



Eroberer des Himmels

*Lebensbilder –
Deutsche Luft- und Raumfahrtpioniere*

*Dritter Teil
Träger des Ordens „Pour le Mérite“
Namen von A - L*



Bernd Sternal



Sternal Media

Einführung

In diesem 3. Teil der „Eroberer des Himmels“ dreht sich alles um Fliegerveteranen des Ersten Weltkrieges. Es ist eine Auswahl der erfolgreichsten Flieger dieses grausamen Krieges, die zudem alle mit der höchsten Tapferkeitsauszeichnung, dem Orden „Pour le Mérite“ (3. Teil: Namen von A - L und 4. Teil: Namen von M - W) ausgezeichnet wurden.



Orden „Pour le Mérite“, auch „Blauer Max“ - wegen seiner ersten Verleihung an den Flieger Max Immelmann - genannt

Vielleicht wird die Frage aufkommen, warum ich mich ausgerechnet Kriegspiloten als Eroberer der Lüfte zuwende. Diese Frage ist recht einfach zu beantworten:

Die meisten dieser Flieger sind heute in Vergessenheit geraten, was sie nicht verdient haben. Es waren zumeist junge Burschen, kaum älter als 18 Jahre. In der Kaiserzeit, so wie in jeder historischen Epoche seit Einführung der Schulpflicht, wurden Schule und Elternhaus genutzt, um ein vorgegebenes Erziehungsziel zu erreichen. Die Erziehung in jener Zeit war darauf ausgerichtet, eine staatlich-nationale Identität zu erzeugen sowie eine hierarchisch aufgebaute Gesellschaft zu formen. Deutschland wurde dargestellt als Volk ohne Raum; Schule wie auch Elternhaus folgten dem Ziel des Kaiserreiches, bei der jungen Generation eine möglichst umfassende Akzeptanz des Krieges zu erreichen.

Es kann daher nicht verwundern, dass sich bei Kriegsbeginn massenhaft junge Männer für den freiwilligen Kriegsdienst gemeldet haben; zudem hatte das Militär in jener Zeit eine sehr hohe Reputation und viel Akzeptanz. Man würde heute wohl sagen: Sie waren jung und wussten nicht, was sie taten. Die jungen Flieger glaubten daran, für Kaiser und Vaterland zu kämpfen und notfalls auch sterben, zu müssen.

Vor Beginn des Ersten Weltkrieges steckte die Fliegerei zudem noch in den Kinderschuhen. Flieger waren Exoten, die man bewunderte und feierte. Zwar waren ihre Leistungen von fast grenzenlosem Mut gekennzeichnet, ihre Ergebnisse jedoch waren noch bescheiden.

Die deutsche Heeresführung lehnte daher zunächst die Fliegerei „schwerer als Luft“ kategorisch ab. Nur die Heißluftballons und Luftschiffe wurden militärisch in Erwägung gezogen. Mit dieser Einstellung bremste das Militär – als Auftraggeber – den jungen Flugzeugbau in Deutschland stark aus und ließ das Land ins Hintertreffen gegenüber seinen Feinden geraten. Mit Kriegsbeginn änderte sich die Einstellung des Militärs zu den Flugzeugen jedoch schnell, denn nun wurden die strategischen

Möglichkeiten erkannt. Es war den deutschen Ingenieuren und den wagemutigen Piloten zu verdanken, dass dieser Entwicklungsrückstand schnell wettgemacht werden konnte und eine Entwicklung nahm, die ohne den Krieg einen erheblich längeren Zeitraum in Anspruch genommen hätte.



Unsere
Flieger-Helden



Dennoch waren die Flugzeuge des Ersten Weltkrieges „fliegende Kisten“, die aus Holz, Drähten, Schrauben, Leinwand, Leim und Farbe bestanden. Sich in solche Geräte zu setzen und in große Höhen aufzusteigen, in Luftkämpfe verwickelt und zudem von feindlicher Artillerie beschossen zu werden, war mehr als Wagemut. Man bedenke: Es gab noch keine Schleudersitze. Zwar wurden während des Krieges die ersten Fallschirme eingeführt, jedoch hatte kein Pilot je einen Übungssprung absolviert.

