

# **FLIEGERASSE - DEUTSCHE JAGDPILOTEN IM ERSTEN WELTKRIEG**

**A und B**



**34 Illustrationen zum Thema von Bastian Clevé**

**Oktober 2021**

**Im Nahgefecht und Einzelkampf war es oft entscheidend, dass der gegnerische Pilot durch Irritation und Täuschung seine Konzentration verlor. Aus diesem Grund entwickelten die deutschen Flieger eine möglichst verwirrende und angsteinflößende Camouflage. Diese Taktik gehörte zu den wertvollsten Geheimnissen der deutschen Fliegertruppe.**

**In der weiteren technischen Flugzeug-Entwicklung - durch stärkere Motoren erhöhte Geschwindigkeit und größere Flugzeugabstände - wurde diese Taktik nach dem 1. Weltkrieg überflüssig: Ein einzelner Pilot war nun nicht mehr individuell erkennbar.**

## Liste deutscher Jagdflieger im Ersten Weltkrieg

### A

- [Hans Adam \(Jagdflieger\)](#)
- [Karl Allmenröder \(Jagdflieger\)](#)
- [Friedrich Altemeier](#)
- [Ernst von Althaus](#)
- [Dietrich Avers](#)

### B

- [Gustav Bähren](#)
- [Hartmuth Baldamus](#)
- [Paul Bäumer](#)
- [Olivier von Beaulieu-Marconnay](#)
- [Herrmann Becker](#)
- [Fritz Beckhardt](#)
- [Benno Berneis](#)
- [Otto Bernert](#)
- [Rudolf Berthold \(Jagdflieger\)](#)
- [Hans Bethge \(Flieger\)](#)
- [Paul Billik](#)
- [Wilhelm Bittrich](#)
- [Walter Blume \(Konstrukteur\)](#)
- [Oswald Boelcke](#)
- [Wilhelm Boelcke](#)
- [Oskar von Boenigk](#)
- [Erwin Böhme](#)
- [Carl Bolle \(Flieger\)](#)
- [Heinrich Bongartz](#)
- [Walter Böning](#)
- [Ernst Bormann](#)
- [Hans Brosius \(Politiker, 1891\)](#)
- [Franz Büchner \(Jagdflieger\)](#)
- [Julius Buckler](#)
- [Hans-Joachim Buddecke](#)
- [Harry von Bülow-Bothkamp](#)
- [Walter von Bülow-Bothkamp](#)
- [Ernst Günther Burggaller](#)

### C

Theodor Croneiß  
Johann Czermak (Pilot)

### D

Waldemar von Dazur  
Carl Degelow  
Carl Deilmann (Industrieller, 1894)  
Gustav Dörr  
Otto von Dorrien  
Eduard von Dostler

### E

Hellmuth Elbrechter  
Walter Elze  
Hans Engel (Staatssekretär)

Robert Ernst (Politiker)  
Rudolf von Eschwege  
Richard Euringer  
F  
Gerhard Felmy  
Sebastian Festner  
Gerhard Fieseler  
Otto Fitzner  
Wilhelm Frankl  
Hermann Frommherz  
Otto Fruhner  
Otto Fuchs (Luftfahrtpionier)  
G  
Karl Gallwitz (Landtechniker)  
Heinrich Gontermann  
Hermann Göring  
Max Gossner  
Walter Götttsch  
Robert von Greim  
Hans Gutermuth  
H  
Otto Haase  
Karl Hammes  
Georg von Hantelmann  
Otto Hartmann (Jagdflieger)  
Fritz Höhn  
Otto Höhne (Generalmajor)  
Joachim-Friedrich Huth  
I  
Hans Imelmann  
Max Immelmann  
J  
Josef Jacobs  
Reinhold Jahnnow  
Werner Junck  
K  
Kurt Katzenstein  
Stefan Kirmaier  
Hans Kirschstein  
Otto Kissenberth  
Hans Klein (Flieger)  
Willy Kölker  
Otto Könnecke  
Ernst Kredel jun.  
Heinrich Kroll  
L  
Arthur Laumann  
Gustav Leffers  
Otto Leibrecht  
Bruno Loerzer  
Fritz Loerzer  
Erich Loewenhardt  
M  
Walter Mackenthun  
Friedrich von Mallinckrodt  
Carl Menckhoff  
Georg Meyer (Jagdflieger)  
Otto Ernst Meyer  
Fritz Morzik  
Max von Müller (Jagdflieger)  
Max von Mulzer  
N  
Max Näther  
Ulrich Neckel  
Willy Neuenhofen  
O  
Karl Josef Oehler  
Rudolf Oeltzschner  
Erich Offermann  
Theodor Osterkamp  
P  
Hans-Martin Pippart

Ernst Pohlhausen  
Reinhold Poss  
Werner Preuß  
Gerhard von Prosch  
Fritz Pütter  
R  
Wilhelm Reinhard (Jagdflieger)  
Lothar von Richthofen  
Manfred von Richthofen  
Wolfram von Richthofen  
Willy Rosenstein  
Friedrich von Röth  
Fritz Rumej  
S  
Gotthard Sachsenberg  
Hans Saupert  
Hugo Schaefer  
Emil Schäfer  
Karl Schlegel (Jagdflieger)  
Eduard von Schleich  
Rudolf Schulz-Dornburg  
Carl Seber  
Ernst Sieverts (Verlagsleiter)  
Willi Stör  
Kurt Student  
Peter Supf  
Josef Suwelack (Flieger)  
T  
Karl Thom (Flieger)  
Emil Thuy  
Adolf von Tutschek  
U  
Ernst Udet  
V  
Joseph Veltjens  
Hans Viebig  
Werner Voß  
W  
Franz Josef Walz  
Ludwig Weber (Pilot)  
Rudolf Windisch  
Kurt Wintgens  
Kurt Wissemann  
Jacob Wolff  
Kurt Wolff (Flieger)  
Kurt Wüsthoff  
Z  
Max Zachmann  
Werner Zahn (Bobfahrer)  
Willy Zick  
Josef Zürndorfer



**Hans Adam**, ab 1917 **Hans Ritter von Adam** (\* 24. Mai 1886 in Eisenstein; † 15. November 1917 bei Langemarck, Belgien), war bayerischer Offizier der Fliegertruppe. Bei ihm wurden im Ersten Weltkrieg 21 Abschüsse bestätigt.

## Leben

Er war der Sohn des Eisenbahnbeamten Andreas Adam und dessen Ehefrau Hildegard, geborene Fischer. Adam absolvierte die Realschule sowie zwei Semester an der Technischen Hochschule und ein Semester an der Handelshochschule. Er trat als Einjährig-Freiwilliger am 1. Oktober 1906 in das 4. Infanterie-Regiment „König Wilhelm von Württemberg“ der Bayerischen Armee in Metz ein. Nach seiner Entlassung zur Reserve arbeitete er als Kaufmann und Genossenschaftsgeschäftsführer in München. Adam heiratete und wurde Vater von zwei Kindern.

Bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs wurde Adam als Leutnant der Landwehr zum Reserve Infanterie-Regiment 15 einberufen, kämpfte in den Grenzgefechten sowie der Schlacht in Lothringen und wurde am 2. September 1914 bei den Kämpfen um die französische Festungslinie Nancy-Épinal verwundet. Erst Ende 1915 genesen kehrte er an die Front zurück und meldete sich zur Fliegertruppe. Am 15. Mai 1916 erhielt er das Beobachterabzeichen. Seine ersten Einsätze flog er bei der bayerischen Feldfliegerabteilung 2b (FA(A) 2b) zusammen mit dem Piloten und späteren Jagdflieger Eduard von Schleich.

Seine ersten drei Luftsiege errang Adam mit seiner Albatros D.III im März 1917, nachdem er zur Jagdstaffel (Jasta) 34 versetzt worden war. Im Juli 1917 kam er zur Jasta 6, wo er kurz darauf den mit 6 Luftsiegen erfolgreichen britischen Jagdflieger Lt. A.W.B. Miller der 29. Squadron abschoss. Nach seinem 14 Luftsieg wurde Adam von seinem Geschwaderkommandeur wegen seiner besonderen Leistungen während eines Luftkampfes am 28. Juli 1917 zur Aufnahme in den Militär-Max-Joseph-Orden vorgeschlagen, der ihm mit diesem Datum verliehen wurde. Damals hatte er als stellvertretender Staffelführer der Jasta 6, während sein Staffelführer einen Bomber verfolgte, einen feindlichen Bomberverband zersprengt und mit seinem beschädigten Flugzeug weiter verfolgt, bis seine Staffel die Bomberformation zerschlagen hatte. Mit der Verleihung war die Erhebung in den persönlichen Adelsstand verbunden und er durfte sich nach der Eintragung in die Adelsmatrikel *Ritter von Adam* nennen. Er trug außerdem beide Klassen des Eisernen Kreuzes sowie das Ritterkreuz des Königlichen Hausordens von Hohenzollern mit Schwertern.

Am 30. August 1917 folgte er dem gefallenen Eduard Ritter von Dostler als Staffelführer der Jasta 6. Adam geriet am 15. November 1917 über Kortewilde bei Langemarck in Flandern mit seiner Albatros D.V (D.V 222/17) in einen Luftkampf mit Fliegern der 29. Squadron. Dabei wurde er vermutlich durch Captain Kenneth Barbour Montgomery von der 45. Squadron des Royal Flying Corps abgeschossen.

Adam wurde auf dem Waldfriedhof in München beigesetzt.

## Literatur

Bayerisches Kriegsarchiv: *Bayerns Goldenes Ehrenbuch. Gewidmet den Inhabern der höchsten bayerischen Kriegsauszeichnungen aus dem Weltkrieg 1914/18*. Hyronimus, München 1928, (Nachdruck: PHV Phaleristischer Verlag Autengruber und Hrdina, Offenbach am Main 2001, ISBN 3-934743-15-3, (*Klassiker der Phaleristik* 21)).

Rudolf von Kramer, Otto von Waldenfels: *VIRTUTI PRO PATRIA. Der königlich bayerische Militär-Max-Joseph-Orden. Kriegstaten und Ehrenbuch 1914-1918*. Selbstverlag des königlich bayerischen Militär-Max-Joseph-Ordens, München 1966, S. 192, 261.



**Karl Allmenröder** (\* 3. Mai 1896 in Wald; † 27. Juni 1917 bei Zillebeke in Westflandern) war ein deutscher Jagdflieger des Ersten Weltkriegs.

## Leben

Der Sohn eines Pfarrers war Medizinstudent in Marburg und seit 1914 Mitglied des Corps Teutonia Marburg. Mit Beginn des Ersten Weltkriegs trat Allmenröder als Fahnenjunker in das Ostfriesische Feldartillerie-Regiment Nr. 62 der Preußischen Armee ein. Gemeinsam mit seinem Bruder ließ er sich im März 1916 zur Fliegertruppe versetzen und erhielt eine Ausbildung an der Fliegerschule Halberstadt.

Unter dem Kommando Manfred von Richthofens diente Leutnant Allmenröder ab November 1916 in der auf alliierter Seite als „Flying Circus“ bekannten Jagdstaffel Jasta 11. Am 16. Februar 1917 kam er zu seinem ersten Luftsieg und hatte bis zum 20. Mai bereits zwanzig Abschüsse zu verzeichnen. Am 25. Juni gelang ihm sein dreißigster Abschuss, als er die Sopwith Triplane des kanadischen Royal-Air-Force-Piloten Gerald Nash abschoss; der als Fliegerass geltende 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 Allmenröder. Im selben Monat wurde dieser im Luftkampf mit Raymond Collishaw in der Nähe des westflandrischen Zillebeke getötet.

Für seine militärischen Leistungen wurde Allmenröder unter anderem mit beiden Klassen des Eisernen Kreuzes, dem Ritterkreuz des Königlichen Hausordens von Hohenzollern mit Schwertern und der höchsten preußischen Tapferkeitsauszeichnung, dem Orden Pour le Mérite, ausgezeichnet.

Sein Grab befindet sich in seiner Heimatstadt Wald, heute Solingen-Wald, auf dem Friedhof Wiedenkamper Straße. Sein Bruder Wilhelm (1894–1969), der selber bis zu einer schweren Verwundung im Mai 1917 Jagdflieger war, heiratete seine Verlobte Helene Kortenbach (1900–2000) in Marquartstein.

Sein Name und sein Ruf als „Kriegsheld“ wurde für Propagandazwecke durch die Nationalsozialisten verwendet. Nach Allmenröder benannte Straßen wurden aus diesem Grund nach dem Zweiten Weltkrieg wieder umbenannt. Die Marburger SC-Kameradschaft im Nationalsozialistischen Deutschen Studentenbund trug seinen Namen.

*Siehe auch: Liste deutscher Jagdflieger im Ersten Weltkrieg*

## Literatur

□ Karl Friedrich Hildebrand, Christian Zweng, *Die Ritter des Ordens Pour le Mérite: 1740–1918*. Verlag Biblio, 1998, ISBN 978-3-7648-2473-0, S. 9–10.

□ Arthur G. Whitehouse: *Flieger-Asse 1914–1918*. („Heroes of the sunlit sky“). Motorbuch-Verlag, Stuttgart 1970, S. 360–362.

□ *Allmenröder, Karl*. In: Rudolf Vierhaus (Hrsg.): *Deutsche Biographische Enzyklopädie (DBE)*. 2., überarb. und erweiterte Auflage. Band 1: *Aachen–Braniß*. De Gruyter / K. G. Saur, Berlin / Boston / München 2005, ISBN 3-11-094657-2, S. 118 (google.de).



**Friedrich Altemeier** (\* 4. Juni 1886 in Niederbecken (heute Bad Oeynhausen); † 18. September 1968) war einer der erfolgreichsten Jagdflieger der deutschen Fliegertruppe im Ersten Weltkrieg und Träger des Goldenen Militär-Verdienst-Kreuzes.

## □ Leben

Friedrich Altemeier leistete von 1906 bis 1908 seinen Wehrdienst ab. Danach arbeitete er bei der Firma Krupp. Bei Kriegsbeginn wurde Altemeier als Infanterist eingezogen und diente vom August 1914 bis zu seiner schweren Verwundung am 15. Januar 1915 als MG-Schütze in vorderster Linie. Da er nicht mehr fronttauglich war, meldete sich Altemeier nach seiner Genesung bei der Fliegertruppe, wo er vom 21. September bis 1. Dezember 1916 als Offizierstellvertreter in der Fliegerabteilung 67 diente. Danach kam er erst zur Jagdstaffel 14, im Dezember 1916 zur sächsischen Jagdstaffel 24 an der Westfront. Nach seinem 9. Luftsieg im September 1917 wurde Altemeier erneut verwundet, ein weiteres Mal nach erneuten fünf Luftsiegen am 25. Juli 1918, worauf er das Silberne Verwundetenabzeichen erhielt.

Als treuer Mitarbeiter der Firma Krupp kennzeichnete Altemeier sein Flugzeug mit den drei in Dreiecksform zusammengefügteten Ringen seiner Firma. Als Jagdflieger errang er 20 anerkannte Luftsiege, darunter den 88. und letzten Luftsieg der Jasta 24, nur einen Tag vor dem Waffenstillstand.

Aufgrund seiner außerordentlichen Tapferkeit erhielt Altemeier bereits nach seinem elften Luftsieg am 11. April 1918 das Goldene Militär-Verdienst-Kreuz, die höchste Tapferkeitsauszeichnung, die Unteroffizieren und Mannschaften verliehen werden konnte. Altemeier überlebte den Krieg und wurde im Zweiten Weltkrieg als Flieger der Luftwaffe reaktiviert. Zuletzt diente Altemeier als Major und Ausbildungschef einer Flugschule.

Altemeier starb am 18. September 1968.

Siehe auch

Liste deutscher Jagdflieger im Ersten Weltkrieg

Literatur

Klaus D. Patzwall (Hrsg.): *Das preussische Goldene Militär-Verdienst-Kreuz*. Militär-Verlag Patzwall, Norderstedt 1986. (Quellen und Darstellungen zur Geschichte der Orden und Ehrenzeichen, Band 2).



**Ernst Freiherr von Althaus** (\* 19. März 1890 in Ketschendorf; † 29. November 1946 in Berlin) war ein sächsischer Offizier und Jagdflieger im Ersten Weltkrieg sowie Ritter des Ordens Pour le Mérite. Später war er Präsident des Landgerichts Berlin.

## □ Leben

Althaus' Vater Prinz Georg zu Bentheim und Steinfurt war Adjutant des Herzogs Carl Eduard von Sachsen-Coburg und Gotha. Er trat 1909 in das 1. Husaren-Regiment „König Albert“ Nr. 18 der Sächsischen Armee in Großenhain ein und wurde am 24. März 1909 zum Leutnant befördert. Im Februar 1914 wurde er zur Reserve entlassen.

### Erster Weltkrieg

Bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs wurde Althaus Anfang August 1914 zu seinem alten Regiment einberufen und im November 1914 zum 13. Infanterie-Regiment Nr. 178 versetzt, wo er in der Folgezeit als Kompanieführer eingesetzt wurde. Im Februar 1915 kam er in das 12. Infanterie-Regiment Nr. 177 und konnte bei einem Stoßtruppunternehmen mit einer Gruppe von fünfzehn Mann in Nordfrankreich zweiundzwanzig Gefangene machen. Dafür wurde er am 27. Januar 1915 mit dem Ritterkreuz des Militär-St.-Heinrichs-Ordens beliehen. Außerdem erhielt er im Laufe des Krieges noch das Ritterkreuz des Herzoglich Sachsen-Ernestinischen Hausordens mit Schwertern, das Braunschweiger Kriegsverdienstkreuz II. Klasse sowie die Hessische Tapferkeitsmedaille.

### Jagdflieger

Am 4. April 1915 wechselte er zur Fliegertruppe und wurde bei der Flieger-Ersatz-Abteilung Nr. 6 (FEA 6) auf dem Flugplatz Großenhain zum Piloten ausgebildet. Dabei überlebte er einen Unfall, bei dem seine Maschine in Flammen aufging.

Am 6. August 1915 wurde er zum Oberleutnant der Reserve befördert und dann am 20. September zur Fliegerabteilung 23 (FA 23) kommandiert. Dort führte er mit einem Fokker-Eindecker Aufklärungsflüge durch. Wegen seiner militärischen Vergangenheit, und da er weiterhin seinen Husaren-Waffenrock trug, wurde er bald mit dem Spitznamen „Husar Althaus“ belegt, den er stolz akzeptierte. Im Dezember 1915 wurde er zum Kampfeinsitzerkommando Vaux (KEK Vaux) versetzt, wo er am 3. Dezember 1915 westlich von Roye seinen ersten Abschuss erzielte, eine britische Royal Aircraft Factory BE.2c.<sup>[3]</sup> Bei seinem sechsten Luftsieg, am 3. Mai 1916, wurde er durch einen Schuss ins Bein verletzt; während des Lazarettaufenthalts lernte er eine Krankenschwester kennen, die er später heiratete. Nach seiner Genesung flog er wieder beim KEK Vaux, wo er im Juli 1916 seinen siebenten und achten Abschuss erzielte und daraufhin noch im gleichen Monat mit dem Pour le Mérite ausgezeichnet wurde. Kurz zuvor hatte er bereits das Eiserne Kreuz I. Klasse und das Ritterkreuz des Königlichen Hausorden von Hohenzollern mit Schwertern erhalten. Das KEK Vaux wurde am 25. August 1916 zur Jagdstaffel 4 (Jasta 4) umgebildet und war danach, wegen der Notwendigkeit, immer wieder an wechselnde Brennpunkte der Front zu verlegen, in Roupy, in Xivry-Circourt (Lothringen), in Le Catelet (Picardie) und in Douai stationiert. Althaus flog weiterhin mit dieser Einheit, bis er am 4. März 1917 erneut verwundet wurde.

Als er wiederhergestellt war, wurde er zur Jasta 14 kommandiert, aber schon wenig später auf persönlichen Wunsch Manfred von Richthofens am 6. Juli 1917 zum Führer der in Marckebeeke bei Kortrijk in Belgien stationierten Jasta 10 ernannt. Die Staffel war im Juni mit den Jastas 4, 6 und 11 zum Jagdgeschwader 1 unter Richthofens Kommando zusammengefasst worden. Dort flog er eine Albatros D.V (Nr. 1119/17), an deren chromgelben Rumpf er fünf weiße Punkte und einen schwarzen Querstrich, die Buchstaben H (für Husar) und A (für Althaus) im Morsecode, malen ließ; die Tragflächen und das Höhenruder waren blau. Er erzielte seinen letzten Luftsieg am 24. Juli 1917 südöstlich von Moorslede in Flandern über eine britische Sopwith Camel, musste aber schon am

30. Juli auf Richthofens Anordnung wegen beginnender Erblindung den Befehl über die Staffel an Werner Voß abgeben. Inwieweit auch seine Vorliebe, allein zu fliegen, und seine notorische Spielleidenschaft Richthofen dazu bewogen, Althaus als Staffelführer zu ersetzen, ist nicht bekannt.

Er erzielte neun offiziell bestätigte Luftsiege, soll aber acht weitere errungen haben, die (da er meist allein flog und oft auch hinter den gegnerischen Linien) nicht amtlich bestätigt werden konnten.

Infanterieoffizier

Er wurde als Ausbilder an die am 8. August 1917 in Valenciennes eingerichtete Jastaschule II versetzt, aber auch diese Stellung musste er auf Grund seiner abnehmenden Sehkraft aufgeben. Daraufhin erhielt er eine Infanterieausbildung im Ersatz-Bataillon des 12. Königlich Sächsischen Infanterie-Regiments Nr. 177 und übernahm nach einigen Wochen als Chef eine Kompanie bei Verdun. Im Verlauf eines schweren Gefechts am 15. Oktober 1918, bei dem seine Kompanie auf nur noch 15 Mann reduziert worden war, wurden er und die wenigen Überlebenden von US-amerikanischen Truppen gefangen genommen. Erst im September 1919 kehrte er aus der Kriegsgefangenschaft zurück.

Nachkriegsjahre

Nach seiner Heimkehr betätigte er sich zunächst als Vorstandsmitglied der 1919 gegründeten Badischen Luftverkehrs-Gesellschaft (BALUG), die 1920 eine Luftpostlinie von Frankfurt in die Schweiz einrichten wollte. Da ein Überfliegen der Schweizer Grenze aus vertraglichen Gründen nicht erlaubt war, wurde als südlicher Endpunkt der Linie eine Stelle bei Tumringen, heute Stadtteil von Lörrach, ausersehen, wo man auf einer von der Gemeinde gepachteten Wiese den Flugplatz Lörrach einrichtete. Der ehemalige Jagdflieger Hermann Frommherz wurde Flugplatzleiter. Der erste Probeflug fand am 10. Juli 1920 statt. Nachdem die Linie behördlich genehmigt worden war, wurde die Luftpostlinie Frankfurt-Karlsruhe-Lörrach am 14. November 1920 eröffnet. Neben den Postflügen warb die BALUG auch mit Passagierflügen über dem Schwarzwald und dem Rheintal. Die Postflüge mussten jedoch wegen mangelnden Bedarfs und eines Verbots durch die Siegermächte bereits am 3. Januar 1921 wieder aufgegeben werden, so dass nur noch die Passagierflüge, mit Althaus und Frommherz als Piloten, weiterhin betrieben wurden. Als dann die Siegermächte auf Grund des Versailler Vertrags im Juli 1921 die Stilllegung des Flugplatzes und die Zerstörung der Flugzeuge anordneten, musste auch dies aufgegeben werden. Althaus studierte daraufhin Jura an den Universitäten in Königsberg, Berlin und Rostock und wurde Anwalt, später Richter. Obwohl er bereits 1937 vollständig erblindet war, wurde er doch im Zweiten Weltkrieg als Präsident des Landgerichts Berlin berufen.

Nach Kriegsende wurde er von den Alliierten kurze Zeit als Dolmetscher angestellt. Er erkrankte 1946 und starb am 29. November 1946.

Literatur

Karl-Friedrich Hildebrand, Christian Zweng: *Die Ritter des Ordens Pour le Mérite des I. Weltkriegs*. Band 1: A–G. Biblio Verlag, Osnabrück 1999, ISBN 3-7648-2505-7, S. 11–12.

Hanns Möller: *Geschichte der Ritter des Ordens pour le mérite im Weltkrieg*. Band I: A–L. Verlag Bernard & Graefe, Berlin 1935, S. 18–19.

Norman Franks, Frank Bailey, Russell Guest: *Above the Lines: A Complete Record of the Fighter Aces of the German Air Service, Naval Air Service and Flanders Marine Corps, 1914–1918*. Grub Street, London 1993, ISBN 0-948817-73-9, S. 61.

Greg van Wyngarden: *Early German Aces of World War I*. Osprey Publishing, Oxford, England 2006, ISBN 1-84176-997-5, S. 19.

Terry C. Treadwell, Alan C. Wood: *German Knights of the Air 1914–1918: The Holders of the Orden Pour le Mérite*. Barnes & Noble, New York 1998, ISBN 0-7607-0790-1.

Johan Ryheul: *KEK's and Fokkerstaffels: The Early German Fighter Units in 1915–1916*. Fonthill Media, Stroud, Gloucestershire, England 2014, ISBN 978-1-78155-223-0.



