

Der Einsatz und die Erfolge der Fliegerabteilung 304b in Palästina

Gerd M. Schulz

Es ist heute nicht allgemein geläufig, dass sich die Fronten des Ersten Weltkriegs bis in den asiatischen Raum erstreckten und deutsche auch in Palästina, ja sogar in Afghanistan im Einsatz waren. Ein besonderer Einsatz war der der bayerischen Fliegerabteilung 304b in Palästina.

Zum Verständnis der Situation vorab einen Lagebericht über die militärische Situation im Südosten des osmanischen Reiches in den Jahren 1914 bis 1918.

Am 7. November 1914 landet ein englisch-indisches Expeditionskorps in Kuwait, um den Persischen Golf und die irakischen Ölvorkommen für England zu sichern. Es entsteht eine Front im Irak zwischen den Türken und den Engländern. Schon sehr bald zeigt sich, dass die türkische Armee den Anforderungen des Krieges nicht gewachsen ist. Einerseits ist die Ausrüstung und der Ausbildungsstand der Truppe völlig unzureichend. Andererseits sind die wirtschaftlichen und logistischen Möglichkeiten der Türken so beschränkt, dass die ausreichende Versorgung der Soldaten kaum möglich ist.

So verlieren die Türken im Winter 1914/15 über 80.000 Mann durch Kälte und Hunger, tausende desertieren. Um alle Kräfte zu mobilisieren, ruft der türkische Sultan, der gleichzeitig geistliches Oberhaupt des Islam ist, zum Heiligen Krieg gegen die Alliierten auf. Die unter türkischer Besatzung stehenden Araber kommen diesem Aufruf aber kaum nach, sehen sie doch mehr eine Möglichkeit das türkische Joch mit Hilfe der Briten abzuschütteln.

Deutschland sieht im Bündnis mit der Türkei die Möglichkeit, den Krieg von Palästina aus über den Suezkanal nach Ägypten auszudehnen und damit England den Weg nach Indien abzuschneiden. Zum einen würde dies englische Truppen und Material binden und den Druck gegen die deutsche

Westfront verringern. Zum andern würde die unterbrochene Zufuhr von Wirtschaftsgütern aus Asien durch den Suezkanal die Versorgung der britischen Industrie stark beeinträchtigen.

Zu Beginn des Jahres 1915 soll ein türkisches Expeditionskorps in der Stärke von 16.000 Mann unter deutscher Führung gegen das unter britischem Protektorat stehende Ägypten vordringen. Am 3. Februar 1915 erreichen die Türken den Suezkanal und versuchen mit Pontons überzusetzen. Britischer und indischer Infanterie gelingt es jedoch den Landungsversuch zu vereiteln. Einige indische Einheiten greifen auf dem Ostufer die Türken, die sich hinter den Uferdünen verschanzt haben, in der Flanke an. Unter dem Feuer von Schiffsartillerie müssen sich die Türken vom Kanal in den Sinai zurückziehen. Der türkische General Djemal Pascha lässt die Operation abbrechen. Während einer pause im Wüstenkrieg sind die Engländer aktiv und wiegeln die Araber gegen die Türken auf – dabei hat Thomas E. Lawrence – bekannt als Lawrence von Arabien eine wichtige Rolle.

Der bayerische Oberst Kress von Kressenstein unternimmt im April 1916 einen Erkundungsvorstoß mit 2.000 Mann und einem arabischen Kamelreiterregiment gegen die Oase El Katia. Das Gefecht am 27. April 1916 verläuft für den deutsch-türkischen Verband erfolgreich. Die Engländer ziehen sich zum Ostufer des Suez-Kanals zurück, wo sie bereits feste Stellungen gebaut hatten.

Im Juli 1916 sind nun etwa 140 deutsche Offiziere und 1.500 Mann aus Deutschland in Syrien eingetroffen. Es handelt sich dabei zum großen Teil um Spezialisten, wie Flieger, Pioniere, Funker Sanitäter und Artilleristen. Der Bahntransport mit dem die Truppen mit ihrer Ausrüstung über den Balkan und durch das Hochland von

Anatolien bis in den Sinai gebracht werden, ist mühsam und verlustreich. Die ungewohnte und oft mangelhafte Verpflegung, sowie die unvorstellbar primitiven sanitären Verhältnisse machen den deutschen Soldaten sehr zu schaffen. Trotz aller Bedenken versucht Oberst Kress am 4. Juli einen erneuten Vorstoß mit 18.000 Mann und einer Versorgungskolonnen von 16.000 Kamelen.

