

Innovationen im Ersten Weltkrieg

- Das Flugzeug

Das Flugzeug

Inhaltsverzeichnis

1. Manfred von Richthofen. Der rote Baron.

1. Manfred von Richthofen. Der rote Baron.

Kaum eine Erfindung verändert die Kriegführung so rasch und so tiefgreifend wie das Flugzeug. Im Ersten Weltkrieg wird die neue Waffe erstmals im großen Stil eingesetzt – und keiner beherrscht sie so meisterhaft wie der deutsche Jagdpilot Manfred von Richthofen

XXVI. Jahrgang
Nr. 32


Berliner

12. August 1917
Einzelpreis
10 Pfg
oder 20 Heller

Illustrierte Zeitung

Verlag Ullstein & Co., Berlin SW. 68.



Wie ein Tanz von Insekten wirkt das Schauspiel, das die Soldaten von ihren Schützengräben aus am Himmel verfolgen können: Zwei filigrane Flugzeuge ziehen hoch oben ihre Kreise durch die Luft, oft nur wenige Dutzend Meter voneinander entfernt. Mal wenden sich beide links herum, dann

wieder rechts, mal ist der eine oben, dann der andere. Und während sie dabei beständig an Höhe verlieren, wird auch vom Boden aus sichtbar: Dies ist kein Spiel. Es ist ein Kampf auf Leben und Tod. Zwei Jagdflieger verfolgen einander im Herbst 1916 über der Front in Nordfrankreich: der erfahrene britische Pilot Lanoe Hawker und sein Rivale Manfred von Richthofen. Erst vor elf Monaten hat der 24-jährige Deutsche seine Pilotenprüfung bestanden.

Schneidend kalt ist es im offenen Cockpit, aus dem Richthofens Kopf herausragt, nur durch eine Lederkappe und eine Brille geschützt. Sein Doppeldecker vom Typ Albatros D.II ist vorn mit zwei Maschinengewehren bestückt. Er kann die Waffen mit der einen Hand abfeuern, während er mit der anderen das Flugzeug steuert. Der Jäger seines Gegners, eine britische Airco D.H.2, ist noch sparsamer ausgerüstet: Die zerbrechlich wirkende Konstruktion wird allein durch Holzrahmen und Stahlrohre zusammengehalten und verfügt nur über ein MG.

Beide versuchen mit ihren Manövern, hinter das Heck des anderen zu kommen, in die beste Schussposition. Der Engländer feuert als Erster. Augenblicklich weicht Richthofen mit einer scharfen Kurve aus, nimmt danach selber die Jagd auf. Hawker entzieht sich mit einigen Loopings. Ein steter Wind treibt die Flugzeuge immer weiter über das von den Deutschen besetzte Gebiet – und bringt den Briten dadurch in eine immer bedrohlichere Lage. Kaum 100 Meter hoch fliegen die Kontrahenten jetzt. Hawker rast im Zickzackkurs in Richtung Front davon. Der Deutsche verfolgt ihn, schießt ununterbrochen. Plötzlich sackt der Kopf des Briten nach vorn, seine Maschine stürzt in die Tiefe.

Richthofen landet unverseht, sein elfter Abschuss. Hawkers Maschinengewehr, das sich mit dessen Flugzeug in die Erde gerammt hat, sichert er sich als Trophäe. Und bei seinem Juwelier bestellt er einen elften Silberbecher, in den er die Daten des Luftkampfes – 23. 11. 1916 – gravieren lässt. Die Pokale schmücken sein Zimmer bei den Eltern in Niederschlesien. Der Weltkrieg tobt bereits seit zwei Jahren, als Männer wie Richthofen zunehmend umsetzen, wonach Generäle und Ingenieure seit dem Beginn der Luftfahrt streben: Fluggeräte als Waffen zu nutzen.