**Dietrich „Derk“ Averes** (\* 4. Januar 1894 in Bookholt (heute Stadt Nordhorn); † 21. September 1982 in Nordhorn) war ein deutscher Vizefeldwebel und Jagdflieger im Ersten und Zweiten Weltkrieg. Mit zehn bestätigten Luftsiegen zählte er im Ersten Weltkrieg zu den bekanntesten deutschen Fliegern; die zeitgenössische deutsche Presse rühmte ihn als „Fliegerass“.

## □ Leben

Averes war der zweite Sohn des Zimmermanns Evert Averes (\* 20. Mai 1866 in Hesepe) und seiner Frau Gese Bartels (\* 20. August 1869 in Bakelde). Er wurde am 14. Januar in Nordhorn getauft. Averes war das älteste von neun Kindern. Sein älterer Bruder Berend war 1892 geboren, nach ihm folgten 1895 Swenne und 1898 Janna.

Am 20. Mai 1914 war in den *Nordhorner Nachrichten* zu lesen:

„Seine Pilotenprüfung macht in nächster Zeit ... Averes, welcher im Besitz eines eigenen Apparates ist, und zwar eines Doppeldeckers. (Er) will nach Ablegung der erforderlichen Flüge auch hier in Nordhorn seine Flugkunst zeigen und sich darin weiter vervollkommen, um sich nachher an den größeren Wettbewerben mit Erfolg beteiligen zu können. Möge ihm das Glück hold sein, damit auch unsere Grafschaft einen erfolgreichen Flieger aufweisen kann.“

– Nordhorner Nachrichten vom 20. Mai 1914

Im August 1914 bescheinigte der Flugzeugführer Bernhard Dirks von der Firma *Flugzeugbau und Fliegerschule Westfalen*,

„... daß Herr Dietrich Averes aus Nordhorn als Flieger bei mir ausgebildet wurde und bereits allein flog.“

– 125 Jahre Zeitgeschehen Zeitung. 1918, S. 75

Nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs kam Derk Averes am 15. Mai 1915 zur Fliegertruppe. Nach der „Feldpilotenprüfung“ wurde er als Pilot an der Beobachterschule im sächsischen Großenhain und von doppelsitzigen Aufklärungsflugzeugen an der deutschen Ostfront eingesetzt. Im Frühjahr 1917 absolvierte er an der Kampf-Einsitzer-Schule in Warschau eine Umschulung zum Jagdflieger. Zurück an der Front, wurde er nach seiner Beförderung zum Unteroffizier Mitglied der Jagdstaffel (Jasta) 81 an der Ostfront, wo er bis März 1918 eingesetzt blieb. Sein erster Abschuss gelang ihm im August 1917 in Dünaburg/Lettland, wobei er einen Fesselballon abschoss, dessen Beobachter sich durch Absprung retten konnte. Auch diese Ereignisse waren der heimischen Presse eine Mitteilung wert; die Nordhorner Nachrichten berichteten am 15. September 1917:

„Derk Averes, Sohn des Privatiers Evert Averes, hierselbst, hat [...] bei Riga einen Fesselballon zum Absturz gebracht.“

– Nordhorner Nachrichten vom 15. September 1917

Im Mai 1918 wurde er an die Westfront versetzt und erlangte Aufsehen, nachdem er innerhalb weniger Wochen neun gegnerische Flugzeuge abschoss, die meisten davon im September 1918.

„Unser Grafschafter Kampfflieger, Vizefeldwebel Derk Averes aus Bookholt, hat in den letzten Wochen durch eine Reihe siegreicher Gefechte die Zahl seiner Luftsiege erheblich vermehren können. So schoß er bei seinem ersten Frontflug nach dem Urlaub einen 200-APAD-Einsitzer herunter... Drei Tage später erledigte Averes wiederum einen SPAD-Einsitzer, den er von 3 000 Meter Höhe auf 50 Meter herunterexerzierte, von wo er brennend abstürzte. Am 2. August gelang es ihm, ein großes feindliches Flugzeug von 300 PS abzuschießen, und am 10. August bezwang er wiederum einen SPAD.“

– Nordhorner Nachrichten vom 28. August 1917.

Nachdem er vor dem Krieg bereits mit Zweirädern gehandelt hatte, gründete er nach Kriegsende mit seinen Brüdern Heinrich und Everhard die Firma Derk Averes & Co. in Nordhorn, die eine Tankstelle und KFZ-Werkstatt betrieb und die Vertretung der Firmen DKW und Deutsche Industriewerke (D-Rad) übernahm. Zu den Kunden gehörte auch der später tödlich verunglückte Rennfahrer Bernd Rosemeyer aus Lingen (Ems), der auf seiner in Nordhorn gekauften DKW schon

als Jugendlicher auffiel. 1926 schloss der Firmengründer Derk Averages einen Vertrag mit der Firma Opel, der bis heute aufrechterhalten blieb.

1928 wurde er Mitglied eines Segelflugvereins am Flugplatz in Klausheide und nutzte seine persönliche Bekanntschaft mit der Familie Krupp, den Eigentümern von Gut Klausheide, zu dem der Flugplatz gehörte, um den Flugplatz auszubauen. Er beschaffte in Nordhorner Unternehmerkreisen Mittel zur Errichtung einer Flugzeughalle.

Averages diente auch im Zweiten Weltkrieg in der Luftwaffe. Dort versah er seinen Dienst zunächst als Oberleutnant, schließlich als Major in der Leitstelle und dem Stab des IX. Fliegerkorps.

#### Rezeption

Insgesamt verzeichnete Averages als Jagdflieger im Ersten Weltkrieg zehn Luftsiege und wurde u. a. mit dem Eisernen Kreuz I. und II. Klasse ausgezeichnet. 1921 wurde er zum Leutnant d. R. (der Reserve) befördert, 1940 zum Oberleutnant und 1944 zum Major.

Averages starb am 21. September 1982 im Alter von 88 Jahren. Das „Jäger-Blatt“, offizielles Organ der Gemeinschaft der Jagdflieger e. V., widmete dem „Alten Adler“ einen ganzseitigen Nachruf. Seine Erfolge werden auch in dem Buch *Above the Lines*, einem englischen Werk über die Pioniere des Luftkampfes, besprochen.

#### Literatur

Norman Leslie, Robert Franks, Greg Van Wyngarden: *Fokker D VII Aces of World War 1*. Osprey Publishing, 2003, ISBN 1841767298. S. 49 f.

Sebastian Rosenboom: *Als „Fliegerass“ in Ost und West – Der Grafschafter Dietrich Averages im Ersten Weltkrieg*. In: Studiengesellschaft für Emsländische Regionalgeschichte (Hrsg.): *Emsländische Geschichte*, Bd. 19, Haselünne 2012, S. 393–414 (Hrsg.: Studiengesellschaft für Emsländische Regionalgeschichte e. V.), (ISBN 978-3-9814041-3-5).

Hubert Titz: *Das Grafschafter „Fliegerass“ Dietrich Averages aus Bookholt – Ein „Held“ des Ersten Weltkriegs*. In: Eugen Kotte/Helmut Lensing (Hrsg.): *Die Grafenschaft Bentheim im Ersten Weltkrieg. „Heimatfront“ an der deutsch-niederländischen Grenze*, S. 88–93, Verlag des Heimatvereins der Grafenschaft Bentheim e. V., Nordhorn 2018.



**Gustav Bühren** (\* 14. November 1896 in Berlin; † 30. März 1944 ebenda) war ein deutscher Jurist. Er war Rechtsanwalt und Notar sowie seit 1933 Leiter der Rechtsabteilung der Deutschen Arbeitsfront (DAF).

## Leben

Gustav Bähren hatte sich nach der Schulausbildung, dem Jurastudium und der Promotion zum Dr. jur. im Jahre 1919 als Rechtsanwalt in Berlin niedergelassen. Im Ersten Weltkrieg war er u. a. in der Jagdstaffel 10 und in der Fliegerabteilung 237 (Artillerie) eingesetzt und 1918 in amerikanische Kriegsgefangenschaft geraten.

Er gehörte zu den frühesten Mitgliedern des 1928 gegründeten Bundes Nationalsozialistischer Deutscher Juristen. Ende der 1920er Jahre bot er Bürovorsteherkurse für Beamte an und hatte seine Kanzlei in Berlin W 65, Nettelbeckstraße 26. Ab 7. November 1931 war er gleichzeitig auch als Notar tätig

Nachdem Bähren am 1. Mai 1933 in die NSDAP eingetreten war, wurde er im September 1933 Leiter der Rechtsabteilung der Deutschen Arbeitsfront (DAF) und blieb dies bis zu seinem Tod 1944. Bähren hatte seine Kanzlei in Berlin am Märkischen Ufer 34.

Am 16. März 1938 wurde Gustav Bähren in den Verwaltungsrat der Österreichischen Volksbanken-Aktiengesellschaft (ÖVAG) gewählt. Gleichzeitig war Bähren Mitglied des Exekutivkomitees.

Außerdem war Bähren u. a. Mitglied im Aufsichtsrat der Bank der Deutschen Arbeit, Mitglied im Aufsichtsrat der Volkswagenwerk GmbH, Mitglied des Aufsichtsrates der Hanseatischen Verlagsanstalt und Aufsichtsratsmitglied der Großeinkaufs GmbH Hamburg. Außerdem war er im Präsidium der Ferienheime für Handel und Industrie in Wiesbaden.

## Literatur

Herrmann A. L. Degener: *Degeners Wer ist's?*, Berlin 1935, Seite 50.

Rüdiger Hachtmann: *Ein Koloß auf tönernen Füßen. Das Gutachten des Wirtschaftsprüfers Karl Eicke über die Deutsche Arbeitsfront vom 31. Juli 1936.* Oldenbourg, München 2006, ISBN 978-3-486-57988-8.



**Hartmuth Baldamus** (\* 10. August 1891 in Dresden; † 14. April 1917 in Sainte-Marie-à-Py) war ein sächsischer Offizier und Jagdflieger im Ersten Weltkrieg.

## Leben

Hartmuth war der Sohn des Großkaufmanns und Handelsrichters Rudolf Baldamus. Seine Mutter verstarb 1925.

Baldamus besuchte in seiner Jugend zunächst die Kreuzschule und erwarb 1911 am Königlichen Gymnasium in der Dresdner Neustadt sein Abitur. Anschließend arbeitete er bei den Dresdner Eisenbahnwerkstätten. Sein darauffolgendes Studium in Maschinentechnik absolvierte Baldamus in Dresden, Kiel und München. Als im Sommer 1914 der Erste Weltkrieg auszubrechen drohte, ließ er sich von der Technischen Hochschule Dresden beurlauben und ging nach Johannisthal, um dort eine Pilotenausbildung zu erhalten. Ab Oktober 1915 flog er dann Einsitzer-Jagdmaschinen an der Westfront; allerdings längere Zeit ohne Abschüsse zu erzielen. Am 15. März 1916 errang Baldamus seinen ersten Luftsieg. Ab November des gleichen Jahres stiegen seine Abschusszahlen bei der Jagdstaffel 9 bis auf 18 Luftsiege an. Aufgrund der Flugtechnik, seine Gegner wie ein Insekt zu umkreisen, erhielt er den Spitznamen *Wespe*. Bei seinem letzten Einsatz am 14. April 1917 stieß er mit einem Gegner zusammen und kam dabei ums Leben.

Die Beisetzung erfolgte auf dem Tolkewitzer Friedhof in Dresden.

## Literatur

Lothar Brehmer: *Luftfahrt in Sachsen. Ein historischer Abriss*. Uni-Media Verlag 1998, ISBN 978-3932019326, S. 26–27.



**Paul Wilhelm Bäumer** (\* 11. Mai 1896 in Meiderich; † 15. Juli 1927 bei Öresund) war mit 43 Luftsiegen einer der erfolgreichsten deutschen Jagdflieger im Ersten Weltkrieg.

## □ Leben

Als Jugendlicher war er mit dem Fahrrad an den Bodensee gereist und hatte dort den Start eines Zeppelins beobachtet. Seitdem begeisterte er sich für die Fliegerei. Nach dem Besuch der Volksschule erlernte Bäumer bei dem später als Schriftsteller bekannt gewordenen Arzt Josef Winckler den Beruf als Zahntechniker. Mit dieser Tätigkeit finanzierte er seine eigene Flugausbildung und erhielt im Sommer 1914 sein Flugzeugführer-Patent.

Als Freiwilliger meldete er sich nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs zu den Seefliegern der Marine, wurde aber abgewiesen. Er trat daraufhin in das Ersatz-Bataillon des 8. Rheinische Infanterie-Regiment 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. Bei Grodno wurde er durch einen Schuss in den linken Unterarm verwundet. Nach seiner Genesung setzte man ihn bis Mitte August 1915 noch beim Ersatz-Bataillon seines Regiments ein, bevor Bäumer sich dann zur Fliegertruppe meldete. Dort war er zunächst als Wachsoldat tätig. Erst als er seinem Kommandeur persönlich meldete, dass er vor dem Krieg bereits Flugstunden genommen hatte, gelangte er in die Fliegerlaufbahn, kam zunächst zum Armee-Flugpark 1, am 26. März 1917 nach Abschluss seiner Ausbildung zur Feldflieger-Abteilung 7 und am 28. Juni 1917 zur Jagdstaffel Boelcke (Jasta 2), zwei Tage später zur Jagdstaffel 5, wo er innerhalb von vier Tagen drei feindliche Beobachtungsballons abschoss. Im August 1917 kam er wieder zur Jagdstaffel Boelcke, bei der er am 12. Februar 1918 das Goldene Militär-Verdienst-Kreuz erhielt. 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.“

Bäumer wurde am 10. April 1918 zum Leutnant der Reserve befördert und selbst einmal brennend abgeschossen. Er konnte sich aber mit einem Fallschirmabsprung retten. Nach seinem 30. Luftsieg wurde Bäumer zum *Pour le Mérite* eingereicht. Er erhielt die höchste preußische Tapferkeitsauszeichnung durch A.K.O. vom 2. November 1918. Bis Kriegsende hatte er insgesamt 43 Luftsiege errungen.

Nach dem Krieg kehrte Bäumer zunächst in seinen Beruf zurück und legte das Examen als Zahnarzt ab. Im Oktober 1922 gründete er zusammen mit seinem Kriegskameraden Harry von Bülow-Bothkamp (1897–1976) die Flugzeugbaufirma „Bäumer Aero GmbH“ in Hamburg und betätigte sich als Kunstflieger. Am 15. August 1924 startete in Hamburg die von den TH-Praktikanten Walter Günter (1899–1937), Walter Mertens und Werner Meyer-Cassel konstruierte Bäumer B I *Roter Vogel* zu ihrem Erstflug, die am alljährlichen Rhön-Segelflugwettbewerb teilnehmen sollte. Die mit einem Douglas-Zweizylinder-Boxermotor mit 5,9 kW (8 PS) Leistung ausgestattete Maschine war zwar nur auf Gefälle eigenstartfähig, erreichte aufgrund ihrer geringen Masse von nur 235 kg allerdings eine Spitzengeschwindigkeit von 115 km/h und erhielt ein Preisgeld bei dem Wettbewerb in Höhe von 2000 Mark. Im Mai 1925 folgte die Bäumer B II *Sausewind*, die am BZ-Preis der Lüfte teilnehmen sollte und beim Deutschen Rundflug und Otto-Lilienthal-Wettbewerb Preise gewann. Die Maschine war ein aerodynamisch fortschrittlicher Eindecker mit elliptischem Flügel und einem 48 kW (65 PS) starken Wright-L4-Dreizylindermotor. Von dieser Maschine wurde eine Doppel-

deckervariante als Bäumer B III *Alsterkind* und 1926 eine Weiterentwicklung Bäumer B IV *Sausewind* abgeleitet. Von letzterer wurden drei Exemplare gebaut, wovon eine im Juli 1927 mit 6782 m einen Höhenweltrekord aufstellte. Die nächste Maschine stellte die von den Gebrüdern Günter (Siegfried und Walter) entworfene Bäumer B V Puck dar, welche als Kunstflugdoppeldecker dienen sollte, aber wegen Motorproblemen nie fertig wurde.<sup>[1]</sup> Während des Einfliegens der neuen Rohrbach Rofix stürzte Paul Bäumer am 15. Juli 1927 zwei Kilometer vor der Küste von Öresund ins Meer. Seine letzte Ruhestätte fand Bäumer auf dem Friedhof Ohlsdorf in Hamburg (Grablage: H6 – 188).

Die Gebrüder Günter entwickelten Mitte 1929 noch die Bäumer B VI *Libelle*. Von diesem Typ wurden zwei Exemplare gebaut, die aber beide 1930 abstürzten. Im selben Jahr gaben die Brüder die Firma auf.

Trivia

Die „Paul-Bäumer-Straße“ in Duisburg-Meiderich wurde nach ihm benannt. Im Stadtpark Meiderich befindet sich in der Nähe der Paul-Bäumer-Straße ein Denkmal für Paul Bäumer. Früher hieß auch der Vorplatz des Hamburg Airport nach Bäumer *Paul-Bäumer-Platz*. Nach Aufhebung dieses Platzes durch den Bau der Umgehung Fuhlsbüttel wurde eine nahegelegene Brücke nach Bäumer benannt. In Berlin-Tempelhof befindet sich im so genannten Fliegerviertel eine nach Paul Bäumer benannte Straße namens „Bäumerplan“.

Auch in Stuttgart-Sillenbuch gibt es in Erinnerung an den Jagdflieger einen Paul-Bäumer-Weg. In direkter Nachbarschaft liegen der Heinrich-Gontermann-Weg und der Werner-Voß-Weg.

Bäumer war seit 1924 Mitglied des Pèpinière-Corps Suevo-Borussia.<sup>[2]</sup>

Literatur

Hanns Möller: *Geschichte der Ritter des Ordens Pour le Mérite im Weltkrieg*. Band 1: A–L. Verlag Bernard & Graefe. Berlin 1935. S. 32–33.

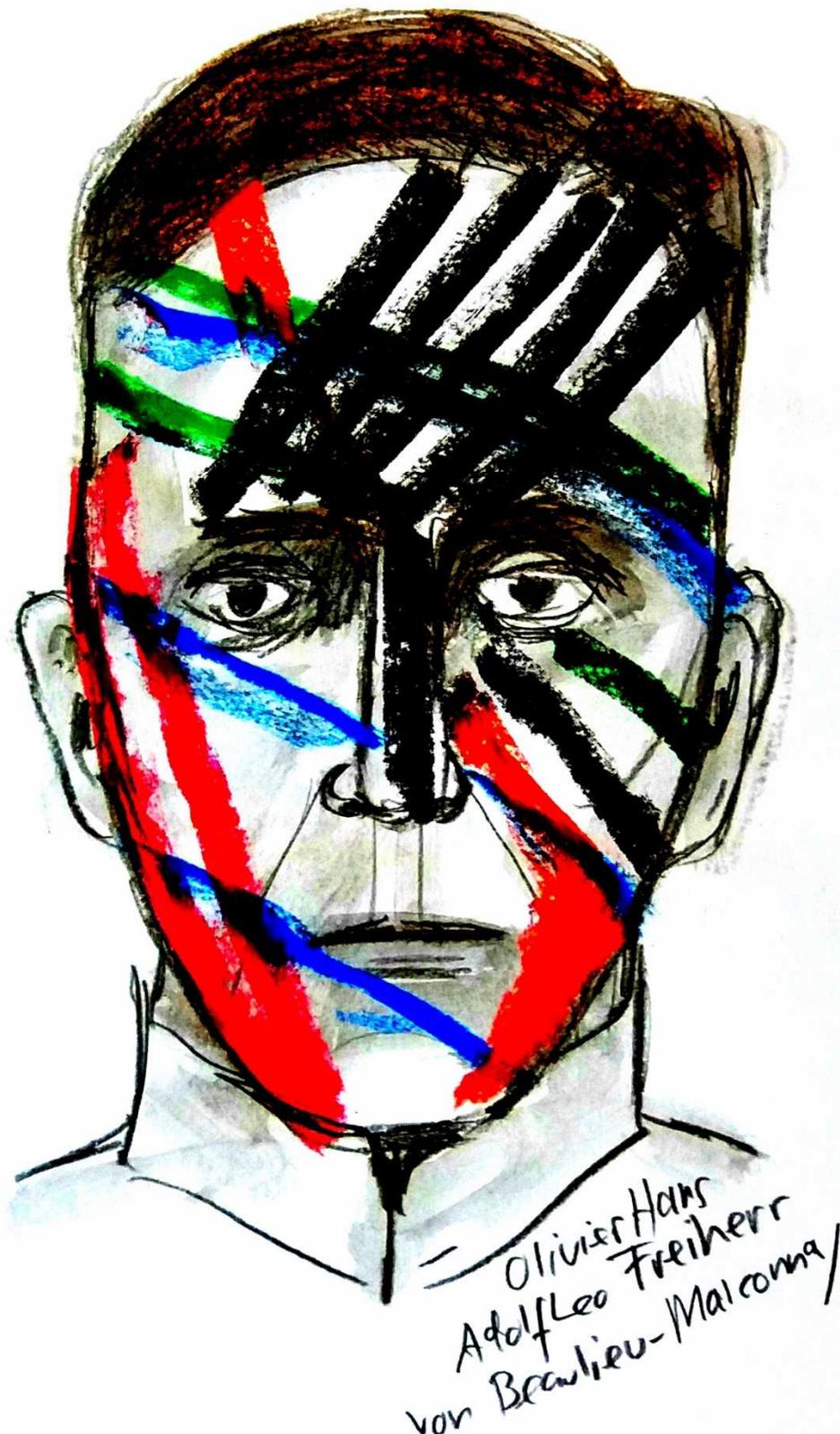
Jürgen Brinkmann: *Die Ritter des Orden „Pour le mérite“ 1914–1918*. Schäfer, Hannover 1982.

Klaus D. Patzwall (Hrsg.): *Das preussische Goldene Militär-Verdienst-Kreuz*. Militair-Verlag Patzwall, Norderstedt 1986, (*Quellen und Darstellungen zur Geschichte der Orden & Ehrenzeichen 2*, ZDB-ID 2294200-2).

Arch Whitehouse: *Flieger-Asse 1914–1918*. Motorbuch-Verlag, Stuttgart 1970, S. 362–363.

Walter Zuerl: *Pour le mérite-Flieger*. Luftfahrtverlag Axel Zuerl, Steinebach Wörthsee 1987, ISBN 3-934596-15-0.

Wolfgang Borgmann: *Pionier des Schnellflugs. Paul Bäumer*. In: *Klassiker der Luftfahrt* 06/2017, S. 38–41.



**Olivier Hans Adolf Leo Freiherr von Beaulieu-Marconna** (\* 14. September 1898 in Berlin; † 26. Oktober 1918 in Arlon<sup>[1]</sup>) war ein deutscher Jagdflieger im Ersten Weltkrieg und jüngster Ritter des Ordens Pour le Mérite.

□

## Herkunft

Olivier entstammte der adligen Hugenottenfamilie Beaulieu-Marconnay. Seine Eltern waren der preußische Hauptmann Karl Freiherr von Beaulieu-Marconnay und dessen Ehefrau Ottilie geb. von Schell. Sein jüngerer Bruder Sigurd-Horstmar von Beaulieu-Marconnay (\* 1900), zuletzt im Rang eines Oberst, starb 1953 in sowjetischer Kriegsgefangenschaft.

## Militärkarriere

Direkt von der Kadettenanstalt kam er im Juni 1915 als Fahnenjunker zur Ersatz-Eskadron des Dragoner-Regiments „von Bredow“ (1. Schlesisches) Nr. 4. Mit dem Regiment kämpfte er an der Ostfront, wurde dort am 28. Juli 1916 zum Leutnant befördert und erhielt im Herbst desselben Jahres für seine Leistungen bei den Kämpfen in den Prypjatsümpfen das Eiserne Kreuz.

Wie sein älterer Bruder Heinz von Beaulieu-Marconnay meldete er sich im Frühjahr 1917 zur Fliegertruppe und bestand im November 1917 seine Prüfung als Flugzeugführer. Am 1. Dezember 1917 kam „Bauli“, wie ihn seine Kameraden nannten, zur Jagdstaffel 18, schließlich am 20. März 1918 erfolgte seine Versetzung zur Jagdstaffel 15, die von Joseph Veltjens geführt wurde. Als ehemaliger Dragoner markierte er sein blau angestrichenes Flugzeug mit einem stilisierten „4D“. Er erzielte seinen ersten Luftsieg erst am 28. Mai 1918 über eine Dorand AR.2 bei Soissons, neun Tage später schoss er eine Airco D.H.4 und eine Royal Aircraft Factory S.E.5a ab. Ende Juni hatte er bereits acht, nach weiteren zwei Monaten 21 Luftsiege erzielt, allein sechs davon innerhalb von nur vier Tagen.

Am 2. September 1918 übernahm er mit nur 19 Jahren die Führung der Jagdstaffel 19. Am 16. Oktober 1918 geriet er während eines Luftkampfes in das MG-Feuer einer eigenen Maschine, möglicherweise von der Jagdstaffel 74. Schwer verwundet musste er notlanden und erlag am 26. Oktober 1918 im Lazarett in Arlon seinen Wunden.

Kurz zuvor hatte er erfahren, dass ihm nach 25 Luftsiegen der Orden Pour le Mérite verliehen worden war, nachdem er bereits vorher das Ritterkreuz des Königlichen Hausordens von Hohenzollern mit Schwertern erhalten hatte. Mit nur 20 Jahren war Leutnant Olivier Freiherr von Beaulieu-Marconnay der jüngste Ritter dieses Ordens.