Während des Frontalangriffs auf die befestigten Dünenkämme gerät der Verband in die Umklammerung der Briten und Kress bricht das Unternehmen ab um sich Mitte August bis nach El Arisch zurück zu ziehen. Der zweite Versuch den Kanal zu erobern ist gescheitert. Im Dezember stehen die deutsch-türkischen Verbände wieder hinter der Linie Gaza – Birseba – Akaba. Im Irak gelingt es den Engländern am 11. März 1917 Bagdad zu erobern.

Inzwischen bauen die Engländer eine Bahnverbindung von El Arisch in Richtung Gaza, um eine Nachschublinie einzurichten. Am 26. März 1917 beginnt der Sturmangriff auf Gaza, der aber von den Deutschen, Österreichern und Türken erfolgreich abgewehrt wird. Einen weiteren Angriff vom 17. bis 19. April bezahlen die Engländer auf einer Frontbreite von 400 Metern mit 2.800 Mann Verlust.

Der türkische Oberbefehlshaber der syrisch-palästinensischen Front Dschemal Pascha wird abgesetzt und General von Falkenhayn übernimmt das Kommando. Mit der Aufstellung eines 4.500 Mann starken deutschen Asienkorps soll der englische Vormarsch im Irak gestoppt werden. Doch der Transport der Deutschen, der auf der Eisenbahn erfolgt, wird durch passiven Widerstand von türkischen Behörden und allgemeinen Schlendrian massiv behindert. Falkenhayn kann von den deutschen Offizieren in Palästina überzeugt werden, dass ein Vorgehen des Asienkorps im Irak gegen Bagdad – wie geplant – unsinnig und unmöglich ist und eine Offensive in Palästina wesentlich dringender sei. Mit der Vereinigung des Asienkorps mit den schon vor Ort stehenden Sinaitruppen entsteht am 1. Oktober 1917 die Heeresgruppe F - Jldirim (Türkisch: Blitz).

Dem Ende Juni 1917 zum neuen Oberbefehlshaber des britischen Expeditionskorps ernannten General Allenby gelingt es im November 1917 Gaza

zu erobern. Drei Tage später fällt Askalon, eine Woche später Jaffa. Als sich die Front allmählich Jerusalem nähert, und die Engländer unter Thomas E. Lawrence mit Hilfe arabischer Scheichs ein Gefecht östlich Jerusalems gewinnen, entschließt sich die türkische Führung die Stadt am 8./9. Dezember zu räumen und den Briten zu überlassen. Im Frühjahr 1918 kommt es bei Jericho und im Ostjordanland zu teils blutigen Gefechten, die sich allerdings bis September in Stellungengefechten festlaufen. Enver Pascha entzieht der Palästinatruppe unentbehrliche Truppenteile und Material für den Krieg im Kaukasus, während General Falkenhayn durch Liman von Sanders abgelöst wird. Nun beginnt der Endkampf im Heiligen Land.

Am 20. September 1918 schlägt Allenby die durch Hunger völlig zermürbten Türken. Die Deutschen bieten zähen hinhaltenden Widerstand und ziehen sich in nordwestlicher Richtung zurück während die Türken teils geschlossen überlaufen oder sich in Sicherheit bringen. Das Deutsche Asienkorps überschreitet den Jordan und marschiert über Damaskus und Aleppo nach Adana, wo es mit der anatolischen Eisenbahn Richtung Heimat fährt. Am 27. Oktober bittet die türkische Regierung die Alliierten um Frieden.

Mit dem 31.10.1918 tritt der Waffenstillstand in Kraft.

General Liman von Sanders, der letzte Kommandeur der Heeresgruppe Ildirim, erklärte in einem Interview 1919 das Scheitern der Unternehmungen in Palästina:

„Nach meiner Ansicht waren endgültige und entscheidende Erfolge auf dem Palästina-Kriegsschauplatz überhaupt von vornherein ausgeschlossen ...

