Rudolf Sichelschmidt

Willy Stuckmann – Pilot im Ersten Weltkrieg

Ein Pionier der Luftfahrt

edition fischer

Zur Erinnerung an meinen Onkel
Willy Stuckmann,
den Bruder meiner Mutter

Rudolf Sichelschmidt

Willy Stuckmann – Pilot im Ersten Weltkrieg

Ein Pionier der Luftfahrt

edition fischer

Titelbild: Pilot Willy Stuckmann mit seinem Vater Wilhelm
im Rumpler-Seekampf-Flugzeug Typ *6 B1-1057/16*

Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.ddb.de abrufbar

© 2012 beim Autor
Alle Rechte vorbehalten
Autor: Rudolf Sichelschmidt
Redaktion: Erika Sichelschmidt, Berlin
Bearbeitung der Fotos: Traugott Schmitt, Köln
Herstellung: Au / bf
Printed in Germany
ISBN 978-3-86455-685-2 PDF

Inhaltsverzeichnis

Vorwort 7

In der sächsischen Fliegergarnison Großenhain 13

An der Westfront in Schloss Saucourt 23

Die Geheimwaffe der Deutschen 34
Beute vom Himmel 39
Hoher Besuch auf Schloss Saucourt 43
Das „Ludwigslied“ und die Schlacht bei Saucourt 48
Der Tod fliegt immer mit 53
Helden der Nation 59

Pilot bei der Rumpler-Werke AG in Johannisthal 62

Pilot bei den Pfalz-Flugzeugwerken in Speyer 72

Manfred von Richthofen in Speyer 78
Erster Jagdflugzeug-Wettbewerb in Adlershof 84
Die Pfalz-Flugzeugwerke auf Erfolgskurs 89
Zweiter Jagdflugzeug-Wettbewerb in Adlershof 98
Drohende Wolken über Deutschland 105

Rückblick 113

Nachwort 114

Anmerkungen 119

Quellen- und Literaturverzeichnis 122

Anhang 125

Deutsche Flugzeughersteller bis 1919
Militärische Klasseneinteilung der Flugzeugtypen 1914–18
Deutsche Flugmotorenhersteller
Leistungskategorien der Flugzeugmotoren
Zeittafel
Verzeichnis der Bildquellen
Der Autor

Vorwort

In der relativ kurzen Zeitspanne des Ersten Weltkriegs (1914 – 18) sind auf dem Gebiet der Luftfahrt epochale und alle Erwartungen übertreffende Erfolge erzielt worden. Diese kriegsbedingte Entwicklung hat sich später im Frieden befruchtend auf die Weiterentwicklung der zivilen Luftfahrt ausgewirkt.

Das Buch zeigt die wechselvolle Entwicklung der Luftfahrt während dieser Zeit auf, verzichtet aber weitgehend auf eine rein technische Darstellung. Es ist vielmehr die Begleitung eines jungen Mannes, *Willy Stuckmann*, auf den Stationen seines Lebens: von der Ausbildung zum Militärpiloten in Großenhain, dem Einsatz an der Westfront bis hin zu seiner Tätigkeit als Pilot bei der Rumpler-Werke AG in Johannisthal und bei den Pfalz-Flugzeugwerken in Speyer.

Die Erprobung neuer Flugzeugmuster durch erfahrene Militärpiloten bekam bei der schnellen Entwicklung der Luftfahrt eine immer größere Bedeutung. Probeflüge sind bei Flugzeugen unerlässlich. Selbst bei großer Erfahrung sind nicht alle Mängel, die sich beim Betrieb herausstellen, schon bei der Konstruktion einer Maschine voraussehbar.

Für Willy Stuckmann als ehemaligen Frontpiloten muss es wohl ein besonderes Glück bedeutet haben, in der Flugzeugindustrie neue Flugmuster zu erproben. Er kam dabei in engen persönlichen Kontakt mit leitenden Personen aus Industrie und Forschung sowie mit der Inspektion der Fliegertruppe *(Idflieg)*.