Nach Versuchen mit Lenkdrachen bereits im alten China und mit Fesselballons etwa durch die französische Armee hat die Geschichte der Kriegführung aus der Luft so richtig erst 1849 begonnen, als österreichische Militärs mit Bomben beladene Heißluftballons über das belagerte Venedig fliegen ließen. Nachdem die für rund 30 Minuten bemessenen Zündschnüre heruntergebrannt waren, setzten sie die Sprengkörper frei. Aufgrund wechselnder Winde war die Trefferquote niedrig, die Schäden blieben gering. Dennoch wurde das Zerstörungspotenzial des Luftkriegs deutlich. Und als mit den Zeppelin Ende des Jahrhunderts die ersten lenkbaren Motorfluggeräte entstanden, beschlossen 1899 Regierungsvertreter aus über zwei Dutzend Staaten (darunter Deutschland, Russland, die USA) eine Resolution gegen „das Werfen von Geschossen und Sprengstoffen“ von Ballonen aus.

“ Eine Hand für das Flugzeug, die andere für das MG

Die Angst vor dem Tod aus der Luft aber bleibt. In seinem utopischen Roman „The War in the Air“ beschreibt der britische Schriftsteller H. G. Wells 1908 schon recht realistisch das Inferno einer

Zerstörung New Yorks durch einen deutschen Bomberangriff. Im Jahr darauf überfliegt Louis Blériot von Frankreich aus den Ärmelkanal (siehe Seite 64). Und während noch kaum jemand über eine kommerzielle zivile Nutzung von Flugzeugen nachdenkt, beginnt das französische Militär bereits in die Technik zu investieren.

Auch im Deutschen Reich formiert sich jetzt eine Lobby aus Politikern, Militärs und Industriellen und fordert den Aufbau einer Luftflotte. Unternehmen wie AEG, Krupp, Borsig und Loewe unterstützen den Flugzeugbau, und ab 1910 werden die ersten Offiziere zu Piloten ausgebildet. Das weltweite Wettrüsten der Luftstreitmächte hat begonnen.



Am 1. August 1914 erklärt das Deutsche Reich Russland und zwei Tage später Frankreich den Krieg. Hunderttausende junge Männer ziehen begeistert in die – wie sie noch glauben – kurze Schlacht.

Unter ihnen ist ein 22-jähriger Offizier namens Manfred von Richthofen. Der Freiherr, der mit seinen weichen Gesichtszügen eher zart und schwermütig wirkt, hat bisher nicht viel anderes kennengelernt als das Militär und die Wälder seiner niederschlesischen Heimat: Schon als Junge war seine einzige Leidenschaft die Jagd. Mit elf Jahren kommt er in eine Kadettenanstalt. Acht Jahre später wird der militärisch gedrillte, sonst aber nur Zeppeoberflächlich gebildete Fähnrich zur Kavallerie an die Ostgrenze des Reiches geschickt.

Zu Kriegsbeginn erhält sein Regiment den Marschbefehl in Richtung Westen. Richthofen, nun Leutnant, kann es kaum erwarten, Können und Mut unter Beweis zu stellen. Doch als Kavallerist in Elsass-Lothringen darf er nur zur Erkundung ausreiten, Gelegenheiten zu Heldentaten bieten sich kaum. So bewirbt er sich bei der Feldflieger-Truppe des Heeres und durchläuft im Juni 1915 einen

kurzen Lehrgang zum „Flugbeobachter“ mit gerade mal 15 Flugstunden (die er als Navigator absolviert, nicht als Pilot). Bald darauf wird er in die Nähe von Lemberg (heute Ukraine) abkommandiert.

Richthofen bekommt dort einen Piloten zugeteilt, der sich ihm wie ein Chauffeur unterordnet. Täglich starten die beiden jungen Männer zu Erkundungsflügen. Richthofen erteilt die Kommandos und notiert, was er am Boden erkennen kann. In seinen bald darauf verfassten biografischen Aufzeichnungen schwärmt er vom „grausig-schönen“ Anblick, den ihm brennende Städte aus über 1000 Meter Höhe bieten. Bis Mitte 1915 nutzen die Deutschen ihre Flugzeuge fast nur zur Aufklärung. Für Kampfeinsätze eignen sich die ersten 250 zweisitzigen, fragilen Doppeldecker nicht, über die das deutsche Heer zu Beginn des Krieges verfügt.