Die Flieger des Ersten Weltkrieges waren nicht nur kämpfende Soldaten – ihre Kämpfe waren mehr Prestige als kriegsrelevant –, sie waren die Testpiloten des explodierenden Flugzeugbaus und trugen wesentlich zur Weiterentwicklung bei. Zudem sahen sich die Flieger mehr als Sportsleute, denn als Einzelkämpfer. Auch dem Gegner wurde größte Hochachtung entgegengebracht.

All das hat mich veranlasst, diese tapferen Männer, von denen die meisten ihr Leben im Krieg verloren haben, ein wenig vor dem Vergessen zu bewahren und ihre Pionierleistungen in der jungen Luftfahrt zu würdigen. Es sind, nicht alle Träger des „Pour le Mérite“ von denen ich hier ein Lebensbild zeichne, sondern eine Auswahl der erfolgreichsten Flieger.

Bernd Sternal

Gernrode im Dezember 2018

Inhalt

Karl Allmenroeder

Paul Bäumer

Olivier Hans Adolf Leo Freiherr von Beaulieu-Marconnay

Otto Bernert

Rudolf Berthold

Walter Blume

Erwin Böhme

Oswald Boelcke

Oskar Freiherr von Boenigk

Carl Bolle

Heinrich Bongartz

Julius Buckler

Carl Degelow

Hermann Göring

Robert Ritter von Greim

Jürgen von Grone

Ernst Hoepfner

Walter Höndorf

Erich Homburg

Max Franz Immelmann

Carl Jacobs

Alfred Keller

Hans Kirschstein

Hans Klein

Rudolf Kleine

Otto Könnecke

Heinrich Kroll

Arthur Laumann

Leo Leonhardy

Bruno Loerzer

Erich Loewenhardt

Inhaltsverzeichnis - 4. Teil, Namen von M - W

Literaturverzeichnis

Bildnachweis

Karl Allmenroeder

In der Reihe der erfolgreichsten Flieger des Ersten Weltkrieges, die mit dem Orden „Pour le Mérite“ ausgezeichnet wurden, steht dem Alphabet nach Allmenroeder an erster Stelle.

In dem Städtchen Wald bei Solingen wurde Karl Allmenroeder am 3. Mai 1896 als Sohn eines Pfarrers geboren. Über seine Kindheit und Jugend ist fast nichts bekannt. Er hatte jedoch einen älteren Bruder namens Wilhelm. Auch muss er wohl das Gymnasium besucht und sein Abitur gemacht haben, denn 1914 begann er ein Medizinstudium in Marburg.

Doch schon bald brach der Erste Weltkrieg aus und Allmenroeder fasste neue Ziele ins Auge. Zusammen traten beide mit Kriegsbeginn als Fahnenjunker in das Ostfriesische Feldartillerie-Regiment Nr. 62 der Preußischen Armee in Oldenburg ein.



Porträt des Karl Allmenröder, genannt „Karlchen“

Abb.: Postkarte vor 1917, Postkartenverlag W. Sanke, Berlin, Nr. 543



Flugzeugangriff gegen ein Geschwader Zeichnung Willy Stöwer 1915,

*Abb.: Illustrierte Geschichte des Weltkrieges 1914/16, Heft 84, S. 178, Druck &
Verlag der Union Deutsche Verlagsgesellschaft, Stuttgart*