Es waren interessante Menschen mit Erfindergeist, Organisationstalent und kämpferischem Einsatz. Unter ihnen gab es „alte Adler“, die bereits vor dem Ersten Weltkrieg die Pilotenprüfung abgelegt hatten und Rekorde aufstellten, nicht selten sogar Weltrekorde. Viele hatten in der frühen Luftfahrt auch eigene Flugzeuge konstruiert und gebaut, die aber leider oft den Dienst versagten und zu Bruch gingen. Die gemeinsame Arbeit mit den Entwick-

lungsingenieuren, Konstrukteuren und Piloten bedeutete für Willy Stuckmann eine große Herausforderung, der er sich gern stellte.

Im vorliegenden Werk werden die Stätten seines Wirkens chronologisch aufgeführt. Die Aufzeichnungen aus seinem Kriegstagebuch sowie einige Briefe und Fotos aus seinem Album sollen die Ereignisse erhellen und für ein besseres Verständnis dieser Zeit sorgen.

Anfang 1915 kam Willy Stuckmann nach Großenhain, um an dieser vorbildlichen Ausbildungsstätte das Befähigungszeugnis als Militärflugzeugführer zu erwerben. Nach der bestandenen Prüfung erhielt er vom Generalinspekteur des Verkehrswesens die Verleihungsurkunde mit dem entsprechenden Orden.

Der Flughafen von Großenhain wurde 1920 aufgrund des Versailler Vertrages geschleift. Doch stehen heute noch Gebäude des ehemaligen Fliegerhorstes, wenngleich der Flugplatz weiter nach Norden verlegt wurde. Im neuen Verwaltungsgebäude am Tower befindet sich ein Traditionsraum zur Geschichte des Flugplatzes. Ferner liegt eine zehnbändige Chronik zum Studium aus.

Das Stadtarchiv Großenhain war erfreut über eine kurze Lebensbeschreibung Willy Stuckmanns, besonders aber über die Fotos aus seinem Nachlass. Diese Bilder von 1915 zeigen ein turbulentes Leben auf dem Fliegerhorst. Die Leiterin des Museums Großenhain nutzte die Gelegenheit, diese Unterlagen in eine Sonderausstellung zu integrieren. Sie hatte den Titel: „Flieger in Großenhain – Die Geschichte eines Flugplatzes 1913–1945“. Diese Ausstellung im Jahr 2001 zeigte Tagebuchaufzeichnungen, Briefe und Fotos von Fliegern, die auf dem Flugplatz ihre Ausbildung absolvierten.

Einen breiten Raum nehmen in diesem Werk die Geschehnisse an der Westfront ein. Hier in Flandern, in der Nähe von Lille, war Willy Stuckmann das ganze Jahr 1916 über im Einsatz. In dieser Zeit geriet die deutsche „Geheimwaffe“, die den Deutschen eine gewisse Luftüberlegenheit gab, trotz größter Vorsicht in die Hände

der Alliierten. Zum Glück dauerte es noch fast ein ganzes Jahr, bis diese ein ähnliches System in ihre Maschinen einbauen konnten.

Inzwischen kamen aber von den Alliierten – ohne ein solches System – äußerst leistungsfähige Maschinen an die Front. Das zeigte sich in der *Schlacht an der Somme* (24.7.–26.11.1916) recht deutlich, in der starke Jagd- und Bomberverbände in die Endkämpfe eingriffen, während die Frontsoldaten der deutschen Heeresgruppe vergeblich hoffnungsvoll zum Himmel schauten.

Wenig später stabilisierte sich die Lage. Die deutschen Flugzeuge wurden zumindest denen der Alliierten ebenbürtig, und durch die taktische Führung einer Dreierrotte, dann einer Staffel, zuletzt eines Jagdgeschwaders wurden Erfolge erzielt: Die Abschusszahlen stiegen bei nur geringen eigenen Verlusten.

Als erfahrener Frontpilot wurde Willy Stuckmann von der Heeresleitung 1917 abgestellt, um bei den Rumpler-Werken in Johannisthal bei Berlin als Pilot den Dienst anzutreten. Aus dieser Zeit liegen leider nur wenige Fotos und ein Brief vor. Intensive Recherchen im Archiv in der Bibliothek des *Deutschen Technikmuseums Berlin* erbrachten aber so viel Material, dass der Gedanke nicht abwegig war, daraus das Manuskript für ein Buch zu erarbeiten.