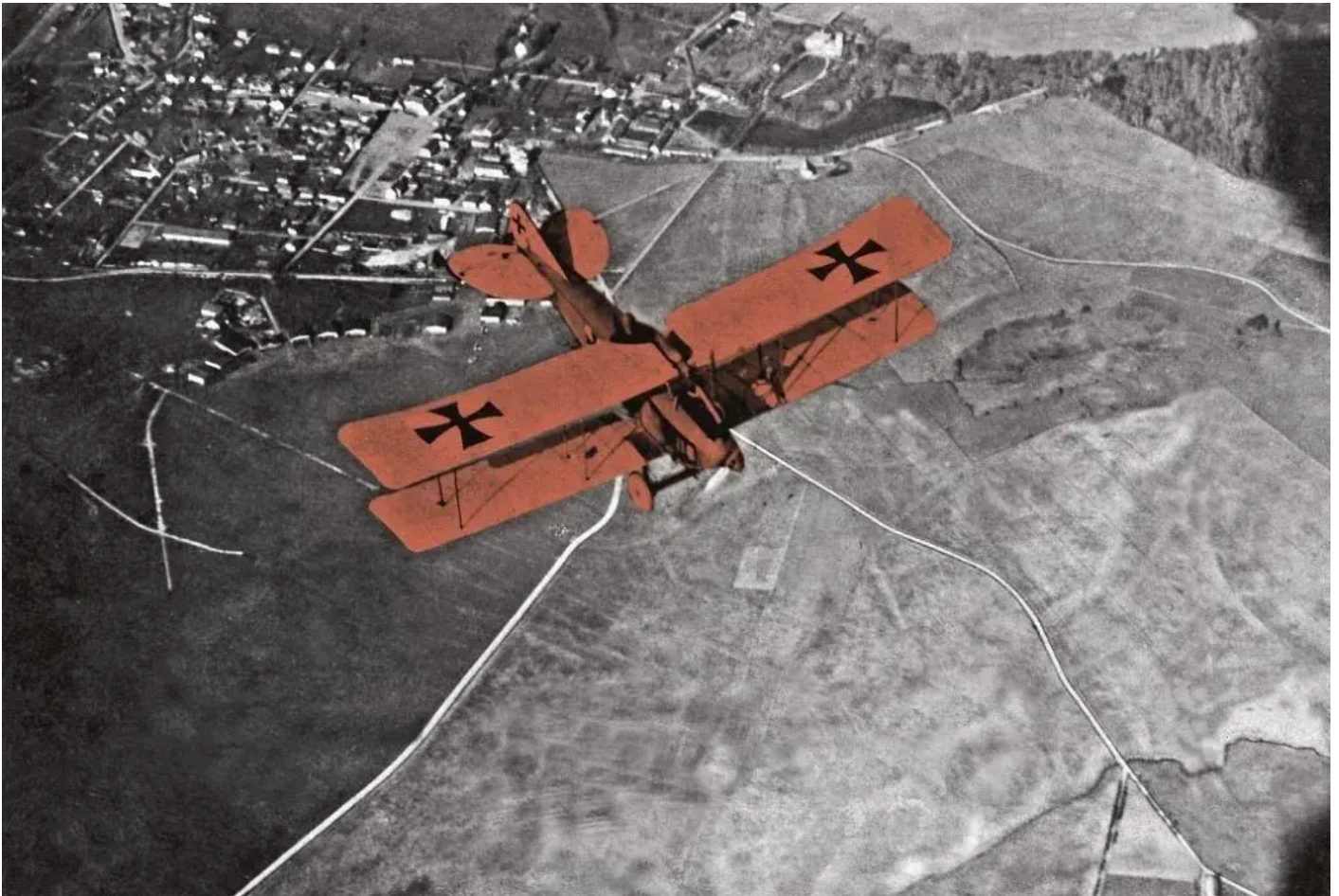
“Je leichter ein JÄGER, desto wendiger — und desto tödlicher

Die Hoffnung der Generäle richtet sich anfangs ohnehin auf die viel größeren und teureren Luftschiffe. Ein einziger Zeppelin kostet so viel wie 34 Doppeldecker, aber er kann tonnenschwere Sprengladungen tief ins Feindesland tragen und strategische Ziele angreifen. Unter anderem werfen deutsche Zeppeline Sprengsätze über London und Paris ab. Doch die Bombardements treffen nur selten wichtige Ziele. Zudem bieten die Zeppeline widrigen Winden eine große Angriffsfläche, sind schwer zu lenken – und durch Geschütze vom Boden aus leicht zu zerstören.

