

Die Königlich-Bayerische Fliegertruppe als Teil der Deutschen Luftstreitkräfte bis 1918

Harald Potempa

1. Einleitung

Der Erste Weltkrieg ist im Bewusstsein der deutschen Öffentlichkeit nach wie vor von der Erinnerung an den Zweiten Weltkrieg überlagert. Er gilt hierzulande nicht als der „Große Krieg“ sondern eher als Vorspiel zu den Geschehnissen 1939-1945 bzw. als Beginn des Zeitalters der Weltkriege (ZdW).

Beim Ersten Weltkrieg selbst standen lange Zeit die Westfront und hier besonders die sogenannten „Materialschlachten“ bei Verdun oder an der Somme im Vordergrund. In jüngster Zeit jedoch scheint sich eine Trendwende anzubahnen, die Ostfront¹, die Kriegschauplätze Rumänien² und Balkan³ finden als Teil des ZdW Interesse.

Eine ähnliche Entwicklung lässt sich beim Luftkrieg 1914-1918 beobachten, der nicht nur als Vorspiel⁴ für den Bomberkrieg 1939-

1945 oder gar ausschließlich als deutsch-englisches Luftduell⁵ über der Westfront aufgefasst werden sollte.

Luftstreitkräfte⁶ im Sinne aller Kriegsmittel zur Führung eines Luftkrieges inklusive des

Der Erste Weltkrieg – Luftkriegführung, in: Grundkurs deutsche Militärgeschichte, Bd. 2, Das Zeitalter der Weltkriege 1914 bis 1945. Völker in Waffen. Im Auftrag des MGFA hrsg. von Karl-Volker Neugebauer, München 2007; S. 76-82.

⁵ Joachim Castan, Der Rote Baron. Die ganze Geschichte des Manfred von Richthofen, Stuttgart 2007; Christian Kehrt, Moderne Krieger“. Die Technisierung der Kriegserfahrung deutscher Militärpiloten 1910 bis 1945 (= Diss. TU Darmstadt 2007); Harald Potempa, Die Königlich-Bayerische Fliegertruppe 1915 in Südtirol. Der Raum als militärhistorische Kategorie im Luftkrieg an der Südwestfront 1915-1918. In: Soldaten in den Wolken. (im Druck); Harald Potempa, Der Raum als militärluftfahrtshistorische Kategorie. Deutsche Luftstreitkräfte 1914-1916 auf dem Balkan und an der Ostfront. In: Soldaten in den Wolken (im Druck); Potempa, Harald, Der Raum als militärluftfahrtshistorische Kategorie – Deutsche Luftstreitkräfte 1916-1918 an der Palästina-, Balkan- und Ostfront. In: Soldaten in den Wolken (im Druck); Sebastian Rosenboom, Im Einsatz über der „vergessenen Front“. Eine Betrachtung des Luftkrieges an der Ostfront im Ersten Weltkrieg unter Einbeziehung Osteuropas als „Raum“, Hamburg 2011 (M.A.-Arbeit an der Helmut Schmidt Universität. Universität der Bundeswehr Hamburg, im Druck). Renè Schilling, „Kriegshelden“ Deutungsmuster heroischer Männlichkeit in Deutschland 1813-1945, Paderborn/München/Wien/Zürich 2002 (= Krieg in der Geschichte, Bd. 15), S.37-40 u. 295-314; Florian Schnürer, 'But in death he has found victory': the funeral ceremonies for the 'knights of the sky' during the Graet War as transnational media events. In: European Review of History – Revue européenne d'histoire Vol. 15, No. 6, December 2008, S. 643-658; Zwischen Adler und Taube. Die Bildersprache deutscher Luftstreitkräfte seit 1884. Eine Werkschau aus den Beständen des Luftwaffenmuseums der Bundeswehr. Hrsg. von Harald Potempa, Berlin-Gatow 2003 (= Veröffentlichungen des Luftwaffenmuseums, Texte & Materialien, Heft 2).

¹Die vergessene Front – der Osten 1914/15. Ereignis, Wirkung, Nachwirkung. Im Auftrag des MGFA hrsg. von Gerhard P. Groß, Paderborn u.a. 2006 (= Zeitalter der Weltkriege, Bd. 1);

²Jürgen Angelow, Die Mittelmächte im Rumänienfeldzug von 1916/17. Kulturelle Transfers und Erinnerungskultur- Nachrichten aus der Forschung. In: MGZ 66 (2007) H. 1; S. 132-144

³Am Rande Europas ? Der Balkan – Raum und Bevölkerung als Wirkungsfelder militärischer Gewalt. Im Auftrag des MGFA hrsg. von Bernhard Chiari und Gerhard P. Groß unter Mitarbeit von Magnus Pahl, München 2009 (= Beiträge zur Militärgeschichte, 68); Militäroperationen und Partisanenkampf in Südosteuropa. Vom Berliner Kongress zum Ende Jugoslawiens. Hrsg. von der Arbeitsgemeinschaft TRUPPENDIENST, Bundesministerium für Landesverteidigung und Sport, Wien 2009 (TRUPPENDIENST-Handbuch).

⁴John Howard Morrow jr., German Air Power in World War I, Lincoln(Nebraska)/ London 1982; John Howard Morrow jr., The Great War in the Air: Military Aviation from 1909 to 1921, Washington D.C./London 1993 (= Smithsonian History of Aviation Series); Olaf Groehler, Geschichte des Luftkriegs 1910 bis 1980, Berlin (Ost) 1981, S. 9-99; Harald Potempa,

dazu notwendigen Personals, der Kommunikations- und Führungseinrichtungen waren in Anfängen bereits vor dem Krieg vorhanden, wurden im Weltkrieg eingesetzt, tödlich perfektioniert und ihre Wirkung in der Zwischenkriegszeit ausgewertet und theoretisch untermauert⁷. Luftstreitkräfte im Zeitraum von 1884 bis 1918/20 waren aber weit mehr als lediglich die Vorgeschichte der Luftwaffe in den Jahren 1935 bis 1945. Sie waren in die komplizierten Verhältnisse der deutschen Militärverfassung des Kaiserreiches⁸ ebenso

eingebunden wie in den modernen industriellen Massenkrieg mit gravierenden Auswirkungen auf die Zivilbevölkerung und die Wirtschaft⁹.

Der vorliegende Beitrag will zunächst der Frage nachgehen, ob sich von den Luftstreitkräften bis 1918/20 wirklich eine so einfache glatte Linie zur Luftwaffe der Wehrmacht 1935-1945 und zur Luftwaffe der Bundeswehr ziehen lässt, wie dies manchmal behauptet wird. Dann soll es um die chronologische Dimension der militärischen Luftfahrt gehen, schließlich um die Probleme und Struktur der Luftstreitkräfte am Beispiel der Fliegertruppe.

2. Wurzeln und Äste

Wenn die Luftwaffe der Bundeswehr heute ihre organisationsgeschichtlichen – nicht die politischen – Wurzeln sucht, so könnte sie geneigt sein, einer simplen Versuchung nachzugeben, in dem sie von den ersten Luftschiffertruppen, über den Beginn der Fliegertruppe, über die Luftstreitkräfte des Ersten Weltkrieges und über die Luftwaffe 1935-1945 eine große glatte Linie bis in die Gegenwart zieht. Somit erscheint – organisationsgeschichtlich – die Luftwaffe der Bundeswehr¹⁰ quasi nahtlos aus der Luftwaffe des „III. Reiches“ hervorgegangen zu sein und die Entwicklung vor 1935 wäre lediglich eine Vorgeschichte.