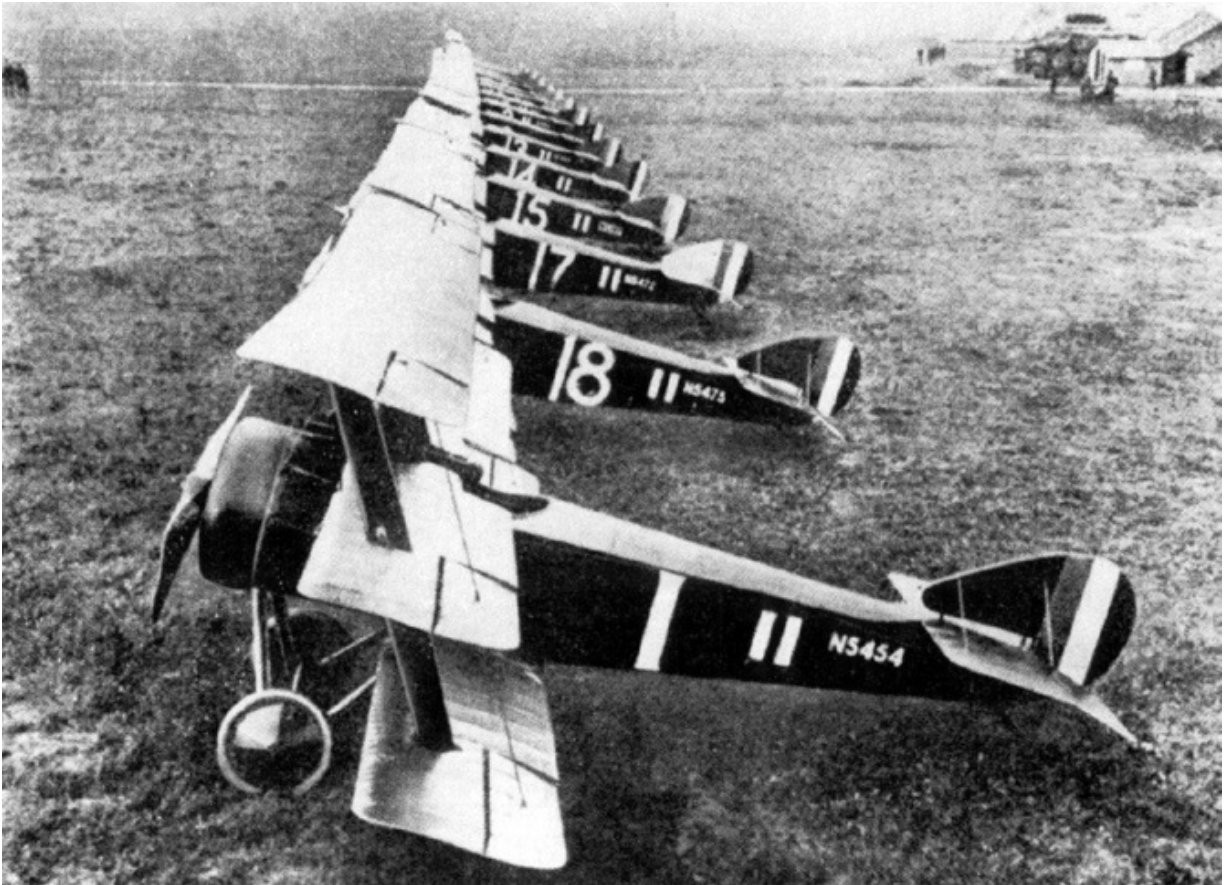


Porträt des Leutnants Karl Allmenroeder

Abb.: verschiedene Künstler (siehe Bildnachweis), aus Rolf Roeingh, Zwei Generationen Luftwaffe, Deutscher Archiv-Buchverlag, Berlin 1942

