führen können, weil ihm wenige Tage zuvor auf unmittelbaren Befehl des Kaisers vom Feldflugchef das Fliegen verboten, und er, um ihn über diesen Schmerz zu trösten, auf eine Dienstreise in den Orient entsandt wurde.

Diesem Verbot lag die Erkenntnis zugrunde, daß Boelckes Bedeutung für die gesamte Jagdfliegerei zu groß war, als daß sein Leben noch den Zufälligkeiten eines Einzelkampfs von doch nur nebensächlicher Bedeutung ausgesetzt werden dürfe. Man wollte den Mann, dessen Führer-Beruf erkannt war, unbedingt erhalten.

Freilich konnte man, als jenes Verbot erging, noch nicht ahnen, daß die eben, als Boelcke nach dem Orient abreisen mußte, beginnende Somme-Offensive einen solchen Masseneinsatz von feindlichen Fliegern mit neuen, weit überlegenen Flugzeug-Typen bringen würde, daß die anfangs nur etwa 30 deutschen Einzel-

Jagdflieger zur Ohnmacht verurteilt waren. Der Juli und August 1916 sind die schwärzesten Tage in der Geschichte der deutschen Kriegsfliegererei. Dichte feindliche Geschwader tummelten sich ungehindert über und hinter unserer Front — der Feind hatte die unbedingte Herrschaft in der Luft an sich gerissen. Das hat für die Kämpfe der Erd-Truppen schwere Folgen gehabt. Unsere Infanterie war schutzlos dem Maschinengewehr-Feuer der ganz niedrig fliegenden feindlichen Schlachtflieger preisgegeben — kein deutscher Flieger vermochte sie davor zu bewahren. Die Tätigkeit unserer Artillerie war gelähmt, weil ihr die Lufterkundung und Schußbeobachtung unserer Flieger, die nicht über die feindliche Front konnten, fehlte. Vor allem war unsere Führung durch die Ohnmacht der deutschen Flieger dieser „Augen des Heeres“ beraubt. Das ist die große Lehre der ersten Sommeschlacht gewesen, daß alles Kämpfen auf der Erde abhängig ist vom Kampfe und der Herrschaft in der Luft.

Rückblickend wird man angesichts dieser Lage an der Somme sagen müssen: Es ist ein Fehler gewesen, daß Boelcke gerade in dieser Zeit nicht an der Kampffront sein konnte, sondern unterdessen im Orient umherreiste. Wäre er im Juli mit seiner neuen Staffel an die Somme gekommen, und wäre diese Staffel so von seinem Kampfgeist und Siegeswillen beseelt gewesen, wie später seine Jagdstaffel 2, so würde er wohl in die Überlegenheit der feindlichen Flieger eine Bresche geschlagen und wenigstens die Unbedingtheit ihrer Luftherrschaft gebrochen haben — gerade so, wie er und die anderen Jagdstaffeln das dann im September und Oktober vermocht haben.

In diesem Zusammenhang drängt sich unwillkürlich noch eine Frage auf: Warum sind die eigentlichen „Jagdstaffeln“ nicht schon im Juli, wo sie bei der Not der deutschen Flieger an der Somme dringend gebraucht wurden, sondern erst Ende August aufgestellt worden? Der Umstand, daß die schon vorhandenen Fokker-Staffeln noch nicht etatsmäßig waren, kann dabei keine wesentliche Rolle gespielt haben. Allerdings ist die Etatisierung der Jagdstaffeln seitens des Kriegsministeriums erst im letzten Drittel des August erfolgt, aber sie ist auch erst Anfang August beantragt worden. Aber die Herren, die damals an der Leitung des Feldflugwesens beteiligt waren, versichern übereinstimmend, daß bürokratische Rücksichtnahmen überhaupt niemals daran

gehindert haben, die Bedürfnisse der Front, sobald sie als berechtigt und notwendig erkannt waren, ohne weiteres mit größter Beschleunigung in die Tat umzusetzen.

So bleibt die Frage, warum die für die Sommerfront notwendige Aufstellung der Jagdstaffeln sich so verzögert hat, offen, und man ist versucht, sie mit dem freilich kaum glaubhaften Gedanken zu beantworten: Man hat damit auf Boelckes Rückkehr gewartet.

*

Seine 3. T. hochdramatischen Erlebnisse im Monat Juni hat Boelcke erst am 4. 7. in einem Bericht-artigen Briefe zusammengefaßt, den er beim Antritt seiner Orientreise während der Eisenbahnfahrt in ein kleines Notizbuch geschrieben hat:

Bahnhof M. [? Metz], 4. 7. 16. Da ich Euch so lange nicht ausführlich schreiben konnte, will ich den Aufenthalt hier auf Bahnhof M. benutzen, um damit zu beginnen, alles nachzuholen.

Wie ich Euch ja geschrieben habe, war ich in Sivry gerade dabei, alles für meine neue Staffel einzurichten. Zu meiner Unterstützung hatte ich mir den für die Staffel bestimmten Ltnt. Heß — früher mit mir in Douai bei Abtlg. 62 — schon kommen lassen. Da alle Behörden (Flugpark, Etappen-Inspektion usw.) mich in der entgegenkommendsten Weise unterstützten, hatte ich meinen Kram bald beisammen, so daß am 30. 6. der Betrieb losgehen sollte. Nun stellt Euch mein Pech vor: gerade an diesem Tag mußte ich von der Bildfläche verschwinden!

Das kam folgendermaßen:

Vor Verdun war fliegerisch nicht allzuviel los, die Kundschaft war arg verschüchtert. Nur an einem Tage war mal etwas Betrieb. Ich war vormittags schon zweimal geflogen und saß gelangweilt auf dem Flugplatz. Da hörte ich plötzlich M.G.-Feuer in der Luft und konnte sehen, wie ein deutscher Doppeldecker von einem Nieuport attackiert wurde. Der Deutsche landete auch bald darauf bei mir auf dem Platz und erzählte, noch ganz außer Atem: „Der Teufel ist an der Front los. Sechs Amerikaner sind oben. Ich habe deutlich die amerikanische Flagge am Rumpf gesehen. Ganz frech sind die Burschen, sie sind bis an die Front und rüber gekommen.“ Na, ganz so schlimm stellte ich mir das nun nicht vor und startete, um die 6 „Amerikaner“ auch meiner-

seits zu begrüßen — das konnten sie verlangen, das erforderte schon die Höflichkeit.

Tatsächlich treffe ich die Burschen auch noch über dem Maasbogen. Ziemlich frech flogen sie geschlossen dort auf und ab. Ich ging auf sie zu und begrüßte den ersten mit meinem M.G. Gerade dieser schien noch ein ziemlicher Anfänger zu sein, jedenfalls kam ich ihm ohne jede Schwierigkeit sofort auf gute Entfernung, 100 m etwa, in den Nacken und konnte ihn bearbeiten. Da er ziemlich unbeholfen war und fast nur gradeaus flog, hatte ich die berechnigte Hoffnung, ihn bald erledigt zu haben. Doch nun war mir das Glück unhold. Ich hatte das erstemal meine grade aus der Fabrik zurückgekommene Maschine und bekam nach 20 Schuß links und nach 50 Schuß rechts Ladehemmungen, die ich vergeblich zu beseitigen versuchte. Während ich mich noch mit meinen M.G. rumquälte, waren die anderen 5 „Amerikaner“ rankelommen. Da ich nicht schießen konnte, zog ich vor, auszurücken und, da die ganze Horde hinterher kam, meinen Rückflug etwas zu beschleunigen, indem ich meine Maschine über den linken Flügel runterkullern ließ. Ein paar hundert Meter tiefer nahm ich den Apparat wieder in die normale Lage, doch da der Schwarm immer noch versuchte, hinterher zu kommen, so wiederholte ich das Manöver noch einmal. (Die Folge war, daß am folgenden Tage der englische Funkdienst behauptete: „Gestern schoss Adjutant Ribière den berühmten Hauptmann Boelde im Luftkampf bei Verdun ab.“ Ich habe ihn inzwischen von seinem Irrtum erlöst.) In 800 m Höhe nahm ich meine Maschine wieder hoch und flog, wenig vergnügt, aber doch unangeschossen, nach Hause. Ich sah bloß noch, daß die „Amerikaner“ immer weiter an der Front Sperre flogen. Das booste mich. Ich sprang also sofort in meine zweite Maschine und flog wieder los. Doch sollte ich den Tag nichts erreichen. Ich war kaum 1500 m hoch — krach ging unter großem Getöse mein Motor kaput und ich mußte auf einer Wiese bei Consenvoye notlanden.

Dann kam in diesen Tagen noch einmal ein netter Film. Es sollte von der Artillerie-Flieger-Abtlg. 203 die ganze französische Artilleriestellung bei Belleville und westlich Verdun photographiert werden. Dazu wollte Hptm. Vogt im Geschwader rübergehen und bat mich und 2 andere Fokker, doch als Schutz mitzukommen. Das tat ich mit Spaß. Ich flog mit dem Geschwader rüber und war,

da ich mich am dichtesten ranhielt, gleich zur Stelle, als 2 französische Jagdflugzeuge das Geschwader angriffen. Das erste kam gar nicht richtig ran, das zweite stürzte sich auf den Doppeldecker, in dem Hptm. Vogt saß. Da dieser gerade mit dem Glas nach unten beobachtete, hatte er den Franzosen gar nicht kommen sehen; auch sein Führer sah ihn erst im letzten Moment und machte vor Schreck eine so steile Kurve, daß Vogt beinahe aus der Karosserie gepurzelt wäre. Da kam ich dem Doppeldecker zu Hilfe und nahm mir den Franzmann vor. Ei, wie der nun mit einem Male ausreißen konnte! Ich bekam ihn kaum ins Korn — er kollerte immer durcheinander, ich hinterher. Auf 1800 m gab ich ihm nochmals eine gehörige Salve und ließ dann von ihm ab — meinem Geschwader tat der nichts mehr. Da mir ein Zünddraht gerissen war und der Motor nicht mehr richtig lief, flog ich darauf nach Haus. Das Geschwader hat in aller Ruhe seine Photographien machen können und war mit dem Erfolg sehr zufrieden. Der von mir angegriffene Apparat wurde zuerst von der Infanterie als abgestürzt gemeldet, doch hieß es nachher, er habe sich schließlich doch wieder gefangen und sei weiter geflogen.

Dann kam der überaus traurige Fall von Immelmann [+ 18. 6. 1916]. Eines Abends hieß es bei uns plötzlich, er sei abgestürzt. Ich hielt das zuerst nur für eines der bekannten Gerüchte, doch leider bestätigte der Stabsoffizier am Abend die Meldung; er sagte mir auch, daß Immelmann nach Dresden überführt würde. Ich bat dann gleich, dazu nach Douai fliegen zu dürfen.

Die Überführung war sehr feierlich. Immelmann war im Hof eines Lazarett's wunderschön aufgebahrt. Ringsherum standen große Obelisk'en mit Pechfackeln. Es waren verschiedene Fürsten, darunter die Kronprinzen von Bayern und von Sachsen, und über 20 Generale erschienen. Von der Familie war nur sein Bruder da, der unserem Immelmann im Äußeren wie im Wesen sehr ähnelt; wir waren abends noch im Kasino zusammen.

Immelmann ist durch einen ganz dummen Unfall ums Leben gekommen. Alles was die Zeitungen über Luftkampf usw. schreiben, ist Unsinn. Ihm ist ein Teil seines Propellers weggefliegen, durch den Ruß sind die Spanndrähte im Kumpf gerissen und dieser ist dann abgebrochen. Ganz abgesehen von dem traurigen persönlichen Verlust ist meiner Ansicht nach der moralische Erfolg

für den Gegner und die nachteilige Wirkung auf unsere Leute nicht zu unterschätzen.

Die Gelegenheit, wieder mal gegen die Engländer zu fliegen, nutzte ich in Douai gründlich aus. Es gefiel mir so gut, daß ich meine Abreise nach Siory immer weiter hinausshob. Einen Abend flog ich einen der neuen Halberstädter Doppeldecker — das war das erste Erscheinen dieser Maschine an der Front. Da sie etwas Ähnlichkeit mit den englischen B.E. hat, gelang es mir, einen Engländer vollkommen zu überraschen. Ich kam auf 50 m unerkannt ran und schoss ihm dann kräftig die Jacke voll. Doch da ich zu schnell ran war und die Maschine noch nicht so in der Hand hatte wie meinen Fokker, mußte ich unter dem Engländer weg. Der machte sofort kehrt und ging runter. Ich stieß hinter ihm her, doch hatte ich durch Stemmung des Gurtes Ladehemmung, mußte abbiegen, und bis ich kapiert hatte, woran der Fehler lag, war der Gegner fort.

Am nächsten Tage bin ich noch zweimal an Engländer ran-gekommen. Das erstemal war es ein Geschwader von 6 Vidern, die über Liétard waren. Ich startete mit den anderen Fokkern von Douai. Da ich die schnellste Maschine hatte, kam ich zuerst an die Gegner. Ich nahm mir einen vor und habe ihn ordentlich zerpflückt, muß ihn auch gut getroffen haben, da einmal aus seinem Motor eine große gelbe Rauchsäule rauskam — ich dachte, jeden Augenblick müsse er brennen. Doch entkam er mir im Gleitflug über die Linien und ist nach Meldung der Infanterie dicht bei Loos, 2 km hinter der Front, gelandet. Ich habe ihn nicht ganz erledigen können, weil ich mich rechts verschossen und links Ladehemmung hatte.

Inzwischen waren die anderen Fokker auch an das Geschwader ran-gekommen. Ich sah noch einen 160er (Ltnt. Mulzer) sehr schneidig einen Engländer bearbeiten. Da dieser aber bald Unterstützung erhielt und die anderen Fokker sich ziemlich tapfzig anstellten, kam ich Mulzer wenigstens dadurch zu Hilfe, daß ich den einen Engländer annahm und von Mulzer wegzog — daß ich nicht mehr schießen konnte, wußte der Gegner ja nicht. Mulzer sah und erkannte mich und griff dann nochmals frech an. Leider hatte er auch nur denselben halben Erfolg wie ich kurz zuvor. Ich blieb noch so lange dort, bis ich auch Mulzer zurückfliegen sah. —

Das Zusammenarbeiten bei den Fokkern läßt leider noch sehr zu wünschen übrig. Das muß anders werden.

Nun mußte ich aber doch endlich meine Gastrolle in Douai abbrechen und nach Sivry zurück. Der Stabsoffizier hatte schon mehrmals, der Kronprinz selbst auch einmal aus Stenay angerufen: ich sollte zurückkommen. Ich sagte immer, ich wollte besseres Wetter abwarten. Da hieß es schließlich: bei schlechtem Wetter solle ich mit der Bahn kommen. Na, das half nun nichts — am nächsten Morgen flog ich nach Sivry zurück.

Da fand ich ein Telegramm vor: „Hauptmann Boeldt meldet sich sofort beim Chef des Feldflugwesens. Er steht zur Verfügung der Obersten Heeresleitung.“ Meine Freude war groß, glaubte ich doch bestimmt, nun zur 2. Armee zu kommen, wo die englische Offensive gerade begann.

Am Nachmittage meldete ich mich beim Kronprinzen ab, doch kamen mir hier schon Zweifel an meiner Hoffnung auf die 2. Armee, da er meine weitere Verwendung vollkommen im Unklaren ließ. Diese Zweifel wurden dadurch bestärkt, daß ich kurz darauf hörte, der Kronprinz habe nach dem Tode Immelmanns geäußert, er würde unter keinen Umständen dulden, daß ich noch weiter fliege.

Am nächsten Tage meldete ich mich beim Feldflugchef in Charleville, und siehe da — meine Erwartungen wurden in jeder Weise übertroffen. Der Chef hielt mir eine lange Rede, deren Sinn war: ich solle mich in Charleville in einen Glaskasten setzen; fliegen dürfe ich vorläufig nicht mehr, meine „Nerven“ müßten geschont werden, aber ich könne ja hier bei Charleville eine Fokker-Staffel aufstellen. Na, meine Wut könnt Ihr Euch vorstellen! Ich sollte mich bei Charleville in eine Kaltwasserheilanstalt setzen, in den Himmel starren und ein Konsortium von frontuntauglichen nervenschwachen und erholungsbedürftigen Fliegern führen! Der Chef wollte mir nun durchaus in den Mund legen, daß ich auf Grund seiner mir vorgetragenen Gründe den Posten „vorläufig“ gern übernehme. Das habe ich aber energisch verneinen müssen. Ich wußte mir nun keinen Rat und ging raus.

Draußen beschimpfte ich zunächst die Adjutanten und anderen Federfuchser aufs gröblichste, was bei denen aber nur Heiterkeit erregte. Einer hielt mir eine weise Rede: ich sei jetzt doch keine

Privatperson mehr, die mit ihrem Leben spielen dürfte, sondern ich gehörte dem deutschen Volke, das noch viel von mir erwartete. Schließlich sagte Hptm. Förster: Fliegen dürfte ich vorläufig nicht mehr — dagegen sei nichts zu machen; das sei direkter Befehl des Kaisers, der sich fortlaufend über mich vom Feldflugchef berichten lasse. Aber wenn ich sonst irgend einen Wunsch hätte, sollte ich es nur sagen; ich könnte ja z. B. mal nach der Türkei fahren und mir dabei auch die anderen Fronten mal ansehen.

Das leuchtete mir ein — jedenfalls war's besser, als stumpfsinnig in Charleville zu sitzen. Nachdem ich noch mit Bruder Wilhelm telephonierte hatte — auch der freute sich, anstatt mich zu bedauern! —, wurde es dann in die Form gebracht: „Hptm. Boeldt tritt im Auftrag des Feldflugchefs eine Dienstreise nach der Türkei usw. an“. Wenn das auch kein Ersatz für mein Fliegerleben ist, so war es doch wenigstens ein Pflaster auf die brennende Wunde.

Ich fuhr nun sofort nach Sivry, um meine Sachen zu packen und die zwei Tage, die mir noch blieben, tüchtig zum Fliegen zu benutzen. Ich flog gleich am Abend [27. 6.] noch zweimal — die Zeit mußte ausgenutzt werden! Trotz sehr schlechten Wetters hatte ich auch beim zweiten Male das Glück, 5 Franzosen an der Front zu treffen. Einer wagte sich in greifbare Nähe und wurde von mir attackiert. Er war ziemlich tief und über seinen Gräben, doch bei meiner Mut war mir das ganz egal. Ich ging an ihn ran, bearbeitete ihn mit beiden Gewehren, zog dann die Maschine über ihn weg, machte eine Kurve, wollte ihn wieder angreifen — da finde ich ihn nicht mehr; es war auch schon ziemlich dunkel. Als ich nach Hause kam, erkundigte ich mich überall, ob der Bursche vielleicht abgestürzt sei, doch wußte niemand Bescheid. Damit mir das Fliegen nicht etwa für die mir noch bleibenden $1\frac{1}{2}$ Tage durch direkten Befehl verboten würde, meldete ich diesen Kampf dem Stabsoffizier der Flieger nicht.

Am nächsten Tage war schlechtes Wetter; ich flog deshalb nur zu Bruder Wilhelm, um ihm Lebewohl zu sagen. Am Nachmittag lese ich im Funkbericht — denkt Euch mein Erstaunen: „Gestern Abend wurde bei Douaumont ein französisches Flugzeug abgeschossen“. Das konnte nur meines sein, da ich dort bei dem schlechten Wetter der einzige Deutsche gewesen war. Ich rief also gleich den Stabsoffizier an und erkundigte mich. „Ja, das ist ge-

stern abend ein Fokker gewesen, aber man weiß nicht, wer.“ Ich sagte ihm darauf Zeit, Ort usw. meines Kampfes, worauf er sehr erstaunt tat und mir alles weitere Fliegen verbot — im übrigen wolle er sich noch nach dem Näheren erkundigen.

Am nächsten Morgen kam die Bestätigung meines Sieges. Das war sehr schön für mich. Jetzt, nachdem ich nach meiner Beförderung zum Hauptmann noch einen positiv runtergeholt und alle Schwindelnachrichten des Feindes über mich Lügen gestraft hatte, wurde mir das Scheiden von der Front nur noch halb so schwer. Um aber eine etwaige Wiederholung solcher Seitensprünge zu unterbinden, wurde mir befohlen, noch am selben Tage nach Charleville zu kommen. Freude hat es mir gemacht, daß ich bei meinem Weggang noch alle meine 4 Monteure zu Gefreiten machen und drei von ihnen das Eiserne Kreuz überreichen konnte.

In Charleville habe ich nur noch kurz meine Vorbereitungen, Pässe usw. für meine Reise besorgt und bin jetzt auf dem Wege nach Dessau—Berlin. Am Tage meiner Abfahrt war ich zum Frühstück beim Kaiser befohlen, der, mich begrüßend, sagte: „Sehen Sie wohl, jetzt haben wir Sie an die Leine gelegt“. Ich hatte die hohe Ehre, neben S. M. zu sitzen — außer den üblichen Hofgeistern war nur noch der Kriegsminister da. Als ich fortging, begegnete mir auf dem Hofe Erz. v. Falkenhayn, der mich auch noch veräppelte. Komisch — alle Leute freuen sich, daß ich im Glaskasten sitzen muß!

Das Schlimmste an der ganzen Sache aber ist, daß gerade jetzt, wo infolge der englischen Offensive eine noch nie dagewesene feindliche Fliegertätigkeit herrscht, und wo man mit seinen Erfahrungen und seinem Können was helfen könnte — daß ich gerade da außer Kurs gesetzt werden muß!

In diesem trotz seiner Entstehung im Eisenbahnzug so frischen und anschaulichen Briefe ist nur Eines übergangen oder den Eltern verschwiegen worden: daß die letzten Tage, als Boeldte nach Charleville eingheimst war, keineswegs nur den Reisevorbereitungen gegolten, sondern daß in ihnen auch Besprechungen von größter Wichtigkeit mit dem Feldflugchef und seinem Stabe stattgefunden haben.

Dem lebhaften Interesse, das Oberst Thomsen an der Entstehung dieses Buches genommen hat, verdanken wir auch folgende Mitteilung: „Boelcke blieb damals mehrere Tage in meinem Stabe, um in unmittelbarer Zusammenarbeit mit den Facharbeitern die für die Weiterentwicklung der Jagdfliegerwaffe entscheidenden Grundlagen und Vorbereitungen zu schaffen. Auf meinen Wunsch hat er damals die beifolgende Zusammenfassung der Grundsätze für jeglichen Luftkampf aufgestellt, die in aller kürzester Fassung und einfachster Prägung der Urquell jeden Kampferfolgs auch der jungen Jagdflieger werden sollte. Diese von Boelcke aufgestellten Grundsätze haben für die Dauer des Krieges ihre Gültigkeit behalten.“

Sie lauten:

„Vorteilsuchen vor Angriff. Sonne möglichst im Rücken.