Im Sommer 2003 erschien dann das Werk unter dem Titel *Die Rumpler Flugzeuge, 1908–1918*. Das Buch vermittelt einen Eindruck von den zunächst bescheidenen Anfängen Rumplers im Jahr 1908 bis hin zu der ausgedehnten Flugzeugfabrik in Johannisthal. Der zweite Teil des Buches orientiert über die gängigsten Flugzeugtypen von Rumpler mit den entsprechenden Aufrissen. Das Wichtigste aus dem Buch wurde in dieses Werk übernommen.

Im Dezember 1917 nahm Willy Stuckmann ein Angebot der Pfalz-Flugzeugwerke in Speyer an. Die Zusammenarbeit mit dem technischen Büro und der Firmenspitze im Werk war für ihn erfreulich und erfolgreich. Leider nahm alles ein abruptes Ende, als er sechs Wochen vor dem Ende des Ersten Weltkriegs bei der Erprobung eines Fugzeugmusters auf dem Flugplatz von Speyer den Tod fand – wie so manche seiner Kameraden vor ihm.

Im Stadtarchiv Speyer erhielt ich über den Piloten Stuckmann viele Informationen und einige Repronegative von besonders wertvollen Originalfotos. In der Bibliothek fand sich das Buch *Luftfahrtgeschichte in und um Speyer* von *Jürgen Michels* und *Peter Seeliger*. Es enthält das ausführliche Kapitel „Pfalz-Flugzeugwerke Speyer, 1913–1918“ mit den entsprechenden Abbildungen. So zeigt z. B. ein Bild Frontoffiziere mit *Manfred von Richthofen* beim Besuch der Pfalz-Flugzeugwerke in Speyer. Zum Fototermin steht die Gruppe mit der Firmenleitung und dem Piloten Willy Stuckmann vor einer *Pfalz Dr I*. Eine weitere Abbildung findet sich im Anhang 4 des oben genannten Buches mit der Legende „Pilot Willy Stuckmann, links mit Ingenieur Schlegel vor einer *Pfalz III a 8112/17*“. Wegen der besonderen Aussagekraft wurden diese beiden Abbildungen auch in dieses Werk aufgenommen (Bilder 33 u. 35). Die Originale stellte der Luftfahrthistoriker Peter M. Grosz aus den USA für den Druck des Buches zur Verfügung. Peter M. Grosz ist der Sohn des berühmten Künstlers *George Grosz*. (Der deutsche Künstler Georg Groß lebte seit 1933 mit seiner Frau und den beiden Söhnen in den USA.)

1917/18 verschärfte sich durch den Eintritt der Vereinigten Staaten von Amerika die Kriegslage. Die Oberste Heeresleitung war gezwungen, höhere Leistungsanforderungen an die Flugzeughersteller zu stellen. Die Idflieg reagierte darauf mit den *Vergleichsflügen in Berlin-Adlershof*. Hier wurden die neuen Flugzeugmuster der Firmen von erfahrenen Frontpiloten erprobt und beurteilt. Nur Firmen mit den besten Flugzeugen konnten mit Aufträgen rechnen. Sieger im ersten Jagdflugzeug-Wettbewerb war Fokker mit dem Jagddoppeldecker V 11 (später D VII), im zweiten Wettbewerb wieder Fokker mit dem Jagdeindecker V 28 (später D VIII). Die Verläufe dieser Wettbewerbe sind in diesem Werk ausführlich beschrieben, wobei das Buch *Fokker-Flugzeugwerke in Deutschland* von *Peter M. Grosz* und *Volker Koos* wertvolle Hinweise gab.

Das dritte Vergleichsfliegen im Oktober 1918 war dann buchstäblich das letzte Aufgebot der Idflieg, es fand in Adlershof ein vorzeitiges Ende. Überall ein Deutschland zeigten sich Auflö-

sungserscheinungen, und die ersten Meutereien begannen. Darauf folgte am *11. November 1918 der Waffenstillstand*.

Wie es danach in den Flugzeugfabriken aussah, schildert der letzte Teil des Buches, der mit der Ahnung einer kommenden Katastrophe endet.