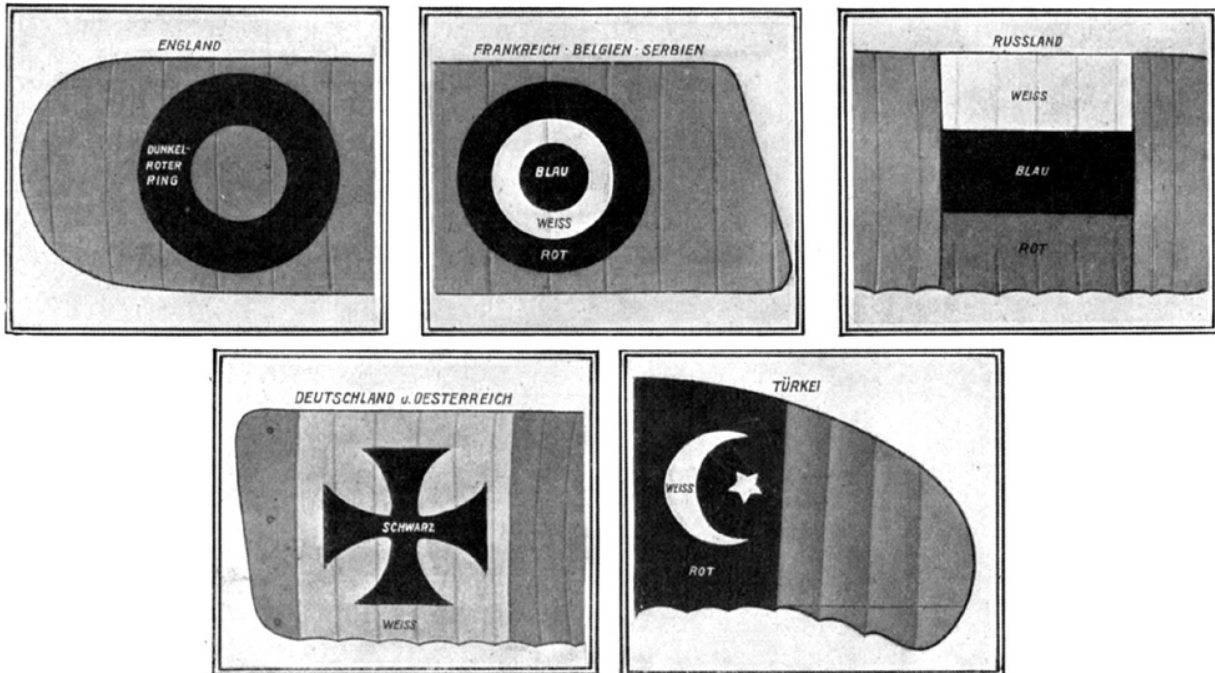
Nach kurzer Ausbildung ging er bereits Ende August 1914 mit dem Reserve-Feldartillerie-Regiment 20 zum östlichen Kriegsschauplatz. Nach einigen Monaten kam er zum Stammregiment zurück, das bei der 11. Armee Mackensen in Polen und Galizien eingesetzt wurde. Am 30. März 1915 wurde der Fähnrich Allmenroeder zum Leutnant befördert. Zwar hatte er zuvor schon das Eiserne Kreuz I. Klasse erhalten, jedoch strebte sein Ehrgeiz nach Höherem. Zusammen mit seinem Bruder hatte er sich für die Fliegertruppen gemeldet. Ein Jahr später, am 29. März 1916, wurden beide zur Fliegerschule Halberstadt abkommandiert, wo sie ihre Flugzeugführer-Ausbildung absolvierten.

Ende 1916 war die Ausbildung abgeschlossen und beide Brüder wurden zur Jagdstaffel 11 abkommandiert, die schon bald unter den Befehl von Manfred von Richthofen kam. In der Schule des großen Meisters von Richthofen entwickelte sich Allmenroeder selbst zum bedeutenden Könnner.



Britische Sopwith Triplanes vom Marineschwader 1 in Frankreich.

Abb.: S. Leslie, Regierungsfotograf, 28.10.2017, Quelle: Wikipedia01



Die Unterscheidungszeichen auf den Flugzeugen der Kriegführenden.

Abbildung: Illustrierte Geschichte des Weltkrieges 1914/15, Heft 63, S. 259, Druck & Verlag der Union Deutsche Verlagsgesellschaft, Stuttgart

Bereits am 16. Februar 1917 kam er zu seinem ersten Luftsieg und es dauerte nur drei Monate, als der deutsche Heeresbericht meldete, Leutnant Karl Allmenroeder habe bereits seinen 19. und 20. Gegner zum Absturz gebracht. Er stand damit in der Liste der erfolgreichsten deutschen Flieger an achter Stelle und erhielt am 9. Juni, nachdem er inzwischen den 24. Abschuss verbuchen konnte, das Ritterkreuz des Hausordens von Hohenzollern. Als ganz besondere Auszeichnung folgt am 14. Juni die Verleihung des Ordens „Pour le Mérite“.