Angelegten Angriff stets durchführen.

Nur auf kurze Entfernung feuern und nur dann, wenn Gegner sicher im Ziel.

Gegner ständig im Auge behalten, sich nicht durch Finten täuschen lassen.

Für jeden Angriff wichtig, den Gegner von hinten zu fassen.

Kommt der Gegner im Angriff von oben, dann nicht ausweichen, sondern ihm entgegenfliegen.

Über feindlichem Gebiet nie die eigene Rückzugslinie vergessen.

Für die Staffel: Angriff grundsätzlich zu vier oder sechs. Bei Auflösung in Einzelkämpfe nicht mehrere auf einen Gegner.“

Bei den Beratungen in Charleville handelte es sich namentlich um die neu zu schaffenden Jagdstaffeln. Mit Nachdruck betonte dabei Boelcke seine, besonders auch durch seinen letzten Kampf bei Douai bestärkte Überzeugung, daß es nicht genüge, eine Anzahl Kampfeinsitzer als ein Konsortium von Einzelfliegern zusammenzustellen, daß es vielmehr wesentlich darauf ankomme, alle Mitglieder einer Staffel in straffer Disziplin zum Zusammenarbeiten zu erziehen, den Luftkampf zu organisieren. Bisher waren die Jagdflieger, und auch Boelcke selbst, meist jeder auf eigene Faust pirschen gegangen — in Zukunft sollten sie in den Jagdstaffeln zu einem einheitlichen Kampfinstrument zusammengefaßt, erzogen, zusammengeschweißt werden.

Erst im Spätsommer sind diese Ende Juni in Charleville ge-

pflogenen Beratungen zur Tat gereift. Am 12. 8. hat Boeldke seinen Auftrag, selbst eine Jagdstaffel aufzustellen, erhalten. Als er seine große Reise antrat, war ihm das wohl in Aussicht gestellt, aber eine Gewißheit über seine künftige Verwendung hatte er nicht. Sicher wußte er nur, daß er auf Befehl des Kaisers nicht fliegen durfte. So beherrscht ihn bei seiner Abreise das Gefühl, als ein Verbannter von der Front zu gehen — was ihn freilich nicht gehindert hat, alles Schöne und Interessante, das ihm die Reise bot, freudig in sich aufzunehmen.

An dieser Stelle ist noch eine Berichtigung vonnöten: Ein sonst bestunterrichteter Verfasser schreibt in seiner Skizze der Geschichte der „Jagdstaffel Boeldke“: „Die im Sommer 1916 von ihm verfaßte Denkschrift über die Verwendung und den organisatorischen Ausbau von Jagdstreitkräften gibt beredtes Zeugnis, mit welch klarem Blick Boeldke die Bedeutung dieser Waffe erkannt hat und ihre Möglichkeiten voraussah.“

Von solcher „Denkschrift“ Boeldkes ist außer dieser Notiz nichts bekannt. Im Reichsarchiv, wo sie sich jetzt mit den Akten des Feldflughofs befinden müßte, ist sie nicht vorhanden, und, was noch beweiskräftiger ist: Oberst Thomsen selbst vermag sich nicht zu erinnern, daß ihm jemals eine „Denkschrift“ Boeldkes vorgelegen habe, und hält es für ausgeschlossen, daß ihm das aus dem Gedächtnis geschwunden sein könne. So wird hier wohl ein Irrtum des Verfassers vorliegen, der wahrscheinlich auf einer Verwechslung beruht, vielleicht mit einer von den „Inspektion der Flieger“ gedruckten Schrift: „Erfahrungen im Luftkampf. Jagdstaffel Boeldke.“

Diese Schrift enthält zwar eine höchst interessante Zusammenstellung der Erfahrungen Boeldkes im Luftkampf und seiner Anweisungen für denselben, sie ist aber, wie ja schon der Name „Jagdstaffel Boeldke“ zeigt, der erst am 17. 12. 16 der Staffel 2 vom Kaiser verliehen worden ist, erst geraume Zeit nach Boeldkes Tod veröffentlicht worden. Ihr Manuskript, das ich bei den Akten der Staffel im Reichsarchiv fand, ist unterschrieben von dem Hauptmann Walz, der die Staffel vom 29. 11. 16 bis zum 9. 6. 17 geführt hat. Boeldke selbst aber hat keine „Denkschrift“ verfaßt und hinterlassen.

Im Orient und an der Ostfront

Boelckes große Urlaubsreise wider Willen, auf der er sich von seinem getreuen, ihm unentbehrlich gewordenen Fischer begleiten ließ, bedeutet in seinem Fliegerleben doch nur eine Episode, ein freundliches Intermezzo zwischen den ernstesten Kämpfen. Durch die Aufnahme, die er überall fand, ist sie ein Beweis dafür, welche Weltgeltung seine Person bereits gewonnen hatte. Für ihn selbst, dem alles Außerliche wohl sanft einging, aber nicht imponierte, war sie, wenigstens in ihrem zweiten Teile, mehr eine Strapaze als eine Erholung. Die Tage im Seebad Kordilio bei Smyrna sind die letzten harmlos fröhlichen seines Lebens gewesen.

Über seine Erlebnisse hat Boelcke in täglichen Aufzeichnungen, die dann portionsweise als Briefe an die Eltern abgesandt wurden, berichtet. Diese Aufzeichnungen beginnen in behaglicher Breite und enden mit bloßen Stichworten. Zwei Einschnitte sind deutlich zu erkennen: Der erste, als ihn gegen Ende seines Aufenthaltes in Konstantinopel ernste Nachrichten von der Sommerfront und der Ruf, bald zurückzukommen, erreichen — von da ab wird die Reise eiliger und die Berichterstattung kürzer. Den anderen Einschnitt bedeuten Nachrichten, die er in Teschen erhielt, und der Auftrag, eine Jagdstaffel aufzustellen, der ihn in Rowel erreichte — von da ab wird die Reise zum Hasten und der Bericht besteht nur noch aus Stichworten. Boelcke hat nun nur noch den einen Gedanken, die Reise so rasch als möglich durchführen und dann: Zurück zur Front, zu meiner Staffel!

[Wien, 10. 7. 16.] Meine große Reise hat mit einer Panne begonnen. Ich wollte am Sonabend, 8. 7., mit dem Orientzug direkt

nach Konstantinopel fahren. Der Zug ging früh 8⁰⁶ vom Zoo. Eine halbe Stunde vor der Abfahrt merkte ich, daß mein *Pour le mérite* nicht da war — ohne den konnte ich mich aber doch auf der Reise nicht sehen lassen. Der Orden war vom Abend vorher, wo ich bei Aschenborn war, am Zivil stecken geblieben, das in dem Koffer war, den Fischer schon zu Freunden gebracht hatte. Ich rase also, während Fischer fertig packte, dahin, erwische auch den Orden, aber der Erfolg war: ich kam gerade auf dem Zoo an, als der Zug die Halle verließ; mein Bursche toste unterdessen mit dem Gepäck auf Bahnhof Friedrichstraße rum. Nach einigen Irrfahrten trafen wir uns in unserer Pension wieder — Fischer wie Espenlaub zitternd, da er glaubte, er sei an allem schuld.

Ich änderte nun sofort meinen Reiseplan — die Tage bis zum nächsten Balkanzug mußten ausgenutzt werden. Also: Wien, Budapest! Ich ließ mich von der Inspektion der Flieger in Wien anmelden und gondelte am Abend vom Anhalter Bahnhof los.

Bis auf einige Attacken von Autogrammsammlern verlief die Reise ruhig. In Tetschen an der Grenze wurde ich durch die Liebenswürdigkeit eines österreichischen Offiziers von der Grenzkontrolle befreit — zum großen Kummer meines Kabinenkameraden, der trotz aller Empfehlungsschreiben vom Auswärtigen Amt usw. doch zur Kontrolle mußte, während ich mich ungeschoren ins Bett legen konnte.

In Wien wurde ich auf dem Bahnhof von einem österreichischen Luftkameraden in Empfang genommen und fuhr dann gleich zum Kommandanten der Lufttruppen, der mir in liebenswürdiger Weise einen Hptm. v. Mandelsloh als Bärenführer und ein Auto zur Verfügung stellte. Am selben Morgen fuhr ich noch nach Fischamend, wo eine Flieger-Ersatzabteilung liegt. Da Sonntag war, konnte ich am Nachmittag militärisch nichts mehr unternehmen. Ich machte mit meinem Begleiter einen Bummel durch Wien, abends aßen wir im Hotel Imperial, wo der Fürst zu Fürstenberg, der Freund unseres Kaisers, sich lange mit mir unterhielt. Er macht den Eindruck des typischen Österreichers: gut aussehend, leger in Haltung und Gebärden, liebenswürdig plaudernd, netter Gesellschafter.

Heute, am Montag, früh fuhren wir auf den Flugplatz Aspern, der etwa unserem Adlershof entspricht. Hier sah ich sehr interessante Flugzeuge; zum erstenmal ein italienisches Caproni-Flug-

zeug und einen französischen Apparat, mit dem ein verrückter Franzose den Versuch gemacht hat, von Nancy über Berlin nach Rußland zu fliegen. Beinahe wäre es ihm geglückt. Er soll bis an die Ostfront gekommen und dort abgeschossen worden sein, nachdem er beinahe 10 Stunden geflogen war; über Berlin will er nachts um $1\frac{1}{2}$ I gewesen sein. Dann waren auch verschiedene österreichische, ziemlich erotisch aussehende Flugzeuge da.

Mittags meldete ich mich beim Oberst ab, der mir sehr dazu riet, auf der Rückreise vom Balkan auf jeden Fall mir auch die Gebirgsfliegerei bei Trient anzusehen. Ob ich das tun werde, weiß ich noch nicht — es hängt von der Zeit und sonstigen Umständen ab.

Am Nachmittag fuhr ich auf den Kahlenberg, um mir Wien von oben anzusehen. Auf der Rückfahrt hat mich dann der erste Reporter gefaßt. Der arme Mann hatte von meiner Anwesenheit in Wien gehört und mich schon 2 Tage lang verfolgt, bis er mich hier oben zu fassen bekam. Er saß mir gegenüber in der Zahnradbahn — es machte mir viel Spaß, ihn zappeln zu lassen und zu frozzeln. Da ihm nichts half, war er beinahe am Verzweifeln, schließlich war er aber doch zufrieden, daß er wenigstens mit mir gesprochen hatte.

Am Abend bummelte ich dann noch so ein wenig in Wien rum. Es macht doch einen wesentlich ruhigeren Eindruck als Berlin, man hat mehr das Gefühl, in einer gemüthlichen Residenz als in einer modernen Großstadt zu sein. Dann unterscheidet es sich jetzt dadurch von Berlin, daß man hier für Geld alles haben kann. Es gibt zwar Brot- und Fleischkarten, aber man bekommt alles auch ohne solche. Fischer meinte gleich: „Herr Hauptmann, hier müssen wir aber auf der Rückreise tüchtig was für die Eltern mitnehmen.“

II. 7. Um die langweilige Eisenbahnfahrt zu sparen, bin ich auf einem Postdampfer nach Budapest gefahren, wo ich den Balkanzug besteigen will. So habe ich einen viel größeren Eindruck und auch Genuß von der Landschaft gehabt. Wenn die Fahrt auch nicht mit einer auf dem Rhein zu vergleichen ist, so war sie doch wunderschön. Das Schönste ist die Einfahrt in Budapest selbst. Es macht einen imposanten Eindruck: rechts das Königliche Schloß und die Burg, links die großen Gebäude und Hotels, vor allem das Parlament.

Auf der Fahrt hatte mich ein zwölfjähriger Junge erkannt, der mich nicht wieder los ließ. Es war ein drolliger Kerl — er kannte beinahe alle Daten von meinen abgeschossenen Flugzeugen. Als Schlimmstes erzählte er mir: er habe eine Tante, die noch nicht einmal gewußt hätte, wer Immelman sei.

Im Hotel Hungaria überfiel mich gleich ein ungarischer Reporter — so was von Zudringlichkeit habe ich bisher noch nicht erlebt. Abends war ich mit den Herren vom deutschen Überwachungsdienszt zusammen.

12. 7. Endlich mal wieder ausgeschlafen. Dann auf die Burg gestiegen und Gesamteindruck von Budapest genossen. Nachmittags fuhr ich mit einem Oberleutnant in einem Wagen von einem K. u. K. Landwehr-Regiment durch Ofen, zur Margareteninsel, am Parlament vorbei zum Stadtgarten, wo ich bei Kugler wieder mal ordentlich in Kuchen geschlemmt habe. Abends noch mit den deutschen Herrn zusammen. Budapest macht einen sehr modernen Eindruck, die Frauen (viel Jüdinnen) zum Teil supermodern.

Im Balkanzug: Belgrad verschlafen. Mitten in Serbien aufgewacht durch Musik auf einem Bahnhof. Von Nisch ab Fahrt durch enges Tal zwischen hohen Felsen, längs der bulgarischen Morawa. Von Pirot ab nimmt die Gegend mehr den Charakter von Hochfläche mit Bergkuppen an. Der Boden ziemlich steinig und wenig bebaut. Je näher man Sofia kommt, desto breiter wird die bebaute Fläche, schließlich vollkommene Ebene, im Hintergrund der Balkan. Sofia macht von der Bahn keinen allzu großstädtischen Eindruck: niedrige Häuser, kleiner Bahnhof. Hinter Sofia wird es dunkel.

14. 7. Auf der Fahrt durch die Türkei. Bahn eingleisig, wenig Ausweichstellen. Bahnverkehr jetzt im Krieg sehr erschwert; auf den Stationen lange Aufenthalte. Wir treffen einen Militärtransport: wie die Heringe saßen die Kerls, braungebrannte kräftige Gestalten; ihre ganze Ausrüstung schien deutschen Ursprungs.

An der Meeresbucht von Kütschük das erstemal eine weidende Kameltarawane. Dann das Meer, braun, grünlich, violett, in allen Farben schimmernd. Am Strande sich tummelnde Schwimmer und 2 Ballonabwehrkanonen ältester Konstruktion.

St. Stefano, nette kleine europäische Häuser — hier ist das

türkische Johannistal, eine Funkenstation usw. Dann kommt Konstantinopel. Man sieht von der Bahn beim Einfahren nicht viel, und das, was man sieht, ist nicht allzu schön: alte, schmutzige Häuser, die man umpusten könnte.

Konstantinopel

Auf dem Bahnhof wurde ich von unseren deutschen Fliegern abgeholt. Am Abend mit Major Serno, dem hiesigen Flugchef, Major Grätz, Chef in St. Stefano, und mehreren Herrn vom deutschen Kriegsministerium zusammen.

15. 7. Früh Fahrt ins Große Hauptquartier. Meldung bei Enver-Pascha, der mir den Eisernen Halbmond persönlich überreicht. Enver, noch verhältnismäßig jung, macht einen sehr sympathischen, energischen Eindruck. Am Nachmittag fuhr ich mit Serno nach dem „General“, dem Wohnschiff der deutschen Marineoffiziere. Abends waren wir im Petit Champ, einem Gartenlokal mit deutscher Militärmusik.

Der Einfachheit halber bin ich in die Pension, in der Serno wohnt, gezogen. Viel Spaß macht mir mein Bursche, der ganz unglücklich ist, weil er sich hier nicht zurechtfindet und andauernd von den Leuten beschummelt wird. Er hatte sich die Türkei ganz anders vorgestellt. Ganz empört ist er, daß die Leute hier schon nachts um drei Skandal auf den Straßen machen, indem sie ihre Waren ausblöken.

Am 16. 7. war ich erst beim Chef des Stabes Erz. v. Bronsart, der seinem Filius (Staffelführer vor Verdun) fast aufs Haar gleicht; sehr erbaut von den Türken war auch er nicht. Darauf fuhr ich zum „General“, weil ich mir gern mal ein U-Boot näher ansehen wollte. Auf dem „General“ wurde ich zunächst zu Erz. v. Usedom, dem Kommandeur der Meerengen, dann zum Kommandeur der Flotte, schließlich zum Kapitän Deckert geschleift. Dieser war riesig nett, lud mich für den nächsten Tag zum Frühstück und zu einer Fahrt durch den Bosphorus ein. Dann fuhr ich mit Ltnt. Heller zu U 38 — das ist eins der modernsten U-Boote.

Am Nachmittag bin ich in geborgtem Zivil etwas in Galata herumgestiefelt und habe dabei den Sultan gesehen, der gerade aus einer Moschee kam.

Montag, 17. 7. Heute vormittag habe ich nun endlich auch was von der Fliegerei zu sehen bekommen — bisher war Major Serno

zu sehr durch die Kommission vom Deutschen Kriegsministerium in Anspruch genommen. Wir fuhren mit dem Auto durch Stambul, durch die alte byzantinische Stadtmauer, an den alten Friedhöfen und einigen Kasernen vorbei durch öde Gegend nach St. Stefano und besichtigten die dortige Fliegerstation. Hier hat sich Serno ein recht nettes Reich aus dem Nichts geschaffen — alle Beschaffungen stießen ja bei dem Versagen der hiesigen Industrie, die vorläufig eigentlich weiter nichts als ein frommer Wunsch ist, auf große Schwierigkeiten.

Zu Mittag war ich Gast bei der Marine auf dem „General“ und nachmittags fuhr ich mit Kapitän Deckert und anderen Herren durch den Bosporus nach Therapia, wo der deutsche Ehrenfriedhof wundervoll liegt. Dann fuhren wir zur „Goeben“ und „Breslau“, wo ich wirklich reizend aufgenommen wurde. Nach einer Besichtigung der beiden Schiffe und anschließendem Abendessen war an dem herrlichen Sommerabend Konzert auf Deck. Beim Weggang hat mich Kapitän Adermann, der Kommandant der „Goeben“, hochleben lassen und die Matrosen haben mich auf ihre Schultern genommen [s. d. Bild bei S. 180]. Was sie nicht alles machen — wer hätte das früher gedacht!

18. 7. Heute bin ich mit Sernos Adjutanten, einem Türken, den ganzen Tag mit dem Motorboot auf dem Marmara-Meer spazierengefahren: am Schloß des Sultans vorbei nach Skutari, dann an der asiatischen Seite nach den Prinzeninseln, wo wir in Prinkipo landeten. Prinkipo ist für die Konstantinopler der Grunewald oder Wannsee des Berliners — eine wundervoll mitten im Meer gelegene, bergige, mit Kiefern bewachsene Insel, auf der viele Wohlhabende ihre Sommersitze aufgeschlagen haben. Im Garten des Kasinos, den Blick aufs Meer und die Nachbarinseln, haben wir Kaffee getrunken. Wir umfuhren dann noch die Nachbarinseln — auf der einen haust der gefangene Verteidiger von Kut-el-Amara in einer schönen Villa —, ich kam aber doch noch rechtzeitig heim, da Serno und ich Major Schlee, früher längere Zeit zum Telegraphen-Bataillon 3 kommandiert, jetzt oberster Funker der Türkei, zu Abend geladen hatten.

Smyna

19. 7. Um 9 Uhr Abfahrt nach Panderma mit Serno. Das Schiff außer von wenigen Offizieren meist von Landbevölkerung

benutzt. In Panderma wurden wir von Oberstlt. v. Frese mit kleinem Regierungsdampfer abgeholt, während alle anderen von Hamals ausgebootet wurden. Nach kurzem Frühstück im Kasino ging es im Salonwagen von Erz. Liman — der Zug war extra für uns bestellt — auf Reisen. Bis zum Manias Göl ziemlich öde; auf dem See einige Fischerboote, unterwegs viele Störche. Im Susürlü-Tal ändert sich die Gegend: öfter Dörfer, Obstbäume, größere Ochsen- und Schafherden; neben der Bahn gute Chaussee. Dann wurde es dunkel. Nach vergnügtem Abendmahl gut geschlafen.

20. 7. Hinter Athissar aufgewacht. Gegend sehr schön und gut bebaut, viele Herden, Kamelkarawanen, vornweg ein Esel, der die Biefter zieht. Von Magnesia ab wird die Gegend immer üppiger, allerdings nur in der Ebene — auf den Bergen viel Steine, wenig Brot. Smyrna liegt wundervoll am Hange.

Auf dem Bahnhof empfing uns Buddede mit einigen anderen Herren. Untergekommen bin ich im Hotel Krämer, unmittelbar am Meer — von meinem Balkon übersehe ich den ganzen Golf von Smyrna.

Mittags bei Erz. Liman v. Sanders, der sehr nett war und sich mit Buddede und mir photographieren ließ. Nachmittags bummelte ich durch den Basar, der aber nicht so groß ist wie in Stambul. Abends war bei Buddede große Gesellschaft: Liman-Sanders, Oberst Kiasim (Chef des Stabes), der deutsche Konsul Graf Spee u. a. waren da; nach dem Essen kamen noch der österreichische, holländische und schwedische Konsul mit ihren Damen. Es war ein sehr netter Abend.

Am 21. 7. fuhr ich mit Faller, der mich im August 1914 in Darmstadt geschult hat, zum Flugplatz Sendi-Köi, südlich Smyrna. Vom Bahnhof zum Platz geritten. Die türkischen Soldaten machten einen guten Eindruck, die türkischen Offiziere, Flugzeugführer wie Beobachter, weniger.

Nachmittags Meldung bei General Trommer, der tüchtig über die verrotteten türkischen Zustände räsonierte. Dann Erz. Liman, der nach Panderma zurückfuhr, am Bahnhof verabschiedet; sämtliche Spitzen waren erschienen — ein mächtiger Klamauk! Abends mit Graf Spee im Sporting-Club mit der wundervollen Aussicht auf den Golf.

22. 7. Vormittag mit einigen Herren und Damen in Kordilio

baden, von wo uns Buddede mit einer Jacht abholte. Das war herrlich! Die Aussicht vom Golf auf die Berge ringsum und auf Smyrna selbst ist wundervoll. Am Abend waren wir zum Tee beim österreichischen Konsul, wo sich alles mögliche Volk traf; es wurde in allen Zungen gesprochen.

Eigentlich hatte Boelde schon an diesem Tage mit Major Serno nach Konstantinopel zurückfahren wollen. Wenn er sich doch entschloß, noch zu bleiben, so hat dabei das fröhliche Leben, in das er geraten war, stark mitgewirkt; andererseits spekulierte er darauf, daß er mit einem Flugzeug in wenigen Stunden von Smyrna nach den Dardanellen, seinem nächsten Ziel, gelangen könne und dadurch die 26stündige Eisenbahnfahrt nach Panderma und auch die Fahrt von Konstantinopel nach den Dardanellen sich ersparen könnte.