Olivier von Beaulieu-Marconnay ruht auf dem Invalidenfriedhof in Berlin (Grabstelle II/13/16). Die Grabinschrift lautet:

*„Hier schläft den Heldenschlaf*

*Olivier*

*Freiherr v. Beaulieu Marconnay*

*Leutnant im Dragoner Rgt. v. Bredow*

*(1. Schles.) Nr. 4*

*Führer einer Jagdstaffel*

*Ritter des Ordens Pour le Mérite*

*geb. 14. Sept. 1898*

*verwundet im Luftkampf 18. Okt. 1918*

*gest. 26. Okt. 1918*

*«Mit uns aber ist der Herr, unser Gott,  
den wir nicht verlassen».*

*2. Chronica 13,10."*

Sein Bruder Heinz überlebte den Krieg, da er auf US-amerikanischer Seite mit seiner Fokker D.VII notlandete und in US-Kriegsgefangenschaft geriet. Er starb 1944/45 in der UdSSR.

Siehe auch

Liste deutscher Jagdflieger im Ersten Weltkrieg

## Literatur

Hanns Möller: *Geschichte der Ritter des Ordens pour le mérite im Weltkrieg.*  
Band I: A–L, Verlag Bernard & Graefe, Berlin 1935, S. 51

Karl-Friedrich Hildebrand, Christian Zweng: *Die Ritter des Ordens Pour le Mérite des I. Weltkriegs.* Band 1: A–G. Biblio Verlag, Osnabrück 1999, ISBN 3-7648-2505-7, S. 64

Arthur George Joseph Whitehouse: *Flieger-Asse. 1914 - 1918.* Motorbuch-Verlag, Stuttgart 1970.



**Herrmann Becker** (\* 10. September 1887 in Trebus; † 21. April 1970) war Offizier der deutschen Fliegertruppe im Ersten Weltkrieg.

□

## Leben

Herrmann wurde als Sohn des Güterdirektors S. Becker geboren. Er besuchte die städtische Oberrealschule Görlitz und studierte Maschinenbau an der Technischen Hochschule. In Schweidnitz, Schlesien arbeitete er als Ingenieur.

Als Kriegsfreiwilliger meldete sich Becker zur Fliegertruppe und wurde Anfang 1915 zur Flieger-Ersatz-Abteilung 2 (FEA 2) in Adlershof eingeteilt. Als Werkmeister rückte er 1915 mit der Feldfliegerabteilung 57 (FFA 57) nach Galizien und nahm an den Kämpfen am Dunajek bei Gorlice-Tarnow teil. In Graudenz legte er im Sommer 1915 seine Piloten-, Feldpiloten- und Flugmeisterprüfung ab und blieb dort bis Ende 1915 als technischer Lehrer an der dortigen Fliegerbeobachterschule (FBS).

Anfang 1916 kam er als Flugzeugführer zum Kampfgeschwader 5 der Obersten Heeresleitung (*Kagohl 5*) an die Westfront. Er war an der Verdun-Offensive und an der Somme-Schlacht beteiligt. Neben den täglichen Sperrflügen führte er wiederholt Tag- und Nachtbombenflüge in das gegnerische Hintergelände aus. Seine Beförderung zum Leutnant der Reserve der Fliegertruppen erfolgte im November 1916.

Nach Auflösung des *Kagohl 5* wurde Becker als Flugzeugführer zur Schutzstaffel 11 im Somme-Abschnitt versetzt. Mai 1917 Versetzung in die preußische Jagdstaffel 12, die von Oberleutnant Adolf Ritter von Tutschek geführt wurde. Er nahm an der Frühjahrsschlacht bei Arras, den Stellungskämpfen im Artois, der Herbstschlacht in Flandern und der Tankschlacht bei Cambrai teil.

Im Mai 1918 erhielt Becker den Hohenzollern-Hausorden und wurde im Juni 1918 zum Führer der Jagdstaffel 12 ernannt, die er bis zum Waffenstillstand führte. Den Krieg beendete er mit 23 (manche Quellen sprechen von 24) bestätigten Abschüssen. Am 5. November 1918 wurde er zum *Pour le Mérite* eingereicht, erhielt den Orden aber infolge der Revolution nicht mehr.

Über seinen weiteren Lebenslauf ist nichts bekannt.

## Auszeichnungen

Preußisches Militär-Flugzeugführer-Abzeichen

Eisernes Kreuz II. und I. Klasse

Ritterkreuz des Königlichen Hausordens von Hohenzollern mit Schwertern

## Literatur

Walter Zuerl: *Pour le merite-Flieger*. Luftfahrtverlag Axel Zuerl, 1987, ISBN 3-934596-15-0.

Norman Franks, Frank W. Bailey, Russell Guest: *Above the Lines: The Aces and Fighter Units of the German Air Service, Naval Air Service and Flanders Marine Corps, 1914–1918*. Grub Street, 1993, ISBN 0-948817-73-9.

*Fokker D.VII Aces of World War I*. Part I, Osprey Publishing, 2003, ISBN 1-84176-533-3.



**Fritz Beckhardt** (\* 27. März 1889 in Wallertheim; † 13. Januar 1962 in Wiesbaden) war ein hoch dekoriertes deutscher Jagdflieger jüdischer Herkunft im Ersten Weltkrieg.

## □ Leben

### Jugend

Beckhardt war in seiner Jugend Mitglied der deutschen Turnerschaft. Er gehörte zu Beginn des 20. Jahrhunderts zur assimilierten und patriotisch gesinnten Mehrheit unter den deutschen Juden. Beckhardt stammte aus einer rhein-hessischen Händler- und Kaufmannsfamilie mit ländlichem Hintergrund und machte eine Lehre als Textilkaufmann in Bingen am Rhein, Hadamar und Hamburg.

Von Oktober 1909 an absolvierte er beim 4. Unter-Elsässischen Infanterie-Regiment Nr. 143 in Straßburg im Elsass seinen zweijährigen Militärdienst. Bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs arbeitete Beckhardt bei einem Onkel in Marseille, der dort eine große Tuchfabrik unterhielt.

### Erster Weltkrieg

Am 3. August 1914 trat er in Altona als Freiwilliger in die 12. Kompanie des Infanterie-Regiments „Graf Bose“ (1. Thüringisches) Nr. 31 ein; am 30. November 1914 wechselte er zum Reserve-Infanterie-Regiment Nr. 86. Während Beckhardt mit seiner Kompanie in den ersten Kriegsmonaten ein eher ruhiges Soldatenleben in der Wachmannschaft einer 42-cm-Mörserbatterie (Dicke Bertha) verbrachte, zeichnete er sich im Jahre 1915 als Patrouillenführer durch besonders große Tapferkeit aus. Im Regimentsbericht wurde er als einziger Nichtoffizier zweimal namentlich erwähnt und innerhalb von nur vierzehn Tagen zweimal bis zum Vizefeldwebel befördert. Er erhielt noch als Infanterist bis 1916 unter anderem das Eiserne Kreuz II. und I. Klasse.

Im Januar 1917 wurde Beckhardt zur Fliegertruppe abkommandiert und bei der Flieger-Ersatz-Abteilung 5 (FEA 5) in Hannover und Hamburg-Fuhlsbüttel zum Flugzeugführer ausgebildet. Am 17. Februar 1918 der Jagdstaffel 26 (Jasta 26) zugeteilt, flog er wenig später im neugegründeten Jagdgeschwader 3 (JG III) unter der Führung von Bruno Loerzer an der Seite von Hermann Göring. Sein Glückszeichen, das er sich auf seine Flugzeuge malte, war eine Swastika, ein Hakenkreuz<sup>[1]</sup>. Damit war Beckhardt der einzige deutsche Kampfflieger jüdischer Abstammung, der dieses Symbol im Ersten Weltkrieg benutzte. Sowohl in Zeitungsberichten als auch in einer von der SS verfassten Häftlingsakte im KZ Buchenwald wurden ihm als Jagdflieger „17 anerkannte Abschüsse“ zugeschrieben. Sieht man von dem getauften Juden und Ritter des Pour le Mérite, Leutnant Wilhelm Frankl ab, dann war Beckhardt bei Kriegsende auf deutscher Seite der höchst dekorierte jüdische Flieger.

### Weimarer Republik

Beckhardt wurde nach Kriegsende Mitglied im Reichsbund jüdischer Frontsoldaten (RjF). Auf dem Titel des Buches *Jüdische Flieger im Weltkrieg* von Felix Aaron Theilhaber (Verlag Der Schild, Berlin 1924), ist er in seinem letzten Jagdflugzeug bei der Kampfeinsitzerstaffel 5, einer Siemens-Schuckert D.III, mit Hakenkreuz abgebildet. Beckhardt gründete nach dem Krieg die Edeka im Bezirk Mainz.

Durch seine seit der Jugend bestehende Freundschaft mit dem späteren Bürgermeister von Wallertheim Peter Bittmann (SPD) näherte sich Beckhardt der Sozialdemokratie an. Er pflegte wie viele Kameraden des RjF freundschaftliche Kontakte zum Wiesbadener Reichsbanner und sein Ladenlokal war zu Beginn der 1930er-Jahre ein Treffpunkt für die Eiserne Front.

### Zeit des Nationalsozialismus

Beckhardt wurde Mitglied der Bundesleitung des RjF und versuchte der Diskriminierung der deutschen Juden durch Kontakt zur neuen Regierung entgegenzuwirken. Das „Frontkämpferprivileg“ als Ausnahmeregelung im Gesetz

zur Wiederherstellung des Berufsbeamtentums schrieb sich der RjF – vermutlich zu Unrecht – auf seine Fahnen. Die Maßnahme wurde Hindenburg zugeschrieben. Am 28. April 1933 wurde Beckhardt mit weiteren Vorstandsmitgliedern des RjF in der Reichskanzlei von Staatssekretär Hans Heinrich Lammers empfangen. Der Versuch des RjF, Einfluss auf die „Einordnung deutscher Juden in das neue Deutsche Reich“ zu nehmen, blieb weitgehend erfolglos. In der zweiten Jahreshälfte 1933 reiste Beckhardt in die NSDAP-Parteizentrale, das Braune Haus in München, wo er mit Gauleiter Adolf Wagner zusammentraf. Auch dieses Gespräch zur rechtlichen Stellung der jüdischen Frontsoldaten im „neuen Deutschland“ blieb vermutlich folgenlos. Mit Hermann Göring traf er sich ebenfalls 1933. Vermutlich nicht nur, um – wie ein Augenzeuge später berichtet – „Erinnerungen“ auszutauschen.

Beckhardt lebte bis 1934 in Wiesbaden-Sonnenberg als Kaufmann. Nach dem Boykott gegen jüdische Geschäfte vom 1. April 1933 musste er sein Geschäft schließen und übernahm in der Anonymität der Wiesbadener Innenstadt den Lebensmittelgroßhandel eines ausgewanderten jüdischen Kollegen.

Nach der Geburt eines Sohnes und einer Tochter hatte seine intime Beziehung mit einer Hausangestellten 1934 die Geburt eines unehelichen Sohnes zur Folge. Deshalb wurde Beckhardt 1937 von einer Nachbarin denunziert und wegen „Rassenschande“ angeklagt, dann am 14. Dezember 1937 wegen seiner „unbestreitbaren außergewöhnlichen Kriegsverdienste“, wie im Urteilstext vermerkt ist, zu nur einem Jahr und neun Monaten Gefängnis verurteilt. Im Anschluss wurde er auf Anordnung der Gestapo in „Schutzhaft“ genommen und in das KZ Buchenwald verbracht, wo er als Jude und „Rassenschänder“ der Strafkompagnie zugeteilt wurde.

Im März 1940 wurde Beckhardt als Häftling mit der Nr. 8.135 aus dem KZ entlassen. Verschiedene Quellen lassen vermuten, dass Hermann Göring beteiligt war. Dieser setzte sich in verschiedenen Fällen für ehemalige Flieger und deren Familien ein, auch wenn sie jüdischer Herkunft waren. Beckhardt emigrierte im Dezember 1940 mit seiner Frau Rosa Emma über Portugal nach England, wo mittlerweile seine Kinder lebten, die noch 1939 mit einem Kindertransport Deutschland verlassen hatten.

Nachkriegszeit

1950 kehrte der deutsche Patriot in die eben gegründete Bundesrepublik Deutschland zurück und erhielt nach mehrjährigen Prozessen im Zuge der Wiedergutmachung einen Teil seines „arisierten“ Eigentums zurück. 1955 eröffnete er den ersten Lebensmittel-Selbstbedienungsladen im Großraum Wiesbaden.

1962 starb Beckhardt nach mehreren Schlaganfällen. Er war am Ende seines Lebens verbittert, denn erst spät wurde ihm die mal nur ablehnende, mal offen feindselige Haltung bewusst, die ihm als jüdischem Rückkehrer seitens eines Teils der Bevölkerung und der Behörden entgegengebracht wurde.

Ruhestätte

Nachdem es der Magistrat der Stadt Wiesbaden 2010 abgelehnt hat, das ursprüngliche Grab Beckhardts über die Ruhezeit hinaus als Ehrengrab zu erhalten, hat ihn die Familie umgebettet. Beckhardt liegt nun zusammen mit seiner Frau Rosa Emma auf dem jüdischen Friedhof in Wiesbaden an der Platter Straße.

Militärische Auszeichnungen

Beckhardt war Träger der höchsten militärischen Orden und Ehrenzeichen des Kaiserreichs. Als höchste und außerordentlich seltene Auszeichnung erhielt er das im Ersten Weltkrieg nur 18-mal vergebene Ordenskategorie Ritterkreuz bzw. Inhaberkreuz des Königlichen Hausordens von Hohenzollern mit Schwertern,

neben dem Goldenen Militär-Verdienst-Kreuz die höchste Auszeichnung für Nichtoffiziere. Die erste Publikation zum Inhaberkreuz brachte ein gewisser Schwarke 1936 heraus. Er nannte nur 16 Ausgezeichnete, nicht aber die beiden Juden Edmund Nathanael und Fritz Beckhardt.

Außerdem wurden ihm verliehen:

Eisernes Kreuz (1914) II. und I. Klasse

Hessische Tapferkeitsmedaille

Krieger-Ehrenzeichen in Eisen

Badisches Kriegsverdienstkreuz

Verwundetenabzeichen (1918) in Schwarz

Bayerischer Militärverdienstkreuz III. Klasse

Preußisches Militär-Flugzeugführer-Abzeichen

Ehrenbecher für den Sieger im Luftkampf

Ehrenkreuz für Frontkämpfer

Literatur

Lorenz S. Beckhardt: *Der Jude mit dem Hakenkreuz. Meine deutsche Familie.*

Aufbau. Berlin 2014. ISBN 978-3-351-03276-0.

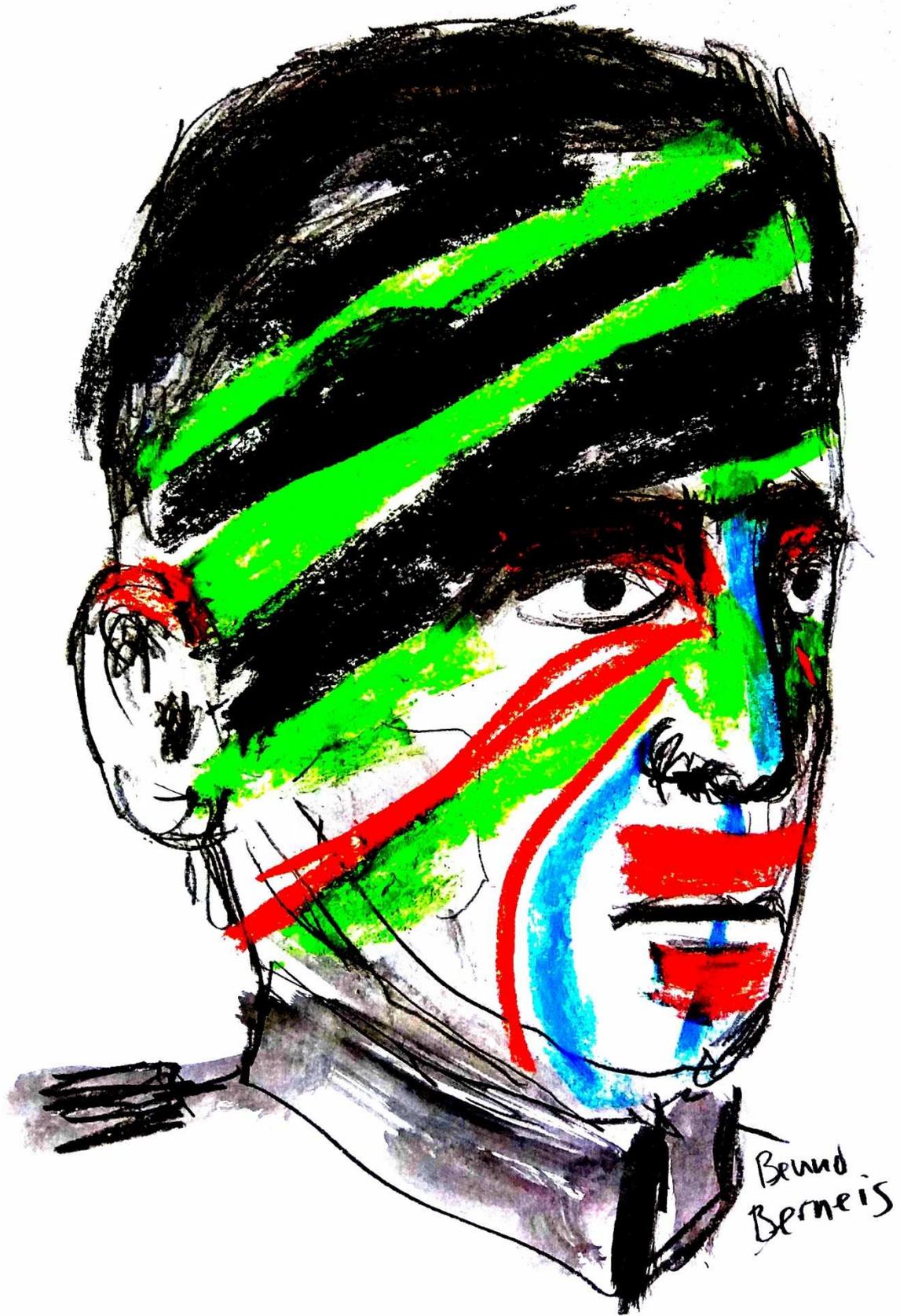
Michael Berger: *Eisernes Kreuz und Davidstern. Die Geschichte Jüdischer Soldaten in Deutschen Armeen.* trafo. Berlin 2006. ISBN 3-89626-476-1.

Dieter Hoffmann: *... wir sind doch Deutsche. Zu Geschichte und Schicksal der Landjuden in Rheinhessen.* Herausgegeben von der Stadt Alzey. Verlag der Rhein Hessischen Dr.-Werkstätte. Alzey 1992. ISBN 3-87854-087-6. (*Alzeyer Geschichtsblätter*. Sonderheft 14).

Friedrich Joachim Klaehn: *Geschichte des Reserve-Infanterie-Regiments Nr. 86 im Weltkriege.* Stalling u. a. Flensburg u. a. 1925. (*Erinnerungsblätter deutscher Regimenter. Truppenteile des ehemaligen preussischen Kontingents*. 149).

*Der Schild.* Zeitschrift des Reichsbund jüdischer Frontsoldaten. Der Schild. Berlin 1923–1938.

Felix A. Theilhaber: *Jüdische Flieger im Weltkrieg.* Der Schild. Berlin 1924.



**Benno Berneis** (\* 9. Mai 1883 in Fürth; † 8. August 1916 über Saint-Souplet) war ein deutscher Maler des aufkommenden Expressionismus.

## ☑ Leben

Benno Berneis wurde 1883 als einziger Sohn des jüdischen Fabrikbesitzers Albert Berneis und seiner Frau Betty, geb. Neubauer, in Fürth geboren. Sein Vater war der Direktor der 1875 von ihm und seinem Bruder gegründeten *Schuhfabrik B. Berneis*, die später zu den Vereinigten Fränkischen Schuhfabriken AG firmierte. Nach seiner Schulzeit war Benno Berneis ab 1902 Schüler in der Münchner Malschule von Moritz Heymann, der ihn zum impressionistischen Maler ausbildete.

Ab 1906 lebte er dann in Berlin, wo der Künstler mit der Hilfe von Max Slevogt bereits im Dezember an der Winterausstellung der Berliner Secession teilnehmen durfte. Auch in den Sommerausstellungen der kommenden Jahre war Benno Berneis nun regelmäßig mit mehreren Werken vertreten.

1909 stellte er zusammen mit Henri Matisse erstmals seine Arbeiten im Kunstsalon von Paul Cassirer aus. Eine weitere umfassende Ausstellung folgte im März 1914, diesmal mit dem befreundeten Bildhauer August Gaul. Im selben Jahr war Benno Berneis außerdem an der Gründung der Freien Secession rund um Max Liebermann beteiligt. Per Losverfahren wurde er in den Vorstand der Künstlergruppe gewählt.

Während des Ersten Weltkriegs diente er zunächst in einer bayerischen Train-Abteilung, wo er als guter Reiter für die Koordination des Proviantnachschubs an die Front zuständig war. Mit der Beförderung zum Leutnant meldete er sich Mitte 1915 freiwillig zur Fliegertruppe. Nach seiner Ausbildung zum Flugzeugführer wurde er an der Westfront vor allem bei der Aufklärung von feindlichen Artilleriestellungen eingesetzt wurde.

Benno Berneis starb dabei am 8. August 1916 als Angehöriger eines Kampfeinsatz-Kommandos unter der Leitung von Kurt Student in einem Luftkampf über der französischen Gemeinde Saint-Souplet. Sein Grab befindet sich auf dem nahegelegenen deutschen Soldatenfriedhof Mont-Saint-Remy in den Ardennen.<sup>[4]</sup> Benno Berneis war verheiratet mit der Schauspieler Gertrud Eysoldt, mit der er den Sohn Peter Berneis hatte, der später in der Filmindustrie erfolgreich als Schauspieler und Drehbuchautor tätig war. Seine Schwester Frida Langer wurde 1942 Opfer des Holocaust.

### Ausstellungen (Auswahl)

1906: 12. *Ausstellung der Berliner Secession – Zeichnende Künste*, Kunstsalon Cassirer

1907: 13. *Ausstellung der Berliner Secession*, Berlin

1907: 14. *Ausstellung der Berliner Secession – Zeichnende Künste*, Kunstsalon Cassirer

1908: 15. *Ausstellung der Berliner Secession*, Berlin

1909: *Sammlungen Henri Matisse – Benno Berneis*, Kunstsalon Cassirer

1909: 18. *Ausstellung der Berliner Secession*, Berlin

1910: 20. *Ausstellung der Berliner Secession*, Berlin

1911: 22. *Ausstellung der Berliner Secession*, Berlin

1912. *Große Ausstellung des Deutschen Künstlerbundes*, Kunsthalle Bremen

1912: *Maler und Bildhauer der Berliner Secession*, Galerie Miethke

1912: 24. *Ausstellung der Berliner Secession*, Berlin

1913: *Ausstellung des Deutschen Künstlerbundes*, Kunsthalle Mannheim

1913: *Große Kunstaussstellung Stuttgart*, Kunstgebäude Stuttgart

1913: 26. *Ausstellung der Berliner Secession*, Berlin

1914: *Sammlungen Benno Berneis – August Gaul – Camille Pissarro*, Kunstsalon Cassirer

1914: *Internationale Kunstaussstellung*, Kunsthalle Bremen

1914: 1. *Ausstellung der Freien Secession*, Berlin  
1914: 1. *Ausstellung der Neuen Münchener Secession*, München  
1916: 2. *Ausstellung der Freien Secession*, Berlin  
1917: *Benno Berneis Gedächtnis-Ausstellung*, Kunstsalon Cassirer  
1976: *Malerei der deutschen Impressionisten*, Nationalgalerie Berlin  
2006: *Berliner Impressionismus*, Landesmuseum Mainz  
2014: *Verglühte Träume: Werke Junger Künstler – Opfer des Ersten Weltkriegs*,  
Edwin-Scharff-Museum Neu-Ulm  
2014: *Sterne fallen – Von Boccioni bis Schiele. Der Erste Weltkrieg als Ende  
Europäischer Künstlerwege*, Kunsthalle Kiel  
2015: *Kunst in Berlin 1880 bis 1980*, Berlinische Galerie  
2016: *Gott und die Welt. Vom sakralen zum autonomen Bild 1871-1918*,  
Kunsthalle Kiel  
2018: *Benno Berneis – Dunkle Sehnsüchte, romantisches Talent*, Kunst Galerie  
Fürth

#### Literatur

Friederike Weimar: *Verglühte Träume: Werke junger Künstler – Opfer des Ersten  
Weltkriegs. Benno Berneis, Hans Fuglsang, Franz Henseler, Wilhelm Morgner,  
Franz Nölken, Otto Soltau, Hermann Stenner und Albert Weisgerber.*

Herausgegeben von Helga Gutbrod. Gebr. Mann Verlag / Deutscher Verlag für  
Kunstwissenschaft, Berlin 2014, ISBN 978-3-7861-2712-3

Simon Rötsch: *Benno Berneis – Dunkle Sehnsüchte, romantisches Talent.*

Herausgegeben von Hans-Peter Miksch. Broschüre zur gleichnamigen Ausstellung  
in der Kunst Galerie Fürth. Bartlmüller Verlag, Nürnberg 2018, ISBN 978-3-  
942953-53-5

Marion Harder-Merkelbach: *Berneis, Benno.* In: *Allgemeines Künstlerlexikon. Die  
Bildenden Künstler aller Zeiten und Völker (AKL).* Band 9, Saur, München u. a.  
1994, ISBN 3-598-22749-3, S. 575.