Zum Schluss möchte ich meinen aufrichtigen Dank den Fachleuten, Institutionen, Archiven und Sammlungen – auch außerhalb Deutschlands – aussprechen, die zum Gelingen des Werkes beigetragen haben:

– den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern vom *Stadtarchiv Großenhain* für die Informationen und für überlassene Fotos;

– den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Einrichtung *Historisches Archiv und Bibliothek – Deutsches Technikmuseum Berlin* für die wertvolle Hilfe;

– der Dipl.-Archivarin *Katrin Hopstock* vom *Stadtarchiv Speyer* für die zahlreichen Informationen und für die Überlassung von Repronegativen;

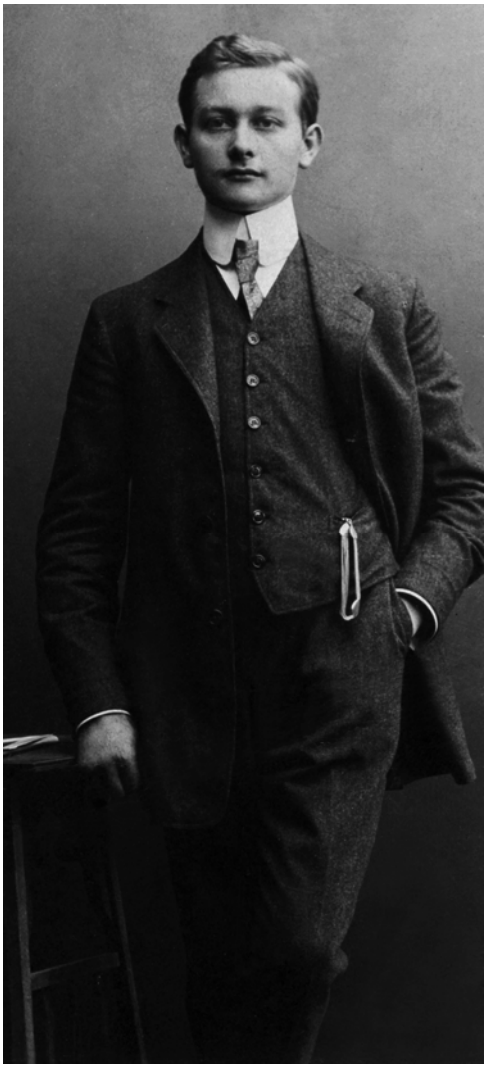
– meinem Verwandten *Knut Schaumann* für die Vielzahl von Fotos aus dem Nachlass unseres Onkels Willy Stuckmann zur digitalen Bildbearbeitung;

– *Bernd Heepmann* für die fachliche Beratung und die Unterstützung bei der endgültigen Textgestaltung;

– *Peter M Grosz*, dem Luftfahrthistoriker aus den USA, für die wesentliche Unterstützung zur Aufhellung vieler Sachverhalte und für die Überlassung einzelner Dokumente, Briefe und Originalfotos zur Bearbeitung.

Trotz aller Mühe war es nicht zu vermeiden, dass Fragen offen blieben. Das liegt vor allem am Verlust unwiederbringlicher Dokumente.

Bielefeld 2012 Rudolf Sichelschmidt



Willy Stuckmann

*23. März 1891 in Ende bei Hagen
†19. August 1918 durch Absturz in Speyer

In der sächsischen Fliegergarnison Großenhain

Am 23. März 1892 wurde *Willy Stuckmann* in Ende bei Hagen geboren. Seine unbeschwerte Jugend verbrachte er jedoch in Westerfilde bei Dortmund. Der Ort am Rand des Westerfilder Berges war umgeben von Wäldern, Feldern und Wiesen. Vater Wilhelm war Kaufmann, der sich durch den Umzug nach Westerfilde bessere Einkünfte versprach.

Das „Schuhhaus Stuckmann" hatte eine gute Lage und war weit über die Grenzen des Ortes hinaus bekannt. Die Familie wohnte im Geschäftshaus, im Anbau befand sich der Pferdestall mit der Remise. Oft mussten mit dem Pferdewagen Güter zu der nahe gelegenen Bahnstation gebracht oder von dort abgeholt werden. Hinzu kam noch der tägliche Bedarf für die achtköpfige Familie, den man vielfach von den umliegenden Bauernhöfen bezog.