Zwar werden 1915 erstmals in London sieben Menschen durch Bomben aus einem deutschen Luftschiff getötet, fliegen Zeppeline vereinzelt noch bis 1918 solche Angriffe – doch in den Fabriken auf beiden Seiten arbeiten Ingenieure bereits intensiv an der Entwicklung von Bombenflugzeugen anstelle der Luftschiffe. Schon 1915 bombardieren die Franzosen damit Industrieanlagen in Ludwigshafen und Dillingen. Das größte Problem der Flugzeugbauer ist das Gewicht der Maschinen: Je leichter deren Konstruktion und Ladung, desto schneller und wendiger bewegen sie sich in der Luft. Schon die Waffen an Bord dürfen nicht zu schwer sein. Und der Versuch, die Insassen durch Stahlplatten unter dem Sitz vor Angriffen zu schützen, scheitert daran, dass die Maschinen dann kaum noch abheben können.

Das erste Militärflugzeug, in dem der Pilot steuert und gleichzeitig das MG bedient, kommt 1915 aus Frankreich. Rund 80 Kilogramm Gewicht für einen Beobachter lassen sich so einsparen. Um zu verhindern, dass die Geschosse den vor dem Piloten angebrachten Propeller beschädigen, sind dessen Flügel mit stählernen Ablenkbeschlägen versehen. Durch diese Ausrüstung wird das Flugzeug erstmals zur Angriffswaffe. Dem Entwickler und Piloten Roland Garros gelingen damit im April 1915 drei Abschüsse deutscher Maschinen. Doch noch im selben Monat wird sein eigenes Flugzeug in der Luft getroffen, er muss im Feindesgebiet notlanden.

Eilig bringen die Deutschen seinen Morane-Saulnier-Eindecker in einen geheimen Hangar in Döberitz bei Berlin. Anton Fokker, ein junger Flugzeugfabrikant aus den Niederlanden, der sich schon seit 1912 um Aufträge der deutschen Armee bemüht, soll die französische Technik dort schnellstmöglich kopieren.



Ein deutscher Zweidecker. Der verheerenden Wirkung des Massentodes in den Schützengräben auf die Menschen daheim versucht die Propaganda entgegenzuwirken – indem sie Jagdpiloten wie Richthofen zu »Rittern der Lüfte« stilisiert

Angeblich schon nach 48 Stunden präsentiert Fokker eine Idee, die noch viel besser funktioniert als die Konstruktion der Franzosen: Er installiert ein Unterbrechergetriebe zwischen dem Maschinengewehr und der Kurbelwelle des Flugzeugmotors. Das löst die Schüsse der Waffe nur in jenen Sekundenbruchteilen aus, in denen der Propellerflügel nicht vor der Mündung vorbeizieht. Rasch stellen die Fokker-Werke rund ein Dutzend Eindecker damit aus und liefern sie im Juni 1915 an die Front.



Vorläufer des Radars: Mit solchen riesigen Hörrohren spürt die deutsche Luftabwehr gegnerische Flugzeuge auf (1914)