**Fritz Otto Bernert** (\* 6. März 1893 in Ratibor; † 18. Oktober 1918 ebenda) war ein deutscher Offizier, zuletzt bei der Fliegertruppe, der 27 bestätigte Abschüsse im Ersten Weltkrieg erzielte.

## □ Leben

Otto Bernert wurde als Sohn des Oberbürgermeisters August Bernert in Ratibor in Oberschlesien geboren. Nach dem Abitur schlug Bernert die Offizierslaufbahn ein. Ernennung zum Leutnant am 1. August 1912 beim 9. Lothringischen Infanterie-Regiment Nr. 173.

Bei Kriegsausbruch war er Zug- und Kompanieführer an der Westfront. Nach mehreren Verletzungen war er für die Infanterie feldunfähig, worauf er sich zur Ausbildung als Flugbeobachter meldete. Im Januar 1916 Ausbildung zum Flugzeugführer in den Flugschulen Halberstadt und Hannover. Im Einsitzerflieger unternahm er zunächst Aufklärungs- und Erkundungsflüge. Vom 9. Juni bis zum 18. August 1917 führte er die Jagdstaffel 2, danach bis April 1917 die Jagdstaffel 6 und errang in dieser Zeit 19 Abschüsse. Der Pour le Mérite wurde ihm am 23. April 1917 verliehen. Mitte 1917 errang er seinen 27. Abschuss und wurde zum Oberleutnant befördert.

Durch eine Notlandung schwer verletzt, kam er zur Genesung nach Deutschland. Am 18. Oktober 1918 verstarb er an einer Lungenentzündung im Krankenhaus Ratibor. Bernert wurde in seiner Heimatstadt beerdigt.

### Auszeichnungen

Preußisches Militär-Flugzeugführer-Abzeichen

Eisernes Kreuz (1914) II. und I. Klasse

Ritterkreuz des Königlichen Hausordens von Hohenzollern mit Schwertern

Pour le Mérite am 23. April 1917

### Literatur

Jürgen Brinkmann: *Die Ritter des Orden Pour le merite 1914–1918*. Th. Schäfer Druckerei GmbH Hannover, Bückeburg 1982

Walter Zuerl: *Pour le merite-Flieger*. Luftfahrtverlag Axel Zuerl, 1987, ISBN 978-3-934596-15-3



**Rudolf Berthold** (\* 24. März 1891 in Ditterswind; † 15. März 1920 in Harburg an der Elbe) war ein deutscher Jagdflieger im Ersten Weltkrieg und Führer eines Freikorps, der sich am Kapp-Putsch beteiligte. Als sein Freikorps in Harburg

einmarschierte, stellte sich ihnen eine spontan gebildete Einwohnerwehr aus Arbeitern und Demokraten entgegen. Es kam zu einem Schusswechsel und Berthold unterlag mit seiner Truppe. Berthold musste kapitulieren. Als während des Prozesses dieser Kapitulation seine Truppe mehrfach ohne Ankündigung in eine Gruppe Harburger Arbeiter schoss, wurde Berthold, der mittlerweile zu fliehen versucht hatte, von wütenden Menschen verfolgt, und dabei durch mehrere Schüsse getötet.



Leben

Erster Weltkrieg

Rudolf wurde als Kind des Oberförsters Oskar Berthold (1857–1923) und seiner Frau Helene Stief (1860–1945) geboren. Er hatte eine Schwester mit dem Namen Franziska und zwei Brüder, Wolfram und Julius.

Nach Abschluss des Neuen Gymnasiums in Bamberg absolvierte er das Kadettenkorps und wurde am 30. Januar 1910 als Leutnant dem Infanterie-Regiment „Graf Tautentzien von Wittenberg“ (3. Brandenburgisches) Nr. 20 der Preußischen Armee in Wittenberg überweisen. Ab Sommer 1914 absolvierte er die Ausbildung zum Militärflieger, in deren Verlauf er Oswald Boelcke kennenlernte.

Nach der Mobilmachung bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs fuhr Bertholds Feldflieger-Abteilung 23 am 7. August nach Westen ab. Seine Abteilung wurde dem AOK der 2. Armee unter dem Oberbefehl des Generalobersten Karl von Bülow zugeteilt. Während des Krieges wurde er am 18. September 1915 zum Oberleutnant befördert und ab 12. Oktober 1916 als Führer der Jasta 14 eingesetzt. Daran schloss sich eine Verwendung als Führer der Jasta 18 sowie die Beförderung zum Hauptmann am 20. Oktober 1917 an. Am 17. März 1918 erhielt er das Kommando über das Jagdgeschwader 2. Berthold wurde selbst mehrfach abgeschossen und verletzte sich zum Teil schwer. Für seine insgesamt 44 Luftsiege wurde er mehrfach ausgezeichnet. Neben beiden Klassen des Eisernen Kreuzes und dem Ritterkreuz des Königlichen Hausordens von Hohenzollern mit Schwertern sowie dem Ritterkreuz des Militär-St. Heinrichs-Ordens wurde Berthold auch mit der höchsten preußischen Tapferkeitsauszeichnung, dem Orden Pour le Mérite, am 12. Oktober 1916 geehrt.

Am 10. August 1918 wurde Berthold letztmals abgeschossen, überlebte schwer verwundet und kam nach einem kurzen Aufenthalt im Feldlazarett in die Heimat. Das Kriegsende erlebte er in der Berliner Universitätsklinik. Eine vollkommene Ausheilung seiner Verletzungen gelang nicht; seine rechte Hand blieb dauerhaft gelähmt.

Aufgrund der 44 Luftsiege, die Berthold während des Ersten Weltkrieges erzielte, wurde er zu einem der legendären Fliegerasas wie Manfred von Richthofen (80 Siege), Ernst Udet (62 Siege), Oswald Boelcke (40 Siege), Werner Voß (48 Siege) und Max Immelmann (15 Siege).

Freikorps

Der Kieler Matrosenaufstand, die darauf folgende Novemberrevolution, die Abdankung Kaiser Wilhelm II. sowie der Waffenstillstand von Compiègne erschütterten den nationalistisch und kaisertreu gesinnten Berthold tief. Die demokratischen Parteien, insbesondere die linken Gruppierungen und deren Vertreter lehnte er als „Gassen- und Strassensozialisten“ ab.

Berthold gründete daraufhin im April 1919 mit Genehmigung der Reichsregierung das „Fränkische Bauerndetachment Eiserne Schar Berthold“ mit Standort in Hammelburg (Lkr. Bad Kissingen). Das Freikorps erhielt Ausrüstung, Verpflegung und Sold aus staatlichen Mitteln. Nach Einsätzen in Schweinfurt, Bad Kissingen

und München sollte die „Eiserne Schar“ bereits im September wieder aufgelöst werden. Dem entzog sich Berthold und verlegte das Freikorps nach Königsberg. Berthold gliederte seine Truppe in die Eiserne Division ein und beteiligte sich mit dieser am Lettischen Unabhängigkeitskrieg auf dem Baltikum. Aus diesem Grund zählte man auch die Eiserne Schar Bertolds zu den „Baltikumern“.

Kapp-Putsch

Fahrt nach Harburg

Anfang 1920 wurde das Freikorps zur Demobilmachung ins Innere Deutschlands verlegt. Im Kehdinger Land bei Stade, vor den Toren Hamburgs, quartierte sich das Korps ein. Berthold widersetzte sich jedoch jedem Befehl zur Entlassung. Er entwickelte eine rege Tätigkeit in nationalistischen Militärkreisen und beabsichtigte eine Militärdiktatur nach dem Vorbild Horthys in Ungarn aufzubauen.

Anfang März 1920 verhandelte Berthold in Berlin über die Angliederung seiner Truppe an die Marine-Brigade von Loewenfeld. In einem Brief vom 6. März 1920 schrieb er: „Was die politischen Verhältnisse angeht, so drängt ja, Gott sei Dank, jetzt alles zur Entscheidung ... Die Verhältnisse haben sich so zugespitzt, dass vielleicht schon in Tagen der große Schlag erfolgt.“

Am 13. März 1920 begann der erwartete Putsch mit dem Einmarsch der Brigade Ehrhardt in Berlin unter dem Kommando von General Walther von Lüttwitz. Die Putschisten hatten den Landschaftsdirektor Kapp als Reichskanzler eingesetzt. Berthold beschloss, sich mit seinen Offizieren am Putsch zu beteiligen. Zuerst wollte die Truppe von Stade aus mit dem Zug nach Altona fahren, um sich dort den Putschisten unter Oberst Wangenheim anzuschließen. Das scheiterte zunächst an der Weigerung der demokratisch gesinnten Eisenbahner, einen Zug zu stellen. Am folgenden Tag erzwangen die Soldaten „unter brutaler Anwendung von Gewalt und Todesbedrohungen, die sich auch auf die Familienangehörigen der Eisenbahnbeamten ausdehnte“ – so der Stader Regierungspräsident – die Bereitstellung eines Zuges.

Das erste Ziel Bertholds war Harburg. In der auf der Strecke nach Hamburg liegenden preußischen Stadt Harburg (Elbe) waren bereits die mit dem Kapp-Putsch sympathisierenden Offiziere des dort stationierten etwa 900 Mann starken Pionier-Bataillons verhaftet und unter Hausarrest gestellt worden. Die Unteroffiziere und Mannschaften hatten sich nach der Festnahme ihrer Offiziere für die Republik erklärt. Berthold beabsichtigte die Wiederherstellung der Befehlsgewalt der Offiziere und die Entfernung aller regierungstreuen Soldaten. Außerdem plante er, seine Leute dort aus Beständen der Reichswehr auszurüsten.

In Harburg waren die „Baltikumer“ gezwungen, in der Schule Woellmerstraße Quartier zu beziehen. In Verhandlungen wurde Berthold sowohl von sozialdemokratischer als auch von bürgerlicher Seite aufgefordert, mit seiner Truppe ohne Halt direkt nach Berlin zu fahren. Berthold lehnte dies ab. Er machte einen Abzug von Bedingungen abhängig. Daraufhin radikalisierte sich die Stimmung in der Stadt – insbesondere in der Arbeiterschaft.

Die Schule in der Woellmerstraße im Stadtteil Heimfeld wurde von Schaulustigen, Angehörigen eines Pionier-Bataillons, und von der inzwischen bewaffneten und unter sozialdemokratischer Führung stehenden Miliz belagert. Berthold forderte: „Platz frei – es wird geschossen.“ Mit Maschinengewehr wurden Warnschüsse über die Köpfe der Menge gegeben. Das Feuer wurde erwidert, worauf Bertholds Freikorps in die fliehende Menge schoss. Mehrere Menschen brachen tot oder verwundet zusammen. Die Schule wurde unter Dauerbeschuss genommen. Scheitern des Putschs und Tod Bertholds

Berthold war zu Kapitulationsverhandlungen gezwungen, die der „Eisernen Schar“ nach Abgabe aller Waffen freien Abzug zurück nach Stade gewähren

sollten. Während der Waffenabgabe fielen wieder Schüsse, „die anscheinend von Baltikumern aus dem Hinterhalt abgegeben“ wurden – so die bürgerliche *Harburger Anzeigen und Nachrichten* am 16. März 1920. Tatsächlich lässt sich nicht zweifelsfrei klären, von welcher Seite die Schüsse abgefeuert wurden. Jedenfalls flammte erneut ein Schusswechsel auf. Die Baltikumer mussten wegen Munitionsmangel nach kurzer Zeit das Feuer einstellen. Dennoch hatte die Aktion zu einer außerordentlichen Erregung und Erbitterung der überwiegend unbewaffneten Menge geführt. Denn nach ihrer Wahrnehmung hatte die Eiserne Schar zweimal in eine nichtsahnende Menge geschossen. Die Menge fing an, auf die abziehenden Soldaten einzuschlagen.

Geschützt von bewaffneten Arbeitern versuchte Berthold, in ein Wirtshaus zu fliehen. Ein Teil der wütenden Menge verfolgte sie und holte Berthold aus dem Gebäude heraus. Als er auf der Straße geschlagen und getreten wurde, zog Berthold eine kleine Pistole, um sich zu verteidigen. Die Pistole wurde ihm jedoch entrissen und damit auf ihn geschossen. Außerdem trafen ihn zwei Gewehrschüsse. Der am 16. März 1920 ausgestellte Totenschein wie auch der Obduktionsbericht verzeichneten zwar schwere, jedoch keineswegs tödliche Quetschungen durch Schläge, Tritte und möglicherweise Kolbenhiebe. Getötet wurde er durch die Schüsse.

Während die „Baltikumer“ außer Berthold zehn Tote verzeichnen, starben auf Seiten der Harburger 14 Personen. Beide Seiten hatten jeweils etwa 20 zum Teil schwer Verletzte.

Berthold wurde auf dem Berliner Invalidenfriedhof beigesetzt. Sein Grabstein, eine bronzene Platte, verschwand nach 1945. Heute erinnert ein erneuerter Stein an ihn.

#### Rezeption

Der Schriftsteller Ernst von Salomon, der bei dem Einsatz der Eisernen Schar unter Berthold teilgenommen hatte, schrieb in seinem 1930 erschienenen, angeblich autobiographischen, Romanerstling *Die Geächteten* auch über Rudolf Berthold, dessen „Eiserne Schar“, die Unternehmungen im Baltikum, die gescheiterte Teilnahme am Kapp-Putsch sowie den Tod Bertholds im heute zu Hamburg gehörenden Harburg-Heimfeld. Salomon rechtfertigt darin den Putsch gegen die Republik und des Einsatzes des Freikorps gegen die Harburger Arbeiter. Er behauptet entgegen den Feststellungen des Totenschein von 1920, dass Berthold die Kehle durchgeschnitten worden sei und der Kopf abgetrennt. Auch in der NS-Zeit erschienen verschiedene die Ereignisse verfälschend darstellende Publikationen. Neben den Einzelheiten, die Salomon behauptete, war darin auch die Rede von „vertierten Weibern“. Unter dem Titel ... *unvergleichlicher Franke... – Bild eines deutschen Soldaten* gestaltete der Nazi-Schriftsteller Thor Goote 1935 eine als Tatsachenroman bezeichnete Lebenslaufschilderung Bertholds.

Auch in der Zeit nach 1945 wurden die Ereignisse häufig vor allem als „Lynchjustiz an Hauptmann Berthold“ behandelt. Selbst die Mär von dem abgeschlagenen Kopf fand sich wieder. Auch heute noch wird mitunter berichtet, dass er von kommunistischen Kräften mit dem Ordensband seines Pour le Mérite erwürgt worden sei.

In der Zeit nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten wurden für Berthold verschiedene Gedenksteine errichtet. So wurde am 31. Mai 1933 auch ein Gedenkstein vor der Schule in Harburg-Heimfeld errichtet, die bereits kurz zuvor in Berthold-Schule umbenannt worden war. Es gab regelrechte Berthold-Gedenkfeiern am jeweiligen Jahrestag des Kapp-Putsches in Harburg. Während der Stein der im Krieg stark beschädigten Schule nach Kriegsende entfernt wurde

und seither verschollen ist, existiert der Stein auf dem dortigen „Neuen Friedhof“ nach wie vor. Dort heißt es: „Naer Oostland wyllen wy ryden“.

In Würzburg, wo auch Gedenkfeiern für Berthold stattfanden, war im Stadtteil *Frauenland* eine am 3. Januar 1938 neu gebaute Volksschule ebenfalls nach Rudolf Berthold benannt worden.<sup>[7]</sup>

1981 wurden mit einer Darstellung in dem Buch „Das Andere Hamburg.“ (siehe Literatur und Quellen) erstmals nach der NS-Zeit die Ereignisse in Harburg als Folge der Abwehr des Kapp-Putsches durch die republiktreuen Einwohner Harburgs beschrieben.

Auf Beschluss aller Parteien in der Bezirksversammlung Hamburg-Harburg im Jahr 2007, wurde an der Schule eine Gedenktafel zur Erinnerung an die Opfer des „Harburger Blutsonntags“ angebracht.

Siehe auch

Liste deutscher Jagdflieger im Ersten Weltkrieg

Literatur

Jörg Berlin: „*Lynchjustiz an Hauptmann Berthold“ oder Abwehr des Kapp-Putsches? Die Ereignisse in Harburg im März 1920.* In: Jörg Berlin: *Das andere Hamburg. Freiheitliche Bestrebungen in der Hansestadt seit dem Spätmittelalter.* (= *Kleine Bibliothek – Politik, Wissenschaft, Kunst.* 237). Pahl-Rugenstein, Köln 1981, ISBN 3-7609-0654-0, S. 209–234.

Emil Julius Gumbel: *Verschwörer. Zur Geschichte und Soziologie der deutschen Geheimbünde 1918–1924.* Malik, Wien 1924 (Reprint 1971). Darin Briefe an Berthold (bei Gumbel fälschlich Berchthold), die nach seinem Tod bei ihm gefunden wurden.

Karl-Friedrich Hildebrand, Christian Zweng: *Die Ritter des Ordens pour le mérite des I. Weltkriegs.* Band 1: A–G. Biblio-Verlag, Osnabrück 1999, ISBN 3-7648-2505-7. S. 109–110.

Uwe Ruprecht: *Hauptmann Bertholds Tode.* In: ders., *Elses Lachen. Wahre Kriminalfälle.* Edition Temmen, Bremen 2009, ISBN 978-3-8378-4008-7.

Peter Supf: *Berthold, Rudolf.* In: *Neue Deutsche Biographie* (NDB). Band 2, Duncker & Humblot, Berlin 1955, ISBN 3-428-00183-4, S. 167 f. (Digitalisat).

Arch Whitehouse: *Flieger-Asse 1914–1918.* Motorbuch-Verlag, Stuttgart 1970, S. 363–365.

Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes – Bund der Antifaschisten e.V.

(Hrsg.): „*die anderen*“ – *Widerstand und Verfolgung in Harburg und Wilhelmsburg – Zeugnisse und Berichte 1933–1945.* Sechste und erweiterte Auflage.

Selbstverlag, 2005, S. 13 ff.



**Hans Bethge** (\* 6. Dezember 1890 in Berlin; † 17. März 1918 in Passendale) war ein deutscher Offizier der Fliegertruppe und erzielte im Ersten Weltkrieg als Jagdflieger insgesamt 20 bestätigte Abschüsse. Er wird den „erfolgreichsten deutschen Jagdfliegern“ des Ersten Weltkriegs zugerechnet.

## □ Biografie

Bethge war der zweite Sohn des Kapitänleutnants a. D. Wilhelm Bethge. Er wuchs in Friedrichshafen am Bodensee auf und bestand 1911 das Abitur an der Oberrealschule in Ravensburg. Durch seine leichte Kurzsichtigkeit war ihm eine Karriere in der Marine verwehrt, weshalb er als Fahnenjunker in das Eisenbahn-Regiment Nr. 1 in Berlin-Schöneberg eintrat. Das Offizierspatent erhielt er 1912 auf der Kriegsschule Anklam und kehrte im Anschluss nach Berlin zurück. Nach Kriegsbeginn rückte Bethge mit einer Baukompanie an die Westfront und versah dort typische Pionierarbeiten wie Brücken sprengen, Schienen legen und Tunnel bauen. Dabei verletzte er sich am Knöchel. Nach dem Lazarett bewarb er sich in Deutschland zur Fliegerausbildung und absolvierte diese in Posen. Nach drei Monaten kam er nach Döberitz und flog in Gruppen- und Geschwaderflügen. Bald kehrte er an die Front zurück und flog dort den LVG-Doppeldecker in Aufklärungs- und Bombenflügen des Bombengeschwaders Ostende. Im März 1916 wurde Bethge zur Kampfstaffel des Oberleutnants Otto Parschau versetzt. Am 28. August schoss er den ersten, am 2. September den zweiten und am 26. Dezember 1916 den dritten Gegner ab. Im Februar 1917 übernahm er das Kommando über die neu aufgestellte Jagdstaffel 30, die in Phalempin im Frontabschnitt der 6. Armee lag. Er flog dort später den Jagdeinsitzer Pfalz D.IIIa, der ab August 1917 an der Front zum Einsatz kam. Nach beiden Klassen des Eisernen Kreuzes wurde Bethge das Ritterkreuz des Königlichen Hausordens von Hohenzollern mit Schwertern verliehen. Nach seinem 20. Abschuss war er auch ein Aspirant für den Orden Pour le Mérite.

Tod

Oberleutnant Bethge fiel im Luftkampf am 17. März 1918 bei Passendale und wurde in der Dorfkirche von Phalempin aufgebahrt. Zur Bahn wurde er unter anderen von Manfred von Richthofen und vom Kommandierenden General der Luftstreitkräfte (Kogenluft), Ernst von Hoepfner, geleitet. Der Sarg wurde nach Berlin überführt, wo er auf dem Friedhof III der Jerusalems- und Neuen Kirche vor dem Halleschen Tor beigesetzt wurde.

Verschiedenen Quellen ist zu entnehmen, dass seiner Mutter am Grab ihres Sohnes mitgeteilt wurde, dass ihr Sohn den Pour le Mérite erhalten hätte, wenn er überlebt hätte. Es war jedoch nicht üblich, diesen Orden posthum zu verleihen.

Siehe auch

Liste deutscher Jagdflieger im Ersten Weltkrieg

Literatur

Greg Van Wyngarden: *Pfalz Scout Aces of World War 1*. Osprey Publishing, Oxford (England) 2006, ISBN 1-84176-998-3, S. 39, 70–72, 91, 95. (englisch, online bei Google Bücher).

Walter Zuerl: *Pour le merite-Flieger*. Luftfahrt-Verlag Axel Zuerl, Steinebach am Wörthsee 1987, ISBN 3-934596-15-0 (Reprint der Erstausgabe von 1938).



**Paul Billik** (\* 27. März 1891 in Haatsch (Hultschiner Ländchen) in Schlesien; † 8. März 1926 Staaken) war ein deutscher Offizier der Fliegertruppe, der 31 bestätigte Abschüsse im Ersten Weltkrieg erzielte.

## Leben

Paul war der Sohn des Landwirts Franz Billik. 1910 besucht er das Lehrerseminar in Ratibor und diente 1911/12 im 4. Schlesischen Infanterie-Regiment Nr. 157 der Preußischen Armee, das er als Unteroffizier verließ.

Während des Ersten Weltkriegs nahm Billik an den Schlachten an der Westfront teil und avancierte im November 1915 zum Leutnant. Im Mai 1916 wurde er bei der Flieger-Ersatz-Abteilung 4 als Flugzeugführer ausgebildet. Von Januar bis 31. März 1917 flog er bei der Schutzstaffel 4 und erhielt hier das Militär-Flugzeugführer-Abzeichen. Anschließend kam er zur Jagdstaffel 12, wo er nach dem 4. Luftsieg das Eiserne Kreuz I. Klasse erhielt. Nach dem 8. Luftsieg im Dezember 1917 beauftragte man Billik mit der Führung der schwarzen Jagdstaffel 52. Nach seinem 27. Luftsieg am 25. Juli 1917 wurde ihm das Ritterkreuz des Königlichen Hausordens von Hohenzollern mit Schwertern verliehen. Unter anderem schoss er die beiden bekannten alliierten Flieger Major Desbrisay Carter und Captain Chadwik ab.

Nach seinem 31. Luftsieg geriet er nach einem Motorschaden am 10. August 1918 in britische Gefangenschaft. Paul Billik war für den *Pour le Mérite* vorgeschlagen, erhielt den Orden aber infolge der Gefangenschaft nicht mehr. Nach der Entlassung aus der Gefangenschaft blieb Billik weiter aktiver Flieger. Billik nahm an verschiedenen sportlichen Flugveranstaltungen teil und konnte dort diverse Preise gewinnen, zuletzt beim Deutschen Rundflug 1925, wo er in der ersten Etappe mit einer U10 von Udet-Flugzeugbau den Sieg davontrug. Beruflich war Billik bis 1925 für die Udet-Flugzeugwerke in München tätig. 1925 wechselte er zur Verkehrsfliegerei und wurde für die Deutsche Aero Lloyd tätig. Aus dem Zusammenschluss der Deutschen Aero Lloyd und Junkers Luftverkehr entstand am 6. Januar 1926 die Deutsche Luft Hansa A.G.

Am 8. März 1926 verunglückte Billik bei einem Versuchsflug mit einer Junkers F 13 für die Luft Hansa auf dem Flugplatz Staaken bei Berlin. Beim Aufprall auf dem Boden platzte der Benzintank und das Flugzeug geriet in Brand. Billik konnte sich nicht mehr rechtzeitig aus der Maschine befreien und verbrannte. Sein Leichnam wurde auf dem Berliner Invalidenfriedhof beigesetzt.

## Literatur

Walter Zuerl: *Pour le merite-Flieger*. Luftfahrtverlag Axel Zuerl, 1987. ISBN 978-3-934596-15-3.

*Der Flieger*. Nr. 5 + 7 von 1925.

*Vossische Zeitung* vom 9. März 1926.

*Berliner Tageblatt* vom 9. März 1926.