So reizvoll dieses Verfahren wäre, so sehr sollte davor gewarnt werden und dies nicht

⁶Horst Boog, Das Problem der Selbstständigkeit der Luftstreitkräfte in Deutschland 1908-1945, in: Militärgeschichtliche Mitteilungen 43 (1988), S. 31-60; Wolfgang Schmidt, s.v. Luftkrieg. In: Enzyklopädie Erster Weltkrieg. Hrsg. von Gerhard Hirschfeld, Gerd Krumeich und Irina Renz, Akt. u. erw. Studienausgabe, Paderborn u.a. 2009, S. 687-689; Wörterbuch zur deutschen Militärgeschichte. Hrsg. vom Militärgeschichtlichen Institut der Nationalen Volksarmee, 2 Bde, Berlin (Ost) 1985 (2. verb. Aufl.), s.vv. „Flakartillerie“, S. 203-206; „Luftstreitkräfte“, S.491-502; „Nachrichtenwesen“, S. 665-670.

⁷James S. Corum, The Luftwaffe. Creating the Operational Air War, 1918-1940, Lawrence (Kansas) 1997, S. 49-123; Harald Potempa, Die Wiedererlangung der Wehrhoheit und der Aufbau der Luftwaffe als eigenständigem dritten Wehrmachtsteil. „Soll ein Volk von Fliegern werden“ – Anmerkungen zu Militärluftfahrt und populärer Wahrnehmung. In: Hans Felix Husadel. Werk – Wirken – Wirkung, Dokumentationsband zum gleichnamigen Symposium vom 20. Bis 22. Oktober 2004 in Bonn, Hrsg. von Michael Schramm, Bonn 2006 (= Militärmusik im Diskurs, Bd. 1); S. 42-59.

⁸Harald Potempa, Die Königlich-Bayerische Fliegertruppe 1914-1918, Frankfurt a.M./Berlin/Bern/New York/Paris/Wien 1997 (= Europäische Hochschulschriften, Reihe III, Bd. 727) (Diss. Univ. München WS 1994/95); Harald Potempa, The Royal Bavarian Flying Corps. Aspects of Aerial War 1914-1918 (translated by Dieter H.M. Gröschel M. D.), in: Over The Front. Journal of the League of World War I Aviation Historians, Vol 15 (2000) Nr. 2, S. 99-119; Potempa, Harald, Im Schatten der Niederlage: Deutsche Streitkräfte von Compiègne (1918) bis Reims (1945) – Reformen und Ideologie im Zeitalter der Weltkriege? In: Reform – Reorganisation – Transformation. Zum Wandel in Deutschen Streitkräften von den preußischen Heeresreformen bis zur Transformation der Bundeswehr Im Auftrag des MGFA hrsg. von Karl-Heinz Lutz, Martin Rink und Marcus v. Salisch, München 2010, S. 229-244. Hans

Schmidt, Föderalismus und Zentralismus im deutschen Heerwesen des Kaiserreiches. Die Königlich-Bayerische Fliegertruppe 1912-1919. Zu einem wenig beachteten Kapitel der Geschichte des Ersten Weltkrieges, in: Zeitschrift für bayerische Landesgeschichte 52 (1989) H. 1, S. 107-130.

⁹Bruno Thoß, Die Zeit der Weltkriege – Epochen als Erfahrungseinheit? In: Erster Weltkrieg - Zweiter Weltkrieg. Ein Vergleich. Krieg, Kriegserlebnis, Kriegserfahrung in Deutschland, hrsg. im Auftrag des MGFA von Bruno Thoß und Hans Erich Volkmann, Paderborn u.a. 2002; S. 7-30; Hew Strachan, Towards a comparative history of World War I. In: MGZ 67 (2008) 2, S. 339-344.

¹⁰Bernd Lemke, Dieter Krüger, Heinz Rebhan und Wolfgang Schmidt, Die Luftwaffe 1950 bis 1970. Konzeption, Ausbau, Integration, München 2006 (= Sicherheitspolitik und Streitkräfte der Bundesrepublik Deutschland, Bd 2).

nur, weil die Geschichte der Luftstreitkräfte/Luftverteidigung der Nationalen Volksarmee (NVA) damit völlig vernachlässigt wird. Trotz der Namensgleichheit unterscheiden sich die beiden Luftwaffen organisationsgeschichtlich in wichtigen Punkten, ganz abgesehen davon, dass die Luftwaffe der Bundeswehr nur im Rahmen der NATO denkbar ist und war, was für die Luftwaffe des „III. Reiches“ definitiv nicht gilt, sie war eine rein nationale Streitmacht, die allerdings im Rahmen der Koalition der Achsenmächte eingesetzt wurde.

Da die Auswertung der Ergebnisse des Ersten Weltkrieges den Finger u.a. in die offene Wunde der komplizierten Verhältnisse bei den Deutschen Luftstreitkräften vor 1920 legte, wurde die Luftwaffe des „III. Reiches“ so konzeptioniert, dass alle Luftkriegsmittel organisatorisch in der neuen Teilstreitkraft Luftwaffe zusammengefasst wurden. Die betraf die Flak, die Fliegertruppe inklusive der Rolle der Unterstützung für die Marine und das Heer sowie die Fallschirmjäger. Von dieser Konzeption wurde bei der Aufstellung der Bundeswehr abgewichen, nicht umsonst gab/gibt es bei der Bundeswehr bei Heer und Marine fliegende Komponenten sowie Truppenluftabwehr. Die Fallschirmjäger bzw. die Luftlandeeinheiten sind bei der TSK Heer angebunden.

Weiterhin gilt es zu berücksichtigen, dass sich die Luftwaffe sowie die Luftwaffenuniformträger heute in einem Prozess der beständigen Transformation befinden. Dies schließt die Auslandseinsätze im Rahmen von UNO, NATO und EU ein, die innerhalb von multinationalen und teilstreitkraftübergreifenden Strukturen und hochkomplexen sicherheitspolitischen Entscheidungsprozessen mit strikten „Rules of Engagement“ stattfinden, die über die klassische Rolle des Soldaten als Teil der Kämpfergemeinschaft weit hinausgehen. Unter diesen Aspekten wäre in der historisch-politischen Bildung zu fragen, ob den Angehörigen der Bundeswehr heute nicht die komplexen Strukturen des Kaiserreiches viel näher sind als die „Reichseinheitsluftwaffe“ von 1935.

Luftstreitkräfte im vorher definierten Sinne existierten bis 1918/20 nicht als Einheit.

Zunächst wurde zwischen Feld und Heimat, zwischen Feldheer und Heimat- bzw. Ersatzheer unterschieden.

Es existierte im Feld die Nachrichtentruppe des Heeres (1918 insgesamt 190.000 Mann, sowie 150.000 Mann in Truppennachrichtenabteilungen, inklusive 250 Funkentelegraphenstationen auf den Flugplätzen), die Flak-Truppe als Teil der Artillerie des Heeres (1918 beim Feldheer alleine 2.576 Flak-Geschütze), die Luftschiffertruppe als Teil des Heeres und der Marine (123 Luftschiffe bis Kriegsende in Dienst gestellt, 53 Feldluftschifferabteilungen à 2-3 Ballone), sowie die Fliegertruppe des Heeres, konkret der Verkehrsgruppen (Technische Truppen) bzw. dem Ingenieur-Corps, sowie der Marine (61.000 Mann und 4.800 Flugzeuge).