So hat er in den drei nächsten Tagen im Seebad Kordilio, auf Segelpartien und in fröhlicher Gesellschaft, noch einmal sein junges Leben in harmloser Freude genossen. Noch einmal erwacht in ihm sogar der alte Jungen-Übermut. Als der Bursche Fischer, der bei einer Segelpartie dabei war, von der Seekrankheit befallen wurde, wandte Boelde ein neues Mittel dagegen an: er gab den Matrosen einen Wink, schmiß seinen treuen Fischer einfach ins Wasser, sprang selbst nach, rettete den schnell Gesundeten und überreichte ihn den Matrosen.

Nicht aber glückte ihm der Plan mit dem Flug nach den Dardanellen. Etwas kleinlaut schreibt er am 25. 7.: „Jetzt muß ich doch auf dem langen Wege über Panderma—Konstantinopel nach den Dardanellen fahren. Im Flugzeug wäre ich in $2\frac{1}{2}$ Stunden drüben, aber Buddede will mir durchaus keins geben. Er führt tausend Gründe dagegen an, doch glaube ich, daß er vom Feldflugchef oder gar vom Großen Hauptquartier die Instruktion hat, daß ich auch hier nicht fliegen dürfe.“

So reist er am 26. 7. vom schönen Smyrna ab „mit nur $1\frac{1}{2}$ Stunden Verspätung. Nach endlosem Pfeifen, Winken, Schreien setzt sich unser Zügle in Bewegung. Zum Glück haben wir (Schüler und ich) ein Abteil für uns allein. Auf den Stationen ist die Hauptsache, möglichst viel Lärm zu machen. Gräßlich ist die zudringliche Bettelei an den Zügen. In Soma hatten wir etwa 3 bis 4 Stunden Aufenthalt — Grund nicht ersichtlich.

Gegen $1\frac{1}{2}$ Uhr in der Nacht wurden wir auch noch durch den früheren Gouverneur von Samoa, der zugestiegen war, gestört."

Dardanellen

Am 28. 7., früh 10 Uhr, fuhr ich mit einem kleinen Kanonenboot, das eine „Malone“ im Schlepptau hatte, nach Tschanaß an den Dardanellen. Die Fahrt bot wenig Neues; Gallipoli ist nur ein kleines Landstädtchen mit großen Kasernen. Wir hatten die horrende Geschwindigkeit von 5 Knoten, so daß wir zu der Fahrt 26 Stunden brauchten und erst am

29. 7. gegen Mittag in Tschanaß eintrafen, wo wir, d. h. außer mir Schüler und Kapitänltnt. Landsberg von den Wasserfliegern, uns gleich bei Merten-Pascha meldeten. Am Nachmittag war ich auf dem Flugplatz von Ltnt. Kroneis, dem Fokkerich der Dardanellen. Dann machte ich mit dem Doppeldecker von Ltnt. Meinecke, der von Galata rübergekommen war, einen sehr schönen Flug über Troja, Kum-kaleßi nach Sedd-ul-bahr zu der alten englischen Stellung an den Dardanellen. Wundervoll hoben sich die Inseln Imbros, Tenedos und besonders Samothraki aus dem Meer; in der Kephelobucht von Imbros sahen wir deutlich die englischen Schiffe liegen. Auch die vielumkämpfte öde, hügelige Halbinsel war sehr klar zu übersehen. Am Abend war ich bei Merten-Pascha zu Tisch. Die Nacht im Marineheim wird mir durch ihre Wanzenplage unvergeßlich bleiben.

Am 30. 7., Sonntag, fuhren Kroneis, Schüler und ich mit einem kleinen Dampfer nach Sedd-ul-bahr hinüber. Wir stiegen schon etwas vorher aus, wo wir von einem Marineoffizier erwartet wurden, mit dem wir die ganze frühere Stellung quer über die Halbinsel bis zur anderen Seite abritten. Es ist jetzt noch ein wüstes Durcheinander. Auffallend ist der Unterschied zwischen der türkischen und englischen Stellung — die Engländer haben mit viel besseren Mitteln arbeiten können. Dann sah ich mir auch die englischen Landungsstellen an, wo die Engländer zum Schutze einfach ein paar Dampfer auf Strand gesetzt haben.

Nach kurzem Frühstück flog ich mit Meinecke, der mich abholte, erst nach Tschanaß und dann an der Nordküste des Marmarameeres nach St. Stefano zurück. Bis Rodosto war der Flug sehr schön, von dort aus sehr langweilig. So war ich in 3 Stun-

den statt in 26 mit dem kleinen Dampfer wieder in Konstantinopel.

31. 7. Zum letztenmal mit Serno zusammen, der heute nach Bagdad fährt. Ich habe mich entschlossen, morgen auch abzureisen, zunächst nach Sofia und Uesküb, werde aber voraussichtlich nur kurz dort bleiben. Mich packt jetzt die Ungeduld, an die Front zurückzukommen.

Bei seiner Rückkehr von den Dardanellen fand Boelde Nachrichten über den Stand des gewaltigen Ringens an der Somme und die Überlegenheit, die die feindlichen Flieger dort besaßen, vor, dazu auch den ausdrücklichen Wunsch des Feldflugchefs, daß er recht bald zurückkommen solle, während sein Zwangsurlaub ursprünglich so festgesetzt war, daß er nicht vor dem 1. 9. an die Westfront zurückkehren dürfe. Diese Nachrichten veranlaßten ihn, die weitere Reise kürzer zu gestalten, als es eigentlich geplant war. Für seine Berichte an die Eltern hat er nun nur noch während der Eisenbahnfahrten Zeit. So sind die nächstfolgenden erst am 6. 8. auf der Fahrt von Uesküb nach Súdowa geschrieben.

Bulgarien

1. 8. Abfahrt von Konstantinopel nach Abschiedessen mit Schüler. Auf dem Bahnhof große Aufregung, da Enver-Pascha mit demselben Zug reist. Alles scharf abgesperrt, so daß selbst Schüler in Uniform nicht auf den Bahnsteig durfte. Der Zug fuhr sogar auf die Minute pünktlich ab. Zum Tee ließ mich Enver in seinen Salonwagen holen. Bei ihm außer seinem Gefolge auch der deutsche Militärbevollmächtigte in Konstantinopel v. Lossow. Enver war sehr nett und lebhaft in der Unterhaltung, die fast nur deutsch geführt wurde.

Am 2. 8. gegen 11 Uhr kam ich nach schöner Fahrt durch die gut bebauten Gegenden Rumeliens in Sofia an, wo ich von Hptm. v. Steinwehr und den anderen deutschen Fliegern empfangen wurde. Meldung in der Militärkanzlei bei Oberstltnt. v. Massow, dann Aufklärung über die bulgarischen Verhältnisse durch Steinwehr. Am Nachmittag Spazierfahrt durch Sofia, das den Eindruck einer mitteldeutschen Residenzstadt macht. Am Abend hatte Steinwehr ein großes Essen veranstaltet.

3. 8. Besuch der Junkerschule — der militärische Schliff machte

einen sehr guten Eindruck. Dann mit Ltnt. Haase und Steinwehrs Büro-Offizier zum Flugplatz bei Sofia, wo in der Hauptsache Otto-Apparate vertreten waren. Am Nachmittag mit Steinwehr zur Flugschule Boschurische gefahren, wo Hptm. Petroff, der Führer der Schule, als Besonderheit seinen Blériot (1913) vorführte; die Schule steckt noch in den Anfängen. Dann zum Heilbad Banja, das schön angelegt ist. Abends beim Militärattaché v. Massow zum Essen, wo auch Prinz Kyrrill erschien, der mich sehr interessiert und zum Teil recht klug nach allem möglichen fragte.

4. 8. Meldung beim bulgarischen Kriegsminister, General Naidenoff, der gut deutsch spricht und sich lange mit mir unterhielt. Dann wurde mir eine Kavalleriekaserne gezeigt, wo ich auch die neuen Kavallerie-M.G.-Abteilungen sah. Am Nachmittag bin ich im Borisgarten gebummelt und habe mir „die Schönheiten“ von Sofia angesehen. Abends von Oberstltnt. v. Müffling in den Klub eingeladen.

5. 8. Audienz beim bulgarischen Oberbefehlshaber, General Schoeff. Dann fuhr ich in einem vom Kriegsminister gestellten Auto nach Mesküb. In Köstendil Station gemacht und im Kasino mit dem bulgarischen Chef des Stabes Schoikoff gegessen. Dann die interessante Fahrt nach Mesküb, wo ich gegen 9 Uhr abends eintraf.

Am 6. 8. traf ich frühmorgens auf der Straße ganz zufällig meinen früheren Koblenzer Kommandeur, Oberst Schroeder — große Freude! Mittags meldete ich mich bei Erz. v. Mackensen, neben dem ich auch bei Tisch saß. Mackensen, von interessantem, markantem, aber gar nicht so strengem Äußeren wie auf den Bildern, unterhielt sich, auch noch nach Tisch, viel mit mir.

Nachmittags fuhr ich mit der Bahn nach Hudowa, wo ich gegen Abend bei der Fliegerabtlg. 66 eintraf und im Barackenkasino gastlich aufgenommen wurde. Die Flieger sind hier alle in Holzhütten untergebracht und leben zwischen Steinen und verdorrten Stauden — auf die Dauer kein beneidenswerter Posten, zumal sie seit Monaten nur sehr wenig zu tun haben.

7. 8. [geschrieben am 9. 8. auf der Fahrt Sofia—Teschén]. Meldung beim Armee-Oberkommando II, Erz. v. Windler, blieb dort zu Mittag; besuchte dann Fliegerabtlg. 28, die ebenso hausein wie 66. Am Nachmittag flog ich mit Hptm. v. Eberstein (66) die Hauptfront gegen Griechenland ab und dann direkt zurück nach Mesküb, wo ich den Abend beim Flugpark verbrachte.



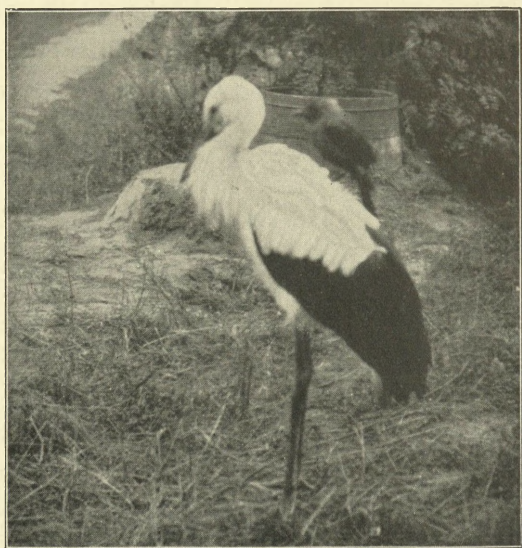
Boelde auf S. M. S. „Goeben“ in Konstantinopel
vgl. S. 175



Mit Buddede im Seebad Kordilio bei Smyrna
Der 3. von rechts: Buddede, der 5.: Boelde



Das Drachen-Flugzeug und



der Gefchwader-Storch mit seiner Freundin Dohle
in Kowel, August 1916
vgl. S. 183

8. 8. Nach kurzem Besuch bei Oberst Schroeder fuhr ich mit meinem bulgarischen Auto zurück nach Sofia. Hierbei hatten wir einige Pannen, die recht spaßig waren, da ich mich mit meinem bulgarischen Chauffeur nur mittels Zeichensprache verständigen konnte. Unterwegs, kurz hinter Kumanowa, sah ich einen mazedonischen Jahrmarkt, der mir sehr interessant war: die Bauern tanzten in ihren weißen Trachten nach der Musik von Dudelsäcken einen ganz eigentümlichen, aber schönen Tanz. — Am Abend war ich beim Vertreter des deutschen Kriegsministeriums, Edler v. Görbitz, zu Tisch, wo außer der Hausfrau noch mehrere andere deutsche Damen waren — eine langentbehrte Freude!

9. 8. Kurz vor meiner Abreise wurde mir durch den Adjutanten des Kriegsministers die bulgarische Tapferkeitsmedaille samt dem Bilde des Ministers überreicht. Auf dem Bahnhof war Oberst Loloff, der Chef der bulgarischen Fliegertruppen, mit mehreren seiner Offiziere zum Abschied erschienen — das hat mich gefreut.

Eben bin ich auf der Fahrt nach Teschen zum Österreichischen Hauptquartier; von dort will ich an die Ostfront — wie, weiß ich selber noch nicht; wenn es geht, will ich Bruder Wilhelm und Martin dabei besuchen.

In Bulgarien scheint Boeldes Besuch einen besonders tiefen Eindruck hinterlassen zu haben, wenn man aus der Menge der Glückwunschtelegramme, die unter seinen Papieren erhalten, und der Beileidstelegramme, die seinen Eltern zugegangen sind, schließen darf. Das originellste unter den ersteren ist ein langes Telegramm vom 10. 10. 16, in dem die „Schüler der oberen Klassen des Ersten Sofianer Gymnasiums“ Boelde zu seinem 30. Siege beglückwünschen.

Daß auch die Türken ihm ein treues Gedenken bewahrt haben, bezeugt der in riesenhaften Ausmaßen — fast 1 Meter Durchmesser und 1 Zentner schwer — gehaltene Kranz aus kunstvoll geschmiedeter Goldbronze, eine getreue Nachbildung des türkischen Fliegerabzeichens, den die türkischen Flieger nach Boeldes Tod durch die Türkische Gesandtschaft überreicht haben.

Während die letzten Briefe, wenn auch flüchtig auf der Fahrt geschrieben, doch immer noch ein Bild des Aufenthaltes in Bulgarien geben, schrumpfen die weiteren zu bloßen Notizen zusam-

men. Die Hast seiner Reise zeigt sich schon darin, daß er im Österreichischen Hauptquartier nicht einmal 24 Stunden geblieben ist. Am 10. 8., gegen 2 Uhr mittags, trifft er in Teschen ein, und am nächsten Vormittag, gegen 11 Uhr, fährt er bereits in Richtung Kowel weiter. Er hat dort eigentlich nur die unumgänglichen Meldungen erledigt: am 10. 8. gegen Abend bei Erz. Conrad, „der mich sehr gemüthlich (ohne Kragen) empfing,“ und am anderen Morgen bei General Cramon und dem Erzherzog Friedrich, „der mich im Garten empfing und nicht gerade ausieht, als ob Mars bei ihm Pate gestanden hätte“.

In Kowel traf Boelcke seinen Bruder Wilhelm, der im Juli mit seinem Kampfgeschwader dorthin gekommen war. Hier erhielt er das entscheidende Telegramm vom Feldflugchef: So rasch als möglich an die Westfront zurückzukommen und an der Somme die Jagdstaffel 2 aufzustellen und deren Führung zu übernehmen.

Mit der Vollmacht ausgestattet, für seine Staffel die geeigneten Kräfte auszuwählen, warb er gleich in Kowel zwei ihm von seinem Bruder besonders empfohlene Herren an: einen jungen Ulanenleutnant Manfred v. Richthofen, der sich schon vor Verdun bewährt hatte, und einen Leutnant d. Res. Erwin Böhme, einen bereits 37jährigen Herrn, der schon lange Jahre am Kilimandjaro gewesen war, es aber mit eisernem Willen und jugendlichem Feuer den Jüngsten gleich tat. Richthofen ist Boelckes berühmtester Schüler geworden, Böhme derjenige, der ihm freundschaftlich am nächsten stand. Beide sind seine Kampfgefährten und die unmittelbaren Augenzeugen bei seinem Todesfluge gewesen. Richthofen hat in Cambrai das Ordenskissen vor Boelckes Sarg getragen, Böhme ist später als Führer der „Jagdstaffel Boelcke“ dem Meister und Freund in den Tod gefolgt. So knüpft sich das Schicksal.

In Boelckes umfangreicher Sammlung von Bildern aus dem Kriege sind zwei Aufnahmen aus Kowel, deren Sinn erst für den verständlich wird, der Erwin Böhmes Briefe an seine Freundin¹ kennt. Böhme schreibt am 3. 8. 16, daß man sein Flugzeug mit einem fürchterlichen Drachen als Talisman ausgestattet habe,

¹ „Briefe eines deutschen Kampffliegers an ein junges Mädchen.“ Hrg. von Johannes Werner. Leipzig bei v. Hase & Koehler.

der „auf den russischen Bauer jedenfalls einen erschütterlichen Eindruck“ mache, und am Schlusse desselben Briefes, von dem gewaltigen Sturme, der eben über Wolhynien dahinbrause, berichtend: „Unser zahmer Geschwaderstorch ‚Adolar‘ benehmt seiner Freundin Dohle kauert ganz verschüchtert im Windschatten meines Wagens.“ Hier [bei S. 181] sind sie beide, das Drachensflugzeug, vor dem sein Führer Böhme mit dem Beobachter Lademacher steht, und der Geschwaderstorch „benehmt seiner Freundin Dohle“ — auch als Beitrag zum „Humor im Kriege“ wiedergegeben nach Photos in Boeldes Kriegsbildersammlung.

Der Reisebericht über die Tage in Kowel sagt nichts über den wichtigen Auftrag des Feldflugchefs, sondern verzeichnet nur kurz, daß Boelde sich am 12. 8. bei Erz. v. Linsingen gemeldet hat und abends bei ihm zum Essen gewesen ist, daß er am 13. 8., einem Sonntag, mit zwei alten Bekannten, Gause von der Kriegsschule und Kohlhauer vom Tel.Bat. 3, zusammen war, und daß er am 14. 8. an die Front gefahren und abends bei der Fliegerabtlg. 4b, früher in Douai, gewesen ist.

Noch lakonischer lautet der Bericht über die letzten Reisetage:

15. 8. Mittags [noch in Kowel] bei Staffel 7. Dann Fahrt nach Brest, das gänzlich ausgebrannt. Abends mit Balzer zusammen.

16. 8. Meldung bei Erz. Ludendorff. Vor dem Essen Feldmarschall Hindenburg vorgestellt, beim Essen zwischen Hindenburg und Ludendorff. Nachmittags Flug nach Warschau zum Versuchspark.

17. 8. Fahrt nach Wilna. Zusammentreffen mit Bruder Martin.

18. 8. Fahrt mit Martin bis Kowno, dann nach Berlin.

19. 8. Beforgungen auf der Inspektion der Flieger und in Johannisthal.

20. 8. Fahrt nach Dessau. — —

So endet die vor 6 Wochen mit sichtlichem Behagen begonnene Ostfahrt mit einem ungeduldigen Hasten. Die Nachrichten von der Front und die neue große Aufgabe, die seiner wartete, ließen ihm keine Ruhe mehr. Er brannte vor Ungeduld, mit seiner Staffel helfen zu können. „Die Somme ruft!“ So hat er auch in Dessau nur kurz Abschied genommen — „er war nicht mehr zu halten“ — und eilte dann zur Sommefront, der Höhe und dem Ende seines Fliegerlebens entgegen.

Der Meister der Jagdfliegerei

vgl. Kartenskizzen II und I

Die neun Wochen an der Somme sind Boeldes heroische Zeit gewesen. Man vergleiche das Bild aus seiner letzten Zeit, das wir bei S. 188 bringen, mit dem Titelbild, das nach einer Aufnahme aus dem Mai 1916 gemalt ist: Hier der ernste und energische, aber noch frische und für das Leben offene Ausdruck des jugendlichen Helden — dort der starre, wie auf einen Gegner in der Luft gerichtete Blick, der nur das eine Ziel des Kampfes und Sieges verfolgt. Alle anderen Interessen fallen jetzt von ihm ab — selbst die Briefe an die Eltern werden seltener. Er hat keinen anderen Gedanken mehr als seine Staffel, sie zur Musterstaffel zu erziehen, mit ihr Siege zu erringen und die Übermacht der feindlichen Flieger zu zerbrechen. Unter dieser höchsten Anspannung seines gestrafften Willens und all seiner Kraft wächst seine Persönlichkeit zu heldischer Größe. Den Leser aber überkommt unter dem Eindruck seiner Berichte über die in einem unerhörten Tempo sich folgenden Siege eine Stimmung wie bei einem Schlag auf Schlag sich entladenden Hochgebirgsgewitter, bei dem man, ganz gebannt von der Größe des Geschehens, an nichts anderes denkt, sondern immer nur auf den nächsten Schlag wartet.

Als Boelde nach Bertincourt (südwestlich von Cambrai), wo seine Staffel aufgestellt werden sollte, kam, fand er dort nichts vor als den Flugplatz im Park Vélou mit 4 festen Flugzeughallen, die bisher die Feldflieger-Abtlg. 32 benutzt hatte, und einen Teil der ihm zugewiesenen Mannschaften. Während die gleichzeitig aufzustellende Jagdstaffel I aus einem bei der I. Armee bereits bestehenden größeren Kampfeinsitzer-Kommando gebildet wurde

und infolgedessen, als Hptm. Zander am 23. 8. ihre Führung übernahm, bereits so weit fertig war, daß sie sogar von ihren Mannschaften und am 29. 8. den Ltnt. Höhne an die Jagdstaffel 2 abgeben konnte, mußte diese von Boelcke ganz aus dem Rohen geschaffen werden. „Bin jetzt scharf in Arbeit, muß erst alles zusammensuchen; es fehlt noch vieles, vor allem das Wichtigste: die Maschinen“ — so klagt er den Eltern in seinem ersten kurzen Briefe von der Somme.

Das im Reichsarchiv aufbewahrte „Kriegstagebuch“ der Staffel beginnt mit dem 27. 8. 16, der also als ihr eigentlicher Gründungstag zu gelten hat:

„27. 8. Die Jagdstaffel 2 tritt unter Führung des Hptm. Boelcke zusammen. Offiziere und Mannschaften kommen von verschiedenen Abteilungen. — Bestand: 3 Offiziere [außer Boelcke die Leutnants d. R. v. Arnim und Günther], 64 Unteroffiziere und Mannschaften. — Unterkunft: Offiziere wohnen in Bertincourt, Mannschaften in Baracken. — Flugzeuge: Sind noch keine da. — Tätigkeit: Einrichten des Flughafens.“

Am 1. 9. kamen die Leutnants Reimann und v. Richthofen, außerdem die Vizefeldwebel Reimann und Max Müller, am 8. 9. Ltnt. Böhme und Oberltnt. Viehweger, mit denen, unter Einrechnung des am 29. 8. gekommenen Ltnt. Höhne, die Staffel am 8. 9. doch erst 7 Offiziere für die etatsmäßigen 14 Flugzeuge hatte; denn der im Bestand vom 27. 8. mitgezählte Ltnt. v. Arnim war zwar unter diesem Datum zur Staffel versetzt, aber schon am 28. 8. noch bei seiner bisherigen Fliegerabteilung gefallen.