Unter den Ersten, die den neuen Jäger im Zweikampf erproben, ist Oswald Boelcke. Dem 24-jährigen gelingen zwischen Juli und Oktober 1915 sechs Abschüsse. Schon bald feiern die Zeitungen seine Erfolge. Bei einer Eisenbahnfahrt im besetzten Frankreich begegnen sich Boelcke und Manfred von Richthofen im Herbst 1915. Beide sind auf dem Weg zum Flugplatz in Metz. Kaum

hat er sein Gegenüber erkannt, fragt Richthofen den Kampfpiloten aus: Wie es ihm gelinge, so viele feindliche Flieger abzuschießen? Boelcke schwärmt dem Jüngeren vor: Es liege vor allem an seiner Maschine. Der Fokker-Jagdeinsitzer ermögliche ihm endlich, „Führer, Beobachter und Kämpfer zugleich“ zu sein, wie er in einem Brief an seine Eltern formuliert. Seine Luftkampf-taktik wird später als „Dicta Boelcke“ bekannt – und zum Dogma der deutschen Jagdflieger werden. Die wichtigsten Grundsätze: Der Angreifer muss stets die Sonne im Rücken haben, damit er nicht geblendet wird. Ein Angriff hat stets von hinten, aus größter Nähe zu erfolgen, und erst, wenn der Gegner sicher im Visier ist.

Auch Richthofen wird diesen Regeln bald Folge leisten, denn er hat inzwischen schon einige Unterrichtsstunden bei seinem Piloten genommen. Die Begegnung mit Boelcke überzeugt ihn endgültig: Wer sich in diesem Krieg als Held zeigen will, muss den Steuerknüppel selbst in die Hand nehmen. Ganz leicht fällt ihm der Umgang mit dem Fluggerät allerdings nicht. Im Herbst 1915 patzt er beim Piloten-Examen, das vor allem darin besteht, einige akkurate Achten zu fliegen und danach sauber zu landen. Ab Mitte November muss er seine Flieger-Ausbildung bei Berlin fortsetzen und besteht am Heiligabend endlich die Prüfung.

Zurück an der Front aber darf Richthofen keine der wertvollen neuen Kampfmaschinen steuern: Im März 1916 fliegt er über Verdun einen älteren Zweisitzer. Um als Pilot selbst schießen zu können, montiert er sich ein Maschinengewehr an die Tragfläche. Damit gelingt ihm am 26. April sein erster Abschuss eines französischen Jagdflugzeugs. Und dann wählt Boelcke, der in Metz offenbar Gefallen an Richthofen gefunden hat, ihn als Mitglied einer neuen Jagdstaffel aus.

Die Eliteeinheit wird für die Schlacht an der Somme mit modernsten Flugzeugen ausgestattet: einsitzigen Maschinen vom Typ Albatros D.II, die mittlerweile Fokkers Eindecker abgelöst haben und über zwei MG verfügen. Schon in den ersten zwei Monaten erringt Richthofen damit zehn Luftsiege. Sein später hoch gelobtes Talent besteht aus einer Mischung von taktischem Geschick und Selbstbeherrschung – sein fliegerisches Können aber hält sogar er selbst für begrenzt. Und er hat das Glück, verhältnismäßig lange Erfahrungen sammeln und so zum Meister werden zu können. Viele junge Piloten stürzen schon nach wenigen Flügen in den Tod.

Selbst Richthofens waghalsiger Einsatz aber kann den Deutschen im Kriegsverlauf 1916 kaum einen Vorteil verschaffen. An der Somme und vor Verdun massakrieren Hunderttausende Soldaten einander in langen, blutigen Schlachten, ohne dass die eine oder andere Seite entscheidend an Land gewänne. Die Tiefflieger, die auf die Soldaten in den Schützengräben schießen, fügen dem Grauen nur noch eine zusätzliche Facette hinzu. Weniger als 1000 britische und deutsche Kampfflieger sterben im Jahr 1916 an der Somme, sie machen also kein Promille aller Opfer der Soldaten aus. Und doch gewinnt der Luftkrieg von jetzt an immer mehr an strategischer und symbolischer Bedeutung. Denn die deutsche Heeresleitung erkennt, dass die neuen Flieger-Asse als Propagandafiguren für die Volksmassen nützlich sind.