Dies betraf *in der Heimat* etwa die Flieger- und Luftschiffer-Ersatzabteilungen des Heeres und der Marine, sowie die Schulen. Hinzu kamen bereits während des Ersten Weltkrieges umfangreiche Luftschutzanstrengungen in der Heimat, so etwa Ende September 1918 896 Flak-Geschütze, 204 Fla-MG, 454 Scheinwerfer, 170 Flugzeuge, 327 Sperrballone und 209 Sperrdrachen, insgesamt waren dafür 24.110 Mann im Einsatz¹¹.

Weiterhin wurde zwischen der Marine und dem Deutschen Heer als Kontingentheer unterschieden. Bis 1919 galt die Verfassung des Deutschen Reiches (Kaiserreich) von 1871, die im Oktober 1918 demokratisiert worden war. Das Kaiserreich war ein Bundesstaat mit einzelnen Elementen eines Staatenbundes¹² Zunächst einmal war es ein Bund 22 deutscher Fürsten, davon vier Könige und dreier freier Städte. Es war in erster Linie preußisch geprägt, schließlich bayerisch, württembergisch, sächsisch, badisch etc..

Die königlich-bayerische Armee hatte etwa 1866 noch gegen Preußen im Feld gestanden, der Krieg 1870/71 sah sie mit dem hohenzollerschen Waffenbruder gemeinsam gegen Frankreich im Einsatz. Bereits die Verfassung des Norddeutschen

¹¹Potempa, Der Erste Weltkrieg - Luftkriegführung (wie Anm. 8), S. 77.

¹²Potempa, Die Königlich-Bayerische Fliegertruppe (wie Anm. 8), S. 25-29.

Bundes von 1867 – unter Ausschluß der süddeutschen Staaten, so u.a. das Königreich Bayern – hatte ein Kontingentheer unter preußischer Führung vorgesehen. Ganze Passagen dieser Konstitution wurden 1871 in die neue Reichsverfassung übernommen, die jedoch für die süddeutschen Staaten – Bayern allen voran – sogenannte „Reservatrechte“ vorsah: die Post, die Eisenbahn und die Armee betreffend. Ein „Kriegsministerium“ auf Reichsebene existierte ebenso wenig, wie ein „Außenministerium“, der Begriff „Auswärtiges Amt“ hat sich bis heute gehalten. Es existierten Kriegsministerien der einzelnen Bundesstaaten (Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg) mit eigener Militärverwaltung und einem eigenen bayerischen Generalstab. Das Präsidium oblag dem König von Preußen, der sich „Deutscher Kaiser“ nennen durfte. Im Kriegsfall war er der Oberbefehlshaber der Kontingenttruppen. Im Frieden jedoch lag die Militärhoheit, Befehlsgewalt und das Ordnungsrecht über die bayerische Armee beim bayerischen König und seinem Kriegsministerium. Die unterschiedlichen Interpretationen von Militärhoheit und Kommandogewalt sorgten in den kommenden Jahrzehnten immer wieder für Spannungen zwischen München und Berlin. Das betraf etwa die Militärstrafgesetzgebung, sowie die Beschaffung von Flugzeugen und Flugzeugmotoren.

Zwei Geheimabkommen von 1874 und 1899 sicherten den Truppen aber ein eigenes bayerisches Armeeoberkommando auch im Kriegsfall zu. Sie sahen vor, dass die bayerische Armee inklusive ihrer Fliegertruppe geschlossen in's Feld rücken durfte, wie es zu Beginn des Weltkrieges schließlich auch geschah¹³. Der August 1914 sah allerdings auch den letzten geschlossenen Einsatz der Bayerischen Armee und ihrer Fliegertruppe. Ab der Jahreswende 1914/15 waren bayerische Verbände grundsätzlich mit preußischen Waffenbrüdern vermischt im Einsatz. Es gab keine Front des Weltkrieges, die fest in weiß-blauer Hand war und keinen Himmel, der der Königlich-Bayerischen Fliegertruppe alleine gehörte. Sie zählte 1918 ca. 16.500 Mann mit 1.616 Flugzeugen.

¹³Dieter J. Weiß, Kronprinz Rupprecht von Bayern. Eine politische Biographie, Regensburg 2007, S. 96-156.

Somit galt für die Luftstreitkräfte (LSK)

1. LSK existierten bei Heer und Marine.
2. LSK existierten in Feld und Heimat.
3. LSK existierten innerhalb des Heeres bei unterschiedlichen Truppen- bzw. Waffengattungen.
4. LSK existierten innerhalb der Kontingentstreitkräfte der unterschiedlichen Armeen der deutschen Bundesstaaten.

3. Militärische Luftfahrt bis 1918/20 – Chronologischer Überblick

Die Entwicklungen der zivilen und der militärischen Luftfahrt gingen in der Frühzeit Hand in Hand und wiesen entsprechende Wechselwirkungen auf.

Die Erfindung und Nutzung des Heiß- und Gasballons während des 18. und frühen 19. Jahrhunderts wurde in Deutschland erst relativ spät militärisch genutzt. Im Jahre 1884 richtete die preußische und im Jahre 1887 die ersten Luftschiffer-Versuchseinheiten auf, aus denen die späteren Luftschiffer-Bataillone bzw. Luftschiffer-Abteilungen erwuchsen. Verwendet wurde zunächst der mit Wasserstoffgas gefüllte Kugelballon, während des Krieges der Drachenballon System Parseval-Siegsfeld¹⁴.

Die erfolgreichen Fahrten der Luftschiffe des Grafen Zeppelin, der Typen Schütte-Lanz und v. Parseval führten in Deutschland zu einer Luftschiffeuphorie¹⁵, die öffentlichkeitswirksam entfacht und geschürt wurde. Da Luftschiffe anfänglich Flugzeugen gegenüber bezüglich Reichweite, Fahrtdauer, Zuladung und Geschwindigkeit überlegen waren, nutzten das Heer vor allen Dingen aber die Marine Luftschiffe zur Aufklärung und zum Bombenabwurf. Während des Krieges wurde Großbritannien durch Luftschiffe, später auch durch mehrmotorige Flugzeuge bombardiert. U.a. führte die Bündelung der Luftverteidigungsmaßnahmen in Großbritannien zur

¹⁴Potempa, Die Königlich-Bayerische Fliegertruppe (wie Anm. 8), S. 30-40.

¹⁵Carl Klausberg, Zeppelin. Die Geschichte eines unwahrscheinlichen Erfolges, Augsburg 1990; Guillaume de Syon, Zeppelin! Germany and the Airship 1900-1939, Baltimore/London 2002.

Gründung einer neuen Teilstreitkraft, der Royal Air Force.