Die ersten Maschinen hat die Staffel am 1. 9. erhalten: einen Albatros-Doppeldecker, den Vizefeldw. Reimann von der Jagdstaffel 1 mitbrachte, und zwei Fokker-Doppeldecker, von denen Boelcke den einen selbst vom Armeeflugpark holte. Dieses Flugzeug Fokker D. III. 352/16 ist später vom Kaiser zu Boelckes Gedächtnis dem Waffenmuseum im Berliner „Zeughaus“ überwiesen worden und heute noch dort ausgestellt.

Auf diesem Fokker hat sich Boelcke gleich am nächsten Tage, dem 2. 9., an dem sein Eintreffen an der Front am Sedantag 1914 sich zum zweiten Male jährte, seinen 20. Sieg geholt:

Bertincourt, 4. 9. 16. Zu Eurem Erstaunen werdet Ihr wohl schon von meinem „Zwanzigsten“ gelesen haben, da Ihr mich

wohl bei der Einrichtung meiner Staffel, nicht aber in der Luft vermutet habt.

Vor wenigen Tagen sind 2 Maschinen von Fokker für mich angekommen, und ich machte vorgestern meinen ersten Flug. An der Front war ziemlich viel feindliche Fliegertätigkeit. Ganz frech waren die Burschen geworden. Wie ich so ganz friedlich hinter unserer Front flog, wollte mir einer etwas tun, ich ließ mich aber gar nicht mit ihm ein — er war nämlich höher als ich.

Etwas später sah ich westlich Bapaume Sprengpunkte. Dort fand ich einen B. E.-Doppeldecker und hinterdrein 3 Vickers-Einsitzer, d. h. also ein Artillerieflugzeug mit seinen Beschützern. Ich nahm mir den B. E. vor. Doch mitten in der Arbeit störten mich die drei anderen, worauf ich schleunigst den Rückzug antrat. Einer dieser Burschen glaubte wohl, er könne mich fassen, und kam hinterher. Etwas abseits von den andern stellte ich mich ihm dann zum Kampf und bald hatte ich ihn gewickelt. Ich ließ ihn nicht wieder los, keinen Schuß hat er mehr herausbekommen. Beim Runtergehen machte er heftige Schwenkungen, doch, wie er nachher sagte, unfreiwillig, weil ihm die Höhensteuerorgane zerschossen waren. Er kam nordöstlich Thiepval runter. Der Flieger sprang aus der brennenden Maschine und schlug mit Armen und Beinen um sich, da er auch brannte. Ich flog dann nach Hause und startete gleich wieder mit neuen Patronen, da noch weitere Engländer erschienen — doch hatte ich keinen Erfolg mehr.

Den von mir zur Landung gezwungenen Engländer, einen Captain Wilson, habe ich mir gestern von der Gefangenen-Sammelstelle geholt, ihn zum Kaffee im Kasino da behalten und ihm auch unseren Flugplatz gezeigt, bei welcher Gelegenheit ich eine ganze Menge interessanter Dinge aus ihm herausbekommen habe.

Mein Flugplatz wird sehr langsam fertig. Für meine Herren habe ich noch immer keine Maschinen. Auch an manchem anderen fehlt es noch. Ich habe jetzt mehrere meiner Herren mit Aufträgen nach Deutschland geschickt, damit es schneller geht, habe hier aber auch alle Hände voll zu tun. In etwa acht Tagen hoffe ich aber doch mit der Einrichtung fertig zu sein.

Über aller Arbeit habe ich neulich ganz vergessen, Euch zu schreiben, daß ich auf der Herfahrt unser Märchen besucht habe. Er strahlte förmlich, als er mich sah. Ganz stolz war er, daß er

von den 4 Brüdern am weitesten „vorn“ sei und als „richtiger Feldgrauer“ im „Unterstand“ haust. Er ist mit solcher Passion dabei wie selten einer. Im übrigen hat er mich den halben Nachmittag spazieren geführt, weil er sich doch gern mit seinem „großen“ Bruder zeigen wollte.

Der Heeresbericht, der die Kunde von Boeldes neuem Sieg verbreitete, hat damals, nachdem man länger als zwei Monate nichts mehr von ihm gehört hatte, wie eine Fanfare gewirkt. Zumal an der Somme, im Unterstand und im Schützengraben flog es von Mund zu Mund: „Boelde ist wieder da! Boelde räumt auf!“

Über den eben berichteten Kampf besitzen wir eine interessante Schilderung von der anderen Seite, dem englischen Fliegerhauptmann Robert Wilson. Sie ist einem Briefe, den Wilson aus dem Kriegsgefangenenlager Osnabrück nach England geschrieben hat, und seinen dortigen protokollierten Aussagen entnommen und lautet in freier und gekürzter Übertragung:

„Ich tröste mich damit, daß ich von dem größten aller deutschen Flieger, dem Hauptmann Boelde, heruntergeholt worden bin, und daß mein Leben auf eine fast wunderbare Weise erhalten geblieben ist.

„Wie Du weißt, fliege ich eine schnelle einsitzige Vickers fighting-Maschine. Auf einem Erkundungsflug sah ich, wie ein deutscher Jagdflieger eben eine unserer alten langsamen B. E.-Maschinen erledigen wollte, und kam gerade zurecht, um diese zu retten. Nachdem ich ein paar Schüsse auf den Deutschen gelöst hatte, machte er kehrt und sich heimwärts davon. Ich Tor verfolgte ihn und merkte nicht, daß er mich nur weiter auf sein Gebiet locken wollte. Als ich ihm bis etwa 15 [englische] Meilen hinter die deutschen Linien gefolgt war, machte er kehrt und griff mich an, indem er dabei mit einer fabelhaften Schnelligkeit über mich stieg — er flog einen Flugzeugtyp, wie ich ihn noch nie gesehen und von dessen Schnelligkeit und Steigfähigkeit ich keine Ahnung hatte. Kaum hatte ich ein paar Schüsse gelöst, da versagte plötzlich mein Maschinengewehr, so daß ich keinen Schuß mehr herausbekam.

„Unter solchen Umständen tat ich das einzige, was mir übrig

blieb, und wandte mich zur Flucht, um einer viel schnelleren Maschine und einem überlegenen Flieger zu entgehen. Durch Anwendung aller erdenklichen Kniffe suchte ich ihm zu entkommen, aber er folgte jeder meiner Bewegungen in hervorragender Weise und blieb mir immer im Nacken. Er durchschloß mir alle Kontroll-Vorrichtungen bis auf zwei, die auch eingeklemmt waren, durchschloß die Maschine, schloß den Benzin-Kontrollhahn in meiner Hand durch, dann den Benzinbehälter, durchlöchernte auch meinen Mantel, der mit Benzin überschwemmt war, an zwei Stellen. Natürlich hatte ich jede Kontrolle über meinen Apparat verloren, der mit der Spitze nach vorn hinuntersauste — ein wenig angenehmes Gefühl! Ich saß da und wartete, halb schwindlig, mit welchem Krach ich unten aufschlagen würde. Ungefähr 50 Fuß über dem Boden riß ich verzweifelt das Steuer hin und her und erhielt auf irgendeine Weise im letzten Augenblick genügend Kontrolle, um den Aufschlag zu vermeiden und eine Art Landung zu vollziehen, bei der aber die ganze Maschine und auch mein Mantel in Flammen geriet. Es gelang mir, herauszuspringen und meinen Mantel abzuwerfen, ohne daß ich Brandwunden davontrug. Der Deutsche kam bis tief herunter und flog, nachdem er sich überzeugt hatte, daß ich erledigt war, davon.

„Am nächsten Tage hat mich Boelde zu seinem Flugplatz eingeladen und mich in seinem Kasino bewirtet, sich auch mit mir photographieren lassen [s. das Bild bei S. 192]. Ich habe von ihm nicht nur als Flieger, sondern auch als Persönlichkeit einen ganz großen Eindruck erhalten, und dieser Kampf mit ihm wird mir, wenn er auch für mich ungünstig ausgefallen ist, die größte Erinnerung meines Lebens bleiben.“ — Nach Boeldes Tod hat Captain Wilson einen Lorbeerkranz für seinen Besieger gesandt.

Da die für die Staffel bestimmten neuen Albatros-Doppeldecker noch nicht da waren, konnten in der ersten Hälfte des September mit den wenigen vorhandenen Maschinen nur Einzel-Jagdflüge unternommen werden. Für den 14. 9. meldet das Kriegstagebuch bereits „9 Jagdflüge“. Bei solchen hat Boelde in den acht Tagen vom 8. bis zum 15. 9. allein eine Serie von 5 Siegen erreicht.

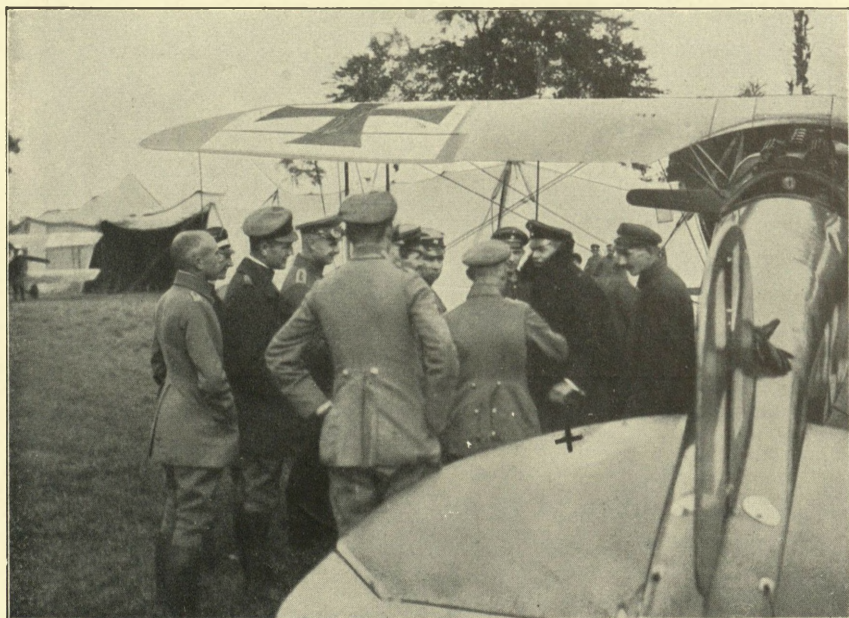
Aus dieser Zeit, in der er noch ohne seine Staffel allein fliegen mußte, stammt die folgende niedliche Geschichte, die wir in einer



Boelcke



Boelde und Richtofen vor dem „zu Instruktionszwecken“
herabgeholten Vidars
vgl. S. 198/99



Boelde berichtet über seinen 34. Sieg

bei den Akten befindlichen Niederschrift fanden, in der einer seiner Getreuen kleine Erinnerungen an ihn zusammengestellt hat: „Als Boeldt von einem Flug zurückkehrte, fragten wir ihn, während er noch lachend in seiner Maschine saß: „Wieder einen, Herr Hauptmann?“, worauf er mit der Gegenfrage antwortete: „Habe ich ein schwarzes Kinn? (vom Pulverdampf des M.G.) — Na also!“. Es war wieder einer gefallen.“

Aus diesen Erinnerungen seiner Mannen sei gleich hier eingeschaltet: Boeldt lebte äußerst mäßig. Raucher ist er nie gewesen; höchstens nahm er in Gesellschaft mal aus Höflichkeit eine Zigarette an, legte sie aber nach einigen Zügen wieder weg. Sehr mäßig war er im Trinken, er lebte fast abstinente; er war aber ein viel zu natürlicher Mensch, als daß er daraus ein Prinzip gemacht und nicht im Kameradentreife gelegentlich ein Glas Wein mitgetrunken hätte. Seine Hauptideholung bestand darin, daß er möglichst früh schlafen ging. — Sobald Flugwetter war, gab es für ihn nichts als den Dienst.

Am 16. 9. sind dann endlich die neuen Albatros-Doppeldecker in Cambrai eingetroffen und von den Herren der Staffel abgeholt worden. Noch am gleichen Abend um 6 Uhr hat Ltnt. Höhne auf ihnen den ersten Sieg erkämpft. Für den folgenden Tag, den 17. 9., verzeichnet das Kriegstagebuch „13 Jagdflüge, 5 Luftkämpfe, 4 erfolgreich“. Schon früh 7⁴⁵ hat Böhme einen Sieg, bei dem Start 10⁴⁵ haben Richthofen, Ltnt. Reimann und Boeldt jeder einen errungen.

Dieser Sonntag, 17. 9. 16, mit dem das Fliegen im Staffelflug beginnt, ist der eigentliche Geburtstag der Jagdstaffel Boeldt gewesen.

Über seine Erlebnisse berichtet Boeldt im folgenden Brief:

Bertincourt, 17. 9. 16. Ihr seid in der letzten Zeit recht schlecht weggekommen, aber ich hatte jetzt wirklich keine Zeit zum Briefschreiben. Da will ich Euch heute am Sonntagmorgen in aller Herrgottsfrühe doch mal wieder berichten.

Zunächst auf Vaters Fragen: Unsere Unterkunft ist ganz ordentlich; ich habe ein schönes Zimmer und gutes Bett. Ganz fertig ist die Staffel immer noch nicht, denn mir fehlt noch immer die Hälfte der Maschinen. Gestern sind aber wenigstens 6 Stück eingetroffen — so kann ich heute zum ersten mal mit

meiner Staffel starten. Ich habe bisher meist Fokker-Doppeldecker geflogen, heute will ich aber mal einen der neuen Albatros nehmen. Meine Herren sind alle mit großer Passion dabei und sehr eifrig und tüchtig, ich muß sie aber erst noch richtig zum ruhigen Zusammenarbeiten erziehen — jetzt sind sie in ihrem Eifer, was zu leisten, manchmal noch wie die jungen Dackels.

Gestern ist auch mein Offizier zur besonderen Verwendung (Bürodienst) eingetroffen: ein Ltnt. v. Zastrow, der mit mir in Jamez bei den Artillerie-Fliegern 203 zusammen war und infolge schwerer Verwundung selbst nicht mehr fliegen kann. Er wird mir viel Arbeit abnehmen. Trotzdem ist meine Zeit, auch wenn ich nicht fliege, voll ausgefüllt. Es gehört viel dazu, wenn man sozusagen aus Nichts eine Abteilung aufstellen soll. Aber es macht auch Spaß, zu sehen, wie man allmählich in Gang kommt.

Fliegerisch ist hier ein tüchtiger Betrieb, die Engländer erscheinen immer in großen Massen. Ich habe inzwischen das Viertel-hundert voll gemacht.

Nummer 21, einen Vickers-Doppeldecker, bekam ich am 8. 9. bei Flers zu fassen. Der Kampf hat gar nicht lang gedauert, da diese Apparate gegen einen geschickten Einsitzer fast wehrlos sind. Ich bekam den Vickers gut von schräg hinten (das ist das Günstigste; genau von hinten ist er durch seinen dicken Motor wie durch einen Panzer geschützt); vergeblich versuchte er aus dieser Lage herauszukommen. Bald darauf fing der Apparat Feuer. Ich war beim Angriff so nahe an ihn ran gekommen, daß meine Maschine bei seiner Explosion durch das auslaufende Öl beschmutzt wurde. Der Gegner stürzte dann wie ein Kreisel sich drehend ab, wobei der Insasse herausfiel, und verbrannte vollständig.

Nummer 22, auch wieder ein Vickers-Doppeldecker, ist am folgenden Tage auf ganz gleiche Weise gefallen. Ziemlich frech kreiste er mit 4 Kumpanen über unserer Front bei Bapaume und attackierte deutsche Flugzeuge. Das ist ihm schlecht bekommen, ebenso einem seiner Genossen, der von 2 Kumplern runterschossen wurde. Nach kurzer Beschießung stand der Apparat in hellen Flammen und ging brennend zum Gleitflug über, in dem er noch bis zu seinen Linien gekommen und dort abgestürzt ist.

Am 14. 9. folgten Nummer 23 und 24. Ich startete gegen 9⁰ vormittags mit noch 2 Maschinen meiner Staffel (Ltnt. Böhme und Ltnt. v. Riehthofen). Nördlich von Bapaume verlegten wir einem englischen Geschwader, das von Osten kam, den Weg. Ich nahm mir, da der erste ausriß, den zweiten, einen Sopwith-Doppeldecker, vor. Der dritte griff Ltnt. v. Riehthofen an, wurde aber bald von Böhme und Riehthofen gewickelt. Mein Gegner trudelte gleich nach meinem ersten Angriff einige hundert Meter ab. Da ich diese Scherze kenne, ging ich gleich hinterher, und tatsächlich fing der Bursche sich wieder und versuchte, über die Front zu entkommen. Das gelang ihm aber nicht, sondern bei Morval stürzte er ab. Unterwegs montierte er die Tragdecks ab und löste sich in Atome auf.

Kurz darauf sah ich nördlich Peronne einige Engländer rum-schwirren. Als ich näher kam, wollten sie an mich ran. Da ich doch aber nur ganz harmlos spazieren fliegen wollte — ich war nämlich tiefer und konnte nichts machen —, bog ich aus. Da sehe ich, wie einer von diesen Burschen auf einen anderen Deutschen los ging — das konnte ich natürlich nicht dulden. Ich nahm mir diesen Burschen gleich einzeln vor, und er mußte für seine Frechheit büßen. Im Kurvenkampf habe ich ihm den Benzin- und Öltank und außerdem noch den rechten Schenkel zerschossen. Er mußte bei Orienccourt landen und wurde gefangengenommen.

Nummer 25 mußte am folgenden Morgen daran glauben. Ein Geschwader von 7 englischen Sopwith-Doppeldeckern kam auf seinem Rückweg über unseren Flugplatz. Ich stieg sofort auf und hinterher. Östlich von Peronne, bei Hervilly, kam ich in ihre Nähe, konnte aber zunächst nichts machen, da ich tiefer war. Dies benutzten die Kerle, um mich anzugreifen. Frechheit! Ich drehte den Spieß auch bald rum und nahm mir einen aufs Korn. Ich kam sehr schön ran und habe ihm aus nächster Nähe — 20 bis 40 m — etwa 50 Schuß gegeben. Dann hatte er genug und stürzte, nachdem Ltnt. v. Riehthofen überflüssigerweise auch noch etwas auf ihn geknallt hatte, bei Hesbécourt in einen Wald und zerschellte vollkommen.

Etwa $1\frac{1}{2}$ Stunde später sah ich nördlich von Peronne ein verzettelttes feindliches Geschwader und flog mit Riehthofen schleunigst hin. Als ich den einen — es waren auch Sopwith-Doppeldecker —

angriff, nahm er sofort die Nase runter und versuchte durch starkes Drücken mir zu entkommen. Da er genau so schnell war wie ich, gelang es mir nicht, ganz nah ran zu kommen, sondern ich blieb immer etwa 150 m ab. So ging es heidi zur Front, ich immer hinterher und ihm ab² und zu auf den Frack geschossen. Da wir an der Front nur noch etwa 200 m hoch waren, habe ich ihm da noch einmal tüchtig die Jacke voll geschossen und mußte dann von ihm ablassen. 500 m hinter den feindlichen Linien ist er dann abgestürzt.

17. 9. nachmittags. Inzwischen hat sich der Status schon wieder geändert. Heute Vormittag kam ich mit 2 Herren meiner Staffel (Ltnt. Reimann und Richthofen) in ein feindliches Geschwader. Wir haben gründlich darin aufgeräumt — jeder hat einen runtergeholt. Ich hatte mir das Führerflugzeug, kenntlich durch ein Wimpel am Tragdeck, vorgebunden und habe es runtergedrückt. Der Gegner ist bei Equancourt gelandet und hat seine Maschine gleich in Brand gesteckt. Die Insassen, der eine leicht verwundet, sind gefangen genommen. Der Führer war gelandet, weil ich ihm den Motor vollkommen zerschossen hatte. Das war also Nummer 27!

Die Staffel macht sich! Seit gestern Abend 5 englische Flugzeuge runtergeholt!

Mutter wird angesichts dieser vielen „Nummern“ wohl wieder finden, daß es doch nicht recht sei, daß wir unsere gefallenen Opfer so gefühllos numerieren. Das tun wir ja gar nicht — wir numerieren doch nicht die gefallenen Opfer, sondern die gefallenen Flugzeuge. Das seht Ihr schon daraus, daß, wenn 2 Insassen getötet sind, es auch nur als ein Sieg gezählt wird, und daß, wenn die Insassen unverletzt davongekommen sind, es trotzdem als Nummer gerechnet wird. Gegen den einzelnen Flieger haben wir ja gar nichts, nur sein Fliegen gegen uns bekämpfen wir, und wenn wir wieder eine feindliche Kampfkraft erledigt haben, freuen wir uns und buchen sie uns als Plus.

*

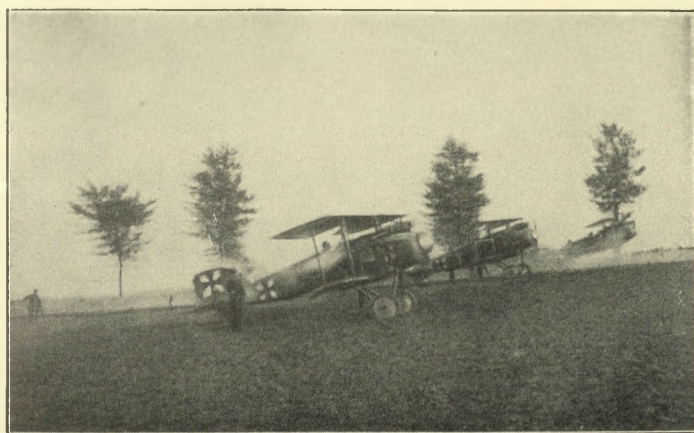
Lagnicourt, 8. 10. 16. Mit der Staffel habe ich wieder viel Arbeit gehabt. Endlich war in Bertincourt alles im Lote, der Flugplatz in Ordnung, die Maschinen in Hallen, Kasino und Offiziersbaracken auf dem Flugplatz, alles fix und fertig — da schickten die Engländer nach Bertincourt rein, und wir mußten wan-



Mit Captain Wilson
vgl. S. 188



Die letzte Aufnahme



Der
letzte
Start

On His Majesty's Service.

*An der vortrefflichen
Fliegerkorps/*



TO THE MEMORY OF CAPTAIN
BOELKE, OUR BRAVE AND CHIVALROUS
OPPONENT.