**Wilhelm Bittrich** (\* 26. Februar 1894 in Wernigerode; † 19. April 1979 in Wolftratshausen) war ein deutscher Offizier und Flugzeugführer. Er kommandierte ab 1932 und während des Zweiten Weltkriegs verschiedene SS-Einheiten, zuletzt als SS-Obergruppenführer und General der Waffen-SS das II. SS-Panzerkorps.

## □ Leben

### Erster Weltkrieg und Nachkriegsjahre

Wilhelm Bittrich wurde 1894 als Sohn eines Kaufmanns geboren. Er meldete sich zu Beginn des Ersten Weltkriegs als Kriegsfreiwilliger. Als Angehöriger des 2. Hannoverschen Infanterie-Regiments Nr. 77 in Munster und Leutnant der Reserve wurde er Ende 1914 und Anfang 1915 schwer verwundet. 1916 erhielt er eine Fliegerausbildung an der Militärfliegerschule Halberstadt und wurde danach erneut in Kriegshandlungen eingesetzt.

Nach Kriegsende schloss er sich 1919 vorübergehend dem Freikorps Hülsen und vom März bis zum Juni 1920 dem Reichswehrebataillon Berlin an. Ab 1921 war er für kurze Zeit Turn- und Sportlehrer sowie Angestellter einer Maklerfirma. 1922 heiratete er die Theaterschauspielerin und Regisseurin Käte Sonntag-Blume.

1923 wurde er als Leutnant in die Reichswehr übernommen. Von 1924 bis 1930 arbeitete er als Fluglehrer in Stettin und Warnemünde. Vom 1. April 1930 bis zum 31. März 1932 war Bittrich Zivilangestellter in der Reichswehr. Am 1. Dezember 1931 trat Bittrich mit der Mitgliedsnummer 829.700 in die NSDAP ein. Von März bis Juni 1932 war er auch Angehöriger der Sturmabteilung.

### Zeit des Nationalsozialismus

#### Tätigkeit in der SS

Bittrich trat am 1. Juli 1932 als SS-Anwärter in die SS-Fliegerstaffel „Ost“ ein und wurde am 31. Oktober 1932 zum SS-Sturmführer und Führer der Staffel befördert. Er entwickelte als Fliegerreferent beim SS-Oberabschnitt Ost die SS-Fliegerstürme. Bittrich war ab März 1934 mit der Führung der 74. SS-Standarte beauftragt.

Ab August 1934 diente er in der Pol. Bereitschaft Hamburg. Am 1. Januar 1935 unterschrieb Bittrich als SS-Hauptsturmführer einen Dienstvertrag für die SS-Verfügungstruppe. Er wirkte zunächst als Führer bei der Aufstellung des I. Bataillons der SS-Standarte „Germania“ (2./SS-Germania) mit. Am 1. Oktober 1936 zum SS-Sturmbannführer und am 30. Januar 1938 zum SS-Obersturmbannführer befördert, übernahm er im gleichen Jahr als Kommandeur das II. Bataillon des SS-Regiments „Deutschland“ (II./SS-„Deutschland“), mit dem er nach Wien zur Neuaufstellung der aktiven SS-Standarte 3 verlegt wurde, die später den Namen SS-Regiment „Der Führer“ erhielt. Am 1. Juni 1939 wurde Bittrich Führer beim Stab der Leibstandarte SS „Adolf Hitler“.

#### Kommandeur im Zweiten Weltkrieg

Bittrich nahm 1939 als Mitglied der „Leibstandarte SS Adolf Hitler“ am Überfall auf Polen teil. Am 1. Februar 1940 wurde er in das SS-Führungshauptamt versetzt, um einheitliche Ausbildungsvorschriften für die nun Waffen-SS genannte SS-Verfügungstruppe zu erarbeiten. Beim Feldzug gegen die Sowjetunion war er Kommandeur der SS-Standarte „Deutschland“ und in Vertretung des verwundeten Paul Hauser Kommandeur der SS-Division „Das Reich“ vor Moskau. Am 19. Oktober 1941 folgte die Beförderung zum SS-Brigadeführer und Generalmajor der Waffen-SS. Für Kriegshandlungen vor Moskau erhielt er am 14. Dezember 1941 das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes. Im Januar 1942 wurde Bittrich erneut zum SS-Führungshauptamt versetzt und beauftragt, die 8. SS-Kavallerie-Division „Florian Geyer“ aufzustellen, mit der er dann bis Anfang 1943 im Mittelabschnitt der Ostfront kämpfte. Ab Februar 1943 stellte er als Kommandeur die 9. SS-Panzer-Division „Hohenstaufen“ auf. Am 1. Mai 1943 wurde er zum SS-Gruppenführer und Generalleutnant der Waffen-SS befördert. Seine Division verblieb zunächst in Belgien und Frankreich, wo sie im Oktober 1943 zu einer Panzerdivision umgerüstet wurde. Ab März 1944 kämpfte sie im Rahmen des II. SS-Panzerkorps im Raum Tarnopol in der Ukraine.

Nach der Landung der Alliierten in der Normandie im Juni 1944 wurde das II. SS-Panzerkorps nach Frankreich verlegt, wo Bittrich am 1. August 1944 als Nachfolger Paul Haussers SS-Obergruppenführer und Kommandierender General der Einheit wurde. Unter seiner Führung kämpfte das Korps, nunmehr bestehend aus der 9. SS-Panzer-Division, der 3. Fallschirmjäger-Division und Teilen der 21. Panzer-Division, zunächst an der Invasionsfront unter anderem im Raum Caen. Am 20./21. August brach die Einheit unter schweren Verlusten den Kessel von Falaise auf und befreite die eingeschlossene 7. Armee und die 5. Panzerarmee. Für seine Führungsleistung bei dieser Operation erhielt Bittrich am 28. August 1944 das Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes. Das II. SS-Panzerkorps wurde zur Auffrischung seiner Verbände am Anfang September 1944 in die Niederlande in die Gegend von Arnheim verlegt. Am 17. September 1944 begannen dort die Alliierten die Operation Market Garden mit dem Absprung von britischen Fallschirmjägern genau in die Bereitstellungsräume der Einheit, deren tatsächliche Größe und Kampfkraft der alliierten Aufklärung entgangen war. Bittrichs Korps gelang es, die 1st Airborne Division einzukesseln und ihr schwere Verluste beizubringen. Auf Bitten des Divisionsarztes der Briten verfügte Bittrich am 24. September 1944 eine dreistündige Waffenruhe, um mehr als 2000 verwundete Briten aus dem Kessel abtransportieren und in den Lazaretten seiner Divisionen versorgen zu lassen.<sup>[1]</sup> Ab dem 16. Dezember 1944 nahm das II. SS-Panzerkorps im Rahmen der 6. Panzerarmee unter Sepp Dietrich an der Ardennenoffensive teil. Bittrich unterstanden für die Operation neben der 9. SS-Panzer-Division „Hohenstaufen“ auch die 2. SS-Panzer-Division „Das Reich“ sowie die Führer-Begleit-Brigade. Nach geringen Anfangserfolgen liefen sich die Stoßkeile des Korps fest und erlitten durch ständige alliierte Luftangriffe schwere Verluste. Nach dem endgültigen Scheitern der Ardennenoffensive und der bevorstehenden sowjetischen Offensive im Süden der Ostfront wurde die 6. Panzerarmee mit Bittrichs II. SS-Panzerkorps im Februar 1945 nach Ungarn verlegt (Plattenseeoffensive), konnte den Durchbruch der Roten Armee aber nicht verhindern.

Das II. SS-Panzerkorps wurde daraufhin mit der Verteidigung Wiens beauftragt. Nachdem am 2. April 1945 der Angriff auf die Stadt begonnen hatte, erhielt Bittrich am 9. April 1945 vom Oberkommando der Wehrmacht (OKW) den Befehl, Wien „bis zum letzten Atemzug“ zu halten. Noch am selben Tag aber zog er seine Verbände aus Wien ab und verlegte sie hinter den Donaukanal, um eine sinnlose Zerstörung der Wiener Altstadt und ein Ausbluten seiner Divisionen – der 2. SS-Panzer-Division, 9. SS-Panzer-Division, 44. Infanterie-Division und der 6. Panzer-Division – zu verhindern. Einem neuerlichen Befehl des OKW, Wien zurückzuerobern, leistete er keine Folge. Hinhaltend kämpfend zog sich Bittrich mit seinem Korps nach Westen zurück und ging am 8. Mai 1945 mit den Resten seines Korps in der Nähe von Steyr (Oberösterreich) in US-amerikanische Kriegsgefangenschaft.

Kriegsgefangenschaft, Prozess

Im Januar 1948 wurde Bittrich nach dreijähriger amerikanischer Internierung auf eigenen Wunsch an die französischen Militärbehörden ausgeliefert, die ihn wegen Kriegsverbrechen in Frankreich anklagten. Er war fünf Jahre lang in dem Marseiller Gefängnis „Les Baumettes“ in Einzelhaft interniert. Der Prozess gegen ihn begann am 16. Juni 1953 vor einem französischen Militärgericht in Marseille. Der Anklagevorwurf bezog sich auf die Erhängung von 17 Mitgliedern der Résistance bei Nîmes durch einen Zug der Feldgendarmarie-Kompanie der 9. SS-Panzer-Division „Hohenstaufen“, deren Kommandeur Bittrich zu dieser Zeit gewesen war. Die siebentägige Verhandlung ergab, dass Bittrich frontabwesend

war und erst im Nachhinein Kenntnis von den Erhängungen erhalten und daraufhin gegen die beteiligten Soldaten sofort ein Verfahren eingeleitet hatte. Letztlich wurde Bittrich zu fünf Jahren Gefängnis verurteilt, weil er – so das Gericht – als Divisionskommandeur die Verantwortung für das Verhalten der ihm unterstellten Soldaten zu übernehmen habe. Die Strafe galt durch die Untersuchungshaft als verbüßt. Der mitangeklagte verantwortliche Zugführer erhielt eine 20-jährige Zuchthausstrafe.

Nachkriegszeit

Bittrich zog nach seiner Entlassung 1953 an den Starnberger See. Einen Beruf konnte er krankheitsbedingt nicht mehr ausüben. Er lebte gemeinsam mit seiner Frau von einer Fürsorge-Unterstützung der Stadt Münsing. Eine Rente wurde ihm als ehemaligem General der Waffen-SS nicht zugestanden. Er starb am 19. April 1979.

Trivia

In dem Kinofilm *Die Brücke von Arnheim* (1977) wurde Bittrich von Maximilian Schell verkörpert.

Auszeichnungen

Eisernes Kreuz (1914) II. und I. Klasse

Frontkämpferehrenkreuz 1914/18

Flugzeugführerabzeichen

Verwundetenabzeichen (1918) in Schwarz

Spange zum Eisernen Kreuz II. und I. Klasse am 25. September 1939 und 7. Juni 1940

Medaille Winterschlacht im Osten 1941/42 am 15. August 1942

Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes (am 14. Dezember 1941), mit Eichenlaub<sup>[2]</sup> am 28. August 1944

Deutsches Kreuz in Gold am 6. März 1943<sup>[2]</sup>

Ehrendegen des Reichsführers SS

Totenkopfring der SS

Literatur

Militärgeschichtliches Forschungsamt der Bundeswehr (Hrsg.): *Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg*. 10 Bände. Stuttgart 1991–2005.

Horst Mühleisen: *Wilhelm Bittrich*. In: Ronald Smelser, Enrico Syring (Hrsg.): *Die SS, Elite unter dem Totenkopf. 30 Lebensläufe*. Schöningh, Paderborn 2000, [ISBN 3-506-78562-1](#).



**Walter Blume** (\* 10. Januar 1896 in Hirschberg im Riesengebirge; † 27. Mai 1964 in Duisburg) war ein deutscher Jagdflieger und Flugzeugkonstrukteur. Er war im Zweiten Weltkrieg bei den Arado-Flugzeugwerken an der Entwicklung des

ersten Kampfzonentransporters sowie der ersten zwei- und vierstrahligen Strahlbomber eingebunden. Später war er maßgeblich bei der Entwicklung des bis heute im aktiven Dienst stehenden zweimotorigen Transportflugzeuges *Transall* beteiligt.

Leben

Vor dem Ersten Weltkrieg

Nach dem Abitur in Hirschberg war er ab Frühjahr 1914 als Ingenieurpraktikant in einer Maschinenfabrik tätig.

Erster Weltkrieg

Walter Blume diente ab dem 4. August 1914 beim Schlesischen Jägerbataillon Nr. 5 als Kriegsfreiwilliger. Am 19. September wechselte er ins Reserve-Jäger-Bataillon Nr. 21 an die Ostfront. Nach einer Verwundung durch einen Gewehrschuss in den Oberschenkel am 24. Oktober 1914 bei Lyck in Ostpreußen wurde er als Oberjäger der Ausbildungseinheit des Bataillons zugeteilt. In dieser Zeit meldete er sich freiwillig zur Fliegertruppe, wurde ab 30. Juni 1915 bei der *Flieger-Ersatzabteilung Großenhain* und in der *Fliegerschule Leipzig-Mockau* zum Piloten ausgebildet und bestand am 30. März 1916 die Feldpilotenprüfung. Nach beendeter Ausbildung kam er an die Westfront, zuerst beim *Versuchs- und Übungspark West* bei Saint-Quentin, dann ab 24. März beim *Armeeflugzeugpark A* bei Straßburg. Vom 18. Juni 1916 bis zum 20. Januar 1917 war Blume für die *Feldfliegerabteilung Nr. 65* mit Aviatik-Doppelsitzern bei Schlettstadt im Einsatz und wurde im August 1916 zum Vizefeldwebel befördert.<sup>[1]</sup>

Nach seiner selbst beantragten Versetzung zur Jasta 26 und der Ernennung zum Leutnant am 31. Januar 1917 erzielte er seinen ersten Abschuss eines gegnerischen Fliegers am 10. Mai 1917 bei Gouzeaucourt. In dieser Staffel, für die er insgesamt 6 Luftsiege auf Albatros-Flugzeugen erreichte, diente er unter Oberleutnant Bruno Loerzer.

Nach einer weiteren Kriegsverletzung an der Brust am 29. November 1917 wechselte er nach über drei Monaten Genesungszeit am 9. März 1918 zur Feldfliegerabteilung 13 nach Bromberg und von dort zur Jasta 9 an die Westfront, bei der er bis zum Kriegsende weitere 22 gegnerische Flugzeuge abschoss.<sup>[2]</sup> Er folgte dort als Kommandeur dem Oberleutnant und späterem Generaloberst der Luftwaffe Kurt Student nach.<sup>[3]</sup>

Am 7. August 1918 erhielt Blume das Ritterkreuz des Königlichen Hausordens von Hohenzollern.<sup>[4]</sup> Am 30. September 1918 wurde ihm der *Pour le Mérite*, die höchste preußische Tapferkeitsauszeichnung, verliehen.<sup>[5]</sup> Mit 28 bestätigten Abschüssen zählt Walter Blume zu den erfolgreichsten deutschen Jagdfliegern des Ersten Weltkriegs. Nach der Demobilisierung seiner Staffel beendete Blume am 15. Januar 1919 seinen Militärdienst.

Zwischen den Kriegen

Nach dem Ersten Weltkrieg studierte Walter Blume an der TH Hannover und beendete 1922 seine Ausbildung als Diplom-Ingenieur. Während der Studienzeit war er als Schüler Georg Hans Madelungs an der Konstruktion des Segelflugzeuges *Vampyr* beteiligt. 1925 nahm er am ersten nach dem Krieg stattfindenden Deutschlandflug teil.

Mit seinem Eintritt in die Albatros Flugzeugwerke in Berlin-Johannisthal als Chefkonstrukteur machte Walter Blume im November 1926 den entscheidenden Schritt für seine zukünftige Laufbahn als Flugzeugkonstrukteur, nachdem er vorher beim Heereswaffenamt an der geheimen Aufrüstung der Reichswehr beteiligt war.

Am 1. Januar 1932 wechselte er zu den Arado Flugzeugwerken und wurde dort zum Technischen Direktor, ab Sommer 1933 erst Direktor, später Betriebsführer des Zweigwerks in Warnemünde und ab Dezember 1935 zum Leiter der

Entwicklungsabteilung ernannt. Zu dieser Zeit befand sich die Ar 66 in der Entwicklung.

#### Zweiter Weltkrieg

Unter Walter Blumes Führung wurde neben weiteren Projekten und umfangreichen Lizenzfertigungen die richtungsweisenden Flugzeuge Ar 232 (militärischer Transporter) und Ar 234 (strahltriebwerkegetriebener Aufklärer/Bomber) zur Serienreife entwickelt.

#### Nachkriegszeit

Blume gelangte bei Kriegsende in die Westzone und war bei der Aluminiumzentrale in Düsseldorf, der Herausgeberin des einschlägigen Fachorgans der Leichtmetallindustrie, angestellt.

Die Stadt Duisburg stellte ihm ab Oktober 1952 im Haus Ruhrort („Tausendfensterhaus“) Räume für das *Büro Blume* (Leichtbau und Flugtechnik GmbH)<sup>[6]</sup> zur Verfügung, das als „Keimzelle der nordrhein-westfälischen Flugzeugindustrie“ geplant war.

Für den Bau des viersitzigen Reiseflugzeugs *Blume BI 500* und eines Transportflugzeugs waren bereits 6 Ingenieure eingestellt und ein Gelände mit 41.000 m<sup>2</sup> zur Errichtung eines Flugzeugwerkes mit 2000 Mitarbeitern ausgewählt. Allerdings stellte sich im Lauf des Jahres 1955 heraus, dass die nordrhein-westfälischen Ansätze einer Flugzeugindustrie nicht bei der ersten Ausrüstung der neuen Luftwaffe berücksichtigt würden. Die *Blume BI 500* wurde daraufhin in zwei Versuchsexemplaren bei Focke-Wulf in Bremen gebaut.

Auf Druck des Bundeswirtschaftsministeriums im September 1955 schloss sich Walter Blume mit seinem *Büro Blume* dem Flugzeughersteller Focke-Wulf an. Unter dem Namen *Blume-Leichtbau und Flugtechnik* war das Unternehmen an der Entwicklung der Transall C-160 beteiligt.<sup>[7]</sup>

#### Leistungen

Walter Blume gehörte neben Willy Messerschmitt, Kurt Tank, Richard Vogt und Ernst Heinkel zu den bedeutendsten Konstrukteuren des deutschen Flugzeugbaus im Zweiten Weltkrieg.<sup>[8]</sup>

#### Auszeichnungen

Eisernes Kreuz II. Klasse am 24. Juli 1916

Eisernes Kreuz I. Klasse am 14. August 1917

Königlicher Hausorden von Hohenzollern mit Schwertern, 1918

Pour le Mérite am 30. September 1918

Siehe auch

Liste deutscher Jagdflieger im Ersten Weltkrieg

#### Literatur

□ Rolf Roeingh: *Flieger des Weltkrieges*. Luftwaffenführungsstab Ic/VIII, Berlin 1941

□ Walter Zuerl: *Deutsche Flugzeugkonstrukteure. Werdegang und Erfolge unserer Flugzeug- und Flugmotorenbauer*. Pechstein, München 1938, S. 236–248.



**Oswald Boelcke** (\* 19. Mai 1891 in Giebichenstein, Saalkreis; † 28. Oktober 1916 bei Bapaume, Pas-de-Calais, Frankreich) war einer der bekanntesten deutschen Jagdflieger im Ersten Weltkrieg. Er entwickelte mit den Dicta Boelcke die ersten Einsatzgrundsätze der Luftkampfaktik.

## □ Militärische Laufbahn

### Militärische Ausbildung

Boelcke wuchs in Dessau (damals Herzogtum Anhalt) als Sohn des Gymnasialprofessors Max Boelcke auf, der aus einer eingewanderten Handwerkerfamilie in Brandenburg an der Havel stammte. Nach dem Abitur trat er im Jahr 1911 als Fahnenjunker in das Telegraphen-Bataillon Nr. 3 in Koblenz ein. Nach Abschluss der Offizierausbildung wechselte Oswald Boelcke im Mai 1914 wie vor ihm sein fünf Jahre älterer Bruder Wilhelm Boelcke in die neu gegründete Fliegertruppe. In der Fliegerschule Halberstadt wurde er zum Flugzeugführer ausgebildet.

### Feldflieger

Nach der letzten Flugprüfung am 15. August 1914 wurde Boelcke zur Feldfliegerabteilung 13 versetzt. An der Westfront flog er mit seinem Bruder Wilhelm als Beobachter. Nach Streitigkeiten innerhalb der Einheit ließen sich die Brüder nicht mehr gemeinsam einsetzen. Oswald Boelcke kam im April 1915 zur neu aufgestellten Feldfliegerabteilung 62. Die Abteilung wurde kurz darauf nach Douai (Frankreich) verlegt.

Am 4. Juli 1915 erreichte Boelcke seinen ersten Luftsieg. Den eigentlichen Abschuss erzielte der Flugbeobachter von Wühlisch, da in dieser frühen Phase des Luftkriegs die Flugzeugführer noch keine Waffen bedienten. Dieser erste Luftsieg in einem gezielten Jagdeinsatz förderte die militärische Idee, Einheiten mit Jagdflugzeugen eigens für den Kampf gegen feindliche Flugzeuge zu etablieren.

### Jagdflieger

Boelckes ersten Luftsieg als Flugzeugführer erzielte er am 19. September 1915. Bereits am 12. Januar 1916 wurde er zusammen mit dem sächsischen Oberleutnant Max Immelmann für den jeweils achten Luftsieg von Kaiser Wilhelm mit der höchsten preußischen Tapferkeitsauszeichnung, dem Orden Pour le Mérite, ausgezeichnet. Beide waren die ersten Angehörigen der Fliegertruppe, die diesen Orden erhielten.

Überliefert ist aus dieser Zeit eine Geschichte vom 28. August 1915. Boelcke rettete einem französischen Jungen, der in einen Kanal gefallen war, das Leben. Er sprang in den Kanal und holte den Jungen aus dem Wasser. Dafür erhielt er die preußische Rettungsmedaille am Band, die er später stolz neben seinen anderen Auszeichnungen getragen hat.

Im März 1916 wurde Boelcke Führer einer Gruppe von sechs Jagdfliegern bei der neu aufgestellten Fliegerstaffel Sivry. Zu diesem Zeitpunkt beherrschten Immelmann und Boelcke den Luftkrieg und trugen einen Wettkampf um die meisten Luftsiege aus. Nach dem Unfalltod Immelmans am 18. Juni 1916 erhielt Boelcke Flugverbot, da man sein Wissen im Bereich der Jagdfliegerei für zu wertvoll hielt. Zu diesem Zeitpunkt hatte er 19 anerkannte Luftsiege erzielt.

### Ausbilder

Boelcke wurde zu einer Inspektionsreise auf den Balkan entsandt. Auf der Reise hatte er Kontakt zu Enver Pascha, Generalfeldmarschall Paul von Hindenburg, Erich Ludendorff, Generalfeldmarschall August von Mackensen, Generalfeldmarschall Franz Conrad und Kaiser Wilhelm II. Die Tatsache, dass er als rangniedriger Offizier mit führenden militärischen und staatlichen Personen der Mittelmächte sprach, illustriert Boelckes enormen Bekanntheitsgrad und die hohe allgemeine Aufmerksamkeit für den Luftkrieg.

Nach der von ihm angeregten Reorganisation der deutschen Luftstreitkräfte wurde Boelcke, inzwischen zum Hauptmann befördert, zum Kommandeur der am 10. August 1916 aufgestellten Jagdstaffel 2 ernannt. Er erhielt die Möglichkeit,

sich die Piloten selbst auszusuchen. Während eines Besuches bei seinem Bruder Wilhelm im russischen Kowel wählte er unter den Flugzeugführern des Kampfgeschwaders 2 die Leutnants Manfred von Richthofen und Erwin Böhme sowie den Vizefeldwebel Hans Reimann aus.

Anfang September 1916 begann Boelcke, seine Schüler im Einsitzerkampf auszubilden. Angesichts der Neuartigkeit des gezielten Luftkampfes entwickelte er erste Einsatzgrundsätze für diese Kriegszeit, insbesondere das Fliegen in engen Formationen. Seine in den sogenannten *Dicta Boelcke* festgehaltenen Regeln gehörten über viele Jahrzehnte zu den theoretischen Grundlagen des Luftkriegs. In der kurzen Zeit als Führer der Jagdstaffel war Boelcke sehr erfolgreich. Von Anfang September bis Ende Oktober 1916 schoss er 20 gegnerische Flugzeuge ab und stand mit insgesamt 40 anerkannten Luftsiegen an der Spitze aller Jagdflieger.

Am 28. Oktober 1916 touchierte während eines Luftkampfes seine Maschine die Maschine seines Kameraden Böhme. Dabei wurde eine Tragfläche Boelckes beschädigt. Er konnte die zu Boden trudelnde Maschine nicht mehr abfangen und wurde beim Aufprall getötet.<sup>[1]</sup>

Boelcke wurde in einem Staatsbegräbnis unter großer öffentlicher Aufmerksamkeit auf dem Ehrenfriedhof der Stadt Dessau-Roßlau beerdigt. Noch heute ist sein großes Grabmal, 1921 als gemeinsames Werk des Architekten Albin Müller und des Bildhauers Walther Kieser entstanden, dort zu besichtigen. Boelckes Verdienste liegen in der Entwicklung der Einsatzgrundsätze der modernen Jagdfliegerei und Pilotenausbildung. Seine *Dicta Boelcke*, Regeln für den Luftkampf, gelten auch heute noch.