Die systematischen Beobachtung und Auswertung des Vogelfluges führte bei dem Ingenieur Otto Lilienthal zu grundlegenden und bahnbrechenden Erkenntnissen über die Aerodynamik, die er in seinen selbstkonstruierten Gleitern ab 1891 erprobte. Die Brüder Wright in den USA lasen seine Schriften und konstruierten flugfähige Gleiter, die im Gegensatz zur Steuerung durch Gewichtsverlagerung wie bei Lilienthal, durch Steuervorrichtungen um drei Achsen gesteuert werden konnten. Diese Gleiter wurden durch die Brüder Wright motorisiert, womit ihnen am 17. Dezember 1903 in Kitty Hawk/North Carolina der erste Motorflug der Welt gelang. Der Durchbruch erfolgte allerdings erst einige Jahre später und nicht in den USA sondern im renn- und geschwindigkeitsverliebten Frankreich. Bei einem Flugwettbewerb in Reims 1908 deklassierten sie die gesamte europäische Konkurrenz, gründeten Flugzeugfabriken sowie Fliegerschulen in Frankreich und Deutschland und produzierten bzw. verkauften in Europa mehr Flugzeuge als jemals in den USA. Diese Erfolge des Auslandes rief die deutsche Öffentlichkeit auf den Plan. Vereine aber auch Privatleute wie der Mannheimer Industrielle Karl Lanz stifteten Preisgelder und lobten Wettbewerbe für deutsche Motorflieger aus. Der Ingenieur Hans Grade¹⁶, dem am 28. Oktober 1908 der erste deutsche Motorflug in Magdeburg gelungen war, gewann im Oktober 1909 den mit 40.000 Mark dotierten Lanz-Preis der Lüfte. Hans Grade und August Euler waren die ersten Flugpioniere in Deutschland. Darmstadt-Griesheim¹⁷ und der nahe Berlin gelegene Flugplatz Johannisthal bildeten die ersten Zentren der Fliegerei in Deutschland, die zunehmend professionell und wissenschaftlich erforscht wurde¹⁸.

¹⁶Karl-Dieter Seifert, Hans Grade. Ingenieur – Flugpionier – Automobilbauer. Ein Leben in stürmischen Zeiten, Magdeburg 2008.

¹⁷Ein Jahrhundert Luffahrtgeschichte zwischen Tradition, Forschung und Landschaftspflege. Der August-Euler-Flugplatz in Darmstadt/Griesheim. Hrsg. von Andreas Göller und Annegret Holtmann, Darmstadt 2008.

¹⁸Ein Jahrhundert im Flug. Luft- und Raumfahrtforschung in Deutschland 1907-

Ab 1910 wurden die ersten Militärpiloten ausgebildet, die militärischen Flugplätze Döberitz für die preußische¹⁹, Schleißheim für die bayerische²⁰ und Wiener-Neustadt für die K.u.k.²¹ Fliegertruppe des Heeres entstanden. Die Fliegertruppe entstand²².

Der erste Weltkrieg begann für die Fliegertruppe des Heeres²³ mit der Mobilmachung von 33 Feldfliegerabteilungen à sechs Flugzeugen, davon drei bayerische Abteilungen. In ganz Deutschland gab es zu diesem Zeitpunkt ca. 500 Mann fliegendes Personal. Vier Jahre später hatte sich dieser verzehnfacht. 1918 In der Heimat sind ca. 80.000 Mann für den Ersatz und die Schulung im Einsatz, es befanden sich 5.000 in Ausbildung.

Am Beispiel der bayerischen Fliegertruppe sei dies veranschaulicht²⁴. Die Flieger-Ersatz-Abteilung (FEA) Schleißheim, Standort der Fliegerschule, umfasste nach der Mobilmachung 313 Mann und 103 Kriegsfreiwillige. Im Oktober 1918 wiesen die beiden FEA in Schleißheim und Fürth insgesamt einen Personalbestand von 10.724 Mann auf. Ihnen unterstanden die sieben Fliegerschulen in Oberschleißheim, Lachen-Speyerdorf, Fürth, Lechfeld, Gersthofen, Bamberg und Germersheim zu je 70 bzw. 90 Flugzeugen. Hinzu kam die Beobachterschule in Oberschleißheim, die Beobachterschule 2 (Fliegerschützenschule)

2007, hrsg. von Helmuth Trischler und Kai-Uwe Schrogl, Frankfurt a.M. 2007; Wolfgang König, Wilhelm II. und die Moderne. Der Kaiser und die technisch-industrielle Welt, Paderborn u.a. 2007; Helmut Maier, Forschung als Waffe. Rüstungsforschung in der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft und des Kaiser-Wilhelm-Institut für Metallforschung 1900-1945/48, Göttingen 2007 (= Geschichte der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft im Nationalsozialismus, Bd. 16).

¹⁹Jörg Mückler, Die Königlich Preußischen Luftstreitkräfte 1884 bis 1918, Zweibrücken 2002 (= Jet & Prop Chronik Spezial, Bd. 4).

²⁰Peter Pletschacher, Die Königlich Bayerischen Fliegertruppen 1912-1919, Planegg 1992 (2. erw. Aufl.).

²¹Reinhard Keimel, Österreichs Luftfahrzeuge. Geschichte der Luffahrt von den Anfängen bis Ende 1918, Graz 1981

²²Die Militärluffahrt bis zum Kriegsbeginn 1914. Textband. Technikband. Anlageband. Hrsg. vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt, Frankfurt a.M. 1965-1966 (2. Aufl.)

²³Die deutschen Luftstreitkräfte im Weltkriege. Hrsg. von Georg Paul Neumann, Berlin 1920.

²⁴Potempa, Die Königlich-Bayerische Fliegertruppe (wie Anm. 8), S. 40-42 u. 57-61.

auf dem Lechfeld und die Flieger-Funker-Schule in Oberschleißheim. Alle Schulen zusammen verfügen über Stammpersonal von ca. 2.374 Mann. Hinzu kamen die bayerischen Fliegerverbände im Feld mit 5.705 Mann

Das bedeutet, dass innerhalb von vier Jahren zusätzliche Schulen und Ausbildungsmöglichkeiten geschaffen werden mussten. Tatsächlich passierten die umfangreichsten Aufstockungen im Zeitraum 1916 bis 1918, also in nur zwei Jahren.

Der Weltkrieg begann für das Königreich Bayern mit dem einen Flugplatz in Oberschleißheim. Während des Krieges wurden sechs Flugplätze neu angelegt, die grundsätzlich Bahnverbindung haben mussten. Hinzu kamen Ausbildungseinrichtungen wie das Artillerie-Flieger-Kommando in Grafenwöhr oder die Übungs-Flieger-Abteilung in Sonthofen. Obwohl Flugplätze damals „lediglich“ aus Graspisten bzw. aus weiten Grasfeldern bestanden, damit in jede beliebige Windrichtung gestartet bzw. gelandet werden konnte, waren trotzdem umfangreiche Bau-, Drainage- und Erdarbeiten notwendig. Dafür wurde ein eigenes Königlich-Bayerisches Flieger-Bau-Batl. mit vier Kompanien und insgesamt über 1.300 Mann aufgestellt. Tausende von russischen und italienischen Kriegsgefangenen waren hier mit im Einsatz. Die bayerische Fliegertruppe unterhielt in Deisenhofen ein eigenes Sägewerk, in dem Fertigteile für Flugzeughangars und anderer Bauten vorproduziert wurden. Mobile Hallenbautrupps errichteten in der Heimat aber auch an der Front Flugzeughallen in großem Stile.