Man kann sich leicht vorstellen, dass der junge Willy mit den Zügeln in der Hand häufig herumkutschierte, um den Wünschen seiner Eltern nachzukommen. Er war sehr verbunden mit der Natur und schon in seiner Jugend ein kleiner Künstler, der oft zum Pinsel griff, wenn es die Zeit erlaubte.

Doch eines Tages ging das unbeschwerte Leben zu Ende: Er verließ die Heimat, weil er sich vom Hotelfach in der Schweiz etwas mehr für seine berufliche Zukunft versprach und auch um seine französischen Sprachkenntnisse zu erweitern. Es vergingen Jahre einer glücklichen arbeitsreichen Zeit, bis er nach Deutschland zurückgerufen wurde, um den Militärdienst abzuleisten.

Gleich zu Beginn seiner Wehrdienstzeit brach 1914 der Erste Weltkrieg aus. Das Kriegsministerium hatte einen Aufruf zur freiwilligen Meldung für die Ausbildung als Flugzeugführer oder Flugzeugmonteur erlassen. Es gingen etwa 1500 Bewerbungen ein. Ob sich auch Willy Stuckmann 1915 freiwillig zur Ausbildung bewarb oder ob er durch die „Königlich Preußische Generalinspektion der Verkehrstruppen" veranlasst wurde, sich zur Fliegertruppe zu melden, ist nicht bekannt. Jedenfalls wurde er Anfang 1915 zum

Fliegerhorst Großenhain in Sachsen zur Flieger-Ersatzabteilung 6 abkommandiert, um seine Ausbildung zu beginnen.

Großenhain war bekannt als mustergültige Ausbildungsstätte für Militärpiloten. Beträchtlichen Anteil daran hatte der erste Führer und Kommandeur der Abteilung, *Major von Mickwitz*, der sich beim Bau des Flugplatzes Großenhain bleibende Verdienste erwarb. Major von Mickwitz war ein äußerst vielseitiger Mann, der neben seinem Kommando die Vorarbeiten für eine bedeutende Zahl neuer preußischer, württembergischer und sächsischer Fliegerhorste leitete und außerdem als Truppenvertreter die Leitung für den Umbau vorhandener Fliegerhorste übernahm.

Offenbar waren Anfang 1915 die Fliegerkasernen am Rande des Flugplatzes noch nicht bezugsfertig, denn Willy Stuckmann hatte ein Privatquartier in der Innenstadt von Großenhain in der Marktstraße 3. Die Stadt muss ihn wohl sehr beeindruckt haben, denn gleich auf der ersten Seite seines Fotoalbums besticht die großformatige Fliegeraufnahme von Großenhain aus dem Jahr 1915 (Bild 3). Jeden Tag musste er zur Ausbildung vom Zentrum zu dem etwa 3 Kilometer entfernten Fliegerhorst am Rande der Stadt (Bild 4).

Für die Ausbildung zum Militärpiloten waren in der Regel firmeneigene Flugschulen verantwortlich. Das war in Großenhain die „Kondor-Flugschule“, die ihren Ausbildungsbetrieb am 20.4.1915 von Rotthausen nach Großenhain verlegte. Der Gründer dieser Militärschule war *Otto Beck*. Die Kondor-Flugzeuge aus Essen waren Maschinen, die den Anforderungen der Militärs entsprachen.

Für jeden Schüler bezahlte die Fliegertruppe 7000 Mark. Bis 1915 hatte Kondor durch die Flugschule 500 000 Mark verdient. So war es möglich, im eigenen Betrieb in Essen Flugzeuge herzustellen, ohne auf die Bestellung der Fliegertruppe angewiesen zu sein.

Das Foto (Bild 5) zeigt Willy Stuckmann im Kreis von Flugschülern, Monteuren und dem Ausbilder vor der Schulmaschine Kondor A mit Vierzylinder-Argus-Motor. Alle Schüler mussten zuerst die Wirkungsweise des Motors verstehen, danach die Lenkung des Flugzeugs. Der Motor hatte anfangs noch viele „Mucken“, das er-