Am 25. Juni gelang ihm sein dreißigster Abschuss, als er die Sopwith Triplane des kanadischen Royal Air Force-Piloten Gerald Nash („Fighter Ace“) abschoss; Nash überlebte und geriet in deutsche Kriegsgefangenschaft.

Als Richthofen im Juni 1917 das Kommando über das neue, aus den Jagdstaffeln 4, 6, 10 und 11 zusammengesetzte

Jagdgeschwader 1 übernahm, übergab er die Führung der Jasta 11 kommissarisch an Allmenroeder.

Lange konnte sich der Ausnahme-Pilot jedoch nicht mehr seiner Erfolge erfreuen. Am 27. Juni 1917 ereilte ihn sein Schicksal, das Glück war ihm in seinem Luftkampf diesmal nicht hold. Er griff einen Engländer an und es entwickelte sich ein dramatischer Zweikampf, bei dem der Engländer die Oberhand behielt. Der rote Flieger - schon damals trugen alle Flugzeuge der Richthofen-Staffel diese Farbe - begann zu schwanken. Man sah, wie der Pilot den Versuch unternahm zum Gleitflug anzusetzen, jedoch die Maschine gehorchte nicht mehr. Der Gleitflug wurde zum Sturz, der im blutgetränkten Abschnitt von Ypern sein jähes Ende fand: Das Flugzeug zerschellte am Boden.

In der Nacht gelang es den Leichnam von Karl Allmenroeder zu bergen. Bestattet wurde er in seiner Heimatstadt Wald.

Paul Wilhelm Bäumer

Bäumer war einer jener Technik-Fanatiker, die sich schon als Jugendliche für die junge Fliegerei begeisterten.

Geboren wurde er am 11. Mai 1896 im Duisburger Stadtteil Meiderich. Über seine Familie ist wenig bekannt, jedoch muss er aus bescheidenen Verhältnissen stammen, denn er besuchte nur die Volksschule.

Als Jugendlicher war Bäumer mit dem Fahrrad aus dem Rheinland an den Bodensee gefahren und hatte dort den Start eines Zeppelins miterlebt. Dieses Ereignis faszinierte ihn so sehr, dass er sich der Fliegerei verschrieb.

Doch zunächst erlernte er, bei dem später als Schriftsteller bekannt gewordenen Arzt Josef Winckler, den Beruf eines Dentisten (Zahntechnikers).

Zufällig lernte er dann noch einen Flieger kennen, der ihm bei der Realisierung seiner Leidenschaft behilflich war. Durch seine berufliche Tätigkeit konnte er sich seinen Traum erfüllen und die Fliegerschule in Holten i. W. besuchen. Nach anfänglichen Schwierigkeiten bestand er dort im Sommer 1914 seine Pilotenprüfung.

Kurze Zeit später brach der Krieg aus und Bäumer meldete sich freiwillig zu den Seefliegern der Marine, wurde jedoch abgewiesen.

Die Heeresleitung setzte damals noch sehr wenig auf die Fliegerei „schwerer als Luft“ und Bäumer war einer von vielen, die trotz entsprechender Vorbildung nicht angenommen wurden. Daher trat er in das Ersatz-Bataillon

des 8. Rheinischen Infanterie-Regiments Nr. 70 ein und kam nach einer knapp zweimonatigen Ausbildung an die Westfront. Bäumer kämpfte zunächst bei St. Quentin in Frankreich und ab Anfang 1915 an der Ostfront u. a. in der Winterschlacht in Masuren. Beim weißrussischen Grodno wurde er später durch einen Schuss in den linken Unterarm verwundet.