Neben der Flugzeugführerausbildung garantierte vor allen Dingen die Ausbildung der Flugzeug-Beobachter den Erfolg. Hier kam während des Krieges neben der Beobachtung mit den Augen und dem Abfotografieren der Front durch Plattenbild-Kameras, die Funk-Ausbildung hinzu. Es handelte sich um Morsefunkgeräte.

Weiterhin war es notwendig, die Fliegerschützen gesondert zu schulen.

Insgesamt waren in ganz Deutschland 80.000 Mann in der Heimat notwendig, um 5.000 Mann Fliegendes Personal zu schulen bzw. die Voraussetzung zur Schulung zu ermöglichen, dies entspricht einem Faktor

von 1:7,5 Fliegendes : Nicht-Fliegendes Personal. Rechnet man die Front hinzu, so wird der Faktor sogar noch ungünstiger für das Fliegende Personal. Es ist bereits damals bei der Fliegertruppe festzustellen, dass wesentlich mehr Personal in der Heimat, in der Etappe, am Boden notwendig ist, als Personal im unmittelbaren fliegerischen bzw. Kampfeinsatz tätig ist.

Der Friedensvertrag von Versailles untersagte dem Deutschen Reich den Unterhalt von Luftstreitkräften und sah restriktive Bestimmungen für die gesamte deutsche Luftfahrt vor. Die noch bestehenden Reste der deutschen Luftstreitkräfte wurden 1920 aufgelöst. In der Weimarer Republik wurden diese Vorschriften umgangen. Dies führte einerseits zur Zusammenarbeit mit der Sowjetunion andererseits zur Förderung des Segelfluges sowie zur Inanspruchnahme ziviler Kapazitäten, der Nutzung von Schein- und Tarnfirmen und zur Produktion im Ausland.

4. Fliegertruppe 1914-1918

4.1. Transformationsprozesse

Zwei Tendenzen sind bei der Entwicklung der Luftstreitkräfte des Ersten Weltkrieges und hier besonders bei der Fliegertruppe festzustellen, einerseits der deutliche Anstieg der Fliegenden Einheiten, andererseits deren arbeitsteilige und einsatzmäßige Ausdifferenzierung.

Für das Beispiel der bayerischen Fliegertruppe bedeutete dies²⁵. Am Jahresende 1914 verfügte die bayerische Fliegertruppe über 6 Flieger-Abteilungen, zu sechs Flugzeugen in einer Sollstärke von 16/148, insgesamt also sechs fliegende Einheiten mit insgesamt 36 Flugzeugen. Ein Jahr später waren daraus zehn Fliegende Einheiten mit 58 Maschinen geworden, davon neun Flieger-Abteilungen und eine Flieger-Abteilung (A) zu vier Flugzeugen mit einer Soll-Stärke von. Am Ende des Jahres 1916 waren daraus achtzehn Fliegende Einheiten mit 108 Flugzeugen geworden, davon sechs Flieger-Abteilungen, sechs Flieger-Abteilungen (A) zu je sechs Flugzeugen mit einer Stärke von 18/148. Hinzu kam ein Kampfgeschwader der OHL

²⁵Potempa, Die Königlich-Bayerische Fliegertruppe (wie Anm. 8), S. 40-61.

mit sechs zu je sechs Flugzeugen mit einer Stärke von 21/116.

Am Jahresende 1917 verfügte die bayerische Fliegertruppe über 36 Fliegende Einheiten mit insgesamt 306 Flugzeugen. Sie setzen sich zusammen aus fünf Flieger-Abteilungen, vierzehn Flieger-Abteilungen (A) zu neun Flugzeugen mit einer Stärke von 24/156, neun Schutzstaffeln zu sechs Flugzeugen und acht Jagdstaffeln zu zwölf Flugzeugen mit einer Stärke von 17/122. Bei Kriegsende umfasste die bayerische Fliegertruppe 41 Fliegende Einheiten mit 348 Flugzeugen, die sich aus vier Flieger-Abteilungen, vierzehn Flieger-Abteilungen (A), zehn Schlachtstaffeln, einem Bombengeschwader der OHL mit drei Bomberstaffeln zu je acht Flugzeugen und einer Stärke von 15/131 sowie zehn Jagdstaffeln, darunter das Jagdgeschwader 4, zusammensetzte. Da Bayern ca. ein achtel der deutschen Heeresstärke zu stellen hatte, wären diese Zahlen entsprechend zu multiplizieren.

Es ergeben sich daher mehrere Transformationsprozesse: Die Anzahl der Fliegenden Einheiten erhöhte sich von sechs im Jahre 1914 auf 41 im Jahre 1918 erhöht, die der Flugzeuge von 36 auf 348. Dies entsprach einer Versiebenfachung bei den Einheiten und bei den Flugzeugen einer Verneuneinhalbfachung innerhalb von vier Jahren.

Die größten Verstärkungen fanden in den Jahren 1916 und 1917 statt. Von Jahresende 1915 bis 1916 verdoppelte sich die Anzahl der Flugzeuge, von Jahresende 1916 bis Jahresende 1917 verdoppelte sich die Zahl der Fliegenden Einheiten.

Diese Aufstellungen von neuen Einheiten konnte nur erfolgen, weil den alten Einheiten andauernd erfahrenes Personal entzogen wurde, das als Kern bei der Aufstellung neuer Einheiten diente, 1916/17 verließen beinahe zweiwöchentlich neu aufgestellte Fliegende Einheiten die beiden FEA in Schleißheim bzw. Fürth. Dauernde Versetzung und kompletter Austausch des Personals war die Regel, speziell bei den Staffel- bzw. Abteilungsführern. Diese brachten es während des Krieges auf bis zu 14 im Schnitt auf etwa acht Verwendungen inklusive Lehrgänge für neue Waffensysteme und neue Aufgaben.

Die Fliegerabteilung der Anfangszeit, die sämtliche Aufgaben erfüllen konnte, genügte sehr bald nicht mehr der Auftragserfüllung. Die Fliegerabteilung (A) diente speziell dem Einschließen der Artillerie, die Kampfstaffeln sollten die Beobachtungsflugzeuge schützen und Bomben werfen, die Schutzstaffeln sollten die Beobachtungsflugzeuge schützen und gegebenenfalls in den Erdkampf eingreifen, sie wurden in Schlachtstaffeln umbenannt, die Jagdstaffeln sollten den Luftkampf führen und die Bomberstaffeln sollten bombardieren. Es wurde während der Kriegszeit kräftig ausdifferenziert und ständig umbenannt, umgruppiert und verändert.

Zweimal, 1916 und 1918 unternahm die OHL den Versuch, sich selbst neben den bei den Armeen bzw. Korps vorhandenen Fliegerkräften, Fliegende Einheiten zu schaffen, die ihrer unmittelbaren Kommandogewalt zwecks operativer Schwerpunktbildung unterstellt war. Es handelte sich um die Kampfstaffeln (mit Groß-Flugzeugen) und um die Bomberstaffeln (mit Groß- bzw. Riesenflugzeugen).

Bereits 1916 genügte die militärische Gliederungsform der Staffel bzw. der Abteilung den Anforderungen nur noch begrenzt, die ersten Geschwader wurden aufgestellt. 1918 verfügte das Königreich Bayern über das bayerische BoGOHL 8 und das bayerische Jagdgeschwader 4 unter dem Kommando des Ritters v. Schleich.