Militärische Auszeichnungen

Eisernes Kreuz (1914) II. und I. Klasse

Friedrich-Kreuz am 31. Januar 1915

Ritterkreuz des Königlichen Hausordens von Hohenzollern mit Schwertern am 3. November 1915

Hausorden Albrechts des Bären Ritterkreuz II. Klasse mit Schwertern (Silber) und I. Klasse (Gold)

Militärverdienstorden (Bayern) IV. Klasse mit Schwertern am 13. November 1915

Rettungsmedaille am Band (Preußen) am 30. November 1915

Ehrenbecher für den Sieger im Luftkampf am 24. Dezember 1915

Pour le Mérite am 12. Januar 1916

Eiserner Halbmond am 23. Juli 1916

Herzoglich Sachsen-Ernestinischer Hausorden Ritterkreuz I. Klasse mit Schwertern am 31. Juli 1916

Militärorden für Tapferkeit IV. Klasse am 9. August 1916

Orden der Eisernen Krone III. Klasse mit der Kriegsdekoration am 29. Oktober 1916

Namensgebung

Unmittelbar nach Boelckes Tod wurde die von ihm kommandierte Einheit in „Jagdstaffel Boelcke“ umbenannt.

Die Kaiserliche Marine benannte nach ihm das Vorpostenboot *Boelcke*.

In Brandenburg an der Havel gab es von 1934 bis 1945 den „Oswald-Boelcke-Platz“ (heute Alfred-Messel-Platz).

Als 1935 im Nationalsozialismus eine eigenständige Luftwaffe unter Hermann Göring aufgestellt wurde, wurden die ersten Geschwader auf Befehl Adolf Hitlers nach Max Immelmann, Manfred von Richthofen und Oswald Boelcke benannt. So sollte eine Traditionslinie von der Fliegertruppe des Ersten Weltkrieges zur nationalsozialistischen Luftwaffe konstruiert werden. Siehe Kampfgeschwader 27 „Boelcke“.

in Königsberg erhielt eine Kaserne den Namen *Boelcke-Kaserne*<sup>[2]</sup>

Im „Fliegerviertel“ in Berlin-Tempelhof – an den damaligen Flugplatz angrenzend – ist seit 1936 die Boelckestraße nach ihm benannt.<sup>[3]</sup>

Die Kaserne in Koblenz, in der Boelcke 1911 seinen Militärdienst begann, wurde von den Nationalsozialisten 1938 ebenfalls in Boelcke-Kaserne umbenannt.

Von 1934 bis Mitte der 1990er Jahre existierte in Ulm ebenfalls eine Boelcke-Kaserne.<sup>[4]</sup>

Die Feldwebel-Lilienthal-Kaserne in Delmenhorst hieß zur Zeit der NS-Herrschaft auch Boelcke-Kaserne.<sup>[5]</sup>

Die Luftwaffe benannte 1942 eines ihrer Flugsicherungsschiffe *Boelcke*.

Die Luftwaffe der Bundeswehr hat mit dem Taktischen Luftwaffengeschwader 31 „Boelcke“ in Nörvenich auch eine Einheit nach ihm benannt. Die noch als Zweitstandort zum Geschwader gehörende Kaserne in Kerpen heißt Boelcke-Kaserne und liegt an der Boelckestraße. Sie sollte gemäß Stationierungskonzept 2011 bis 2019 bzw. 2021 geschlossen werden, wird nach einer Überarbeitung des Konzepts aber mit dem Hauptnutzer OrgBereich Zentraler Sanitätsdienst / Streitkräftebasis erhalten bleiben.<sup>[6][7]</sup>

In Kiel-Holtenau ist die Boelckestraße am Flugplatz nach ihm benannt.<sup>[8]</sup>

In Mainz-Kastel wurde eine Hauptverkehrsstraße nach ihm „Boelckestraße“ benannt.

Die Boelckestraße in der Nähe des früheren Würzburger Fliegerhorstes wurde nach 1945 in *Am Galgenberg* umbenannt.

In Nörvenich gibt es seit vielen Jahren eine Boelckestraße. Im Juni 2012 wurde die Zufahrt zum Fliegerhorst Nörvenich *Oswald-Boelcke-Allee* benannt.

In Freiburg im Breisgau ist eine Straße im sogenannten *Heldenviertel* (Unterwiehre) nach Boelcke benannt.

In Münster gibt es einen Boelckeweg in der Nähe des ehemaligen Flughafens Münster / Loddenheide.

In Langenhagen (bei Hannover) existierte bis 1992 ebenfalls eine Boelcke-Kaserne. Dort war bis 1992 das Flugabwehrregiment 1 beheimatet.

In Lage (Lippe) gibt es eine Wohnstraße namens Boelckestraße, während die Straßen im selben Stadtviertel zum überwiegenden Teil nach klassischen Komponisten benannt sind.

Die Boelcke-Kaserne war eine 1936 errichtete Kaserne der Luftwaffe mit großen Hangars im südöstlichen Nordhausen. Der Standort wurde unter der Bezeichnung „KZ-Außenlager Boelcke-Kaserne“ vom 8. Januar 1945 bis zum 11. April 1945 als Außenlager des KZ Mittelbau für männliche KZ-Häftlinge genutzt.<sup>[9]</sup>

In Osnabrück gibt es einen Boelckeweg. Außerdem sind in dem Wohnviertel Straßen nach Berthold, Immelmann, Richthofen und Tiling benannt.

In Stade (Niedersachsen) gibt es bis heute (2016) eine Boelckestraße.

In Rendsburg existiert bis heute eine Boelckestraße. Ebenfalls im Viertel vertreten sind Straßen für Richthofen, Hirth, Lilienthal, Immelmann, Graf Zeppelin sowie Preuß.

In Wildeshausen finden sich in der Umgebung der Boelckestraße noch die Namen der Luftpioniere Immelmann, Richthofen, Lilienthal, Heinkel, Junkers, Zeppelin und Oberth.

Im sogenannten Fliegerviertel in Landau in der Pfalz gibt es neben der Boelckestraße weitere Straßen, die nach den deutschen Fliegern und Luftfahrtpionieren Richthofen, Eckener, Immelmann und Graf Zeppelin benannt wurden.

In Wunstorf gibt ebenfalls es eine Oswald-Boelcke-Straße.

Siehe auch

Liste deutscher Jagdflieger im Ersten Weltkrieg

## Literatur

*Boelcke, der Mensch, der Flieger, der Führer der deutschen Jagdfliegerei. Ein Lebens- und Heldenbild aus seinen Briefen gestaltet* von Johannes Werner. K. F. Koehler, Leipzig 1932.

Heinz Kraft: *Boelcke, Oswald*. In: *Neue Deutsche Biographie* (NDB). Band 2, Duncker & Humblot, Berlin 1955, ISBN 3-428-00183-4, S. 398 (Digitalisat).

Arch Whitehouse: *Flieger-Asse 1914–1918*. Motorbuch, Stuttgart 1970, S. 365–377 DNB 458639915.

Walter Waiss: *Chronik Kampfgeschwader Nr. 27 Boelcke, Teil 3: 1.1.42–31.12.42*. Helios, Aachen 2005, ISBN 3-938208-07-4.

Norman Franks: *Albatros Aces of World War 1*. Osprey, Oxford/New York 2000 (= *Aircraft of the Aces* 32). ISBN 1-85532-960-3.

Greg Van Wyngarden: *Jagdstaffel 2 'Boelcke'. Von Richthofen's Mentor*. Osprey, Oxford/New York 2007 (= *Aviation Elite Units* 26). ISBN 978-1-84603-203-5.

Erich Gröner u. a.: *Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945*, Bd. 8/2:

*Vorpostenboote, Hilfsminensucher, Küstenschutzverbände (Teil 2),*

*Kleinkampfverbände, Beiboote*, Koblenz (Bernard & Graefe) 1993, S. 533. ISBN 3-7637-4807-5



**Oskar von Boenigk** (\* 25. August 1893 in Siegersdorf; † 30. Januar 1946 im Speziallager Ketschendorf bei Fürstenwalde) war ein deutscher Offizier der Fliegertruppe und erzielte 26 bestätigte Abschüsse im Ersten Weltkrieg. Im Zweiten Weltkrieg diente er als Generalmajor der Luftwaffe.

## □ Leben

Geboren wurde Oskar als Sohn des königlichen Amtrats und Domänenpächters Kuno Freiherr von Boenigk. Er besucht vom neunten bis elften Lebensjahr das Gymnasium in Bunzlau, davor wurde er zu Hause von Privatlehrern erzogen und unterrichtet. Nach der Kadettenanstalt Wahlstatt und Hauptkadettenanstalt Lichterfelde, trat er als Leutnant am 22. März 1912 in das Grenadier-Regiment „König Friedrich III.“ (2. Schlesisches) Nr. 11 ein.

Mit seinem Regiment kam Boenigk bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs als Zugführer an der Westfront zum Einsatz und wurde am 22. August bei Rossignol-Tintigny in Brust und Lunge schwer verwundet. Oktober 1914 kehrte er zum Regiment zurück, wurde Kompanieführer und später Ordonnanzoffizier. Er erlebte im März 1915 die Winterschlacht in der Champagne. Nach weiteren Verwundungen kehrte er im Dezember 1915 als Führer der 5. Kompanie zurück und nahm an den Kämpfen an der Lorettohöhe und die Herbstschlacht bei Arras teil.

Ab Dezember 1915 erhielt Boenigk eine Flugzeugbeobachterausbildung in Köln-Bickendorf. Am 1. März 1916 folgte seine Kommandierung zur Fliegerersatzabteilung in Posen und kam anschließend zur Kampfstaffel 32 (in einem Kampfgeschwader), die an den Kämpfen in den Vogesen eingesetzt wurde, später flog er auch mit bei den Bombenflügen auf Dünkirchen und war an der Sommeschlacht und der Osterschlacht 1917 an der Aisne als Beobachter beteiligt. Die siebenwöchige Ausbildung zum Flugzeugführer durchlief er 1917 in Braunschweig. Nach dem erfolgreichen Abschluss erhielt er das Militär-Flugzeugführer-Abzeichen und wurde im Juni 1917 zur Jagdstaffel 4 des Richthofen-Geschwaders in Flandern versetzt. Seinen ersten Luftsieg erzielte er am 20. Juli 1917 nordwestlich von Terbrielen über eine englische Sopwith Camel. Im Oktober 1917 bekam er die Führung einer Staffel, die im Abschnitt Reims-Verdun kämpfte. Juni 1918 wurde er Kommandeur des Jagdgeschwaders II. Mit diesem Geschwader vernichtete er im September 1918 die amerikanischen Flieger am St. Mihiel-Bogen fast vollständig. In der Zeit von 12. bis 18. September 1918 schoss das Geschwader unter seiner Führung 81 gegnerische Flugzeuge ab und verlor dabei nur zwei. Einen Tag später beschoss er mit seiner Staffel fünf Bréguets, die den Auftrag hatten, das deutsche Geschwader zu vernichten; drei stürzten brennend ab, zwei mussten landen.

Der Orden Pour le Mérite wurde ihm nach 26 Abschüssen am 26. Oktober 1918 verliehen, nachdem er bereits beide Klassen des Eisernen Kreuzes erhalten hatte.

Nach Kriegsende fungierte Boenigk als Führer der Freiwilligen-Flieger-Abteilung 418 beim Grenzschutz Ost. Da der Friedensvertrag von Versailles ein Verbot einer Fliegertruppe vorsah, wurde Boenigk am 30. September 1919 zur Abwicklungsstelle seines Stammregiments versetzt und unter gleichzeitiger Beförderung zum Hauptmann am 31. März 1920 aus dem aktiven Dienst entlassen.

Am 1. Juli 1934 erfolgte seine Reaktivierung zur Luftwaffe im Dienstgrad eines Majors. Er war ab diesem Zeitpunkt zunächst Kommandeur der Deutschen Verkehrsfliegerschule Cottbus. Es folgten Verwendungen als Offizier zBV an der Jagdfliegerschule Schleißheim und am 1. November 1935 seine Kommandierung zur Fliegerschule Perleberg. Ab 1. März 1936 fungierte er dort als Kommandeur der Fliegerschule und war zugleich Fliegerhorst-Kommandant. In diesen Funktionen beförderte man ihn am 1. Oktober 1936 zum Oberstleutnant sowie am 1. Januar 1939 zum Oberst.

Nach dem Beginn des Zweiten Weltkriegs verblieb Boenigk zunächst auf seinem Posten und wurde am 1. November 1939 zum Kommandeur der Fliegerschule Sprottau ernannt. Ende des Jahres setzte man ihn als Flughafenbereichskommandant 1 in Breslau ein und beförderte ihn als solchen am 1. Februar 1941 zum Generalmajor. Boenigk wurde am 30. November 1942 aus dem aktiven Dienst entlassen, jedoch weiterhin zur Verfügung gestellt. Vom 1. Dezember 1942 bis 31. Mai 1943 war er beim Luftgau-Kommando VIII bzw. II tätig, ehe seine Mobilmachungsbestimmung aufgehoben und er endgültig verabschiedet wurde.

Nach Kriegsende wurde Boenigk am 13. November 1945 durch die sowjetischen Besatzungsbehörden verhaftet und in das Speziallager (Internierungslager) Ketschendorf bei Fürstenwalde verbracht, wo er verstarb.

Literatur

Jürgen Brinkmann: *Die Ritter des Orden Pour le merite 1914–1918*. Th. Schäfer Druckerei GmbH Hannover, Bückeberg 1982.

Walter Zuerl: *Pour le merite-Flieger*. Luftfahrtverlag Axel Zuerl, 1987. ISBN 9783934596153

Karl-Friedrich Hildebrand, Christian Zweng: *Die Ritter des Ordens Pour le Mérite des I. Weltkriegs*. Band 1: A–G. Biblio Verlag, Osnabrück 1999, [ISBN 3-7648-2505-7](https://www.biblio-verlag.de/ISBN-3-7648-2505-7), S. 144–145



**Erwin Böhme** (\* 29. Juli 1879 in Holzminden; † 29. November 1917 über Zonnebeke, Belgien) war ein deutscher Ingenieur und Jagdflieger im Ersten Weltkrieg.

## □ Leben

### Ingenieur

Nach dem Abitur auf dem Gymnasium in Holzminden besuchte er die Technische Fachschule in Dortmund und machte 1902 sein Staatsexamen. Danach ist er als Ingenieur bei verschiedenen Unternehmen in Elberfeld und von 1904 bis 1909 in Zürich und Biel tätig. Ab 1909 übernahm er für die Adolf Bleichert & Co. die Bauleitung der bis dahin bereits größtenteils fertiggestellten 116 km langen Usambara-Luftseilbahn für den Holztransport von Tanga bis Rate in der damaligen Kolonie Deutsch-Ostafrika. Diese Seilbahn wurde von Erwin Wilkins aus Hornow-Wadelsdorf in Auftrag gegeben, der als Unternehmer 1889 in den Usambarabergen am Fuße des Kilimandscharo Land von der Deutsch-Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft kaufte, den Ort Neu-Hornow gründete und ab 1901 ein bedeutendes Sägewerk zum Vertrieb von Zedernholz betrieb. Jagdflieger

Bei Beginn des Ersten Weltkriegs 1914 machte Böhme Urlaub in den Schweizer Alpen und trat kurz darauf in Deutschland in den Kriegsdienst ein. Im Herbst wurde er zur Pilotenausbildung nach Lindenthal abkommandiert und nach abgeschlossener Prüfung als Fluglehrer eingesetzt. Im Dezember 1915 erfolgte der Wechsel zur Kampfstaffel 10, die von Hauptmann Wilhelm Boelcke (Bruder des damals bekanntesten deutschen Jagdfliegers Oswald Boelcke) kommandiert wurde. Im August 1916 wurde Böhme, gemeinsam mit Manfred von Richthofen, von Oswald Boelcke für die neu aufgestellte Jagdstaffel 2 ausgewählt. Boelcke bildete die weniger erfahrenen Piloten in den folgenden Monaten aus. Im Mai 1916 wurde Böhme zum Leutnant der Reserve ernannt. Am 28. Oktober 1916 kollidierte sein Flugzeug während eines Luftkampfes mit dem Flugzeug Oswald Boelckes. Während Böhme die Kollision überstand, stürzte Boelcke mit seiner beschädigten Maschine ab und starb beim Aufschlag.

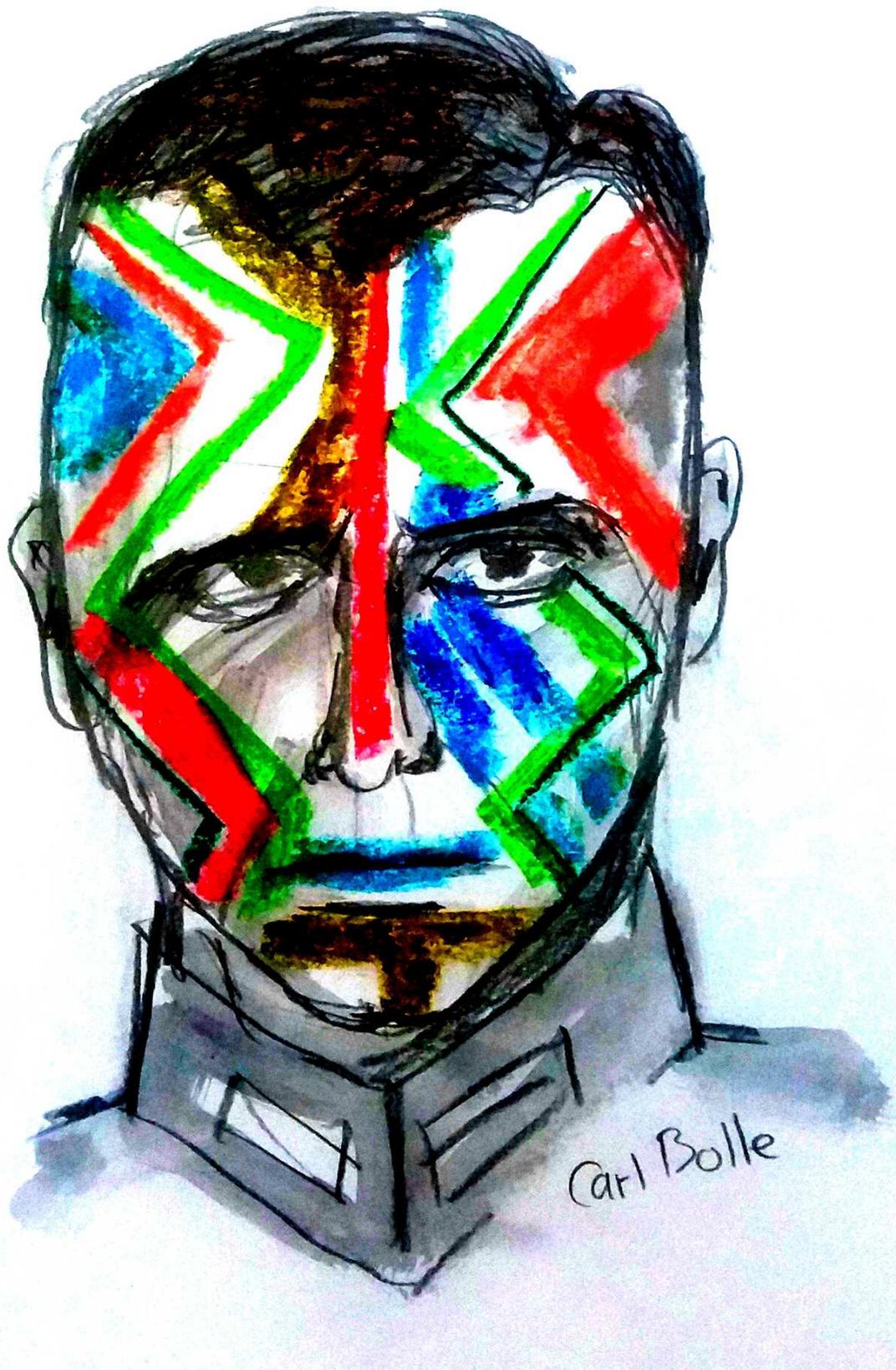
Im Kriegsjahr 1917 erlitt Böhme eine Schussverletzung und wurde nach seiner Genesung am 11. Februar 1917 als Fluglehrer auf der Jagdstaffelschule in Valenciennes in Nordfrankreich eingesetzt. Am 2. Juli 1917 übernahm er die Führung der Jagdstaffel 29 und ab 18. August 1917 die Jagdstaffel 2 „Boelcke“ bei der 4. Armee in Flandern. Zwischen August 1916 und November 1917 errang Böhme während des Krieges insgesamt 24 Luftsiege.

Böhme selber wurde am 29. November 1917 in einem Luftkampf über Zonnebeke in Westflandern durch eine Armstrong Whitworth F.K.8, gesteuert von Captain John Pattern (No. 10 Squadron), abgeschossen und dabei getötet.<sup>[3]</sup> Britische Soldaten bestatteten ihn auf der *Kriegsgräberstätte Keerselaarshoek* nördlich von Eeklo. Nach Auflösung dieser Grabstätte in den 1950er Jahren soll nach unbestätigten Berichten eine Umbettung auf den Deutschen Soldatenfriedhof Langemark erfolgt sein. Für seine militärischen Erfolge wurde ihm am Todestag die höchste preußische Auszeichnung, der Orden Pour le Mérite, verliehen. In seiner Geburtsstadt Holzminden wurde ihm zu Ehren am 28. Dezember 1934 durch Ratsbeschluss ein Teilstück der damaligen Straße Jugendgarten in die Erwin-Böhme-Straße umbenannt.

### Literatur

□ Dieter Lent: *Böhme, Erwin*. In: Horst-Rüdiger Jarck, Günter Scheel (Hrsg.): *Braunschweigisches Biographisches Lexikon: 19. und 20. Jahrhundert*. Hahnsche Buchhandlung, Hannover 1996, ISBN 3-7752-5838-8, S. 77.

□ Johannes Werner (Hrsg.): *Briefe eines deutschen Kampffliegers an ein junges Mädchen*. v. Hase & Koehler, Leipzig 1930 (Briefwechsel Erwin Böhmes mit seiner Verlobten Annamarie B. 1916/1917).



**Carl Bolle**, auch *Karl Bolle*, (\* 20. Juni 1893 in Berlin; † 9. Oktober 1955 ebenda) war ein deutscher Unternehmer, der insbesondere als Jagdflieger im Ersten Weltkrieg bekannt wurde. Er war Rittmeister, letzter Staffelführer der Jagdstaffel Boelcke und Ritter des Ordens Pour le Mérite.

## □ Leben

Carl Bolle entstammte einer wohlhabenden Unternehmerfamilie. Er war Enkel von Carl Andreas Julius Bolle, der mit den berühmten „Bolle-Milchwagen“ das Familienvermögen begründet hatte, und Vetter des Botanikers Friedrich Franz Bolle. Seine Ehefrau Maria war eine Tochter des Bankiers Alexander Schoeller. Ab 1912 studierte Bolle an der Universität Oxford Wirtschaftswissenschaften. Bei Kriegsausbruch nach Deutschland zurückgekehrt, trat er als Offiziersanwärter in das Kürassier-Regiment „von Seydlitz“ (Magdeburgisches) Nr. 7 der Preußischen Armee ein und wurde an der Westfront eingesetzt. 1915 wurde das Regiment an die Ostfront verlegt, wo er bis zum Jahresende mit beiden Klassen des Eisernen Kreuzes ausgezeichnet wurde. Zum Leutnant befördert, ließ sich Bolle im Februar 1916 zur Fliegertruppe versetzen und absolvierte seine fliegerische Ausbildung in Valenciennes, bevor er im Juli 1916 zum Kampfgeschwader 4 der Obersten Heeresleitung (kurz: Kagohl 4) versetzt wurde. Lothar von Richthofen – ein Bruder Manfred von Richthofens – war während dieser Zeit Bolles Beobachter. Im Oktober 1916 verwundet, wurde Bolle nach seiner Gesundung Anfang 1917 zur Jagdfliegerausbildung an die *Jastaschule* kommandiert. Im Juli 1917 zur Jagdstaffel 28 versetzt errang er fünf Luftsiege, bevor er zum Oberleutnant befördert und zum Führer der Jasta 2 ernannt wurde. Bis zum August 1918 errang er 28 Luftsiege und wurde mit dem mecklenburgischen Militärverdienstkreuz und dem Ritterkreuz des Königlichen Hausordens von Hohenzollern mit Schwertern ausgezeichnet. Am 28. August 1918 wurde ihm von Kaiser Wilhelm II. der Orden Pour le Mérite verliehen, zeitgleich erfolgte seine Beförderung zum Rittmeister. Er blieb bis Kriegsende Staffelführer der Jagdstaffel Boelcke und erreichte zuletzt 36 Luftsiege. Nach dem Waffenstillstand am 11. November 1918 wurde die Einheit nach Deutschland zurückverlegt und in Braunschweig demobilisiert.

Nach dem Krieg und der Aufhebung des von den Siegermächten verfügten Flugverbots arbeitete er als Verkehrspilot und Fluglehrer. Von 1926 bis 1933 war er Vorstandsmitglied der Deutschen Verkehrsfliegerschule, bis er in das Reichsluftfahrtministerium wechselte. Dort war er bis 1934 tätig und am Aufbau der Luftwaffe im Bereich der Pilotenausbildung beteiligt. Er war Vorstandsmitglied und später Direktor der Deutsche Waffen- und Munitionsfabriken AG sowie stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender der Berlin-Erfurter Maschinenfabrik Henry Pels & Co. AG. Während des Zweiten Weltkriegs war Bolle als Berater der Luftwaffe tätig.