Nach seiner Genesung betrieb er eine Versetzung zu den Fliegertruppen, der auch stattgegeben wurde. Doch zunächst war er nur als Wachsoldat tätig, woran sich auch längere Zeit nichts änderte. Jedoch konnte er eines Tages seinem Kommandeur mitteilen, dass er bereits vor dem Krieg eine Pilotenausbildung absolviert hatte. So gelangte Bäumer in die Fliegerlaufbahn. Er wurde zum Armeeflugpark 1 an die Westfront versetzt, wo er eine Ausbildung zum Feldflieger erhielt, die er am 26. März 1917 abschloss. Er kam dann zunächst zur Feldflieger-Abteilung 7 und am 28. Juni 1917 zur Jasta 2, zwei Tage später dann zur Jasta 5. Dort konnte er sich schon in den ersten vier Tagen auszeichnen, indem er drei feindliche Fessel-Beobachtungsballons abschoss. Seine Erfolge veranlassten Boelcke, ihn im August in seine Jasta 2 zurückzuholen. Zudem wurde ihm das E.K. 1. Klasse verliehen.

Am 31. Oktober 1917 wurde Bäumer zum Vizefeldwebel befördert. Es heißt, dass sich seine Kampfeinsätze durch außergewöhnliche Kühnheit auszeichneten. So nahm er ein französisches Caudron-Großflugzeug in der Luft „gefangen“. Bei einem anderen Kampfeinsatz wird seine Maschine in Brand geschossen und Bäumer kann sich nur durch einen Absprung mit dem Fallschirm retten.

Hierzu muss ausgeführt werden, dass die Fallschirmtechnologie damals ihre Anfänge hatte und die Piloten auch keine Testsprünge absolvieren konnten. Jeder

Fallschirmsprung war also der erste für den jeweiligen Piloten und somit mit entsprechendem Risiko verbunden. Bäumer bemerkte nach seinem Absprung, dass einer seiner Filzstiefel Feuer gefangen hatte. Unter krampfhaften Verrenkungen gelang es ihm jedoch den brennenden Stiefel in der Luft auszuziehen.

Im Frühjahr 1918 schoss Bäumer einen englischen Sopwith ab und errang damit für seine Jagdstaffel den 199. Luftsieg. Am 12. Februar 1918 wurde ihm für seine außergewöhnlichen Leistungen das Goldene Militär-Verdienst-Kreuz verliehen. In der Verleihungsurkunde hieß es: „Der Vizefeldwebel Bäumer ist seit dem 19. Februar 1917 als Flugzeugführer an der Front. Am 12., 13. und 15. Juli 1917 schoss er je einen feindlichen Fesselballon ab. Bei der Jagdstaffel Boelcke erzielte er seit September fünfzehn weitere Abschüsse. Diese Anzahl von Luftsiegen, einem überlegenen Feinde gegenüber, errang er auf Grund seines hervorragenden Angriffsgeistes und persönlichen Mutes.“

Am 10. April wurde Bäumer zum Leutnant der Reserve befördert, nachdem er zuvor an einem Tag drei Luftsiege errungen hatte. Jedoch verlässt auch den mutigsten und erfahrensten Piloten einmal das Glück: Er hatte Pech bei der Landung und zog sich einen komplizierten Unterkieferbruch zu. Doch kaum war er im Lazarett genesen, da kehrte er bereits zu seiner Staffel zurück und feierte weitere Luftsiege. Nach seinem 30. Luftsieg erhielt er am 2. November 1918 den Orden „Pour le Mérite“. Bis zum Kriegsende hatte er dann insgesamt 44 Luftsiege errungen.