Die militärische Führung auf der Ebene der Armee bzw. des Korps mit den StOFI später KoFI wurde um die Gruppenführer der Flieger (GruFI) gegen Ende des Krieges ergänzt.

4.2. Einsätze

Gemäß populärer Sichtweise stand der Luftkampf Mann gegen Mann im Zentrum des Luftkrieges 1914-1918. Die Einsatzstatistiken des Krieges sprechen allerdings eine etwas andere Sprache²⁶. Zugegebenermaßen ist die Quellenlage rudimentär, so dass beispielhaft und ausschnittartig gearbeitet werden muss. Dies Vermutung lautet, dass die dabei

²⁶Potempa, Die Königlich-Bayerische Fliegertruppe (wie Anm. 8), S. 62-80.

getroffenen Aussagen für den gesamten Luftkrieg tendenzielle Gültigkeit beanspruchen dürfen. Die einzelnen Kommandeure der Flieger der jeweiligen Armeen hatten Wochenberichte abzugeben, von denen diejenigen der 6. Armee erhalten sind. Betrachtet wird im Folgenden der Zeitraum Januar bis April 1917, wobei der 6. Armee Luftkriegsmittel in wechselnder Stärke unterstellt waren. Dabei ergeben sich folgende Trends:

Aufgrund der Quellenlage und der sich im Zeitraum immer wieder ergebenden Änderung der Kategorien ist es leider nicht möglich eine exakte statistische und prozentuale Zuordnung der einzelnen Einsatzarten zu Flugstunden bzw. Kriegsflügen zu machen. Ebenfalls ändert sich die Zahl der eingesetzten Flugzeuge. Hier müssen Tendenzen genügen.

Den 6.997 Kriegsflügen stehen 7.567 Flugstunden gegenüber, das heißt die Masse der Flüge dauerte rein rechnerisch knapp über eine Stunde.

Bei 6.997 Kriegsflügen wurden 1.314 Luftkämpfe gemeldet. Das bedeutet, dass bei der Mehrzahl der Flüge (5.683 = 81,22 %) überhaupt keine Luftkämpfe stattgefunden haben. Von den 1.314 Luftkämpfen „enden“ 244 erfolgreich (mit Abschuss des Gegners bzw. Beschädigung), 32 eigene Verluste sind zu beklagen. Daraus folgt, dass die Masse der Luftkämpfe (1.038 = 78,99%) aus nicht näher bekannten Gründen abgebrochen wurde.

Es wurden 9.524 Bildmeldungen erstellt, d.h. mindestens ebenso viele Luftaufnahmen zu Aufklärungszwecken geschossen. Ein Fotomagazin umfasste sechs Bildplatten, die Flieger hatten bis zu vier Wechselmagazine an Bord. Rein rechnerisch konnten also 30 Aufnahmen pro Flug geschossen werden, theoretisch waren also für die genannten Bildmeldungen über 300 Flüge notwendig aus denen durch Nachbearbeitung und Auswertung dann Bildmeldungen wurden.

Zur Nahaufklärung gehörte das Erkennen gegnerischer Batterien als Primärziel der eigenen Artillerie, im vorliegenden Fall 1.514 erkannte Batterien. 462 eigene Batterien wurden eingeschossen, dies entspricht mindestens ebenso vielen Flügen, die Fehlerquote war relativ hoch. 46 Flüge entfielen auf Bombenabwürfe bei Tag und

Nacht, bombardiert wurden Front und Hinterland. Immerhin 176 Maschinengewehrangriffe wurden gegen den Feind an der Front und im Hinterland geflogen, dabei waren (zumindest zu späterer Zeit nachweisbar) selbstverständlich auch Jagdflieger im Einsatz. Die 116 Infanterieflüge dienten bei Bewegungsschlachten zunächst einmal dazu, festzustellen, wo die eigene vordere Linie war. Die Infanterie hatte Tuchzeichen am Boden auszulegen, um der Führung via Fliegertruppe die Lage zu verdeutlichen. Hinzu kam die Fernaufklärung im Hinterland insbesondere Bahnlinien, Bahnhöfe, Kanäle, Häfen und die See, in diesem Fall der Ärmelkanal, wurde systematisch abgeflogen.

Insgesamt waren Einsatzprofil und Einsatzarten der Fliegertruppe im Ersten Weltkrieg sehr vielgestaltig und ausdifferenziert. Die Populärliteratur konzentriert sich jedoch im wesentlichen auf Jagdflieger, Asse und Abschüsse und zeichnet ein sehr einseitiges und verzerrtes Bild.

5. Struktur der Fliegertruppe

5.1. Der Mikrokosmos einer Staffel

Am Beispiel des Aufstellungsbefehls einer bayerischen Kampfstaffel der OHL mit G-Flugzeugen vom 05. Januar 1916 mit einer Sollstärke von 21/131 lassen sich folgende Beobachtungen zur Struktur der Fliegertruppe aufstellen²⁷:

Eine bayerische Kampfstaffel der OHL mit G-Flugzeugen umfasste sechs Flugzeuge mit je drei Mann Besatzung, einem Piloten, einem Beobachter und einem Fliegerschützen. Das fliegende Personal umfasste 18 Mann, die Gesamtstärke ist mit (maximal) 152 Köpfen angegeben. Um also 18 Mann in die Luft zu bringen waren 134 Mann am Boden notwendig, rein rechnerisch waren also 7,4 Mann am Boden notwendig, um einen Mann in die Luft zu bringen. Dieser Faktor galt bereits damals „nur“ für die Fliegende Einheit, sämtliche notwendigen Logistik-, Kommando- und Ausbildungseinrichtungen im Hinterland und

²⁷Potempa, Die Königlich-Bayerische Fliegertruppe (wie Anm. 8), S. 87-117.

in der Heimat noch gar nicht mit eingerechnet.

Bei dem Bodenpersonal benötigte die Fliegertruppe bereits auf der Ebene der Mannschaften Personal mit genau definierten zivilberuflichen Vorkenntnissen bzw. Spezialkenntnissen. Bei den angegebenen 12 Gefreiten und 51 Gemeinen, also 63 Mann, waren ganze 10 beliebigen Berufes. Naturgemäß dominierten technische Berufe, wie Flugzeugmonteure, Elektrotechniker, Flugzeughandwerker u.ä.. Die stellte die Wehrersatzbehörden vor riesige Probleme, denn solche Berufe waren in der Flugzeugproduktion natürlich ebenfalls gesucht.

Rein rechnerisch waren bei 131 Mannschaften und Unteroffizieren 21 Offizierdienstgrade tätig. Das war die höchste Offizierdichte innerhalb der gesamten Armee. Während des Krieges waren Offiziere „Mangelware“, daher wurden lediglich die Planstellen des Staffelführers und der Beobachter-Offiziere tatsächlich nur von Offizieren bzw. Reserve-Offizieren besetzt. Die MG-Schützen waren zum größten Teil rein von Mannschaften bzw. Unteroffizieren gestellt. Die Flugzeugführer waren lediglich zu 25% Offiziere, 40% entfielen auf Unteroffiziere und 35% waren Mannschaftsflieger. Zu Beginn des Krieges konnten auch Zivilflieger Dienst tun.