Ich verfügte nur über eine Kavallerie von 1.200 Pferden, wogegen General Allenby 14.000 wohlgenährte Pferde und Rennkamele besaß. ...Wir verfügten nur über eine eingleisige und völlig unzureichend betriebene Bahnlinie von 1.700 Kilometern Länge bis Konstantinopel als einzige Versorgungsmöglichkeit. Diese Bahn besaß drei verschiedene Spurweiten auf der Strecke. Das war die Basis auf der ich operieren sollte!“

Soweit die Geschichte des Palästinafeldzugs.

An der Westfront waren seit Kriegsbeginn Flugzeuge zu Aufklärungszwecken

erfolgreich im Einsatz. So war der Gedanke nahe liegend, dem deutschen Asienkorps auch Luftunterstützung mit nach Palästina zu geben.

Schon im ersten Kontingent – genannt *Pascha I* – Anfang 1916, war die preußische Fliegerabteilung 300 unter Hauptmann Hellmut Felmy in Palästina zum Einsatz gekommen. Das Einsatzprofil bestand neben dem Jagdschutz der eingesetzten Flugzeuge, aus einer aufklärenden Komponente und dem Kampf gegen Erdziele – also Bombenabwurf und Beschuss mit Bordwaffen.

Die FA 300 war mit 14 Rumpler CI Maschinen ausgerüstet und hatte einen Personalstand von zehn Flugzeugführern und sechs Beobachtern. Das Verhältnis von 14 Maschinen zu zehn Flugzeugführern spricht für die Materialreserven, die man für diesen Einsatz vorgesehen hatte. Trotz zahlenmäßiger Unterlegenheit behielten die deutschen Flieger bis Herbst 1917 die Lufthoheit über Palästina und dem Sinai. Das Verhältnis zu den britische Maschinen betrug zwischen 1:5 bis 1:12 zu Ungunsten der Deutschen, wobei die Deutschen zumeist besser abschnitten.

Bei der Fliegerabteilung 300 waren auch Bayern, wie der Beobachtungsoffizier Fritz Berthold und sein Pilot, der Schriftsteller Richard Euringer dem Verfasser des Tatsachenroman „*Vortrupp Pascha*“, einer Beschreibung des Palästinaeinsatzes.

Mit dem Unternehmen *Pascha II* erhielt die deutsche Fliegertruppe in der zweiten Hälfte 1917 in Palästina erhebliche Verstärkung. Es waren die drei preußischen Fliegerabteilungen 301, 302 und 303 sowie die bayrische 304. Das Kontingent einer Fliegerabteilung bestand aus 24 Offizieren, darunter neuen Flugzeugführer und sieben Beobachter. Die 215 Mann die sich zusammensetzten aus Flugzeugwarten, Meteorologen, Motorschlossern, Elektrotechnikern, Schweißern, Spleißern, Tischlern, Sattlern, Luftbildnern, Waffenmeistern und anderen Spezialisten sowie einem Parkzug von 24 Mann.

Führer der 304b war der aus Speyer stammende Hauptmann Franz Walz der vor Verdun schon eine Jagdstaffel und eine Kampfstaffel geführt hatte.

Die Aufstellung und Verlegung der Fliegerabteilungen 301 bis 304b musste man wie eine Expedition planen. In einer Anweisung zur Aufstellung formulierte der

Kommandeur der Flieger der Heeresgruppe F „Jilderim“ Hauptmann von Heemskerck im Mai 1917:

„Die Ausrüstung jeder Abteilung soll so reichlich sein, dass sich die Abteilung ohne Nachschub mehrere Monate unter ungünstigen allgemeinen Bedingungen flug- und gefechtsfähig erhalten kann. Der Bahntransport mit mehrmaligem Umladen, der Transport mit Kraftwagen und auf Kamelen macht es erforderlich, die Packungen in ihren Abmessungen und ihrer Schwere genau zu überlegen. Für Kameltransport muss bedacht werden, dass zwei Lasten von je 75 Kilogramm die Höchstleistung für ein Kamel bilden... „

Die Abteilung 304b sammelte sich hier in Schleißheim und sollte am 10. August 1917 Marschbereitschaft melden. Doch die Flugzeughersteller konnten nicht pünktlich liefern und eine Reihe von wichtigen Ausrüstungsteilen wie Tropenstirnkühler, Benzinkanister, Ersatzmotoren usw. kam nicht im Zeitplan an. Die Verladebereitschaft wurde so auf den 18. August verschoben. Der Transport dauerte bis zum Einsatzraum eineinhalb Monate und erfolgte in drei Eisenbahnzügen, die im Abstand von je ein bis zwei Tagen aufeinander folgten.