FROM, THE ENGLISH
ROYAL FLYING CORPS.

dern.¹ Nun hat der ganze Krempel noch mal von vorn angefangen. Hallen für unsere Flugzeuge, die jetzt in Zelten stehen müssen, habe ich hier noch nicht bauen können, da mir die Leute dazu fehlen. Jetzt baue ich vor allem Baracken für meine Offiziere, damit sie nicht mehr im Dorfe wohnen müssen, sondern hier gleich am Flugplatz hausen können und immer bereit sind. Was das alles für Arbeit kostet!

Außerdem muß ich meine Herren einerezieren. Das ist nicht so einfach, weil sie alle von einem solchen Feuertreuer beseelt sind, daß es oft schwer ist, sie zu bremsen. Daß es im Kampfe darauf ankommt, den Gegner immer in der Gewalt zu behalten, sich nicht auf Verhandlungen mit ihm einzulassen, sondern ihn zu unterjochen, haben sie ja alle gelernt. Doch bis man in sie rein bekommt, daß im Staffelnkampf alles auf das Zusammenhalten durch Dick und Dünn ankommt, und daß es ganz egal ist, wer den Sieg erringt, sondern daß die Staffel siegen muß — da kann man sich den Mund fuffelig reden, manchmal muß man auch gröberes Geschütz auffahren. Vor jedem gemeinsamen Flug erteile ich Instruktion und nach jedem Flug, vor allem nach jedem Kampf halte ich strenge Kritik. Sie nehmen aber alles willig an.

Im Heeresbericht werdet Ihr wohl von meinem „Dreißigsten“ gelesen haben, aber auch das ist schon wieder veraltet. Nummer 31 ist gestern seinen Vorgängern gefolgt.

Nummer 28 fiel am Abend des 19. 9. Da rasselten wir wieder mal zu sechs in ein aus 8 oder 10 F. E.-Doppeldeckern und einigen Moranes bestehendes englisches Geschwader — unten die dicken Gitterschwänze, oben als Deckung die Moranes. Ich nahm mir einen von den letzteren vor, kullerte mit ihm in der Luft rum — einen Moment entschlüpfte er mir, westlich Bapaume überkam ich ihn wieder gut zu fassen; mein eines M. G. hatte zwar Ladehemmung, dafür schoß das andere um so besser. Auf kür-

¹ Die Verlegung der Staffel nach Lagnicourt ist in der Nacht zum 23. 9. erfolgt, unter der stellvertretenden Führung des Oberltnt. Viehweger, da Boelde infolge des nassen Herbstwetters an seinen asthmatischen Beschwerden so schwer darniederlag, daß der treue Fischer ihn kaum nach dem neuen Flugplatz — ins Lazarett, von seiner Staffel weg, wollte er unter seinen Umständen — zu transportieren vermochte. Für den ersten Tag, 23. 9., auf dem neuen Flugplatz melde das Kriegstagebuch gleich 6 Luftkämpfe und 3 Erfolge: Böhmers, Richthofens und Ltnt. Reimanns. Am 27. 9. hat Boelde dann selbst wieder starten können.

zeste Entfernung schoss ich solange in den Monoplan rein, bis er im Feuer abmontierte und in einzelne Fehen zertrümmert in den Wald bei Gréவில்ers runterstürzte.

Am Mittag des 27. 9. traf ich wieder in der Gegend von Bapaume mit 5 Engländern zusammen. Ich war mit vier meiner Herren zum Patrouilleflug gestartet. Als wir an die Front kamen, sah ich ein Geschwader, das ich zuerst für ein deutsches hielt. Als wir uns aber südöstlich Bapaume begegneten, erkannte ich, daß es feindliche Flugzeuge waren. Da wir tiefer waren, bog ich nach Norden aus. Die Engländer zogen denn auch vorbei und flogen über unsere Front, kreisten eine Weile hinter unseren Fesselballons und wollten dann wieder zurück. Inzwischen hatten wir aber ihre Höhe erreicht und schnitten ihnen nun den Weg ab. Ich gab das Angriffssignal und drauf ging es. Es begann ein mächtiges Gebolze. Ich kriegte einen am Wickel, schoss ihm tüchtig die Jacke voll, kam aber zu dicht ran und mußte unter ihm durch, machte eine Kurve und sah dabei den Engländer abmontieren und wie einen Sack bei Erவில்ers runterfallen.

Ich nahm mir gleich einen neuen vor — es waren ja genug da. Er versuchte zu entkommen, aber es half ihm nichts — ich blieb immer dicht hinter ihm. Ich wunderte mich nur über die Zähigkeit des Gegners — eigentlich mußte ich ihn längst erledigt haben, aber er flog immer in derselben Art im Kreise rum. Schließlich wurde mir die Sache doch zu dumm — ich sagte mir, der Mann ist tot und der Apparat hält sich nur noch mittels der Gummizüge an den Steuerorganen in der normalen Lage. Ich flog also ganz dicht ran — da sah ich den Mann rechts übergeneigt tot in der Karosserie liegen. Ich überließ das Flugzeug nun seinem Schicksal und merkte mir nur seine Nummer: 7495. Als wir nachher nach Hause kamen, stellte sich heraus, daß Vizefeldwebel Reimann auch ein Flugzeug abgeschossen und daß dieses auch die Nummer 7495 getragen hatte. Um keinem unrecht zu tun, hat der Stabsoffizier auf meinen Antrag entschieden, daß dieser Erfolg keinem gutzuschreiben sei.

Ich hatte mir gleich nach Nummer 7495 einen Dritten vorgenommen. Der hat auch noch sein Teil abbekommen, ist mir aber im Kurvenkampf an der Front entwischt. Als ich mal dicht unter ihm durch mußte, sah ich meine Treffer, die seinen Flugzeugrumpf aufgeschlitzt hatten. An den Tag wird der denken!

Ich aber auch, denn gearbeitet habe ich an ihm wie ein Neger und geschwitzt wie ein Reserveoffizier.

Nummer 30 am 1. 10. war wesentlich einfacher. Ich überraschte an der Front über Caucourt l'Abbaye, nordwestlich Fiers, einen Artillerieflieger (bei uns „Häschen“ genannt). Nach 200 Schuß kippte er um und verschwand.

Bei Nummer 31 gestern Nachmittag war der Absturz schauerlich großartig. Mit 5 Herren meiner Staffel amüsierten wir uns an der Front, alle Franz- und Englishmänner zu attackieren und zu verjochen, um unsere M.G. zu probieren und auf lebende Ziele einzuschießen. Das gefiel denen aber gar nicht — es war kein Geschäft mit ihnen zu machen. Da sah ich auf einmal östlich Morval einen tief unten allein rumtreiben. Ich also runter, mich genau hinter ihn gesetzt, nah ran und dann gut und ruhig gezielt. Der Gegner — es war ein Nieuport-Doppelsitzer — machte es mir auch gar nicht schwer, sondern flog schön gerade aus. Ich blieb immer 20 bis 30 m ab und hämmerte, bis er dicht vor mir mit grellgelber Stichflamme explodierte und in Atome aufgelöst runterstürzte. Da ich den Gegner völlig überrascht habe, kann man von einem Kampf gar nicht reden.

Interessieren wird Euch, daß der offizielle Tätigkeitsbericht, den ich für September über meine Staffel aufgestellt habe, 186 Jagdflüge zählt, bei denen 69 Luftkämpfe stattgefunden haben, von denen 25 erfolgreich waren. Dabei hat der richtige Betrieb ja erst am 16. 9., als unsere Maschinen kamen, begonnen.

So anschaulich all diese Kampfschilderungen auch sind, geben sie doch kein volles Bild von dem Leben Boeldes und seiner Staffel. Es sind die Höhepunkte und die Erfolge, die hier vorgeführt werden, aber von der enormen Anspannung aller Kräfte, die die vielen — an manchen Tagen fünf und mehr — ohne Erfolg gebliebenen Aufstiege mit ihrer steten gespannten Erwartung des Kampfes bedeuteten, ist nicht die Rede. Um die heroische Steigerung der Leistungen unter Boeldes Führung voll würdigen zu können, mag man sich erinnern, daß im Winter 1914/15 ein Teil der Herren der Flieger-Abtlg. 13 es mit der Rücksicht auf „ihre Nerven“ nicht vereinbaren konnte, am Tage länger als 2 Stunden zu fliegen — nicht etwa zum Kämpfen, das es an der Front

von Pontfaverger damals nicht gab, sondern zum bloßen Beobachten!

Einige Leistungen der Staffel im Oktober nach ihrem Kriegstagebuch:

Am 10. 10.: 31 Jagdflüge, 18 Luftkämpfe, 5 Siege: 9⁵⁰ Böhme, 11⁰ Vizefeldw. Müller, am Nachmittag Ltnt. Imelmann [der Jüngste der Staffel, nicht zu verwechseln mit Immelmann], Richtshofen, Boelcke.

Am 16. 10.: 6 Siege: 2⁰⁵ Vizefeldw. Reimann, 2²⁰ Boelcke, 5⁰ v. Richtshofen, 5⁰ Ltnt. Sandel, 5⁴⁵ Boelcke, 5⁵⁰ Vizefeldw. Müller.

Am 22. 10.: 33 Jagdflüge, 17 Luftkämpfe, 6 Siege, von denen Boelcke und Vizefeldw. Reimann je 2, Böhme und Imelmann je einen.

Daß solche Erfolge auch Opfer forderten, verschweigt Boelcke begreiflicherweise den Eltern. Bis zum 1. 10. waren bereits 4 Herren der Staffel gefallen. Als erster am Abend des 22. 9., als er zum vierten Male an dem Tage startete, nachdem er am Morgen seinen ersten Engländer bezwungen, der jugendliche Ulanenleutnant Winand Grafe aus Elberfeld, den Boelcke schon von James her kannte und deshalb für seine Staffel angefordert hatte. Als nächster folgte am Abend des 23. 9. der eifrige Ltnt. Hans Reimann, gleichfalls nachdem er noch am Morgen seines Todestages einen Sieg errungen. Dann am 30. 9. und 1. 10. die Leutnants Ernst Diener und Herwarth Philipps. Der in der Ehrentafel der Staffel an erster Stelle aufgeführte Ltnt. Joachim v. Arnim hat, wie schon oben S. 185 gesagt, der Staffel nur formell angehört, ist aber nicht bei ihr gefallen.

Diese Opfer und all der opferbereite Eifer sind nicht vergebens gewesen. Schon im Oktober zeigte es sich deutlich, daß der Übermut der feindlichen Flieger gebrochen war. „Wenn dennoch — schreibt General v. Hoepfner — beim Abschluß der Sommeschlacht die anfangs erdrückende Überlegenheit in der Luft gebrochen war, so fällt das Verdienst hieran in nicht geringem Maße Boelcke und der von ihm geführten Jagdstaffel zu. In ihrem tatenfrohen Draufgehen und mustergültigen Zusammenfliegen wurde sie das Vorbild aller deutschen Jagdstaffeln. 87 Luftsiege während der Kämpfe an der Somme legen Zeugnis ab von ihrer Tätigkeit. Unsere Jagdstaffeln zwangen den bisher so sicheren

Gegner wieder eine Zurückhaltung auf, die vor allem die Truppe auf der Erde dankbar verspürte.“ Und Hauptmann Hans Ritter sagt in seinem trefflichen, von uns hier viel benutzten Buche „Der Luftkrieg“: „Unter Führung eines Boelcke vollbrachten die deutschen Jagdstaffeln die bewundernswerte Leistung, die weit überlegenen feindlichen Jagdkräfte allmählich so zu fesseln, daß die eigene Lufteerkundung, von lastendem Drucke befreit, wieder arbeiten konnte; daneben behielten sie noch Kräfte frei, um die bisher so gut wie unbehelligte Tätigkeit der feindlichen Artillerieflieger fühlbar einzuschränken... Mit dem Fortfall der bedingungslosen Luftüberlegenheit verloren die Angriffe der Entente beträchtlich an Stoßkraft. In schleppendem Verlauf erstikte die Sommeschlacht im Spätherbst des blutigen Jahres 1916.“

*

Mit welchem Eifer Boelcke sich der Erziehung seiner Staffel hingegeben hat, deuten ja auch seine Briefe wenigstens an. Durch seine Flugkunst, seine Beherrschung der Taktik des Luftkampfes und vor allem durch seine mit fortreißende und doch ruhig feste Persönlichkeit wie kein anderer zum Erzieher und Führer berufen, hat er seine mit sicherem Blick ausgewählten und von ihm in allen technischen Einzelheiten geschulten, zu selbstlosem Zusammenwirken erzogenen Schüler zu einer Kampfeinheit von noch nie dagewesener Stoßkraft zusammengeschweißt, die das Vorbild und Muster für alle anderen Jagdstaffeln geworden ist. Durch diese Gründung einer „Schule“, aus der eine ganze Reihe der hervorragendsten Jagdflieger hervorgegangen ist, wächst Boelcke über seine persönliche Meisterschaft hinaus zu einer Gestalt von kriegsgeschichtlicher Bedeutung: Aus dem Meister des Einzelkampfes wird er zum Lehrmeister der Jagdfliegerei im organisierten Zusammenwirken.

Es war kein blindes Draufgängertum, das Boelcke seinen Schülern lehrte, sondern: kühner Wagemut gepaart mit besonnener Überlegung. Erst nach kluger Berechnung der Umstände, die auch ein Ausweichen oder sogar den Rückzug als angezeigt ergeben konnte, ist der Angriff zu unternehmen, dann aber stürmisch und hartnäckig, doch immer kaltblütig durchzuführen. Das ist derselbe Grundsatz, den wir Boelcke selbst in seinen Fliegerkämpfen von Anfang an befolgen sahen: die Verbindung von Kraft, Kühnheit und weiser Mäßigung, die auch seiner ganzen Persön-

lichkeit die feste und ruhige Ausgeglichenheit des Wesens verliehen hat.

Als Beispiel dafür, wie weit sich die Schulung seiner Mannen ins einzelne erstreckte: Bei der Instruktion legte Boelcke besonderes Gewicht auf die genaue Kenntnis der einzelnen feindlichen Flugzeugtypen, ihrer Stärke, von der Gefahr drohte, und ihrer Schwäche, die sie für den Angriff boten. In dem oben S. 169 erwähnten kleinen Heft „Erfahrungen im Luftkampf“, das im wesentlichen, wenn auch durch spätere Erfahrungen ergänzt, Boelckes Lehre wiedergibt, wird über jeden feindlichen Flugzeugtyp eine knapp gefaßte Instruktion gegeben. Wie z. B.

Vickers-Einsitzer. Sehr wendig, etwas langsamer als Albatros, verliert in scharfen Kurven meistens an Höhe. Hat meistens nur ein M.G. mit beweglicher Höhenrichtung (kann schräg nach vorn oben schießen), mitunter auch 2 M.G. parallel. Nach hinten wehrlos und am Ausblick behindert. Wird am besten von hinten angegriffen; sehr wirksam auch von hinten unten durch starkes Ziehen der eigenen Maschine.

Vickers-Zweisitzer. Nicht so wendig und schnell. Zwei bewegliche M.G. für vorn sitzenden Beobachter, davon eins mit Hochschiebepivot. Kann gut nach vorn, seitwärts und oben, nur beschränkt nach rückwärts oben über den hinten liegenden Propeller weg schießen. Angriff von hinten aus gleicher Höhe oder etwas tiefer, in Kurven immer wieder für kurze Zeit Außenseite zu gewinnen suchen.

Beide Vickers vertragen viel Schüsse, da Insaße von hinten durch Motor gedeckt — trotzdem Angriff von oben ungünstig. Vickers pflegen, auch wenn führerlos, nicht steil abzustürzen, sondern in weiten Kurven flach zu gleiten.

Nieuport-Einsitzer. Sehr wendig und schnell. Bewaffnung und Schußmöglichkeit ähnlich unseren Jagdeinsitzern. Verliert in längerem Kurvenkampf meistens an Höhe. Angriff möglichst von hinten, möglichst dicht auf.

Diese Beispiele zeigen, welche Fülle von Erfahrungen solche Instruktion voraussetzte, und mit welcher kaltblütigen Berechnung unter Berücksichtigung der Eigenart des Gegners jeder einzelne Kampf geführt werden mußte.

Unter unseren Bildern findet man bei S. 189 einen Vickers-Einsitzer, vor dem Boelcke und Richtofen stehen, während Ltnt.

Höhne in dem Flugzeug sitzt. Dieser Vickers hat bei Boeldes Unterricht als Demonstrationsmittel eine große Rolle gespielt. Das Bild ist von Ltnt. Böhme aufgenommen, der es aber erst im Sommer 1917, als er selbst schon Führer der Jagdstaffel 29 war und kurz vor der Übernahme der Führung der „Jagdstaffel Boelde“ stand, den nun mit ihm befreundeten Eltern Bölske geschickt hat. Dem Begleitbrief vom 11. 7. 17 entnehmen wir: „Eine der Aufnahmen ist dadurch wertvoll, daß die beiden größten Helden unserer Waffe, Boelde und Richthofen, bei einander stehen. Die Staffage bildet ein englischer Vickers-Einsitzer, den unser Meister „zu Instruktionszwecken“ — wie er sagte — für uns damals noch unerfahrene Anfänger, darunter auch Richthofen, runtermanövriert hatte, ohne das Flugzeug zu beschädigen. — Gestern besuchte ich Richthofen im Lazarett in Kortryk, und wir kamen von der letzten Fliegertätigkeit bei Ypern bald wieder auf die Somme zu sprechen, wie damals doch erst durch Boelde der Angriffsgeist in unserer Fliegerei geweckt worden ist, der dann den ganzen großen Umschwung möglich machte.“

*

Boelde ist — das zeigen auch die kräftigen Töne über seine Schüler in seinen Briefen vom 17. 9. und 8. 10. — nichts weniger als ein bequemer Vorgesetzter gewesen, sondern er forderte und erzwang — im Dienste rücksichtslos — straffe Disziplin. Um so merkwürdiger ist die Liebe und Verehrung, in der ihm alle Herren und auch die Leute seiner Staffel ergeben waren. Das ist darin begründet, daß er selbst das Vorbild dessen war, was er forderte, und dazu eine Persönlichkeit, die durch ihre Abgeklärtheit und Festigkeit, Ehrlichkeit und Herzensgüte, Freundlichkeit und Würde zugleich, nicht nur imponierte, sondern auch die Herzen gewann.

Manfred v. Richthofen sagt in seinem „Der Rote Kampfflieger“ nach der Schilderung von Boeldes Tod: „Es ist eigentümlich, daß jeder, der Boelde kennen lernte, sich einbildete, er sei der einzig wahre Freund von ihm. Ich habe von diesen einzig wahren Freunden Boeldes etwa vierzig kennen gelernt, und jeder bildete sich ein, er sei der einzige. Es ist das eine eigentümliche Erscheinung, die ich nur bei ihm beobachtet habe. Einen persönlichen Feind hat er nie gehabt. Er war gegen jedermann

gleichmäßig liebenswürdig, zu keinem mehr, zu keinem weniger. Der einzige, der ihm vielleicht etwas näher stand, hatte das eben beschriebene Unglück mit ihm [Erwin Böhme].“

Und Hellmuth v. Zastrow, sein Büro-Offizier, schreibt in einem Briefe: „Es ist mit Worten schwer auszudrücken und kein Außenstehender kann es nachempfinden, mit welcher Verehrung und Liebe wir im engeren Kameradentreise an ihm gehangen haben. Wenn das ganze deutsche Volk in ihm seinen Helden verehrte, so war es uns immer ein ganz besonderes Glück und eine stolze Freude, mit und unter ihm leben und wirken zu können. Wenn ich als sein Büro-Offizier abends auf sein Zimmer zum Vortrag kam und dann beim Kaminfeuer das Gespräch vom Dienstlichen zuweilen zum Persönlichen überschweifte — da empfand ich es, daß ich ihn nicht nur bewunderte und verehrte, sondern daß ich ihn von Herzen lieb gewonnen hatte, und ich gab mir doppelte Mühe, seine Befehle und Wünsche so auszuführen, wie er es wollte. Noch niemals ist ein Kamerad von seinen Kameraden, ein Vorgesetzter von seinen Untergebenen so geliebt worden wie er.“

Das markanteste Zeugnis aus der Staffel aber sind wohl die Worte, die Erwin Böhme am 18. 10. 16, also 10 Tage vor Boeldes Tod, in einem Brief an seine Freundin [vgl. S. 182 Anm.] geschrieben hat: „Sie bewundern unsern Boelde. Wer täte das nicht?! Aber Sie bewundern in ihm doch nur den erfolgreichen Kriegshelden — von seiner seltenen Persönlichkeit können Sie ja nichts wissen. Die kennen nur die wenigen, die das Glück haben, mit ihm zusammen zu leben. Dieser schlichte, junge Mann, weit entfernt, vom Ruhm sich den Kopf verdrehen zu lassen, hat eine Reife und Abgeklärtheit des Wesens, die geradezu erstaunlich ist, wenn man bedenkt, daß er in seinem kurzen Leben vor dem Kriege doch eigentlich nichts Besonderes erlebt hat. Ich versichere Ihnen: ich bewundere Boelde nicht nur als meinen Meister, sondern — so merkwürdig das klingen mag, da ich 37 und er erst 25 Jahre alt ist — ich verehere ihn als Menschen, und ich bin stolz darauf, daß zwischen uns ein freundschaftliches Verhältnis erwachsen ist. Ihn mag dazu wohl bestimmt haben, daß er in mir den bejahrten, gereiften Mann sieht und sich darüber freut, daß ich trotzdem mit jugendlichem Feuer ganz bei der Sache bin, für die sein Herz glüht.“

„Es ist etwas ganz Eigenartiges, wie Boelde seinen Geist auf jeden einzelnen seiner Schüler überträgt, wie er alle mit fortreißt. Sie gehen mit ihm, wohin er sie führt, keiner würde je ihn im Stich lassen. Es ist eine geborene Führernatur!

„Kein Wunder, daß die Staffel blüht! Die Siege türmen sich. Dabei haben wir trotz der vielen Kämpfe und manch teuren Wagnisses in den letzten 2 Wochen keinen einzigen Verlust erlitten.“

Lagnicourt, 19. 10. 16. Daß wir in der letzten Zeit meistens schlechtes Flugwetter hatten, ist dem Ausbau meines Flughafens sehr zu statten gekommen. Meine Offiziere haben jetzt alle außer ihrer Wohnung im Dorf auch kleine Zimmer in neuerbauten Baracken von mir eingerichtet bekommen. So sitzen wir nun warm und gemütlich auf dem Platz direkt neben unseren Maschinen. Auch die Werkstätten, Motorenschlosserei usw. sind von meinem technischen Offizier, Oberltnt. Kirmaier, einem prachtvollen Bayern und schneidigen Flieger, der vor 2 oder 3 Wochen zur Staffel gekommen ist, sehr schön und großzügig angelegt.