Die Masse der Offiziere kam keineswegs von der Kavallerie, es dominierte die Artillerie und die Infanterie. Der Adelsanteil war ebenfalls gering.

5.2. Belastungen und Verluste

Welche Belastungen²⁸ ergaben sich für das Fliegende Personal? Welche Auswirkungen hatten diese auf die Verluste²⁹?

Der Führer der Feldfliegerabteilung 9b, Oberleutnant Franz Hailer schrieb am 18. Januar 1916 an seine vorgesetzte Dienststelle: „Der K. Inspektion melde ich, dass ich nach nunmehr fünfjähriger, ununterbrochener Fliegertätigkeit nicht mehr in der Lage bin, erfolgreiche Flüge von mehrstündiger Dauer auszuführen. Kein

Fliegeroffizier in Bayern hat eine so lange ununterbrochene Fliegerlaufbahn hinter sich, und ob einer mehr als 44000 km geflogen hat, wie ich in diesen fünf Jahren, bezweifle ich auch. Nicht die verbreitete Kriegskrankheit der ‚zerrütteten Nerven‘ zwangen mir mein Bekenntnis auf, sondern es kommt eben für jeden Flieger einmal die Stunde, wo er sich sagen muss: Ich *kann*³⁰ nicht mehr. Bei vielen, viel jüngeren Fliegern ist dieser Augenblick schon in Friedenszeiten gekommen, bei vielen anderen, die erst im Kriege Flieger wurden, ist er auch schon gekommen!

So sehr ich das selbst bedaure, dass ich mir sagen muss – ich bin seit einiger Zeit auch so weit – so halte ich es für meine Pflicht, dies ehrlich zu bekennen; denn einem Flugmüden einen Beobachter und ein wertvolles Flugzeug anzuvertrauen ist unverantwortlich.

Ich fliege häufig hier meine Maschinen zur Probe nach Reparaturen etc., aber längere Flüge halte ich nicht mehr durch. Soweit ich die bayerischen Fliegeroffiziere kenne, halte ich z.B. Oberlt. Haller, Oberlt. Walz, Oberlt. Behl, Oblt. Wimmer, Oberlt. Schlemmer als Führer einer mit jungen Besatzungen zusammengestellten Kampfstaffel für ganz besonders geeignet. Falls meine Unterstützung bei Aufstellung der Kampfstaffeln erwünscht ist, stelle ich mich der K. Inspektion während meines erbetenen Erholungsurlaubes gerne zur Verfügung³¹.

Oberleutnant Franz Hailer schildert in dem Brief sehr eindrücklich die nervlichen Belastungen durch die Kriegsflogerei, beschreibt die „Stress-Phänomene“. Er war kein Anfänger, sondern einer der berühmtesten, profiliertesten und erfahrensten bayerischen Piloten. Er hatte vor dem Weltkrieg mit Dr. med. Lindpaintner eine ganze Reihe Flugwettbewerbe gewonnen.

Er war von der Iluk zur Bewertung in Sachen Neuaufstellungen bayerischer Kampfstaffeln aufgefordert worden und betrieb in diesem Brief seine eigene Ablösung als Abteilungsführer, u.a. um einen Urlaub durchzusetzen. Da Hailer

²⁸Potempa, Die Königlich-Bayerische Fliegertruppe (wie Anm. 8), S. 165-170.

²⁹Ebda., S. 81-86.

³⁰Hervorhebung im original, H.P..

³¹Zitiert nach Potempa, Die Königlich-Bayerische Fliegertruppe (wie Anm. 8), S. 165.

aktiver Offizier war, schrieb er sicher nicht ohne Not einen solchen Brief an seine Vorgesetzten. Insofern muss der Leidensdruck sehr hoch sein, den gemachten Aussagen kommt ein entsprechend hoher Wahrheitsgehalt zu.

Die Psychologie bzw. Psychoanalyse steckte damals in den Kinderschuhen. Die Bezeichnung „verbrauchte bzw. zerrüttete Nerven“ wurde damals für Stresssymptome benutzt, die sich in mangelnder Konzentrationsfähigkeit/auffälliger Nervosität und körperlich in rasendem Puls, Magenbeschwerden, Muskelzittern und Herzjagen niederschlugen. Diese Phänomene gab es durch die Belastungen im Einsatz unter den Bedingungen des Stellungskrieges grundsätzlich, bei der Fliegertruppe kamen die Belastungen des täglichen Einsatzes in dem ungewohnten Medium Luft dazu. Neben den täglichen Einsätzen, der Beschädigung der Maschine, der Verwundung, des Abschusses bzw. des Absturzes von Kameraden, kamen die fliegerspezifischen Probleme wie Wind, Böen, Thermik, Kälte und Sauerstoffmangel in großen Höhen. Diesen Problemen wurde versucht abzuhelfen durch häufigen Wechsel zwischen Front- und Heimatverwendungen, durch Schutzanzüge (Fliegersonderbekleidung), Schutzcreme, Sauerstoffgeräte und elektrisch beheizbarer Stiefel bzw. Bekleidung. Fallschirme erhielten die Besatzungen erst 1918.

Der Maler Paul Klee war während des Krieges beim Bodenpersonal der Königlich-Bayerischen Fliegertruppe in Schleißheim bzw. in Gersthofen eingesetzt, u.a. beim Lackieren bzw. Bemalen von Flugzeugflächen bzw. –Teilen. Er schildert sehr eindrucksvoll die Verluste bei der während des Krieges immer überhasteter werdenden Ausbildung, um die Zahlen an einsatzfähigen Besatzungen für die neu aufgestellten Staffeln/Abteilungen bzw. als Ersatz für Verluste sicherzustellen. Er notierte am 6. Januar 1918 in sein Tagebuch: „Heute fliegen sie wie die Narren, obwohl schon vier Maschinen vormittags restlos dahingingen. Einer landete im Lech, bestieg dann, weil der Sitz schon unter Wasser stand, den Rücken und wartete langsam anfrierend bis man ihn fand. Sein Geist war wohl schon etwas mitgenommen, denn er frug die ersten unter seinen Rettern nach dem Namen des Stromes. Wahrscheinlich währte er sich

schon in Ägypten und war erstaunt über das wilde Kriegskostüm der Germanen“³².

Die Zahl der bekannten Toten der deutschen Heeresflieger im Ersten Weltkrieg wurde 1920 mit 5.007 angegeben. Hinzu kommen 2.743 Verluste, die als „vom Feindflug nicht zurückgekehrt“ gemeldet wurden. Die sind bei den folgenden Überlegungen nicht berücksichtigt. Von den 5.007 entfielen 1.800 (36%) auf die Heimat und 3.207 (64%) werden mit der Kategorie „im Feld“ angegeben. Da die Zahl der auf Deutschland im Ersten Weltkrieg ausgeführten Bombenangriffe und die damit verbundenen „Luftschlachten“ im Vergleich zum Zweiten Weltkrieg relativ gering anzusetzen ist, bedeutet dies, dass die Masse der Verluste in der Heimat auf die Ausbildung zurückzuführen ist. Das heißt, dass 36% aller Verluste mit Todesfolge, also über ein Drittel, bei der Ausbildung entstanden sind. Im Feld starben 3.207 (= 64% Gesamt- bzw. 100% Feldverluste). Davon kamen im Luftkampf 1.422 (= 28% Gesamt- bzw. 44% Feldverluste) zu Tode, 231 (= 4% Gesamt- bzw. 7% Feldverluste) durch Erdabwehr des Gegners und 1.457 (= 30% Gesamt- bzw. 45% Feldverluste) starben ohne Feindeinwirkung. Insgesamt sind also in Heimat und Feld zusammen 66% aller Verluste ohne Feindeinwirkung zu Tode gekommen. In der Gesamtbetrachtung starben 28% im Luftkampf, 4% durch Erdabwehr des Gegners und 2% durch sonstige Ursachen³³.