Ausgestattet wurden die vier Fliegerabteilungen mit insgesamt 65 Maschinen, neben Jagdmaschinen vom Typ Albatros DIII waren es in der Mehrzahl AEG C IV-Flugzeugen. Die zweiseitigen Maschinen waren als Aufklärer und Bomber konzipiert. Der Mercedes DIII Motor mit 160 PS ermöglichte bei einer Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h eine Reichweite von 560 Kilometern. Die Dienstgipfelhöhe lag bei 5500 Metern. – Experten in Deutschland glaubten, dass im Sommer die erhitzte Luft im Sinai zu dünn sei um zu starten. Diese Angst war allerdings unberechtigt. – Bewaffnet waren die Maschinen mit einem synchronisierten MG 08-15, das durch den Propellerkreis schoss und einem MG auf Drehkranz für den Beobachter. Eine Zuladung von militärischer Last lag bei 164 Kilogramm. – 100 Kilogramm konnte für Bomben verwendet werden. Aber die Zuladung konnte auch in fotografischen Geräten bestehen.

Dass die Umstände in Palästina den bayrischen Fliegern der 304b viel

abverlangten, kann man sich vorstellen. Die ungewohnten klimatischen und geografischen Bedingungen außer Acht lassend, war die Aufrechterhaltung des Flugbetriebs eine Herausforderung. Mit Nachschub war nur bedingt zu rechnen, da die Etappendienststellen auf deutscher Seite schon nicht gut funktionierten, war auf die Hilfe der verbündeten Türken überhaupt nicht zu rechnen. Bis Istanbul war die Türkei mit dem Taurusgebirge auf einer eingleisigen Eisenbahn zu überwinden. Bis in die Heimat waren noch der Balkan, Bulgarien und Rumänien zu durchqueren.

Wichtig für die deutschen und österreichischen Truppen in Palästina war eine gut funktionierende Aufklärung. Der Einsatz der Luftaufklärung war in einem weiträumigen Operationsgebiet zwischen Damaskus und der Küste des Libanon, dem See Genezareth bis Kairo die einzige Möglichkeit den operativen Überblick zu behalten.

Kernstück der Luftaufklärung war die Fotografie. Anhand von Luftbildern konnte man das spärliche Kartenmaterial ergänzen und sich einen Überblick über die geografischen und infrastrukturellen Gegebenheiten verschaffen. Machen wir uns bewusst, mit welchem technischen Aufwand die Entwicklung und Ausarbeitung der Fotonegative verbunden waren. Der Nachschub an Fotomaterial und Fotochemie sowie für verschlissene Laborausrüstung durfte nicht abreißen. Improvisation war unter den herrschenden Umständen zwingend. Man weiß nicht wem man mehr Respekt zollen muss, den Piloten und den Beobachtern mit der Kamera oder dem Bodenpersonal, das den Flugbetrieb erst ermöglichte. Trotz ausgeplündeter oder fehlgeleiteter Nachschubliefungen, trotz Bruchlandungen, Unfällen, Krankheiten, klimatischer Unbillen und Verlusten durch Feindeinwirkung hielt sich die 304b funktionsfähig.

So war eine der Haupttätigkeiten der 304b die Erforschung Palästinas aus der Luft. Dass hier neben militärisch-operativen Erkenntnissen weitaus bedeutendere Informationen für den Geografen, den Geologen, Historiker, Archäologen und Orientalisten abfielen, wurde den bayrischen Fliegern damals schon klar. Es erfolgte sogar eine Zusammenarbeit mit Theodor Wiegand vom Deutschen Archäologischen

Institut – damals Hauptmann und Leiter des „Deutsch-Türkischen Denkmalschutz-Kommandos“ – der die 304b bat, im Rahmen der Luftaufklärung auch Bilder von archäologischen Fundstellen zu machen. Dabei entstanden verschiedene Fotos im heutigen Syrien, Palästina, Israel und Ägypten. Man muss hier erwähnen, dass die 304b nicht nur Luftbilder machte, sondern auch „terrestrisch“ fotografierte. Die Ausrüstung war ja vorhanden. Bekannt sind die Fotos von Palmyra.