Meine Fliegerei war auch ganz lohnend:

Am 10. 10. kam ich mit 6 Herren meiner Staffel hart westlich Bapaume in ein etwa gleich starkes Geschwader von Vickers-Doppeldeckern. Die hatten aber nicht viel Spaß am Kampf, sondern versuchten, schleunigst zu entweichen. Wir stießen auf sie runter. Ich griff einen an, sah aber dann, daß Kirmaier sich schon auf denselben stürzte, und suchte mir einen anderen, den ich etwa über Pys zu fassen bekam. Ich schoss ihm zweimal den Laden voll, kam dabei aber bis auf etwa 400 m runter und mußte von ihm ablassen, da mir zwei andere Geister in den Nacken wollten, was ich nicht sonderlich schätze. Der von mir Angegriffene ist noch über seine Linie gekommen und bei seinen Artilleriestellungen bei Pozières gelandet. Der dort liegende Apparat wurde von den Fliegern 32 photographiert. Wenn dieses Flugzeug mir als abgeschossen angerechnet wird, ist es Nummer 32.

Am 16. 10. war mal wieder ordentlicher Flugbetrieb. Da die Engländer in der letzten Zeit immer gerade kurz nach der Essenszeit, zwischen 2 und 3 Uhr, wo sie uns beim Mittagsschlaf vermuten, besonders frech waren, starteten wir schon vor zwei und

gingen den Burschen mal zu Leibe, die an der Front rumsflogen. Zwischen Thiepval und Sars machten wir „Kabaß“, d. h. jeder Engländer, hoch oder tief, wurde attackiert und gejocht. Leider purzelte dabei nur ein Engländer (Offiz.-Stellvertr. Müller schoß seinen Vierten ab), die anderen entkamen.

Kurz darauf sah ich etwas nördlicher ein „Artillerie-Häschen“ sich über der Front amüsieren. Das erledigte ich gleich beim ersten Angriff — anscheinend war der Führer gleich tot. Die Maschine trudelte und fiel mit solcher Wucht in den vordersten englischen Graben, daß eine haushohe Staubwolke zu sehen war.

Beim nächsten Flug am selben Nachmittag 5⁴⁵ kamen wir südlich Bapaume in ein Geschwader von 6 Vickers-Einsitzern. Das gab eine schöne Dreherei. Mir kam das englische Führer-Flugzeug mit seinem Wimpel gerade recht. Ich erledigte auch dieses beim ersten Angriff — Führer anscheinend tot, Maschine trudelte runter. Ich beobachtete das Flugzeug, bis es unten, 1 km östlich von Beaulencourt, aufschlug, und suchte mir dann einen neuen Klienten. Die anderen Herren kullerten sich unterdessen noch mit einigen Engländern durcheinander. Mir tat wirklich auch noch einer den Gefallen, in meine Nähe zu kommen. Den habe ich noch tüchtig geschüttelt bis tief runter, doch entkam er durch sein geschicktes Fliegen über die Front.

Dieser Tag war auch sonst für meine Staffel günstig. Außer Müller hat auch Ltnt. v. Richthofen (schon seinen Fünften) und Ltnt. Sandel je einen abgeschossen, so daß die Staffel an dem einen Tag 5 Siege errungen hat. Im ganzen hat sie seit September bereits 37 Siege, trotzdem wir in der letzten Zeit viel schlechtes Wetter hatten. Es sind wirklich tüchtige, prächtige Herren — meine Staffel!

Am folgenden Tag (17. 10.) kam Nummer 35. Nach längerem vergeblichen Fliegen an der Front sah ich wieder mal bei uns im Lande 6 Vickers-Doppeldecker. Diesen flog ich mit Ltnt. Böhme von meiner Staffel nach. Von der Jagdstaffel I kamen auch noch 3 Apparate hin. Ltnt. Lessers von Staffel I griff zuerst einen an und drückte ihn runter — sein 8. Sieg! —, worauf die anderen Engländer den Bedrängten im Stich ließen und, ganz verängstigt, sich eng zusammenschlossen. Von diesen suchte ich mir den untersten aus, griff ihn an und drängte ihn ab. Auch diesen ließen seine Kameraden im Stich. So hatte ich ihn nun allein. Beim

zweiten Angriff fing sein Apparat Feuer, stürzte ab und verbrannte auf der Erde, etwa 500 m westlich Bullecourt, vollkommen.

Es ist merkwürdig, daß bei mir die Gegner so oft brennen. Die anderen Herren behaupten steif und fest, das wäre Suggestion, es läge an meinen Augen, mit denen ich den Gegner festhielte — ich brauchte nur einen anzugreifen, dann brenne er schon oder wenigstens montiere er unterwegs die Flügel ab.

Das Bild des Kaisers, das er mir aus Anlaß meines „Dreißigsten“ mit einer eigenhändigen Widmung geschickt hat, bringe ich Euch mit. Ich hoffe doch, zu Weihnachten wenigstens ein paar Tage bei Euch sein zu können.

Übrigens braucht sich Mutter die Umstände und Gefahren, in denen ich schwebe, wirklich nicht so grauig auszumalen. Man braucht sich doch bloß zu überlegen, mit welchem Plus an Erfahrungen und Routine ich in jeden Kampf gehe, ganz abgesehen von allen anderen Vorteilen (flug- und schießtechnisch!).

Das ist der letzte Brief, den Oswald Boelcke an seine Eltern geschrieben hat.

Über seine weiteren Taten berichten nur die dienstlichen Meldungen, die er dem Stabsoffizier der Flieger erstattet hat:

20. 10. 16. Gegen 10³⁰ vorm. griff ich mit 5 Herren der Staffel ein von Douai kommendes Geschwader von 6 F.E.-Doppeldeckern an. Der von mir angegriffene Apparat stürzte nach Luftkampf, in dessen Verlauf der Beobachter aus der Maschine fiel, hinter der feindlichen Front ab. Das Flugzeug liegt zertrümmert etwa 500 m westlich Agny.

22. 10. 16. 11⁴⁵ vorm. schnitt ich mit mehreren Herren meiner Staffel zwei von Osten kommenden feindlichen Doppeldeckern südlich Bapaume den Weg ab. Beide wurden zum Absturz gebracht. Der von mir angegriffene Apparat brach im M.G.-Feuer auseinander und fing Feuer. Die Trümmer des Flugzeugs liegen bei Beaulencourt.

22. 10. 16. 3⁴⁰ sah ich einen englischen Einsitzer auf 2 deutsche Doppeldecker etwa über Bapaume runtergehen. Ich griff ihn

sofort an und drückte ihn, der der Front wieder zustrebte, runter. Südwestlich Greviller Wald landete der Gegner mitten im Granatrichter und zerschlug dabei die Maschine. Insaße flog in hohem Bogen raus. Abtransport wegen Trommelfeuer ausgeschlossen.

25. 10. 16. Heute vormittag schoss ich bei Miraumont einen englischen B.E.-Doppeldecker ab. Das Flugzeug fiel neben die Batterie 381 östlich Puisieux-au-mont. Seine zwei M.G. von Jagdstaffel 2 geborgen.

Der „Vierzigste“

Bericht über den von mir am 26. 10. um 4⁴⁵ nachm. südwestlich Serre abgeschossenen englischen B.E.-Doppeldecker.

Gegen 4⁴⁵ griff ich mit 7 Maschinen meiner Staffel einige englische Doppeldecker in der Gegend westlich Puisieux-au-mont an. Der von mir angegriffene Apparat, dessen Beobachter nach dem ersten Angriff nicht mehr schoss, fing beim zweiten Angriff stark zu qualmen an. Auch schienen mir die beiden Insaßen tot. Der Apparat fiel, seitlich abrutschend, in die zweite englische Stellung und brannte ab. Da ich in 200—300 m von einem Dickers-Einsitzer angegriffen wurde, konnte ich letzteres nicht mehr beobachten. Nach Abendmeldung der Gruppe A. vom A.D.R. 1 stürzte 4⁴⁵ ein von einem Einsitzer angegriffener B.E. im Abschnitt 34 ab.

Zeugenaussage des Ltnt. d. R. König: Ich sah aus einer Höhe von etwa 600 m, wie der von Sptm. Boelde angegriffene feindliche Doppeldecker in der Luft Feuer fing und abstürzte.

*

Am 28. Oktober 1916 stieg Oswald Boelde genau zur selben Stunde, zu der er zwei Tage zuvor seinen 40. Sieg errungen, zu seinem letzten Fluge auf.

Das Ende und das Erbe

An einem trüben Herbsttage, an dem es vor Dunst und Wolken kaum richtig hell wurde, hat der sonnige Oswald Boelcke sein Ende gefunden.

„Immer ernster und hagerer — so berichtet der treue Bursche Fischer — wurde mein Hauptmann. Die übermenschliche Last: am Tage bis zu siebenmal zum Kampfe aufzusteigen, und dazu die Sorge für seine Staffel, drückte auf ihn. Der Kommandierende unserer Armee, General v. Below, wollte ihn wegen Überarbeitung schon auf Urlaub schicken, aber er ging nicht — ‚ich bin hier nötig‘. Wenn er von einem Siege der Staffel zurückkam, war er fröhlich. Aber sonst war er in den letzten Tagen oft in gedrückter Stimmung. Als er ein paar Tage vor seinem Tode vom Fluge heimkam, sagte er zu mir: ‚Fischer! Heute habe ich einen Gegner gehabt, der mir gewachsen ist. In den nächsten Tagen gibt es einen schweren Kampf. — Aber eine Kugel trifft mich nicht‘, setzte er hinzu, wie er das schon manchmal gesagt. Das war nicht Übermut von ihm und auch nicht Aberglaube — wie manche andere glaubten, er sei gegen Kugeln gefeit —, sondern es war sein fester Siegeswille. Es hat ihn ja auch keine Kugel getroffen.

„Am letzten Abend kam er schon bald aus dem Kasino auf sein Zimmer: ‚Es ist mir da zuviel Lärm!‘ Er setzte sich an den Kamin und starrte ins Feuer. Dann sagte er zu mir: ‚Fischer, leg doch mal die Grammophonplatte: Vater, Mutter, Schwestern, Brüder, hab' ich in der Welt nicht mehr, auf.‘ Da kam der Leutnant Böhme: ‚Herr Hauptmann, darf ich Ihnen etwas Gesellschaft leisten? Im Kasino ist es so laut.‘ Sie saßen dann lange im Gespräch am flackernden Kamin, bis ich sagte: ‚Herr Hauptmann,

nun ist es aber wohl Zeit, daß wir zu Bett gehen.' — ,Wer hat morgen Dienst?' und ,Gute Nacht!' war eins.

„Am anderen Morgen war wieder Schlickerwetter, Regen und Schnee dazwischen. Es war noch nicht 7 Uhr, als schon Meldung vom Platz kam: ,Flieger über uns.' — ,Was die können, können wir auch!' — In 10 Minuten war er schon hoch. Nach einer Stunde kam er zurück mit ganz schwarzem Kinn vom Niederschlag der Pulvergase: ,So, denen habe ich's gezeigt, daß ich noch da bin.' Ich hatte ihm kaum das Frühstück gebracht, da ging's schon wieder hoch. So ging es den ganzen Morgen, viermal ist er am Vormittag gestartet. Nach Tisch wollten wir eigentlich mit dem Auto nach Douai — da kamen schon wieder 6 von diesen Kerls, und der Hauptmann stieg wieder auf. Die Herren waren noch nicht lange zurück, und ich wollte meinem Hauptmann gerade die Schokolade bringen, da kam nach 1/25 ein Anruf von der Front, sie möchten zu Hilfe kommen. Wir wollten den Hauptmann, weil alle so erschöpft waren, zurückhalten, aber er rein in die Maschine: ,Alles fertig? — Los!' Trotz dem schlechten Wetter ging er hoch — die Staffel hinter ihm her, als wenn sie sagen wollten: ,wo du hingehst, da sind wir auch.'

„Nach einer Viertelstunde sahen wir unseren Hauptmann im Gefecht. Das ging so 10 Minuten, dann sah man den Feind kollern. Da auf einmal: ein Deutscher und noch einer — was ist das, daß sie trudeln? Immer tiefer! O weh! Es verging eine Viertelstunde, da kam der Leutnant Böhme zu mir und sagte: ,Wo ist dein Hauptmann?' Ich schaute ihn groß an. ,Komm', sprach er, ,er ist abgestürzt — tot!' — ,Das ist nicht wahr, das glaube ich nicht', sagte ich, ,denn das hat er selbst nicht geglaubt.' Es war aber doch wahr. Als ich den Leutnant Böhme sah und sein Gesicht und seine Maschine, wie die war — da mußte ich es wohl glauben.“

Über die Katastrophe selbst muß der nächste Augenzeuge berichten. Erwin Böhme schreibt in seinem Briefe vom 31. 10. 16:

„Am Sonnabend nachmittag saßen wir in Alarmbereitschaft in unserem Flugplathäuschen. Ich hatte gerade eine Partie Schach mit Boelcke begonnen — da wurden wir kurz nach 1/25 Uhr während eines Infanterieangriffs an die Front gerufen. Boelcke führte uns, wie gewöhnlich, selbst. Wir kamen auch sehr bald

über Flers zum Angriff auf mehrere englische Flugzeuge, schnelle Einsitzer, die sich auch tüchtig wehrten.

„In dem nun folgenden wilden Kurvenkampfe, der uns immer nur für kurze Zeit zum Schuß kommen ließ, suchten wir die Gegner durch abwechselndes Weg-abschneiden runterzudrücken, wie wir es schon so oft mit Erfolg getan hatten. Boelcke und ich hatten gerade den einen Engländer zwischen uns, als ein anderer, von Freund Richthofen gejagter Gegner unseren Weg schnitt. Bei dem gegenseitigen blischnellen Ausweichen haben Boelcke und ich, durch unsere Tragflächen behindert, einen Augenblick nichts von einander gesehen — und hierbei ist's passiert.

„Wie soll ich Ihnen die Empfindungen schildern von dem Augenblicke an, als Boelcke plötzlich wenige Meter rechts von mir auftauchte, er seine Maschine duckte, ich meine hochriß, wie wir uns aber doch noch streiften und beide zur Erde mußten! Es war nur ein leises Berühren, aber bei der rasenden Geschwindigkeit bedeutet auch das schon einen Anprall. Das Schicksal ist meist so grausam unvernünftig in seiner Wahl: mir war nur eine Seite des Fahrgestells weggerissen, ihm das äußerste Stück der linken Tragfläche.

„Nach ein paar hundert Meter Fall bekam ich meine Maschine wieder in Steuergewalt und konnte nun der Boelckes folgen, die ich in sachtem Gleitflug, nur etwas schief hängend, unseren Linien zusteuern sah. Erst in einer Wolkenschicht in den unteren Regionen wurde seine Maschine durch heftige Böen nach und nach steiler, und ich mußte sehen, wie er sie vor der Landung nicht mehr geradestellen konnte und wie sie neben einer Batteriestellung aufschlug.

„Aus dem Batterieunterstand eilten sofort Leute zu Hilfe. Meine Versuche, bei dem Freund zu landen, waren wegen der Granatrichter und Gräben unausführbar. So flog ich rasch nach unserem Platz. Daß ich mich dort bei der Landung überschlagen habe, erzählten sie mir erst am anderen Tage — mir ist das überhaupt nicht zum Bewußtsein gekommen. Ich war ganz verstört, hatte aber immer noch Hoffnung. Als wir aber im Auto hinkamen, brachte man uns den Toten schon entgegen. Er ist im Augenblick des Aufschlags sofort tot gewesen. Boelcke trug nie Sturzhelm und schnallte sich auch im Albatros nicht fest — sonst hätte er vielleicht den gar nicht allzu wuchtigen Aufprall überstanden.“

Richtshofen, auch ein Augenzeuge, schreibt: „Ich sehe mich um und beobachte, wie etwa 200 m neben mir Boelcke sein Opfer gerade verarbeitet. Dicht neben Boelcke fliegt ein guter Freund von ihm. Es war ein interessanter Kampf. Beide schossen — jeden Augenblick mußte der Engländer stürzen. Plötzlich ist eine unnatürliche Bewegung in den beiden Flugzeugen zu beobachten. Es zuckt mir durchs Hirn: Zusammenstoß! Ich habe sonst nie einen Zusammenstoß in der Luft gesehen und hatte mir so etwas viel anders vorgestellt. Es war auch kein Zusammenstoß, sondern mehr ein Berühren. Aber in der großen Geschwindigkeit, die so ein Flugzeug hat, ist jede leise Berührung ein heftiger Aufprall.“

Es ist müßig, die Frage aufzuwerfen, wer bei der Katastrophe eine Schuld getragen. Während Rittmeister Bolle in seiner Skizze der Geschichte der „Jagdstaffel Boelcke“ sagt: „Offenbar traf das Fahrgestell Böhmers Boelckes Flugzeug am oberen Tragdeck“, heißt es in dem dienstlichen Bericht, den Oberleutnant Kirmaier als Stellvertreter des Staffelführers über den Unfall erstattet hat: „Im Verlaufe des Kurvenkampfes folgte Hptm. Boelcke seinem Gegner dicht auf und streifte dabei ein anderes deutsches Flugzeug (Insasse: Ltnt. d. R. Böhme), das sich ebenfalls hinter den Vickers zu setzen suchte.“ Das Zutreffende wird sein, was Böhme am 12. 11. 16 an seine Freundin schreibt: „Außerlich habe ich mich ja nun wieder einigermaßen in Gewalt. Aber in den stillen Stunden steht mir immer der grausige Moment vor Augen, da ich meinen Meister und Freund neben mir abstürzen sehen mußte — erhebt sich immer wieder die quälende Frage: warum mußte er, der Unerseßliche, und nicht ich das Opfer dieses blinden Verhängnisses — denn irgendwelche Schuld trug weder er noch ich an dem Unheil — werden?!“

Wie ein elektrischer Schlag durchzuckte die Kunde von Boelckes Tod niederschmetternd alle Herzen in der Armee wie in Alldeutschland. Man wollte sie zuerst nicht glauben — so fest glaubte man an die Unüberwindlichkeit des Nie-Besiegten. Seine Gestalt war zur Verkörperung der Sieghaftigkeit und des Siegeswillens, zu einer Verheißung des deutschen Endsieges geworden. Unsere Verbündeten fühlten mit uns, die Feinde atmeten, befreit von ihrem gefürchtetsten Gegner, auf. Es ist nicht zu viel gesagt: Bei der



Die Totenfeier in der Kathedrale zu Cambrai



Das Ehrenmal über Boeldes Grab

Geltung, die Boeldes Name im Heer wie in der Heimat, bei Freund wie Feind besaß, wog sein Verlust so viel wie eine verlorene Schlacht.

Für die Flieger der 1. Armee erließ deren Stabsoffizier, Hauptmann Wilberg, den

Tagesbefehl

Es fiel ein großer Held, ein edler Kämpfer,
ein reiner Mensch, unser Boelde.

Seine Taten sind unsterblich!

Sein Name unvergänglich!

Sein Geist sei unser Geist!

Noch nach Jahren schrieb ein Mann wie General v. Stein, der Generalquartiermeister zu Anfang des Krieges und spätere Kriegsminister, damals Kommandierender General des XIV. Reserve-Korps an der Somme-Front, in seinen „Erlebnissen“ (Leipzig 1919): „Boelde war mein Staffelführer. Wer diesen ruhigen und bescheidenen Mann gekannt hat, wird meinen Schmerz ermessen, als mir ein Generalsstabsoffizier weinend meldete: Boelde ist gefallen. Kurz vorher war er noch mein Gast gewesen. Der Gegensatz zwischen Leben und Tod war zu groß, und ich habe mich der Tränen nicht geschämt.“

Den Eindruck in Boeldes engstem Kreise, seiner verwaiseten Staffel, gibt Erwin Böhme in seinem Briefe vom 31. 10. 16 wieder: „Härteres konnte uns nicht treffen. Jetzt ist alles so leer bei uns. Erst nach und nach kommt es uns voll zum Bewußtsein, welche Lücke unser Boelde läßt, daß mit ihm die Seele des Ganzen fehlt. Er war doch in jeder Beziehung unser einzigartiger Meister. Er hatte auf alle, die mit ihm zu tun hatten, auch auf Vorgesetzte, rein durch seine Persönlichkeit, bei aller Natürlichkeit seines Wesens, einen zwingenden Einfluß. Mit uns konnte er überall hin. Wir hatten nie das Gefühl, daß etwas mißlingen könnte, wenn er dabei war, und es gelang ja auch fast alles. In diesen anderthalb Monaten hat er mit uns über 60 feindliche Flugzeuge unschädlich gemacht. Das Übergewicht der Engländer schwand von Tag zu Tag. Nun müssen wir anderen sehen, daß sein sieghafter Geist in der Staffel nicht untergeht.“

Dieser Brief ist am Abend nach der Totenfeier in Cambrai geschrieben. Am Morgen dieses Tages suchten die Eltern Boeldes,

die ebenso wie die drei im Felde stehenden Brüder zur Überführung gekommen waren, die Staffel in Lagnicourt auf, um die Stätte des letzten Wirkens ihres Sohnes zu schauen und dem tieferschütterten Freunde, der am Todessturz beteiligt war, tröstend die Hand zu drücken. „Die Eltern sind prachtvolle Menschen — bei allem Schmerz tapfer dem Unabänderlichen gegenüber“, schreibt Böhme. Daß aus dieser ersten Begegnung der Eltern mit dem Gefährten des Todesfluges ihres Sohnes eine herzliche Freundschaft entstanden ist, ist ein schönes Zeugnis für beide Teile. Das Schicksal hat diese Freundschaft besiegelt, als Erwin Böhme — genau 1 Jahr, 1 Monat und 1 Tag nach Boelcke —, auch als Führer der „Jagdstaffel Boelcke“, seinem Meister und Freund in den Tod gefolgt ist.