### Literatur

Norman L. R. Franks, Frank W. Bailey, Russell Guest: *Above the Lines. The Aces and Fighters Units of the German Air Service, Naval Air Service and Flanders Marine Corps, 1914–1918*. Grub Street, London 1993, ISBN 0-948817-73-9.

Terry C. Treadwell, Alan C. Wood: *German Knights of the Air, 1914–1918. The Holders of the Orden Pour le Mérite*. Barnes & Noble Books, New York NY 1998, ISBN 0-7607-0790-1.

- Arch Whitehouse: *Flieger-Asse 1914–1918*. Motorbuch-Verlag, Stuttgart 1970, S. 377–382.



**Heinrich Peter Bongartz** (\* 31. Januar 1892 in Walsum-Aldenrade; † 23. Januar 1946 in Rheinberg) war ein deutscher Offizier sowie Jagdflieger, der im Ersten Weltkrieg 33 bestätigte Luftsiege erzielte.

## □ Jugend und Ausbildung

Er war der älteste Sohn des Landwirtes Peter Michael Bongartz und dessen Ehefrau Catharina, geborene Elmendorf.

Nach dem Besuch des Realgymnasiums in Hamborn und des Lehrerseminars in Elten am Niederrhein bestand er im Jahre 1912 die Lehrerprüfung. Anschließend war Bongartz bis 1914 als Schullehrer an der Hohenzollernschule in Hamborn tätig. Es folgte kurz vor dem Krieg die Dienstzeit als Einjährig-Freiwilliger beim Infanterie-Regiment „Freiherr von Sparr“ (3. Westfälisches) Nr. 16 in Mülheim an der Ruhr.

### Erster Weltkrieg

Ab August 1914 nahm Bongartz als Freiwilliger im Reserve-Infanterie-Regiment Nr. 13 als Infanterist an den Kämpfen um Verdun teil. Im März 1916 wurde er zum Leutnant der Reserve befördert. Im Juli 1916 wechselte er zur Fliegertruppe, wo er in der Feldfliegerabteilung FA 5 in Hannover zum Aufklärer und anschließend in Hamburg-Fuhlsbüttel zum Flugzeugführer ausgebildet wurde. Im Oktober 1916 nahm er im Kampfgeschwader KG 5 als Bombenflieger an der Sommeschlacht teil. Nach Einsätzen in der Schutzstaffel 9 Anfang 1917 erfolgte die Versetzung zur neu gebildeten Jagdstaffel Jasta 36. Am 6. April 1917 errang Bongartz seinen ersten Luftsieg in der Nähe von Vitry. Es folgten in rascher Folge weitere Abschüsse, im November 1917 der 20. Sieg. Nach der Genesung von einer schweren Verletzung übernahm er die Führung der Jagdstaffel 36. Nach dem 27. Luftsieg erhielt Bongartz am 23. Dezember 1917 den Orden Pour le Mérite aus den Händen von Kaiser Wilhelm II. Bereits vorher war Bongartz mit beiden Klassen des Eisernen Kreuzes sowie dem Ritterkreuz des Königlichen Hausordens von Hohenzollern mit Schwertern ausgezeichnet worden. Der Gemeinderat seiner Heimatgemeinde Walsum veranstaltete am 17. Januar 1918 anlässlich der Ordensverleihung eine Festsitzung und gründete die „Leutnant-Bongartz-Stiftung“.

Den 33. und letzten Luftsieg errang Bongartz am 27. März 1918. Einen Monat später wurde er bei einem Luftkampf zum 6. Mal schwer verletzt, wobei er das linke Auge verlor, was das Ende seiner Laufbahn als Kampfpilot bedeutete.

### Zwischenkriegszeit

Nach der Wiederherstellung wurde Bongartz zum Leiter der Flugzeugprüfstelle in Berlin-Adlershof ernannt. Während der Unruhen der Novemberrevolution 1918 wurde er im Kampf gegen Spartakisten am Bein schwer verletzt. Ab 1919 folgte eine zivile Tätigkeit als Leiter des Flughafens der Deutschen Luft-Reederei (einem Vorläufer der Lufthansa) in Gelsenkirchen. Im Januar 1921 stürzte Bongartz bei einem Schauflug ab und überlebte schwer verletzt.

Nach der Schließung des Gelsenkirchener Flughafens aufgrund der Bestimmungen des Versailler Vertrages folgten Tätigkeiten als Verkaufsdirektor einer norddeutschen Mineralöl-Raffinerie und später als Berater der neu gegründeten Luftwaffe. Am 1. Februar 1936 wurde Bongartz in Essen zum Hauptmann der Reserve befördert.

### Zweiter Weltkrieg

Im Zweiten Weltkrieg war der am 27. August 1939 zum Oberstleutnant beförderte Bongartz von 1941 bis 1942 in Pleskau an der Ostfront stationiert. 1943 folgte die Versetzung als Nachtjägerkommandant in Grove, damals in Dänemark und 1944 ein Nachtjägerkommando in Finnland. Den Krieg überlebte der Oberst der Reserve. Er verstarb am 23. Januar 1946 im niederrheinischen Rheinberg an einem Herzinfarkt und wurde am 29. Januar 1946 auf dem Friedhof in Walsum-Aldenrade beerdigt.

Siehe auch

Liste deutscher Jagdflieger im Ersten Weltkrieg

### Literatur

Karl-Friedrich Hildebrand, Christian Zweng: *Die Ritter des Ordens Pour le Mérite des I. Weltkriegs*. Band 1: A–G. Biblio Verlag. Osnabrück 1999. ISBN 3-7648-2505-7. S. 153–155.

*Flieger des Weltkrieges*. Heft 2, Berlin 1941. S. 56.

*Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeinde-Angelegenheiten der Gemeinde und Bürgermeisterei Walsum für die Zeit vom 1. April 1911 bis 31. März 1923*. Walsum 1923



**Walter Adolf Hermann Böning** (\* 14. Januar 1894 in Oldenburg; † 7. Februar 1981 in Arolsen war Offizier der Fliegertruppe im Ersten Weltkrieg. Er erzielte siebzehn Abschüsse (sechzehn Flugzeuge, ein Ballon).

## Leben

Noch vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges trat Böning in das 19. Infanterie-Regiment „König Viktor Emanuel III. von Italien“ der Bayerischen Armee ein. Am 25. Oktober 1915 wurde er zum Leutnant der Reserve befördert. Am 10. Februar 1916 begann er mit einer Flugzeugführerausbildung. Nach Abschluss der Ausbildung wurde er am 25. Mai 1916 zur bayerischen Feldflieger-Abteilung 6 versetzt. Im November 1916 erfolgte die Versetzung zur Jagdstaffel 19. Dort erzielte er sechs Luftsiege. Am 5. Oktober 1917 erhielt er die Führung der bayerischen Jagdstaffel 76. Er erzielte weitere elf Luftsiege.

Am 31. Mai 1918 wurde er bei einem Luftkampf im linken Unterschenkel getroffen. Trotz hohem Blutverlust erreichte er sein Heimatflugfeld und konnte dort ohne Bruch landen. Aufgrund der schweren Verletzung wurde er bis nach Kriegsende in verschiedenen Hospitälern behandelt.

## Literatur

Norman Franks: *Albatros Aces of World War 1*. Osprey Publishing. ISBN 1-85532-960-3.



**Ernst Bormann** (\* 5. November 1897 in Kirchbrak; † 1. August 1960 in Düsseldorf) war ein deutscher Offizier, zuletzt Generalmajor der Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg.

## □ Leben

### Beförderungen

5. November 1916 Leutnant

31. März 1920 Charakter als Oberleutnant

1. September 1934 Hauptmann

1. Januar 1938 Major

19. Juli 1940 Oberstleutnant

1. April 1941 Oberst

1. Oktober 1944 Generalmajor

Bormann trat am 17. August 1915 während des Ersten Weltkriegs als Freiwilliger und Fahnenjunker in das Reserve-Infanterie-Regiment Nr. 82 ein. Dort avancierte er im weiteren Kriegsverlauf bis zum 21. März 1917 zum Leutnant und Kompanieoffizier. Nach erfolgreicher Absolvierung der Flugzeugführerausbildung bei der Fliegerersatzabteilung 7 vom 22. März bis zum 23. Oktober 1917 wurde er am 24. Oktober 1917 zur Fliegerersatzabteilung 12 kommandiert. Vom 22. Dezember 1917 bis zum 7. Januar 1918 folgte ein kurzfristiger Aufenthalt im Armeeflugpark 9. Vom 8. Januar bis zum 20. April 1918 war Bormann Flugzeugführer bei der Fliegerabteilung 42. Nach einer kurzen Abkommandierung zum Flugzeugpark 6 wurde er am 4. Mai als Flugzeugführer zur Jagdstaffel 2 "Boelcke" versetzt. Dort diente er bis zur Demobilisierung des Geschwaders auf dem Fliegerhorst Brieg, Ende März 1919. Insgesamt erzielte er während des Krieges 17 Luftsiege.

Vom 24. März 1919 bis zum 31. März 1920 diente Bormann als Kompanieoffizier im Reichswehr-Infanterie-Regiment 72 der Vorläufigen Reichswehr, ehe er mit dem Charakter als Oberleutnant aus dem aktiven Dienst ausschied.

Anschließend studierte Bormann und wurde zum Dr.-Ing. promoviert.

Vom 1. August 1925 bis Ende September 1930 war er dann Lehrer an der geheimen Fliegerschule in Lipezk (Sowjetunion), später auch in Deutschland. Am 1. September 1934 wurde er offiziell als Hauptmann in der im geheimen Aufbau begriffenen Luftwaffe reaktiviert. Bis Ende März 1935 war er Referent im Reichsluftfahrtministerium. Zum 1. April 1935 wurde er als Staffelf kapitän zum Kampfgeschwader Boelcke versetzt. Im Juni 1938 wechselte er als Kommandeur der III. Gruppe zum Jagdgeschwader Richthofen.

Vom 1. November 1938 bis Ende Juli 1940 war Bormann Kommandeur der III. Gruppe im Lehrgeschwader 1 in Greifswald. Am 1. August 1940 wurde er zum Kommandeur der Flugzeugführerschule Gablingen bei Augsburg ernannt, dann am 26. Februar 1941 zum Kommodore des Kampfgeschwaders 76. Am 5. Oktober 1941 wurde Bormann mit dem Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes und am 3. September 1942 mit dem Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes (119. Verleihung) ausgezeichnet.<sup>[1]</sup> Ab 8. Januar 1943 diente Bormann einige Wochen als Kommandeur der Kampfverbände der Luftflotte 4, wurde jedoch schon am 1. Februar 1943 zum Fliegerführer Krim ernannt. Von Ende Juni 1943 bis Ende September 1944 stand Bormann für verschiedene Kommandos und Sonderaufgaben zur Verwendung. Am 1. Oktober 1944 wurde er Flughafen-Bereichskommandant in Mähren, wo er am 10. Mai 1945 in sowjetische Kriegsgefangenschaft geriet. Am 9. Oktober 1955 wurde er aus dem Kriegsgefangenenlager 5110/48 Woikowo entlassen. Er zählte damit zu den letzten deutschen Kriegsheimkehrern.

### Literatur

Karl Friedrich Hildebrandt: *Die Generale der Luftwaffe 1935–1945*, Bd. I, Abernethy – v. Gyldenfeldt, Biblio Verlag, Osnabrück 1990, ISBN 3-7648-2207-4, S. 106–107.



**Hans Wilhelm Gustav Max Brosius** (\* 27. Juli 1891 in Thorn; † 18. November 1969 in Hamburg-Harburg) war ein deutscher Journalist und politischer Funktionär (DNVP). Er wurde unter anderem bekannt als Leiter der Pressestelle der DNVP (1929–1933).

## □ Leben

### Jugend und Erster Weltkrieg

Hans war der Sohn des späteren preußischen Generalleutnants Karl Brosius (1855–1920) und dessen Ehefrau Lonny, geborene Wittke (\* 1866). In seiner Jugend wurde er zur Ausbildung in die Obhut der Hauptkadettenanstalt gegeben, wo er 1910 die Reifeprüfung ablegte. 1911 wurde er als Leutnant dem Magdeburgischen Jäger-Bataillon Nr. 4 überwiesen. Am Ersten Weltkrieg nahm Brosius zunächst als Bataillonsadjutant und Kompanieführer teil. 1915 wurde er Kampfflieger, zuletzt als Führer der Kampfstaffel 42 und der Schutzstaffel 17. Im Krieg wurde Brosius mehrfach verwundet: 1918 wurde er nach einem Flugzeugabsturz als Ordonnanzoffizier zum Generalstab des Armeeeoberkommandos 8 geschickt. Im Krieg wurde er mit dem Eisernen Kreuz beider Klassen und dem Fliegererinnerungsabzeichen ausgezeichnet.

### Weimarer Republik

Nach dem Krieg, in dem zwei seiner Brüder ums Leben gekommen waren, schloss Brosius sich dem Freikorps Lützow an. 1920 schied er als Hauptmann endgültig aus der Armee aus. Es folgte eine einjährige Volontärzeit bei der *Mitteldeutschen Zeitung* in Erfurt. In den folgenden Jahren fungierte Brosius, der auch aktives Mitglied des Stahlhelms war, als Landesgeschäftsführer der DNVP – in die er 1920 eingetreten war – in Thüringen. Anschließend kam er als politischer Redakteur zur *Niederdeutschen Zeitung* in Hannover, deren Chefredakteur er von 1926 bis 1928 war. In Hannover übernahm Brosius außerdem den Vorsitz des örtlichen Kreisvereins der DNVP. Auf diese Weise lernte er den in Hannover lebenden DNVP-Politiker Otto Schmidt-Hannover kennen, der seit 1924 für Brosius Partei im Reichstag saß.

Schmidt-Hannover holte Brosius 1928 als Mitarbeiter in die DNVP-Parteizentrale in der Berliner Friedrich-Ebert-Straße nach Berlin. Dort ernannte Alfred Hugenberg, ihn auf Vorschlag von Schmidt-Hannover wenige Monate nach seiner, Hugengeb's, Wahl zum Parteivorsitzenden, zum Reichspressechef der Partei, d. h. zum Leiter der Pressestelle der DNVP. In dieser Eigenschaft oblag Brosius, der so zu einem der engsten Mitarbeiter Hugengeb's – als dessen unbedingter Gefolgsmann er halt – die Koordination der Propagandaarbeit der Partei in ihrer eigenen Presse sowie die Beeinflussung der sonstigen in- und ausländischen Presse in ihrem Sinne. Hugenberg setzte 1929 zudem durch, dass Brosius die Leitung des Reichsausschusses für Propaganda übertragen wurde, der in diesem Jahr als Teil der gemeinsam von DNVP, NSDAP und anderen Rechtskräften unternommenen Anstrengungen zur Bekämpfung des Young-Plans gegründet wurde. Innerhalb der Führungsriege der DNVP bildete Brosius damals mit Schmidt-Hannover und dem Chef der Parteizentrale Hans Nagel eine Clique, weswegen Reinhold Quatz diese Männer ironisch als „die drei Musketiere“ bezeichnete. Daneben fiel Brosius in den späten 1920er und frühen 1930er Jahren durch eine ausgedehnte publizistische Betätigung – vor allem Veröffentlichung von Artikeln zur Innen- und Außenpolitik – und durch häufige Auftritte als Redner, zumal bei Wahlkampfveranstaltungen seiner Partei, auf. NS- und Nachkriegszeit

Den Goebbels-Tagebüchern zufolge forderte Hugenberg während der Verhandlungen über die Formierung der Hitler-Regierung im Januar 1933 zeitweise die Ernennung von Brosius zum Reichspressechef, was Goebbels neben anderen Forderungen Hugengeb's als „unverschämt“ bezeichnete. Nach der Formierung der Hitler-Regierung spielte Brosius noch eine Rolle bei den Wahlkampfanstrengungen der Kampffront Schwarz-Weiß-Rot im Vorfeld der Reichstagswahlen vom März 1933. Als die DNVP wenige Wochen später im Zuge der

Gleichschaltung der Parteien durch die nationalsozialistische Regierung zur Selbstauflösung gezwungen wurde, schied Brosius aus der Politik aus.

1935 unternahm Brosius eine sechsmonatige Weltreise, die ihn durch Sibirien und Japan, nach Korea und China und zuletzt in die Südsee führte. Seine Erlebnisse und Reiseindrücke beschrieb er in dem 1936 bei der Deutschen Verlagsgesellschaft erschienenen Buch *Ferner Osten form seine neue Gestalt*. Das Buch wurde 1942 geringfügig erweitert neu aufgelegt.

1937 wurde Brosius Geschäftsführer und Produktionsleiter bei der UFA-Werbefilm. Zuvor hatte er bereits dem Aufsichtsrat der UFA angehört. Im August 1939, kurz vor Beginn des Zweiten Weltkriegs wurde er als Oberstleutnant der Reserve reaktiviert und dem Luftwaffenführungsstab zugeteilt, in dem er für Truppenbetreuungsfragen zuständig war.

Ende 1947 kehrte Brosius nach Berlin zurück, um im Theater der Französischen Zone unter Werner Fuetterer zu arbeiten. Später ging er nach Hamburg, wo er sich der Deutschen Partei anschloss, für die er 1957 erfolglos zum Deutschen Bundestag kandidierte.

Ehe und Familie

Brosius heiratet am 22. August 1919 Elisabeth (Else) Marie Friederike von Hinckeldey (\* 20. Juni 1897 in Karlsruhe).

Aus der Ehe, die am 9. August 1936 vor dem Landgericht Berlin geschieden wurde gingen der Sohn Ernst-Günther Karl Walter Brosius (\* 16. September 1920 in Erfurt; 24. August 1944 bei Tiraspol in Bessarabien) und die Tochter Jutta Auguste Irma Brosius (\* 2. Juni 1923 in Hamburg-Rahlstedt) hervor.

In zweiter Ehe heiratete Brosius am 24. August 1938 in Berlin-Charlottenburg Berta Julie Charlotte Müller, geschiedene Erxleben, verwitwete Borsdorf (\* 17. Februar 1894 in Berlin; 6. Januar 1949 in Berlin-Charlottenburg).

In dritter Ehe heiratete Brosius am 30. Oktober 1953 in Hamburg Erika Lüders, gesch. Leichsenring (\* 5. April 1913 in Hamburg).

Schriften

*Der Anteil der deutschen Presse am Kampf um den deutschen Geist*. 1930.

*Fernost formt seine neue Gestalt*. Berlin 1936. (2. Auflage 1942)

Literatur

Chun Shik Kim: *Ostasien zwischen Angst und Bewunderung*. 2001.

*Reichshandbuch der deutschen Gesellschaft – Das Handbuch der Persönlichkeiten in Wort und Bild*. Erster Band, Deutscher Wirtschaftsverlag, Berlin 1930, [ISBN 3-598-30664-4](#), S.

222



**Franz Büchner** (\* 2. Januar 1898 in Leipzig; † 18. März 1920 bei Leipzig) war ein sächsischer Jagdflieger im Ersten Weltkrieg und Ritter des Ordens Pour le Mérite.

## □ Leben

Der erst 16-jährige Büchner, Sohn eines Kaufmanns in Leipzig, meldete sich im September 1914 während des Ersten Weltkriegs als Freiwilliger zur Sächsischen Armee. Er kam zum 7. Infanterie-Regiment „König Georg“ Nr. 106 und erlebte den Krieg an der Ost- und an der Westfront, wo er am 3. April 1915 verwundet wurde. Nach seiner Genesung meldete er sich als Beobachter bei der Fliegertruppe und gelangte zur Fliegerabteilung 270 (Artillerie). Am 14. März 1916 wurde Büchner zum Leutnant befördert. Im März 1917 kam er als Pilot zur Jagdstaffel 9, bei der er am 1. August 1917 seinen ersten Luftsieg errang. Später wurde er zur Jasta 13 versetzt, wo er unter dem Kommando des erfolgreichen Jagdfliegers Rudolf Berthold kämpfte. Nachdem er das moderne Jagdflugzeug Fokker D.VII erhalten hatte, erzielte Büchner eine ganze Serie von Luftsiegen: Im Juni 1918 drei Abschüsse, im Juli sieben, darunter am 2. Juli gegen den mit fünf Luftsiegen erfolgreichen irischen Jagdflieger Joseph Callaghan, und fünf Tage später fiel ihm die Sopwith Camel des Kanadiers Merrill Taylor, der selbst sieben Abschüsse erzielt hatte, zum Opfer. Im August erzielte er acht und im September weitere 17 Luftsiege. Bis Oktober 1918 stieg die Zahl seiner Abschüsse auf 40. Am 7. Oktober 1918 erhielt Büchner Sachsens höchste militärische Auszeichnung, das Ritterkreuz des Militär-St.-Heinrichs-Ordens. Kurz darauf, am 10. Oktober 1918, überlebte Büchner den Zusammenstoß mit einem Jagdfliegerkameraden, da er sich mit dem Fallschirm retten konnte. Nach seinem 32. Abschuss wurde ihm am 25. Oktober 1918 die höchste preußische Tapferkeitsauszeichnung, der Orden Pour le Mérite verliehen. Büchner überlebte den Krieg und wurde in die Vorläufige Reichswehr übernommen. Er war beim Reichswehr-Fliegerhorst Großenhain tätig und wurde am 18. März 1920 während des Kapp-Putsches bei einem Aufklärungsflug über Leipzig von Spartakisten abgeschossen. Auf dem Friedhof Plagwitz in Leipzig fand er seine letzte Ruhestätte.

### Auszeichnungen

Preußisches Militär-Flugzeugführer-Abzeichen

Eisernes Kreuz (1914) II. und I. Klasse

Ritterkreuz des Königlichen Hausordens von Hohenzollern mit Schwertern

Ritterkreuz II. Klasse des Albrechts-Ordens mit Schwertern

Ritterkreuz II. Klasse des Sächsischen Verdienstordens mit Schwertern

Siehe auch

Liste deutscher Jagdflieger im Ersten Weltkrieg

### Literatur

Karl Alois Beck: *25 Jahre Fliegerhorst Großenhain (Sachsen) 1914-1939.*

*Bildbericht der Festtage.* Starke und Sachse Großenhain 1939.

Karl-Friedrich Hildebrand, Christian Zweng: *Die Ritter des Ordens Pour le Mérite des I. Weltkriegs.* Band 1: A–G. Biblio Verlag, Osnabrück 1999, ISBN 3-7648-2505-7, S. 219–220.

Jürgen Brinkmann: *Die Ritter des Ordens Pour le merite 1914–1918.* Th. Schäfer Druckerei GmbH. Hannover, Bückeburg 1982.

Walter Zuerl: *Pour le merite-Flieger.* Luftfahrtverlag Axel Zuerl, 1987, ISBN 9783934596153.



**Julius Buckler** (\* 28. März 1893 in Mainz-Mombach; † 23. Mai 1960 in Bonn) war Angehöriger der Deutschen Fliegertruppe und Jagdflieger im Ersten Weltkrieg. Ihm wurden 36 Abschüsse zugeschrieben, darunter 29 feindliche

Flugzeuge und 7 Ballons. Er absolvierte einen Flug unter der Mainzer Kaiserbrücke (Eisenbahnbrücke zwischen der Neustadt und Amöneburg).



#### Lebensgeschichte und Erster Weltkrieg

Der Sohn eines Gastwirts lernte Dachdecker und arbeitete im Alter von 15 Jahren für den Flugzeugingenieur Jacob Goedecker auf dem Großen Sand in Gonsenheim. Er verließ Goedecker 1913 um dem Infanterie-Leib-Regiment „Großherzogin“ (3. Großherzoglich Hessisches) Nr. 117, dem Leibregiment der Großherzogin Alice von Hessen und Mainzer *Hausregiment*, beizutreten.<sup>1</sup>

Nachdem er eine schwere Verwundung an der Westfront erlitten hatte, wechselte er zu den Fliegertruppen, um in der Jagdstaffel 17 zu fliegen. Buckler erhielt am 12. November 1917 das Goldene Militär-Verdienst-Kreuz, bevor er schließlich zum Leutnant befördert wurde.

Bis Ende 1917 wurde er insgesamt vier Mal verwundet, das letzte Mal am 30. November desselben Jahres, wobei er zuerst im Kampf an Armen und Brust verletzt wurde, dann abstürzte und sich beide Arme mehrfach brach. Nach seiner Gesundung trat er wieder zur Jasta 17, wo er die Flugzeuge „Mops“ und „Lilly“ flog. Er erzielte drei weitere Abschüsse bevor er am 6. Mai 1918 nochmals schwer verwundet wurde.

#### Zweiter Weltkrieg

Im Zweiten Weltkrieg war Julius Buckler von 1942 bis April 1945 Fliegerhorstkommandant in Strausberg.

#### Nach dem Zweiten Weltkrieg

Unter der Leitung des Deutschen Aero Clubs fand 1956 wieder ein Deutschlandflug statt. Am 22. Juni gab Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seeborn den Start frei zur ersten Etappe Hangelar–Braunschweig. Unter den Teilnehmern befand sich neben den bekannten Fliegern Elly Beinhorn, Albert Falderbaum und Johannes Steinhoff auch Julius Buckler.