5.3. Material

Die Anzahl der einsatzbereiten deutschen Flugzeuge an den Landfronten verzehnfachte sich innerhalb von nur vier Jahren Krieg³⁴.

Zu Kriegsbeginn handelte es sich insgesamt zu hundert Prozent um doppelstilige Aufklärungsflugzeuge, die einen wichtigen Auftrag innerhalb der Lagefeststellung als Vorbereitung der Entschlussfassung (Aufklärungszyklus) erfüllten. Die Maschinen

³²Zitiert nach Potempa, Die Königlich-Bayerische Fliegertruppe (wie Anm. 8), S. 81.

³³Potempa, Die Königlich-Bayerische Fliegertruppe (wie Anm. 8), S. 81-86.

³⁴Potempa, Die Königlich-Bayerische Fliegertruppe (wie Anm. 8), S. 183-301.

waren damals „unbewaffnet“, bis auf die Pistolen/Gewehre, die die Besatzungen mitführten. Erste Fliegerbomben/Granaten waren ebenfalls an Bord.

Bis zum letzten Kriegsjahr hatten sich die Einheitsflugzeuge der Anfangszeit in Aufklärer (40%), Bomber (11%), Schlachtflugzeuge (9%) und Jäger (40%) ausgefächert. Aber auch hier galt: 60% der Maschinen waren keine Jagdflugzeuge.

Jäger waren im letzten Kriegsjahr grundsätzlich Einsitzer, die mit 2-Starr-MG bewaffnet waren. Die ersten Jagdflugzeuge mit starr eingebautem MG gab es auf deutscher Seite seit 1915, seitdem das Problem der Synchronisation von MG und Propeller gelöst war. Vorher waren die Maschinen aus genau diesem Grunde unbewaffnet. Allerdings favorisierte die Königlich-Bayerische Fliegertruppe zu Friedenszeiten u.a. deshalb die Otto-Doppeldecker mit hinten liegendem Motor, weil man damit freies Schussfeld gehabt hätte.

Bomber waren gegen Ende des Krieges grundsätzlich zwei- oder sogar mehrmotorige Flugzeuge mit mindestens drei Mann Besatzung, die Groß- bzw. Riesenflugzeuge.

Schlachtflugzeuge waren grundsätzlich einmotorige Zweisitzer mit ein bzw. zwei Maschinengewehren, davon ein bewegliches MG für den Beobachter bzw. Fliegerschützen. Sie waren mit Abwurfmunition versehen.

Aufklärungsflugzeuge waren grundsätzlich einmotorige Doppelsitzer, die mit ein oder zwei MG bewaffnet waren, davon ein bewegliches. Sie waren mit Kameras für die Photoaufklärung und mit (Morse-)Funkgeräten zum Einschießen der Artillerie ausgestattet.

Die Leistung der eingesetzten Motoren verdoppelte sich in den vier Kriegsjahren. Die Motorenproduktion wurde gewaltig angekurbelt, insgesamt wurden während des Krieges über 50.000 Flugzeugmotoren gebaut. Trotz größter Anstrengungen wurden unter den Bedingungen des Krieges ganzer Volkswirtschaften gegeneinander und der Materialknappheit durch die britische Blockade die hochfliegenden Pläne und Vorgaben nie erreicht. Gerade bei den Rüstungsprogrammen der Jahre 1916/17 („Hindenburgprogramm“,

„Amerikaprogramm“) wurden zwei Waffensysteme in der Liste der Prioritäten ganz nach oben gestellt: Unterseeboote und Flugzeuge.

Ebenso gewaltig erhöhten sich Geschwindigkeit³⁵, Dienstgipfelhöhe und Nutzlast während der vier Kriegsjahre.

Insgesamt gelang der Flugzeug- und Flugzeugmotorenindustrie während des Krieges ein großer technologischer Quantensprung nach vorne. Dies ließe interessante Fragestellungen nach den Wechselwirkungen zwischen Militär, Industrie, Technik, Gesellschaft, die Entgrenzung der Gewalt³⁶ zu.

6. Zusammenfassung

Die Anfänge der Luftwaffe bis 1918 bezüglich der Organisations- und Verfassungsgeschichte waren relativ kompliziert. Diese Kompliziertheit und die sich daraus ergebenden Probleme wurde in den 1920er und 1930er Jahre besonders hervorgehoben, die verwendeten Bilder prägen unsere Sicht bis heute. Als Lösung wurde damals die Bildung einer neuen Teilstreitkraft Luftwaffe favorisiert, die alle Luftkriegsmittel unter einem Dach und unter einer Führung innerhalb der Gesamtstreitkräfte vereinigte. Es stellt sich die Frage, ob dieses Konzept von Luftwaffe, wie es 1935 umgesetzt wurde mit dem Konzept der Luftwaffe der Bundeswehr heute im Rahmen von Bündnis, multinationalen Einsätzen und Transformationsprozess in Übereinklang zu bringen ist, oder ob uns heute nicht umgekehrt das komplexe System bis 1918 im Grunde genommen viel näher ist.

Luftstreitkräfte (ein zeitgenössischer Begriff des Ersten Weltkrieges) waren bereits damals sehr viel facettenreicher und ausgefächerter als uns das eine an Luftkämpfen und Assen interessierte Populärliteratur bzw. die entsprechenden

³⁵Virilio,Paul: Krieg und Kino. Logistik der Wahrnehmung, München/Wien 1986. Virilio, Paul Krieg und Fernsehen, Frankfurt a.M. 1997.

³⁶Bessel, Richard: Gewalterfahrung und Opferperspektive: Ein Rückblick auf die beiden Weltkriege des 20. Jahrhunderts in Europa. In: Echternkamp, Jörg/Martens, Stefan (Hrsg.): Der Zweite Weltkrieg in Europa. Erfahrung und Erinnerung, Paderborn/München/Wien/Zürich 2007; S. 253-267.

filmischen Umsetzungen Glauben machen wollen.

Die Fliegertruppe war nur ein Teil der Luftstreitkräfte. Ihre Einsatzarten bestanden aus dem Erstellen von Bildmeldungen, dem Erkennen gegnerischer und dem Einschließen eigener Batterien, Bombenangriffen, Maschinengewehrangriffen, Infanterieflügen und Luftkämpfen. Luftkämpfe dominierten aber ebenso wenig wie Jagdflieger oder Jagdflugzeuge.

Die Luftstreitkräfte wurden in den Kriegsjahren 1914 bis 1918 bedeutend verstärkt, speziell in den Jahren 1916 bis 1918. Dies machte umfangreiche logistische Leistungen notwendig.

Im Sinne einer Erforschung des ZdW wäre eine Gesamtsicht erforderlich, die sich u.a. an den personellen Kontinuitäten aber auch Diskontinuitäten orientieren könnte