Am Nachmittag des 31. Oktober fand in Cambrai die Totenfeier für Oswald Boelcke statt. Der Sarg war vor dem Altar der gewaltigen Kathedrale aufgebahrt. Es war das erste Mal, daß einer der großen Dome Nordfrankreichs — nicht ohne Widerstand des Erzbischofs — zur Totenfeier eines deutschen Helden benutzt wurde. Hehre Stille herrschte in dem hohen Raum, während draußen an der nahen Front gerade schwer gekämpft wurde. An der Spitze der Generalität war Kronprinz Rupprecht von Bayern erschienen, als Vertreter des Kaisers General v. Below, der Führer der 1. Armee. Nach dem Vortrag einer in Musik gesetzten Dichtung des Generals v. Stein sprach der Divisionspfarrer der 4. Garde-Inf.-Div. Stelter, anknüpfend an den heldischen Text 1 Makkabäer 9, Vers 10: „Ist unsere Zeit gekommen, so wollen wir ritterlich sterben um unserer Brüder willen und unsere Ehre nicht lassen zu schanden werden“:

„... Soldatisch gedacht, konnte es für unseren Boelcke kein schöneres Lebensende geben als diesen Fliegertod für das Vaterland. Kein Feind darf sich rühmen, ihn bezwungen zu haben. Unbesiegt ist er geblieben bis in den Tod. Nun ist er nicht nur einmal groß gewesen, nun bleibt er es für immer. Nichts kann jetzt noch das strahlende Bild trüben, das wir Deutschen alle von ihm im Herzen tragen. Jedes Kind kennt ihn, nennt ihn, liebt ihn, den deutschen Volkshelden... Nicht persönlicher Ehrgeiz, nicht Ruhmsucht hat ihn getrieben — es war Liebe zum Vaterland, eisernes Pflichtbewußtsein, edelste Tapferkeit. Trotz seines hohen

Ruhmes blieb er immer der bescheidene, zurückhaltende, gegen alle liebenswürdige Kamerad. Es vereinigte sich in ihm äußeres Heldentum mit wahrhaft innerer, schlichter, deutscher Charaktergröße. Das war es, was ihn in so jungendlichem Alter schon zu einer harmonischen, in sich geschlossenen Persönlichkeit machte, von der eine geheimnisvolle, bezaubernde Kraft ausging, die fortriß und zur Nacheiferung antrieb.“

Als der Sarg aus der Kathedrale getragen und auf die von sechs Rappen gezogene Geschützlafette gehoben wurde, brach gerade die Sonne durch, und in ihrem Glanze bewegte sich der Zug — vor dem Sarge trug Manfred v. Richthofen das Ordenskissen — durch ein Spalier von Lanzenreitern und Garde-Infanterie, in der Luft von kreisenden deutschen Fliegern begleitet, zum Bahnhof. Hier wurde der Sarg vor dem umflorten Eisenbahnwagen wieder aufgebahrt, und General v. Below sprach im Namen des Kaisers und der Armee, danach Oberleutnant Kirmaier für die Jagdstaffel 2. Dann knatterte die Ehrensalue einer Garde-Kompagnie, die erst am Morgen aus dem Schützengraben geholt worden war, und unter den Klängen des Liedes vom Guten Kameraden begann Oswald Boeldes letzte Fahrt in die Heimat.

Schon am nächsten Abend traf der Sarg, in Halberstadt von den Fliegerkameraden, in Magdeburg durch weihervolle Militärmusik begrüßt, in Dessau ein. Trotz der späten Stunde wurde er von den Spitzen der Behörden und einer unabsehbaren Menge erwartet und feierlich nach der Johannisikirche überführt, in der er vor dem Altar, an dem Oswald Boelde konfirmiert worden war, nochmals aufgebahrt wurde. Unteroffiziere — alle waren Flugzeugführer mit dem E. K. I. — stellten die Ehrenwache.

Am anderen Tage, dem 2. November, hatte die ganze Stadt ein Trauergewand angelegt. Zur frühen Nachmittagstunde fand in der Kirche eine kurze Trauerandacht statt, bei der, ebenso wie nachher am Grabe, der Pfarrer Finger sprach, der Boelde einst als hoffnungsvollen Jüngling konfirmiert hatte. Als Vertreter des Kaisers war General v. Lyncker zugegen — er erinnerte daran, wie er sich im Sommer 1911 in Koblenz als damaliger Generalinspekteur der Verkehrstruppen über das schneidige Turnen des Fahnenjunkers Boelde gefreut habe.

Wieder, wie in Cambrai, kreisten am Himmel die Flieger über

der Kirche. Lautlos, mit abgestelltem Propeller, senkten sie sich, als der Sarg aus der Kirche getragen wurde, herab, um ihren Meister zu grüßen, der noch vor wenigen Tagen das Luftmeer beherrscht hatte und nun da unten im engen Schreine lag. Am Eingang des neuen Ehrenfriedhofs im Süden der Stadt erwartete der Regierende Herzog von Anhalt den endlosen Zug. Am Grabe sprach nach dem Geistlichen, dem Oberbürgermeister und dem Oheim Pfarrer Karl Bölske Oberstleutnant Thomsen im Namen der Fliegertruppe die markigen, noch lange in den Herzen der deutschen Flieger und des deutschen Volkes nachhallenden Worte:

Boelske ist gefallen! Als diese Trauerkunde uns, seine Kameraden, traf, ward unser Herz gelähmt. Boelske ist gefallen! Nach einer Kriegerlaufbahn voll unerhörter Erfolge, nach vierzig ruhmreichen Luftsiegen ist Boelske als unbezwungener Held von uns gegangen — er unser Freund und unser Meister.

Fürwahr, die deutschen Luftstreitkräfte haben unendlich viel verloren durch seinen frühen Tod, aber sie haben auch unendlich viel gewonnen durch sein Leben und durch sein Wirken!

Heut ist kein frischer deutscher Junge in der Heimat, dem nicht heimlich im Herzen der Wunsch brennt: „Ich möchte ein Boelske werden!“ Und draussen an der Front ist keiner unter unseren jungen Fliegern, in dem nicht die heisse Sehnsucht glüht: „Ich will ein Boelske werden!“

Das ist ein stolzer Trost, den wir alle, Eltern und Geschwister, Freunde und Kameraden, von der Ruhestätte unseres unvergeßlichen Kameraden mit heimnehmen.

Und so lege ich denn als letzten Scheidegruß an dem Grabe unseres teuren Freundes diese Worte nieder, die ein feierliches Gelöbnis sein sollen jedes einzelnen unserer deutschen Flieger:

Ich will ein Boelske werden!

So lange dieses Wort unser Leitstern bleibt, so lange Boelskes Geist und Boelskes Können in unserer Fliegertruppe lebendig bleibt — so lange: Lieb Vaterland magst ruhig sein!

Fliegerbegräbnis

Auf Hauptmann Boeldes Tod

von Walter Fleg¹

Am Grab des Fliegers steht die graue Menge
des Volks in Eisen, das die Welt besetzt.
Still liegt er, der im blühenden Gefänge
des Flugzeugs sich in Schlachtenluft gewiegt.

Die Kränze duften und die Waffen blinken,
die dunkle Erde harret auf ihren Raub,
und aller Augen, aller Stirnen sinken
ungläubig, schwer und tief zum dunklen Staub.

Da —! aller Stirnen, aller Augen heben
sich jäh, als schräken sie aus dumpfem Traum —
mit dunklem Brausen, in gelass'nem Schweben
hebt sich ein Flugzeug in den blauen Raum!

Wer ist's, der da auf hellen breiten Schwingen
hoch überm Grab, im Lichte rauschend, gleißt?
Der alle Augen, die am Staube hingen,
mit sich empor zum offenen Himmel reißt?

Von seines Motors Kraft emporgetragen,
die schütternd seinen schlanken Leib durchbebt,
fährt er wie auf Elias' Feuerwagen,
der brausend sich im Schwung zum Himmel hebt!

Schon gleißt er selbst als Licht, da hell und heller
ins Licht er seine steilen Kreise schraubt,
den Strahlenglanz der tausenden Propeller
als Aureole über seinem Haupt.

Hell knatternd den Salut der Himmelskrieger
schleßt das Gewehr, am schwanke Sitz verwahrt.
Erschaure, Volk! Es hält dein toter Flieger,
mit Feuerzungen redend, Himmelfahrt!

* *

Es würde nicht in Oswald Boeldes Sinne sein, wollten wir hier
all die Telegramme und Beileidschreiben des Kaisers wie der Kai-
serin, des Kronprinzen und der anderen preussischen Prinzen,
der deutschen Fürsten, Hindenburgs, Ludendorffs, des Reichs-

¹ Dieser Sang unseres Helden von Osel ist seinem Buche: „Im Felde zwis-
schen Nacht und Tag“ (München, C. H. Beck) entnommen.

kanzlers usw. einzeln anführen. Ihr tieferer Wert liegt darin, daß man ihnen allen anfühlt: Hier handelt es sich nicht um Erfüllung einer bloßen Formalität, sondern um wirkliche Hochschätzung des Toten und echte Herzensteilnahme.

Zu den Trauerkundgebungen derer, denen Boelcke im Leben begegnet ist, gesellen sich die unzähligen Briefe, Gedichte u. dgl. von solchen, die ihn oder seine Familie nie persönlich gekannt haben. Wenn man diese Berge von Zuschriften durchsieht, erhält man den überwältigenden Eindruck: Unser ganzes Volk hat damals um Boelcke getrauert.

Da ist ein Brief der Gräfin v. Spee, die in der Schlacht bei den Falklandinseln (8. 12. 1914) ihren Gatten, den Vizeadmiral und Chef unseres Kreuzergeschwaders, den Sieger von Coronel (1. 11. 1914), und zugleich ihre beiden Söhne verloren hat, an Boelckes Mutter: „Gerade in diesen Tagen, im Gedächtnis an Coronel und Falkland, empfinde ich Ihren Schmerz in allen Tiefen mit. Auch Sie gingen den stolzen Leidensweg vom Sieg bis zum Untergang. In warmer Herzensteilnahme drückte ich Ihnen die Hand.“ Daneben liegt der rührende Brief der Kinder einer weltfernen pommerschen Dorfschule, der den von ihnen gewundenen Eichenkranz begleitete. Auch aus Pommern kam der Brief einer achtjährigen Dete v. Schaumann: „Ich habe Boelcke sehr lieb gehabt. Darum schicke ich ihm den Kranz. Ich habe ihn selber gemacht und die Schleife, die daran ist, ist mein Ernteband. Bitte, legt den Kranz auf sein Grab.“

Neben dem Brief eines in Bulgarien Kriegsgefangenen französischen Fliegers liegt der eines italienischen Fliegers aus Würzburg, beide voll Bewunderung für den kühnen Flieger. Von dem ritterlichen Sinn der englischen Flieger zeugt ein Kranz, der über unserer Front abgeworfen wurde, und an dem ein „An das deutsche Fliegerkorps“ gerichteter Brief [s. d. Bild bei S. 193] befestigt war, der die Widmung enthielt: „Dem Andenken des Hauptmann Boelcke, unseres tapferen und ritterlichen Gegners, vom Englischen Königlichen Fliegerkorps.“ Und im Trauerzug in Dessau wurde ein großer Lorbeerkranz getragen, den vier in Danabrück Kriegsgefangene englische Flieger für ihren „in hohem Maße bewunderten und verehrten Gegner“ gesandt hatten, unter ihnen der Captain Wilson, das Opfer des 20. Sieges Boelckes.

Seitdem sich der Todestag Boeldes zum fünften Male jährte, erhebt sich über seinem Grabe das schöne, von den deutschen Fliegern und der Stadt Dessau errichtete Denkmal [s. d. Bild bei S. 209]. Auf dem Sarkophag über unseres Helden Gruft steht unter dem symbolischen Adler als Inschrift nur das eithe, monumental wirkende Wort: „Boelde“. Es war ein sinniger Gedanke des Schöpfers, Professor Albinmüller in Darmstadt, daß das Denkmal in weitem Halbrund von 22 tafelartig abgeflachten Säulen umgeben ist, auf denen die Namen der mehr als 2000 gefallenen Söhne der Stadt Dessau eingemeißelt sind. So ist Boelde auch noch in seinem Grabe mit seinen deutschen Brüdern, für die und mit denen er gekämpft hat und gestorben ist, nahe verbunden.

Groß ist das Erbe, das Boelde in den Wirkungen, die von ihm ausgegangen sind, hinterlassen hat.

Von der Bedeutung, die er für die Jagdfliegerei gehabt und behalten hat, zeugt der ganze zweite Teil dieses Buches.

Boelde ist ihr Pfadfinder gewesen, der als Erster sich an die neue Waffe, mit der die Jagdfliegerei aufkam, in genialer Weise angefühlt hat, der als Erster den Angriffsgeist, für den sie geschaffen war, erkannt und betätigt hat, der zuerst die Kampfstechnik, die ihr entsprach, entdeckt und gelübt und dann zu solcher Vollkommenheit ausgebildet hat, daß seine Taktik des Luftkampfes zur allgemeinen Norm geworden und das, als sein Erbe, für die ganze Kriegszeit geblieben ist. So ist der Pfadfinder zum Meister des Luftkampfes geworden.

Boelde ist einer der Führer gewesen auf dem Wege, den die Jagdfliegerei vom Einzelkämpfer zur in der Staffel fest organisierten Kampfeinheit gegangen ist. Indem er seine Jagdstaffel 2 zum Vorbild und Muster ausgebildet hat, ist der Meister des Luftkampfes zum Lehrmeister der Jagdfliegerei geworden.

Aber weder seine vorbildliche Meisterschaft als Flieger und Kämpfer noch seine organisatorische Begabung vermögen die Wirkung, die von ihm ausgegangen ist, hinreichend zu erklären. Das Wesentliche ist vielmehr der Geist, den er seinen Mannen, diese mit fortreißend, einhauchte, und der sich dann auf die gesamte deutsche Fliegerei übertragen hat. Sein Geist des Siegeswillens, der Pflichterfüllung bis aufs äußerste — das Wort „Pflicht“ nicht im

dienstlichen, sondern im höheren ethischen Sinne verstanden, nicht als ein bloßes seine Schuldigkeit tun, sondern als ein rücksichtslos und opferbereit seine ganze Person bis zur letzten Kraft für die Sache einsetzen.

Aber mit solchen Worten ist der „Boelde-Geist“ nicht umschrieben. „Geist“ ist ein Etwas, das sich nicht mit Worten fassen und demonstrieren läßt, sondern nur erspürbar ist für die, deren Herz und Sinn dafür offen ist. Noch weniger wissen wir, wie der Geist sich vom einen auf den anderen überträgt — das wurzelt im letzten Grunde in dem Geheimnis der Wirkung einer Persönlichkeit. Mögen Zweifler das für eine Illusion und Psychose halten — wir wissen, daß ein Etwas, das den Menschen innerlich zwingt, freiwillig sich freudig dem Tode darzubieten, eine reale Kraft, eine Macht ist, die denen, die an sie glauben und ihr folgen, etwas Heiliges ist.

In diesem „Boelde-Geist“, nicht in seinen äußeren Kampferfolgen, liegt Boeldes wahres Heldentum. Dieses Heldentum hat wieder Helden erzeugt.

Helden kämpfen nie vergebens!
Kann man ihren Sieg nicht melden,
Bilden sie doch neue Helden
Aus dem Opfer ihres Lebens.

Daß Boeldes Geist auf die deutsche Fliegerei übergegangen ist — das ist das größte und wertvollste Erbe, das er ihr hinterlassen hat. So ist Boelde nicht nur der Pfadfinder, der Meister, der Führer und der Lehrmeister der Jagdfliegerei gewesen, sondern der „gute Geist“ der deutschen Kriegsfliegerei überhaupt. Das ist der tiefe Sinn des Gelübdes, das Thomsen im Namen der Flieger an Boeldes Grab abgelegt hat.

Die deutschen Flieger haben Boeldes Vermächtnis heilig gehalten und ihr Gelöbnis treu erfüllt. Sie haben auch seinen Namen hoch gehalten. Wie Boelde in seinen Lebzeiten — wenn wir von der törichten Eifersüchtelei in Pontfaverger absehen — trotz seiner Erfolge und Auszeichnungen nie einen Neider gehabt hat, so ist ihm auch nach seinem Tode nie sein Ruhmestitel streitig gemacht worden. Manfred v. Richthofen, sein erfolgreichster Schüler, der die doppelte Zahl von Siegen erreicht hat, hat immer be-

kannt, daß er zu dem, was er war, in Boeldes Schule geworden ist; und als er wieder einmal zu einem neuen Siege beglückwünscht wurde, hat er gesagt: „Wenn Boelde noch lebte, hätte er längst über hundert“, und ein andermal: „Ich bin ja nur ein Kampfflieger, aber Boelde — das war ein Heros.“ Wo man auch die Flieger-Literatur aufschlägt, überall findet man das: „Boelde ist unser Altmeister gewesen.“

Ja, gerade nach seinem Tode ist seine Geltung, je mehr die Auswirkungen seines Schaffens und seines Geistes in Erscheinung traten, noch gewachsen. Ein Zeugnis dafür ist die erste Gedächtnisfeier an seinem Grabe am 28. Oktober 1917, zu der der Kommandierende General der Luftstreitkräfte den damaligen Führer der „Jagdstaffel Boelde“, Leutnant Böhme, und eine Abordnung von 25 Fliegern entsandte, deren Führer, Hauptmann Steffen, im Namen der deutschen Fliegertruppe einen Lorbeerfranz niederlegte mit den Worten: „Er soll ein Zeichen sein unseres unauslöschlichen Dankes dem großen Helden, dem sieghaften Genius seiner königlichen Waffe.“ Seitdem ist Boeldes Grab und später das Denkmal, das für die ihre Tradition besonders hoch haltenden alten Kriegsfieger ein Heiligtum bedeutet, noch oft die Stätte ernster Fliegerfeier gewesen, immer in dem Geiste: Wir wollen das Erbe Boeldes bewahren!

Auch in der Heimat hat Boelde noch nach seinem Tode eine starke Wirkung ausgeübt. Die Heldengestalt des von der Jugend heiß und zärtlich, von den Alten mit Stolz geliebten siegreichen Jünglings, der nun für das Vaterland gefallen war, lebte in den Herzen fort und begeisterte sie zur Treue und Opferbereitschaft für das Vaterland. Es war nicht etwa ein Ausfluß der „Kriegspsychose“, daß das in zahlreichen poetischen Variationen und Vertonungen weit verbreitete Thomsen-Wort „Ich will ein Boelde werden“ in tausend und abertausend Herzen, zumal der Jugend, ein heilig Feuer entzündete. Am volkstümlichsten hat es wohl Professor Rudolf Fleg, der Vater des Helden von Osel, ausgelegt in seinem Liede, das auch bei der Gedächtnisfeier im Jahre 1917 der Knabenchor des Dessauer Gymnasiums mit jubelnden Stimmen gesungen hat:

Wunsch eines deutschen Knaben

Ich will ein Boelde werden,
 Ein Boelde so wie er!
 Dann flög' ich ob der Erden
 Im Lustmeer hin und her,
 Und kreuzte meine Wege
 Ein Feind, den ich entdeckt,
 Nicht ruht' ich, bis er läge
 Von mir dahingestreckt.

Ich will ein Boelde werden,
 Ein Boelde so wie er!
 Und stürzt' ich ab zur Erden
 Jählings von ungefähr,
 Ich wollte gerne sterben!
 Was hätt' es denn für Not?
 Nichts Schön'res als zu werben
 Um hohen Heldentod!

Ich will ein Boelde werden,
 Ein Boelde so wie er!
 Kein schöner Glück auf Erden
 Mir dann beschieden wär'.
 Mein Sterben und mein Leben,
 Es gält dem Vaterland,
 Dem Land, dem all mein Streben
 Und Lieben zugewandt.

Wie Thomsens Spruch nicht bloß aus einem in ernster Stunde aufwallenden Gefühl entstanden, sondern echt aus tiefstem Herzen gequollen ist, so ist auch seine Wirkung tief und echt gewesen.

Freilich war damals noch die Zeit, da Mannhaftigkeit und Heldengeist noch etwas galten, wo der Opfergedanke noch lebendig war und der Opfertod als etwas Heiliges empfunden wurde und als solches wirkte. Es war noch die Zeit, wo das deutsche Volk noch nicht von dem schleichenden Gift des Zweifels, des Murrens, des Verzagens, geschweige denn des Verrats angefressen war, sondern noch fest an das Vaterland und den Sieg seiner gerechten Sache glaubte und, zu jedem Opfer bereit, auf sie und Gott vertraute.

Für den Rückblickenden ist es ein versöhnender Gedanke: Selig der Mann, der, selbst von solchem Glauben beseelt, damals sein

Leben für uns dahingab und all das Traurige, das bittere Ende und alles, was nachher kam, nicht hat miterleben müssen! Solch heroisches Leben konnte nur mit dem Heldentod groß und würdig enden — einem Heldentod, nicht als Besiegter, sondern ungefällt gefallen.

Und auch heute noch, gerade in unseren Tagen, da die Zeit erfüllet scheint, daß das verirrte deutsche Volk sich aus der Wüste zurückfindet, wo vaterländische Gesinnung und deutscher Wille wie eine gewaltige Woge die Herzen überfluten, ist der Boelcke-Geist berufen, wie einst in der Hoch- und Notzeit des Vaterlandes, zu wirken. „Ohne Helden und Heldenverehrung geht ein Volk zu Grunde“, sagt Heinrich v. Treitschke. Aus seinen Briefen, die er uns hinterlassen, zu neuem Leben erweckt, steht Boelckes vaterländische Lichtgestalt wahr und echt vor uns — aus diesen Briefen spricht sein Geist zu uns, sie zeugen von seiner Persönlichkeit. Möge die Gestalt des jugendlichen Helden, der im Dienst für das Vaterland zum Manne gereift ist, zumal die Jugend anfeuern, ihm nachzueifern und zu werden, wie er es war: Treudeutsch bis in die Knochen, im Herzen fromm, ohne daß er jemals Worte darüber machte, makellos als Charakter, der Pflicht getreu bis zum Tode, wohlgemut und frohen Sinnes für das Leben, fest und stark, schlicht und ehrlich, sich seiner Kraft und seines Wertes bewußt und doch bescheiden, gegen jedermann freundlich und doch voll Würde, und immer dem Grundsatz getreu: Mehr Sein als Scheinen!