#### Orden und Ehrenzeichen

Eisernes Kreuz (1914) II. und I. Klasse

Pour le Mérite 4. Dezember 1917

Krieger-Ehrenzeichen in Eisen (Hessen)

Verdienstkreuz I. Klasse

Verwundetenabzeichen (1918) in Gold

Goldenes Militär-Verdienst-Kreuz

Die Orden und Ehrenzeichen werden im Mainzer Garnionsmuseum aufbewahrt.



**Hans-Joachim Buddecke** (\* 22. August 1890 in Berlin; † 10. März 1918 in Lille) war ein deutscher Offizier und Jagdflieger im Ersten Weltkrieg.

## □ Leben

Adolf August Hans-Joachim Buddecke, als Sohn des hessischen Leutnants Albert Buddecke während dessen Ausbildung an der Kriegsakademie in Berlin geboren, trat im Frühjahr 1904 in das Kadettenkorps ein und kam am 1. Juni 1910 als Leutnant in das Leibgarde-Infanterie-Regiment (1. Großherzoglich Hessisches) Nr. 115. Buddecke quittierte jedoch 1913 den Dienst, wurde zur Reserve entlassen und emigrierte in die USA, wo er sich zum Piloten ausbilden ließ. Nach dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs gelangte Buddecke mit falschen Papieren als „Mr. Morize Adolph“ auf dem griechischen Dampfer „Athene“ über Palermo zurück nach Deutschland, um sich freiwillig bei der Fliegertruppe zu melden. Bereits im September 1914 gelangte er an die Front.

Bei der Feldfliegerabteilung 23 errang Buddecke 1915 mit einem Fokker-Eindecker seinen ersten Luftsieg. Mit MG-F Feuer tötete er den gegnerischen Piloten und beobachtete, wie dessen Beobachter waghalsig zu seinem sterbenden Kameraden hinüberkletterte, nach dem Steuerknüppel griff und das Flugzeug noch glücklich zur Landung brachte. Als erfolgreicher Kampfflieger wurde er 1915 mit beiden Klassen des Eisernen Kreuzes, dem Ritterkreuz des Königlichen Hausordens von Hohenzollern mit Schwertern und dem Ritterkreuz des sächsischen Militär-St. Heinrichs-Orden ausgezeichnet.

Ende 1915 wurde Buddecke zur deutschen Militärmission (Feldfliegerabteilung 6) in die Türkei versetzt, um bei der Schlacht von Gallipoli als Jagdflieger zu kämpfen, wobei er erfolgreich alliierte Fliegerangriffe auf türkische Ziele abwehrte und mehrere Luftsiege errang. Der Oberbefehlshaber der türkischen Armee, Enver Pascha, verlieh ihm persönlich die Goldene Liakat-Medaille. Am 14. April 1916 erhielt er den preußischen Orden Pour le Mérite.

Im September 1916 zur Westfront zurückgekehrt, übernahm er die aus dem bisherigen Kampfeinsitzerkommando Vaux (KEK Vaux) gebildete Jagdstaffel 4 in Vaux-en-Vermandois bei Roupy, zu der die erfolgreichen Kampfflieger Walter Höhdorf, Kurt Wintgens, Ernst von Althaus, Wilhelm Frankl, Otto Bernert und sein Freund Rudolf Berthold gehörten. Letzterer verließ jedoch bald die Staffel, um die Jasta 14 zu übernehmen. Auch hier errang Buddecke mehrere Luftsiege, kehrte aber im Januar 1917 in die Türkei zur Feldfliegerabteilung 5 zurück, um erneut den Luftraum über den Dardanellen zu sichern, diesmal als Chef der Flieger in Gallipoli. Bei den türkischen Soldaten erwarb er den Ehrennamen „El Schahin“ („Jagdfalke“).

Erst im Frühjahr 1918 kehrte Buddecke an die Westfront zurück, um vor dem Beginn der Frühjahrsoffensive die Führung der Jagdstaffel 30 zu übernehmen. Als am 8. März 1918 Rudolf Berthold schwer verwundet wurde, übernahm Buddecke auch dessen Staffel.

Am 10. März 1918 stieg Buddecke, der inzwischen 13 anerkannte Luftsiege erzielt hatte, mit sieben Piloten der Jasta 18 auf, um ein britisches Geschwader von 18 Flugzeugen bei Lille abzufangen. Seinen Fliegern gelang es, das Geschwader abzudrängen, Buddecke wurde jedoch über Harnes unmittelbar hinter den deutschen Linien von einem MG-Geschoss tödlich getroffen.

### Grab

Bei der Aufbahrung seines Sarges fällt auf, dass sein Ordenkissen als einzige türkische Auszeichnung den Eisernen Halbmond zeigte, obwohl Buddecke insgesamt sechs türkische Auszeichnungen erhielt. Er war der einzige deutsche Flieger, der die Imtiaz- und die Liakat-Medaille in Gold und Silber bekam. Buddecke liegt auf dem Invalidenfriedhof in Berlin begraben. Sein Grab schmückt ein vom Jenaer Künstler Christoph Natter gestalteter Grabstein. Die vom

Expressionismus beeinflusste schlanke Stele läuft in einen stilisierten Jagdvogel aus, was sich als Anspielung auf den Ehrennamen „El Schahin“ verstehen lässt.

Galerie

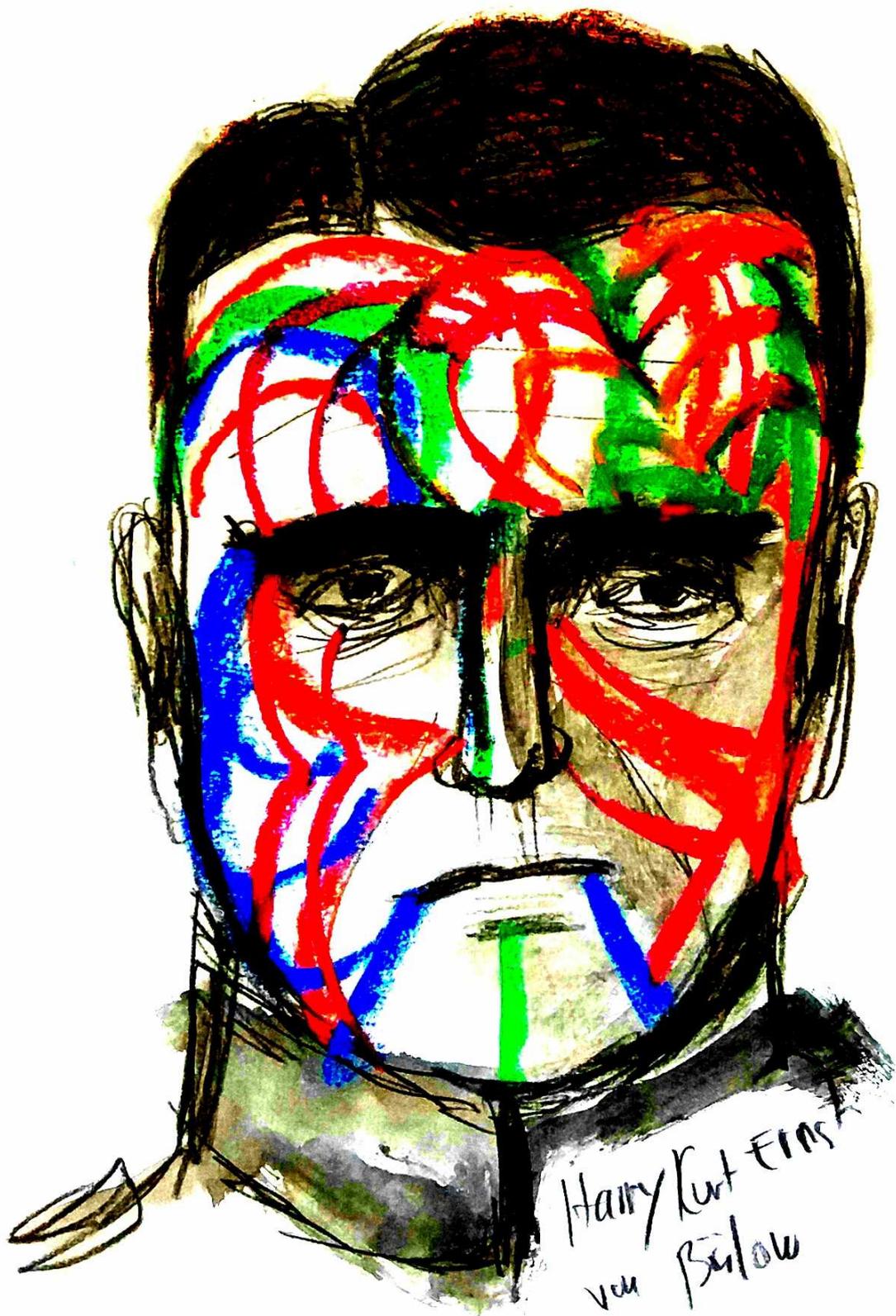
Schriften

„El Schahin“ *Der Jagdfalke. Aus meinem Fliegerleben.* Verlag August Scherl, Berlin 1918.

Literatur

Karl-Friedrich Hildebrand, Christian Zweng: *Die Ritter des Ordens Pour le Mérite des I. Weltkriegs.* Band 1: A–G. Biblio Verlag. Osnabrück 1999. ISBN 3-7648-2505-7. S. 217–218.

Hanns Möller: *Geschichte der Ritter des Ordens pour le mérite im Weltkrieg.* Band I: A–L. Verlag Bernard & Graefe. Berlin 1935. S. 167–169.



**Harry Kurt Ernst von Bülow-Bothkamp** (\* 19. November 1897 in Schloss Bothkamp; † 27. Februar 1976 in Alt-Bokhorst) war ein deutscher Fliegeroffizier sowie Jagdflieger im Ersten Weltkrieg. Im Zweiten Weltkrieg war er Kommodore

des Jagdgeschwaders 2 „Richthofen“ und als NSFK-Obergruppenführer war er Inspekteur des Nationalsozialistischen Fliegerkorps.



## I Leben

Bülow-Bothkamp stammte dem Hause Bothkamp des ursprünglich mecklenburgischen Adelsgeschlechts von Bülow und war der jüngste von vier Brüdern (und mehreren Schwestern). Seine Eltern waren Cay von Bülow-Bothkamp, Landrat a. D. und Gutsbesitzer und Elisabeth, geborene Gräfin Holstein. Er besuchte ein humanistisches Gymnasium, machte das Notabitur, zog als Freiwilliger in den Ersten Weltkrieg, später studierte er Landwirtschaft. Am 27. August 1926 heiratete von Bülow, seine Frau brachte zwei Kinder aus erster Ehe mit, die er adoptierte.

### Militärische Karriere

#### Erster Weltkrieg

Am 26. September 1914 trat er als Kriegsfreiwilliger dem 1. Husaren-Regiment „König Albert“ Nr. 18 der Sächsischen Armee in Großenhain ein, wurde Anfang 1915 an die Westfront gesandt und war an Stellungskämpfen in der Champagne beteiligt. Am 22. Mai 1916 zum Leutnant der Reserve befördert, begann er ab dem 9. Juli 1916 seine Ausbildung zum Flugzeugführer. Am 24. Dezember 1916 wurde er zur Feldflieger-Abteilung 53 an die Front kommandiert, später auch versetzt. Am 6. Juli 1917 wurde er – nach erfolgter Ausbildung zum Einsitzerpiloten – zur Jagdstaffel 36, welche unter dem Kommando seines Bruders Walter stand, versetzt. Am 2. Januar 1918 kam er dann in die berühmte Jagdstaffel „Boelcke“, als dessen Führer sein Bruder Walter nur vier Tage später fiel. Am 12. März 1918 kehrte er in die Jagdstaffel 36 zurück, die Führung der Staffel wurde ihm am 4. Juni übertragen. Harry von Bülow-Bothkamp hatte in der Jasta 36, während der Dritten Flandernschlacht und der Schlacht von Soissons und Reims insgesamt sechs Luftsiege errungen. Im September 1918 wurde er – auf Befehl des Kaisers – nach dem Tod seines dritten Bruders, Conrad, von der Front abgezogen. Conrad war im August 1918 in Finnland tödlich verunglückt, der älteste Bruder, Friedrich, bereits im August 1914. Er schied am 22. Januar 1919 aus dem Militärdienst aus.

#### Zwischenkriegszeit

Nach Beendigung des praktischen und theoretischen landwirtschaftlichen Studiums bewirtschaftete er ab 1920 das Familiengut Bothkamp. 1922 gründete er mit dem ehemaligen Jagdflieger Paul Bäumer in Hamburg die Fliegerschule/Flugzeugbaufirma „Bäumer Aero GmbH“ mit dem Ziel der Wiederbelebung der völlig am Boden liegenden „Fliegerei“. Von Bülow nahm an mehreren großen Flugwettbewerben teil und bildete zahlreiche Flieger aus. Nach dem tödlichen Absturz Bäumers 1927 führte er das Unternehmen unter großen Opfern bis zum finanziellen Zusammenbruch 1929 fort. Im April 1932 trat er in die NSDAP ein und war dann vorwiegend innerhalb der Politischen Organisation (PO) tätig. Im Juli 1933 wurde er zum Führer der Flieger-Landesgruppe III „Nordmark“ durch den Reichsluftfahrtminister ernannt.

Innerhalb der NSDAP bekleidete er verschiedene öffentliche Ämter und Ehrenämter. In den *President Franklin D. Roosevelt's office files, 1933–1945* wird von Bülow als Schlüsselfigur des Nationalsozialismus aufgeführt.

#### Zweiter Weltkrieg

Am 1. Januar 1935 trat er der neu geschaffenen Reichsluftwaffe bei, wo er am 4. Februar das Flugzeugführerabzeichen verliehen bekam. Vom 7. August bis zum 27. August 1936 war er beim Jagdgeschwader „Richthofen“/Gruppe Döberitz aktiv. Am 31. Juli 1937 wurde Major Harry von Bülow, auf eigenen Antrag, aus

dem aktiven Wehrdienst entlassen und den Reserveoffizieren der I. Gruppe/JG 137 zugeteilt,<sup>[10]</sup> bis er dann am 30. November 1939 der Gruppenkommandeur der II. Gruppe/JG 77 wurde. Als Oberstleutnant war er vom 1. April bis 3. September 1940 Kommodore des JG 2 „Richthofen“ und wurde noch zum Oberst befördert. Am 1. April 1944 wurde er zum Jagdfliegerführer 4 (JaFü 4) ernannt und im September 1944 in die Führerreserve versetzt.

#### Auszeichnungen

Eisernes Kreuz (1914) II. und I. Klasse

Flugzeugführerabzeichen (Erster Weltkrieg) am 3. März 1917

Ritterkreuz II. Klasse des Albrechts-Ordens mit Schwertern am 9. Mai 1917

Ritterkreuz des Militär-St.-Heinrichs-Ordens am 7. Oktober 1918

Ritterkreuz des Königlichen Hausordens von Hohenzollern mit Schwertern am 9. Oktober 1918

Flugzeugführerabzeichen 4. Februar 1935

Dienstauszeichnung 4. Klasse am 2. Oktober 1936

Wiederholungsspange zum Eisernen Kreuz II. Klasse 1939

Wiederholungsspange zum Eisernen Kreuz I. Klasse 1939

Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes am 22. August 1940 als Oberstleutnant der Reserve und Geschwaderkommodore des JG 2 „Richthofen“

#### Weblinks

Die Brüder von Bülow-Bothkamp

Zeitungsartikel über Harry von Bülow-Bothkamp in der Pressemappe

20. Jahrhundert der ZBW – Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft.

#### Literatur

*Das Deutsche Führerlexikon 1934/1935.* Verlagsanstalt Otto Stollberg, Berlin 1934, DNB 579424324.



**Walter von Bülow-Bothkamp** (\* 25. April 1894 in Borby; † 6. Januar 1918 bei St. Julien/Ypernbogen) war ein deutscher Jagdflieger im Ersten Weltkrieg.

## □ Leben

Walter von Bülow-Bothkamp stammte aus der Linie Bothkamp des Adelsgeschlechts von Bülow. Er legte 1912 das Abitur am Gymnasium Schloss Plön ab und besuchte Großbritannien und die Schweiz. Anschließend studierte er Rechtswissenschaften an der Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg, wo er 1913 dem Corps Vandalia Heidelberg beitrug.

### Militärische Laufbahn

Nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs meldete sich Bülow-Bothkamp, wie sein jüngerer Bruder **Conrad von Bülow-Bothkamp**, im August 1914 als Freiwilliger beim Braunschweigischen Husaren-Regiment Nr. 17 und gelangte mit diesem Regiment im Januar 1915 an die Westfront nach Altkirch im Süd-Elsass. An der Front in Lothringen wurde er mit dem Eisernen Kreuz II. Klasse ausgezeichnet und im April 1915 wegen Tapferkeit vor dem Feind zum Leutnant der Reserve befördert. Kurz darauf wechselte Bülow-Bothkamp zur Fliegertruppe und wurde gemeinsam mit seinem Bruder Conrad bei der Fliegerersatzabteilung 5 in Hannover zum Flugzeugführer ausgebildet. Im September 1915 wurde er zur Feldfliegerabteilung 22 in die Champagne versetzt. Am 10. Oktober 1915 gelang ihm als Führer eines Zweisitzers der Abschuss eines französischen Voisin-Flugzeuges, am Tag darauf schoss er einen Farman-Doppeldecker aus einer Formation von drei Flugzeugen ab. Im Dezember gelang ihm erneut ein Luftsieg über ein französisches Flugzeug. Inzwischen mit dem Eisernen Kreuz I. Klasse ausgezeichnet, wurde Bülow-Bothkamp im Februar 1916 zur Fliegerabteilung 300 des Asien-Korps versetzt, die im Rahmen der Operation 'Pascha' nach El Arish in Palästina verlegte, um dort die türkischen Truppen beim Vorstoß gegen den Suez-Kanal aus der Luft zu unterstützen. Erneut erzielte er mit seinem Beobachter Leutnant von Heseler zwei Luftsiege beim Kampf mit einem englischen Fliegerverband, der vom Flugzeugmutterschiff „Ben McCree“ aufgestiegen war. Später schoss er mit einem Pfalz-Eindecker einen britischen B.E.2c-Zweisitzer ab, musste aber wegen der Schussverletzung an der Schulter hinter den türkischen Linien notlanden. Im Sommer 1916 schrieb er aus Jerusalem: *„Ich bin jetzt wieder halbwegs heil, nachdem ich vor gut 14 Tagen angeschossen wurde und hier im Lazarett gelegen hatte. Ich focht am 13. die erste Partie der pp. Forderung Germania c/a Britania mit Brille ohne Sekundanten. Musste nach zehn Minuten suspendieren, da ich einen Blutigen über den Buckel kriegte, Streifschuss durch das Schulterblatt, und die Bandage rutschte...“* eine humorvolle Anspielung auf das Mensurfechten seines Corps in Heidelberg. Im Dezember 1916 zur Jagdstaffel 18 in die Champagne versetzt, wurde ihm das Ritterkreuz des Königlichen Hausordens von Hohenzollern mit Schwertern verliehen. Von Mai bis Dezember 1917 führte er die Jagdstaffel 36, bei der auch sein Bruder Harry flog. Nach einer erneuten Verwundung an der Hüfte und weiteren Luftsiegen erhielt er am 8. Oktober 1917 den Orden Pour le Mérite. Nach dem Tode des Staffelführers Erwin Böhme übernahm er dessen Jagdstaffel 2 Boelcke, die er am 23. Dezember 1917 bei einer Parade vor dem Deutschen Kaiser führte. Als er sich am 6. Januar 1918 mit vier weiteren Albatros-Kampfeinsitzern der Jasta Boelcke mit SPADs der No. 23 Sqn RFC und Sopwith F.1 Camels der No. 70 Sqn RFC über St. Julien einen heftigen Luftkampf lieferte, wurde Walter von Bülow-Bothkamp wahrscheinlich durch eine abgefeuerte MG-Salve durch Captain William Mays Fry (No. 23 Sqn RFC), tödlich getroffen. Seine Albatros D.V 2018/17 ging im deutschen Drahtverhau ostwärts Passendale nieder und erhielt die britische Beutenummer G 123. Posthum wurde

ihm am 7. Oktober 1918 das Ritterkreuz des Militär-St. Heinrichs-Ordens verliehen.

Walter von Bülow wurden 28 Luftsiege bestätigt.

*Siehe auch: Liste deutscher Jagdflieger im Ersten Weltkrieg*





**Ernst Günther Burgaller** (\* 21. März 1896 in Tillendorf, Preußen; † 2. Februar 1940 in Immenstaad am Bodensee) war ein deutscher Rennfahrer und Jagdflieger.

## □ Leben

Der aus Tillendorf in der Provinz Posen stammende Pastorensohn Ernst Günther Burggaller diente während des Ersten Weltkrieges bei den Luftstreitkräften des Deutschen Kaiserreiches als Jagdflieger im Jagdgeschwader 1, dem legendären *Fliegenden Zirkus* unter Manfred von Richthofen und pilotierte unter anderem eine Albatros D.III. Nach dem Ersten Weltkrieg eröffnete er eine Fahrschule in Berlin.

Seine Rennfahrerkarriere startete Burggaller, wie viele seiner Kollegen auch, als Motorradrennfahrer und konnte zwischen 1922 und 1928 auf Eichler & Bachmann, A.J.S., Mabeco, BSA, Standard, Imperia und BMW insgesamt 24 Siege einfahren. Darunter beispielsweise das Frühjahrsrennen 1926 auf der Berliner AVUS in der 750-cm<sup>3</sup>-Klasse auf BMW<sup>1</sup>. Im Frühjahr 1927 wurden Burggaller aus der Wohnung, die er am Kurfürstendamm in Berlin zusammen mit seinem Rennfahrerkollegen Paul Köppen bewohnte, von einem Einbrecher sämtliche bis dahin gewonnenen Medaillen, Ehrenpreise usw. gestohlen. Im Jahr 1928 wechselte Burggaller in den Automobilsport und begann auf einem Bugatti Type 37 A, mit dem er im folgenden Jahr einen Klassensieg beim Großen Preis von Deutschland 1929 auf dem Nürburgring errang. 1930 tauschte Ernst Günther Burggaller seinen Wagen gegen einen Type 35 B und bildete zusammen mit Heinrich-Joachim von Morgen und Hermann zu Leiningen eine Renn-gemeinschaft. Im Jahr 1932 bekam er einen neuen Type-51-A-Motor mit zwei oberliegenden Nockenwellen, den man in das Type-35-B-Fahrgestell einsetzte und den Wagen in der Folge zum Monoposto umbaute. Zwischen 1932 und 1934 war Ernst Günther Burggaller damit im In- und Ausland erfolgreich und zählte während dieser Zeit zu den deutschen Spitzenpiloten in der 1500-cm<sup>3</sup>-Klasse. Er gewann 1932 und 1933 den Großen Preis der Tschechoslowakei auf dem Masaryk-Ring; beim Eifelrennen wurde er 1933 Zweiter und 1934 Dritter, beim Avus-Rennen 1934 und in Lemberg (Ukraine) belegte er Platz zwei sowie in Bern Platz drei. Außerdem fuhr Burggaller mit einem MG in der Klasse bis 800 cm<sup>3</sup>. Später startete Burggaller auf einem 750-cm<sup>3</sup>-Austin mit Zweitaktmotor. 1934 ging er als Vertretung für den erkrankten zu Leiningen beim Großen Preis von Deutschland auch für das Werksteam der Auto Union an den Start, kam mit den schwierig zu beherrschenden Grand-Prix-Wagen Typ A aber nicht zurecht. In der zweiten Hälfte der 1930er-Jahre zog sich Burggaller vom Rennsport zurück und widmete sich danach zuerst seiner Fahrschule und später seinem Grundbesitz.

Im Jahr 1938 kehrte Ernst Günther Burggaller zur Fliegerei zurück. Während des Zweiten Weltkrieges diente er im Rang eines Majors in der Luftwaffe der Wehrmacht. Ab dem 26. Oktober 1939 war er Kommandeur der II. Gruppe des Jagdgeschwaders 51. Am 2. Februar 1940 berührte Burggaller mit einer Messerschmitt Bf 109 E bei einer Tiefflugübung am Kippenhorn bei Immenstaad am Bodensee den Boden. Das Flugzeug zerbarst, Ernst Günther Burggaller kam bei diesem Unglück 43-jährig ums Leben. Sein Grab befindet sich auf dem Berliner Waldfriedhof Dahlem im Abschnitt 22 B.

Statistik

Motorradsport

Rennsieve

Jahr	Klasse	Maschine	Rennen	Strecke
1926	750 cm <sup>3</sup>	BMW	AVUS-Rennen	AVUS

Automobilsport

Vorkriegs-Grands-Prix-Ergebnisse

Saison	Team	Wagen	1	2	3	4	5	6	Punkte	Position
1934	Union AG	Union Typ A							—	—
					DNF <sup>1</sup>					

### Legende

<sup>1</sup> Burggaller schied mit seinem Wagen in der fünften Runde mit Getriebe-  
 problemen aus, übernahm dann das Fahrzeug von August Momberger und schied  
 damit nach 20 von 25 Runden ebenfalls mit technischem Defekt aus.

Schriften

mit Hans Stuck, *Das Autobuch.*, Drei Masken Verlag, Berlin 1933.