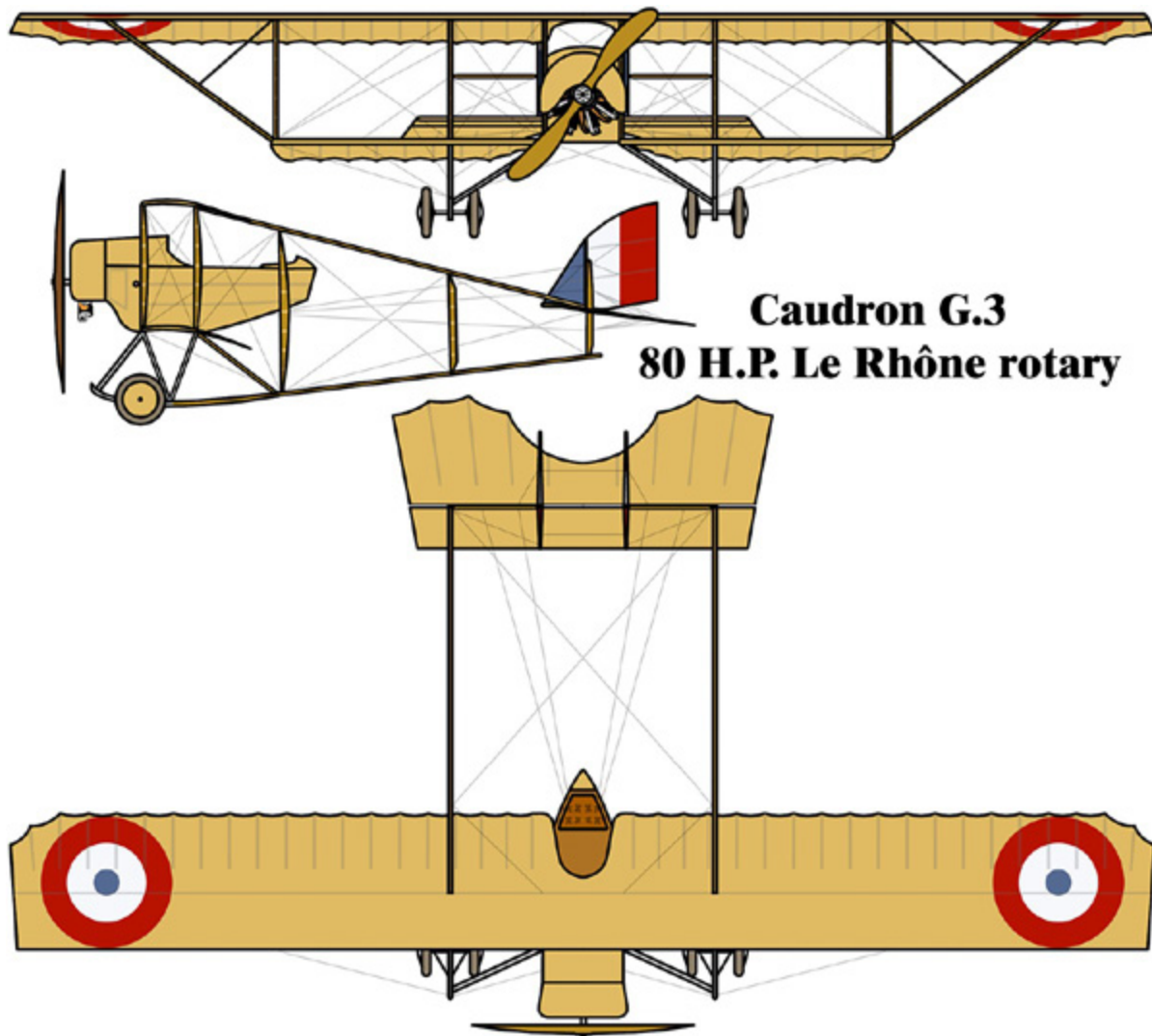
Porträt des Paul Bäumer

Abb.: verschiedene Künstler (siehe Bildnachweis), aus Rolf Roeingh, Zwei Generationen Luftwaffe, Deutscher Archiv-Buchverlag, Berlin 1942



Albatros D.V, Paul Bäumer, Jasta 5

Urheber: B. Huber 200, Quelle: Wikipedia02



Urheber: NiD 29 2015, Quelle: Wikipedia03

Nach dem Krieg kehrte Bäumer zunächst in seinen Beruf zurück und legte das Examen als Dentist ab, was ihm vor dem Krieg verwehrt geblieben war. Gleichzeitig setzte er seine fliegerischen Ambitionen weiter um und war als Kunstflieger, Fluglehrer und Flugzeugkonstrukteur tätig. Im Oktober 1922 gründete er zusammen mit seinem Kriegskameraden Harry von Bülow-Bothkamp (1897 - 1976) die Flugzeugbaufirma „Bäumer Aero GmbH“ in Hamburg. Neben Udet galt er als bester Kunstflieger der Nachkriegszeit. Bäumlers Flugzeugfirma konstruierte und baute mehrere Modelle, vor allem Leichtflugzeuge: 1924 die