Bilderfolge

Boelde in Sturz. Ölgemälde von Hans Schulze-Görlich. Photographie von Emil Theis in Dessau-Ziebigt	Titelbild
Als Fähnrich. Photographie von Heinz Bensemann in Metz	bei S. 16
Der Nordabsturz der Heiterwand	bei S. 16
Mit Leutnant Balzer im Diri-Wagen	bei S. 17
Auf Funke-Übung	bei S. 17
Der Tierfreund auf dem Übungsplatz Darmstadt	bei S. 17
Mit Bruder Max, im Sommer 1916	bei S. 96
Mit Bruder Wilhelm in Pontfaverger	bei S. 96
Der französische Parasol vom 4. 7. 15 mit Ltnt. Tétu, nach dem in den Trümmern gefundenen Bild	bei S. 97
Mit v. Wühlisch an den Trümmern des Parasols	bei S. 97
Der Flugzeug-Erbauer Fokker zum erstenmal auf einem Pferde auf Flugplatz Douai	bei S. 97
Mit Schwester Blanka im Fokker auf Flugplatz Douai	bei S. 112
Die Flieger-Abteilung 62 in Douai, Januar 1916	bei S. 112
Boeldes erster Fokker-Einsitzer E 3	bei S. 113
Der Kronprinz mit den drei jüngsten Rittern des Pour le mérite: Boelde, Radow und v. Brandis	bei S. 113
Boelde auf S. M. S. „Goeben“ in Konstantinopel	bei S. 180
Im Seebad Kordilio bei Smyrna	bei S. 180
Das Drachen-Flugzeug und der Geschwader-Storch in Kowel	bei S. 181
Boelde als Staffelführer. Photographie von Hofphotograph Julius Müller in Dessau	bei S. 188
Boelde und Richtofen vor dem „zu Instruktionsszwecken“ herabgeholten englischen Vickers-Flugzeug	bei S. 189
Boelde berichtet über seinen 34. Sieg	bei S. 189
Mit dem englischen Fliegerhauptmann Wilson	bei S. 192
Boelde im Albatros. Letzte Aufnahme	bei S. 192
Der letzte Start	bei S. 192
Der Brief des englischen Fliegerkorps an die deutschen Flieger	bei S. 193
Die Totenfeier in der Kathedrale zu Cambrai	bei S. 208
Das Ehrenmal über Boeldes Grab. Photographie von Emil Theis in Dessau-Ziebigt	bei S. 209

Personen- und Orts-Verzeichnis

- Adermann, Kapitän z. S. 175
 Agny 203
 Albinmüller (Darmstadt) 215
 v. Althaus, Fhr., Oberltnt. 150, 153, 155
 Anhalt, Herzog Friedrich II. 158, 212
 —, Prinz Aribert III, 113, 115
 Arendt, Oberstabsarzt 80, 81, 104 f.
 v. Arnim, Ltnt. 185, 196
 Arras 100, 101, 127, 132
 Aschenborn, Ltnt. 93, 98, 101, 171
 Aspern, Flugplatz 171 f.
 Aubérive 155
 v. Aulock, Hptm. 76, 77
 Avillers 91, 139
 Avocourt 157

 Baden-Baden 42 f.
 Balzer, Ltnt. 33, 34, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 44, 47, 48, 52 ff., 57, 60, 66, 183
 Bantheville 91
 Bapaume 132, 186, 190, 191, 193, 194, 201, 202, 203
 Bar-le-Duc 63
 „Bauernschreck“ 138
 Bayern, König Ludwig III. 132, 133 f.
 —, Kronprinz Rupprecht von 99, 104, 132, 133 f., 136, 163, 210
 Beaulencourt 202, 203
 Beauvicourt, Comte 103
 Beckers, Ltnt. 71, 74
 Belleville 162
 v. Below (Frik), General 205, 210, 211

 Berlin 125, 171, 183; Zeughaus 185
 Berru, Fort 72
 Bertincourt 184/192
 v. Bethmann Hollweg, Reichskanzler 213
 Bleber, Familie 78
 Bieser, Rittmeister 103, 104, 105
 Blisch, Übungsplatz 25
 Böhme, Erwin, Ltnt. d. R. 182 f., 185, 189, 191, 193 Anm., 196, 199, 200 f., 202, 205, 206 ff., 209 f., 217
 —, Monteur 67
 Bölsche, Karl, Oheim 9, 135, 212
 —, Martin, Bruder 9, 28/32, 34, 49, 69, 72, 94, 183, 210
 —, Max, Bruder 69, 108, 120, 125, 186, 210
 —, Wilhelm, Bruder 7 Anm., 9, 41, 51, 58/79, 101, 133, 136, 149, 166, 182, 210
 Bois de Hesse 153, 157
 Bolle, Rittmeister 208
 Bonn 40
 v. Brandis, Oberltnt. 143
 Brest 183
 v. Brigen, Ltnt. 107
 Broden 52, 54
 Bronsart v. Schellendorf, General 174
 Brügge 113
 Budapest 172 f.
 Buddede, Jagdflieger 153, 176, 177
 Bulgarien 179/181
 —, Prinz April 180
 Bullecourt 203
 Buzancy 60, 65 f.

- Cambrai 127, 184, 209, 210 f.
 Charleville 74, 125, 148, 153, 165 f.,
 167 f.
 Charny 153
 Château-Porcien 80 f.
 Chatel 59, 61, 62
 Conrad v. Höhendorff, österr. Gene-
 ralstabschef 182
 Côte de Talou 140, 142, 145, 154
 Côtes Lorraines 153
 v. Cramon, österr. General 182
 Cuijy 144

 Dardanellen 178
 Darmstadt 14, 39, 44/50, 57
 Dedert [Bedert?], Kapitän z. S. 174,
 175
 Dellus, Ltnt. 71
 Desplace, Albert 112
 Dessau 7/11, 21, 52, 54, 56, 78, 93,
 148, 158, 183, 211 f., 215, 217
 Detelow (Udermark) 18, 19
 Detring, Oberltnt. 26
 Diener, Ltnt. 196
 Döberitz, 81, 84, 93 f.
 Douai 94/117, 127/136, 163/165
 Douaumont 141, 143, 144, 154, 166
 Driencourt 191
 v. Drygalski, Oberstltnt. 24, 26

 Eaucourt l'Abbaye 195
 v. Eberstein, Hptm. 180
 Edstein, Ltnt. 111
 Enver Pascha 174, 179
 Epope 78
 Equancourt 192
 Ervillers 194

 v. Falk, General 24 f.
 v. Falkenhayn, General 122, 130, 148,
 167
 Faller (Türkei) 176
 Federspiel, österr. Gensdarm 31
 Fey 14, 15, 19, 32, 39, 40, 41, 45
 Finger, Pfarrer 211
 Fischer, Ludwig 94, 98, 107, 108 f.,
 137, 138, 149, 170, 172, 174, 177,
 193 Anm., 205 f.

 Flers 133, 190, 207
 Fleg, Rudolf 217
 —, Walter 213
 Förster, Hptm. 166
 Folter, Flugzeug-Erbauer 89, 90, 99
 Frankfurt a. M. 49 f., 151
 v. Frese, Oberstltnt. 176
 Friedel, Major 55
 Fürstenberg, Fürst Max Egon zu 171

 Gallipoli 178
 Gau-Algesheim 50
 Gause, Fähnrich 26, 183
 Generalquartiermeister Frhr. v. Frey-
 tag-Loringhoven 133, 149
 Giersberg, Oberltnt. 20, 21, 22, 66
 v. Görbig, Edler 181
 Gräß, Major 174
 Grafe, Ltnt. 196
 Gréville 194; Gréville Wald 204
 Groß-Rudow (Udermark) 18 f.
 Günther, Ltnt. 185
 v. Gusnar, Ltnt. 127

 Haase, Ltnt. 180
 Hägert 21, 22
 Hachnelt, Hptm. 91, 92, 138, 145,
 150, 159, 165, 166 f.
 v. Hänisch, General 41
 Haeslop, Herbert 8, 47
 Halberstadt 50/56, 211
 Harnes 129
 v. Hartmann, Ltnt. 150
 Harzburg 52
 Heidelberg 26
 Heltterwand (Tirol) 29/32, 42
 Heller, Ltnt. 174
 Henin 128
 Heringen (Taunus) 16
 Hervilly 191
 Heabécourt 191
 Hess, Ltnt. 130, 161
 Hessen, Großherzog Ernst Ludwig 46
 v. Hindenburg 183, 213
 Höhne, Ltnt. 185, 189, 199, 206
 Höllenstein (Tirol) 9
 v. Hoepfner, General 88, 139, 196
 Hudowa 180

Jmelmann, Rnt. 196
 Immelmann, Rnt. 93, 95, 109 f., 113
 bis 115, 120, 127 f., 129, 131, 136,
 144, 163, 165, 173
 Jslas, Familie 35, 48

James 136/138, 139, 145
 Jaenide, Oberltnt. 65, 72, 77
 v. John, Rnt. 107, 110

Kästner, Rnt. 53
 Kaiser Wilhelm II. II, 25, 46, 118, 122,
 130, 143, 149, 150, 157, 159, 166,
 167, 169, 185, 203, 210, 211, 213
 v. Karstedt, Rnt. 71, 74, 99
 Kaslner, Sptm. (Douai) 93, 95, 101,
 117, 127, 131
 —, Sptm. (Mes) 118
 Kiasim, türk. Oberst 176
 Kirmaier, Oberltnt. [† 22. II. 16] 201,
 208, 211

Koblens 12/19, 27 f., 32/44, 47, 48,
 57, 125

Köln 15, 40 f.
 König, Rnt. 204
 Köstendil 180

Köthen 157
 Kothlauer, Rnt. 33, 39, 41, 183
 Konstantinopel 174 f., 179
 Kopsch, Sptm. 33, 37
 Kordillo, Seebad 170, 176, 177
 Kowel 182/183

Kriegsminister Wild v. Hohenborn
 167

Kröschel, Rnt. 13
 Kroneis, Rnt. 178
 Kronprinz Wilhelm 90, 142 f., 165,
 213

Kumanowa 181
 Kunz, Frau 58, 68

Lademacher, Flugzeug-Beobachter 183
 La Ferté sur Chiers 59, 62
 Lagnicourt 193/208, 210
 Landreville 60
 Landsberg, Kapitänltnt. 178
 Lechleitner, Bergführer 31
 v. Ledebur, Rnt. 77

Leffers, Rnt. 202
 Lens 100
 Leusgen, Rnt. 33, 41, 44, 57, 60
 Liétard 101, 128, 164
 Lille 130, 131, 132, 133, 136
 Liman v. Sanders 176
 Lindner, Oberltnt. 15
 v. Linsingen, General 183
 Loerzer, Jagdflieger 145
 Loloff, bulgar. Oberst 181
 Loos 164
 v. Lossow, General 179
 Ludendorff 85, 183, 213
 v. Lynder, Fthr., General 17, 211

v. Madsen, Feldmarschall 10, 180
 Maertens, Oberltnt. 60, 61, 62, 65,
 70

Magdeburg 9, 211
 Malancourt 142
 v. Mandelsloh, Sptm. 171
 Marchiennes 102/104
 Margut 149

Marre 140, 142, 154
 Martini, Sptm. 71, 72
 Massiges 155

v. Massow, Oberstltnt. 179, 180
 Meinecke, Rnt. 178
 Menchould, St. 62 f., 65
 Menge, Unteroff. 59, 61, 62
 Merten Pascha 178
 Mes 19/28, 41, 43, 52, 84, 115/120,
 125

Meunier, Rnt. 39
 Miraumont 204
 Mörchingen 25
 Monthois 123
 Montmédy 136, 137 f.
 Morval 191, 195
 Mouscron 131
 v. Müffling, Fthr., Oberstltnt. 180
 Müller, Maj, Offiz.-Stellvertreter,
 später Rnt. 185, 196, 202
 v. Mulzer, Rnt. 164

Nagel, Sptm. 44
 Namlos (Rechtal) 28, 42
 Nauroy 69, 70, 73

- Neidenoff, bulgar. Kriegsminister 180, 181
 Neuville 100
 Niederbronn, Bad 26
 Niederlingenheim 17
 Nogent 78
 Noste, Ltnt. 139, 140, 149, 150
 Nürnberg 17

 Oberursel 39, 149, 150
 v. Derßen, General 27
 Österreich, Erzherzog Friedrich 182
 v. Oheimb, Rittmeister 111
 Ornes 144
 Ostende 113, 116
 Overbeck, Professor 134 f.

 Parschau, Ltnt. 75, 90
 Pégoud, Kunstflieger 46
 v. Penß, Fähnrich 21, 22
 Peronne 191
 Petroff, bulgar. Hptm. 180
 Pfefferrücken 152
 Philippa, Ltnt. 196
 Pland, Fähnrich 23
 Plastuda, Ltnt. 71, 76
 v. Ploeh, General 36
 Pont-à-Mousson 119
 Pontfaverger 66/80, 93, 94, 121
 Porr, Ltnt. 101
 Pozières 201
 Preußen, f. a. Kaiser, Kronprinz
 —, Prinz Oskar von 150
 —, Prinz Waldemar von 47
 Prinkipo 175
 v. Prißelwitz, General 64, 69, 80, 98, 104, 136
 Przysławski, Rittmeister 81
 Puisseur-au-mont 204
 Pys 201

 Radow, Ltnt. 143
 Reimann, Hans, Ltnt. 185, 189, 192, 193 Anm., 196
 —, Offiziers-Stellvertreter 185, 194, 196
 Reims 66, 70, 71, 72, 73, 121
 Rethel 75, 76, 77, 80, 120/125

 Ribière, französ. Flieger 162
 v. Richthofen, Frhr. Manfred 182, 185, 189, 191, 192, 193 Anm., 196, 198, 199, 202, 208, 211, 216
 Ritter, Hptm. (Douai) 112
 —, Hans, Hptm. 84 Anm., 197
 Rüßelsheim 49 f.

 Sachsen, Kronprinz Georg von 163
 Sachsen-Weimar, Großhgg. Wilhelm Ernst von 149
 Salzig, Bad 33, 41
 Sandel, Ltnt. 196, 202
 Sander, Oberltnt. 74
 Sars 202
 v. Schaumann, Deté 214
 Schetoff, bulgar. General 180
 Scherl, Verleger 136
 Schlee, Major 175
 Scholtzoff, bulgar. Offizier 180
 Schramm, Opernsänger 151
 Schroeder, Major 34, 46, 48, 180, 181
 Schroeter, Oberltnt. 71
 Schüler (Konstantinopel) 177, 178, 179
 Schulze-Görlich, Maler 143
 v. Schwarzkoppen, General 11
 Schwerin in Medl. 125, 148
 Sedd-ul-bahr 178
 Seelmann-Eggebert, Major 120
 Serno, Major 174, 175, 177, 179
 Serre 204
 Siegert, Major 74
 Sillery 72, 77
 Sivry 91, 92, 139/166
 Smyrna 175/177
 Sofia 173, 179 f., 181
 Somme-Offensive 159 f., 196 f.
 St. Souplet 121
 v. Specht, Ltnt. 49
 v. Spee, Graf, Konjul 176
 —, Gräfin 214
 Spichern 26
 St. Stefano 173 f., 175
 v. Stein, General 209, 210
 v. Steinwehr, Hptm. 179, 180
 Steffen, Hptm. 217
 Stelter, Div.-Pfarrer 210

Stenay 142 f., 150, 165
Strasburg (Mörmarsburg) 18 f.
Streccius, Sptm. 60, 63, 64, 69, 70,
71, 77

Tahure 91, 123 f.
Tappen, General 149
Taunus 16 f., 39, 49 f.
Teschén 182

Tétu, französ. Ltnt. 103
v. Teubern, Ltnt. 95, 112, 117, 121
Thaler, Sptm. 28, 120
Thieppval 186, 202
Thomsen, Feldflugchef 85, 88, 92,
108, 122, 125, 126, 131, 148, 153,
159, 165, 166, 167, 168, 169, 179,
182, 212, 218

Thran, Ltnt. 45
„Tote Mann“ 140, 141, 156, 157
Trier 26, 57 f., 153
Trommer, General 176
Tschanak 178
Türkei 153, 166, 173/179, 181

Ursfeld, Boelches Bursche 98
Ueslück 180, 181
v. Uesedom, Admiral 174

Uahltsch, Pfarrer 111
Valenciennes 102
Varennes 59, 61, 156
Daur 143, 152

Verdun 91, 136/167
Viehweiger, Oberltnt. 185, 193 Anm.
Vienne 66
Vimpy le petit 95
Vitry 130
Vithum v. Edsleedt, Graf 45
Vogt, Sptm. 137, 138, 162 f.
Vouziers 123

Walch, Hermann, Bergführer 31
—, Roman, Ingenieur 31 f.
Walz, Sptm. 169
Warmeriville 77, 80, 81
Wattendorf, Familie 36
Weissenburg 25, 26
Wien 171 f.
Wiesbaden 151
Wilberg, Sptm. 209
Wilna 183
Wilson, engl. Flieger 186, 187 f., 214
v. Windler, General 180
Wörsdorf (Taunus) 49 f.
Wörth 25, 26
v. Wühlsch, Ltnt. 89, 95, 98, 99, 100,
101, 102/106, 117

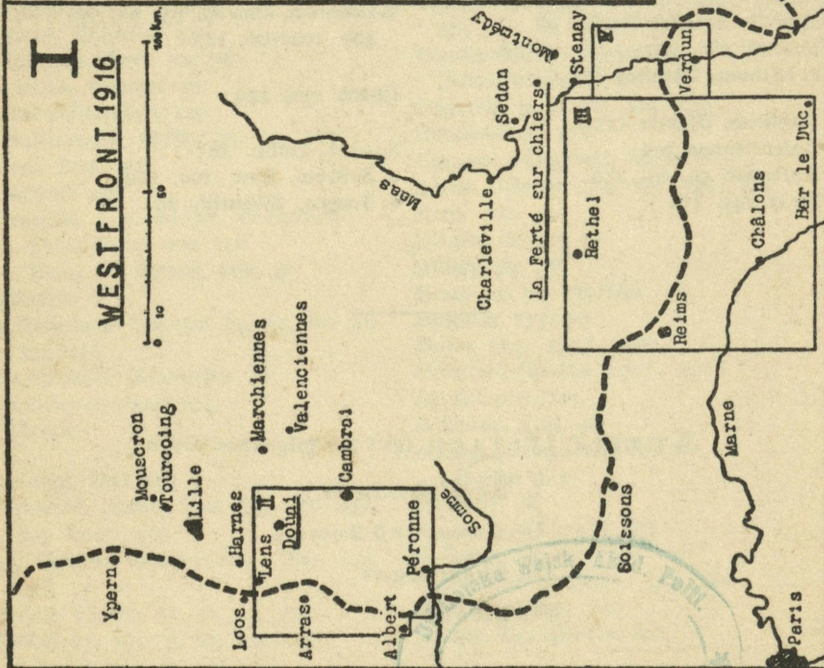
Ypern 130, 199

Zander, Sptm. 185
v. Zastrow, Ltnt. 190, 200
v. Zengen, Fähnrich 26

Kartenfzissen (auf den folgenden Seiten!)

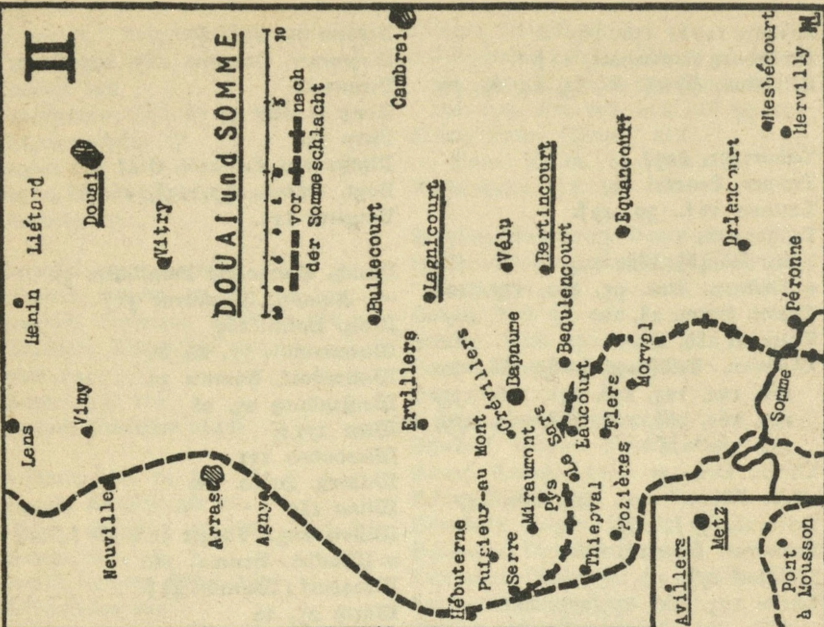
- I. Übersichtskarte
- II. Douai und Somme
- III. Champagne
- IV. Verdun

I
WESTFRONT 1916



II

DOUAI und SOMME



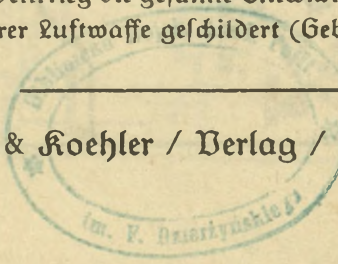
Fliegerbücher

Von Johannes Werner, der dies abschließende Werk über Boeldke schuf, wurde noch ein weiteres der schönsten Kriegs- und Fliegerbücher herausgegeben: die bekannten „Briefe eines deutschen Kampffliegers an ein junges Mädchen“. Es sind köstlich zarte und doch heldisch-stärke Briefe des im Boeldke-Buch oft genannten Leutnants d. Res. Erwin Böhme. Als Einziger in der jugendlichen Schar verwegener Flieger schon gereifteren Alters, war er von Oswald Boeldke als erster für seine Jagdstaffel gewählt und stand ihm besonders nahe. Als Ritter des „Pour le mérite“ und Führer der Jagdstaffel Boeldke ist er seinem Freund und Meister bald in den Tod gefolgt (Ganzleinen 4 RM).

Neben dem Boeldke-Buch steht das gleichfalls aus echten Briefen gestaltete Werk „Immelmann — der Adler von Lille“, das der Bruder des gefallenen Helden herausgab, — persönliche Aufzeichnungen des neben Boeldke erfolgreichsten Fliegers aus der ersten Kriegszeit, die ihn uns auch menschlich nahebringen (Gebunden 2.85 RM). — In den Alltag der Flieger führen die Erinnerungen „Wir Flieger“ von Otto Fuchs, Schilderungen von einer geradezu unübertrefflichen Lebensechtheit und Wucht (Gebunden 2.85 RM), und von den Luftschlachten des letzten Kriegsjahres gibt Rudolf Stark — in dessen Staffel auch Rudolf Hess gegen den Feind flog — einen mit vielen eignen Bildern ausgestatteten Bericht: „Die Jagdstaffel — unsere Heimat“ (Gebunden 2.85 RM).

In Neuauflage und mit einem Geleitwort von Reichsmarschall Hermann Göring erschien das maßgebliche Buch über „Deutschlands Krieg in der Luft“ von General v. Hoemann. Hier wird aus dem berufenem Munde des Kommandierenden Generals der Luftstreitkräfte im Weltkrieg die gesamte Entwicklung und die gewaltigen Leistungen unserer Luftwaffe geschildert (Gebunden 2.85 RM).

v. Hase & Koehler / Verlag / Leipzig-Berlin





52851/
2