Aufnahmen von Jerusalem, Jericho, Caesarea, Akkon oder dem Toten Meer zeugen von zielgerichteter Dokumentation, ebenso die Tatsache, dass in Jerusalem, Bethlehem oder Nazareth die religiösen Stätten und christlichen Kirchen erfasst wurden. De facto begründete die 304b mit ihrer Tätigkeit die Luftbildarchäologie. Zeigen doch die Fotos die historischen Spuren aus biblischer Zeit, aus der Zeit der Kreuzfahrer, der osmanischen Besatzungszeit und die ersten Zeugnisse der neuzeitlichen Besiedlung Palästinas durch die eingewanderten Juden.

Die wohl spektakulärsten Fotos sind aber die ersten Luftaufnahmen der Pyramiden von Gizeh. Diese Aufnahmen waren schon gleich nach Rückkunft der 304b nach München in Büchern und Berichten über den Kriegsverlauf im Orient veröffentlicht worden. Sie waren so sensationell, dass man sie teilweise bis heute für Fälschungen hielt.

Die deutschen Verbände befanden sich Ende 1918 in einer verzweifelten Lage. Von Frühjahr bis Herbst 1918 fielen 59 Flugzeugführer und Beobachter. Es waren am Ende der Heeresgruppe F noch fünf einsatzfähige Flugzeuge verblieben, von denen Hauptmann Walz, der Kommandeur der 304b noch zwei vor den anrückenden Alliierten zu retten versuchte. Bei diesem Versuch wurde Walz mit 35 Mann von den Briten gefangen genommen.

Am 30. Oktober 1918 trat der Waffenstillstand zwischen den türkisch-deutschen und den britischen Truppen in Kraft.

Bereits am 14. November 1918 kamen die Reste der bayerischen Fliegerabteilung in Istanbul an. Am 4. März 1919 verließen sie mit dem Schiff die Türkei. Über Gibraltar und England trafen sie am 31. März 1919 in

Wilhelmshaven ein. Von dort wurden sie mit ihrem Gepäck nach Bayern transportiert.

So, wie wir heute fasziniert die Welt aus der google-earth-Perspektive betrachten und ein völlig neues Bild unserer Welt gewinnen, so schuf man 1917/18 eine Dokumentation Palästinas wie sie wohl für diese Zeit einzigartig war. Der Fotobestand der 304b erlaubt uns wie durch ein Fenster in eine Zeit von vor fast 100 Jahren zu blicken. Es grenzt an ein Wunder – nein es ist ein Wunder, dass 3000 Bilder aus Palästina den Weg nach München gefunden hatten und bis heute im Bayerischen Kriegsarchiv erhalten sind. Nicht zuletzt das Interesse israelischer Wissenschaftler und der Survey of Israel (SOI) ist es zu verdanken, dass dieser Bestand in den letzten Jahren in Zusammenarbeit des Hauptstaatsarchivs mit dem Bayerischen Landesamt für Vermessung und Geoinformation aufgearbeitet wurde und einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurde. Heute können wir die digitalisierten Fotos im Internet betrachten. Unter:

www.gda.bayern.de

hat man Zugriff auf diese sensationellen Bilder.

Die hier entstandenen Dokumente haben über die Absicht hinaus Daten zum Einschleßen der Artillerie zu liefern, kulturhistorische Bedeutung erlangt. Luftbilder sind heute weit mehr als nur militärisches Datenmaterial. Sie können Zeugnisse unserer Zeit sein, wenn man sie mit den Augen des Historikers und Geografen betrachtet. Heute ist der Blick auf Satellitenfotos für jeden möglich und selbstverständlich, das Bild und das Verständnis für unsere Welt resultiert immer mehr aus dem selbst gesehenen – wenn auch durch den mittelbaren Blick des Fotos. An dieser Stelle ein Wort des Dankes an die Bayerische Fliegertruppe, dafür dass sie der Nachwelt dieses Erbe hinterlassen hat. Wer nach Jerusalem oder Nazareth kommen sollte, dem sei empfohlen, die Gräber der dort gefallenen Angehörigen der bayerischen Fliegertruppe zu besuchen und ihnen eine Minute des Gedenkens zu schenken.