Zwischenzeitlich hat Kaiser Wilhelm persönlich Oswald Boelcke von der Westfront abgezogen, um sein Leben zu retten. Den Medienstar aber drängt es zu den Jagdfliegern zurück. Manfred von Richthofen ist dabei, als Boelcke Ende Oktober 1916 in den Tod stürzt: Der Pilot stirbt durch einen Unfall während eines Luftkampfes. Mehrere deutsche Maschinen sind gemeinsam aufgestiegen, eine kommt Boelckes Albatros so nahe, dass eine Tragfläche beschädigt wird: Das Flugzeug trudelt

und stürzt ab.

“ Die ALLIIERTEN sind am Himmel in der Überzahl

Richthofen ist erschüttert, aber nur für kurze Zeit. Wenige Wochen später, am 23. November 1916, schießt er im Luftkampf den britischen Major Lanoe Hawker ab. Für den Deutschen ist dieser Sieg über den berühmten Kampfpiloten ein besonderer Triumph: Er informiert die britischen Truppen darüber, indem er die Todesnachricht über den gegnerischen Linien abwirft. Kurz darauf lässt er sein Flugzeug knallrot anstreichen. Er will auffallen, unverwechselbar sein, selbst um den Preis, dass die leuchtende Farbe ihn zur Zielscheibe macht. Bald nennen ihn die Engländer den „Roten Baron“.

Manfred von Richthofen weiß, dass die deutsche Führung nach einem neuen Idol unter den Fliegerhelden sucht. Vier feindliche Flugzeuge holt er im Dezember vom Himmel, und am 4. Januar 1917 gelingt ihm der 16. Abschuss – die Voraussetzung für den „Pour le Mérite“, den höchsten Tapferkeitsorden des preußischen Staates. Zudem wird er zum Kommandeur einer eigenen Staffel ernannt. Die Kämpfe der Jagdpiloten werden immer aggressiver. Manchmal schwirren Dutzende Flieger auf engstem Raum umeinander, berühren sich fast in der Luft. Rund 150 Maschinen verliert England binnen sechs Wochen ab April 1917. Allein 20 dieser Abschüsse gehen auf das Konto Richthofens. Er selbst befeuert die Legende, dass die Briten ein ganzes Geschwader zu seinem Abschuss zusammengestellt hätten.

Ein Foto aus jener Zeit zeigt den Kampfpiloten im Kreis seiner Kameraden. Er grinst, die Mütze trägt er schief auf dem Kopf: kein gehorsamer Soldat, sondern ein kauziger, selbstgefälliger Einzelgänger, der inzwischen weit über seine 25 Jahre hinaus gealtert scheint. Enge Freundschaften, gar Frauenbekanntschaften, gibt es in seinem Leben nicht; seine ganze Zuneigung gilt einer Dogge namens Moritz, die nachts bei ihm im Bett schläft.

Die Deutschen haben Helden inzwischen bitter nötig. Die Menschen im Reich hungern, Millionen Männer sind an der Front. Umso wichtiger wird für die Oberste Heeresleitung nun die Propaganda. Postkarten mit Richthofens Konterfei kursieren überall im Land. Im Mai 1917 wird der Fliegerheld vom Kaiser empfangen. Doch der Besuch verläuft ernüchternd. Richthofen ist, wie er später seiner Mutter gegenüber andeutet, befremdet von den akkurat gekleideten Generälen, die hier Truppenbewegungen und Schlachten planen und mittags gepflegt miteinander speisen.

Sein Unbehagen äußert er beim Essen ausgerechnet gegenüber Kaiser Wilhelm II. „Da hat man wieder mal ein paar Menschen totgeschossen“, sinniert er, „die liegen da irgendwo verbrannt, und selber setzt man sich hier wie alltäglich an den Tisch, und das Essen schmeckt einem ebenso gut wie immer.“ Wilhelms knappe Antwort: „Meine Soldaten schießen keine Menschen tot, meine Soldaten vernichten den Gegner.“ Richthofen, der bis dahin stets kühl und unnahbar wirkte, macht in dieser Zeit das Wissen um all die Toten in diesem Krieg nun offenbar doch immer stärker zu schaffen. Zum ersten Mal wird er selbst abgeschossen, muss notlanden, weil der Benzintank seines Flugzeugs durch einen Treffer des Gegners zerstört ist, ausläuft und zu explodieren droht.

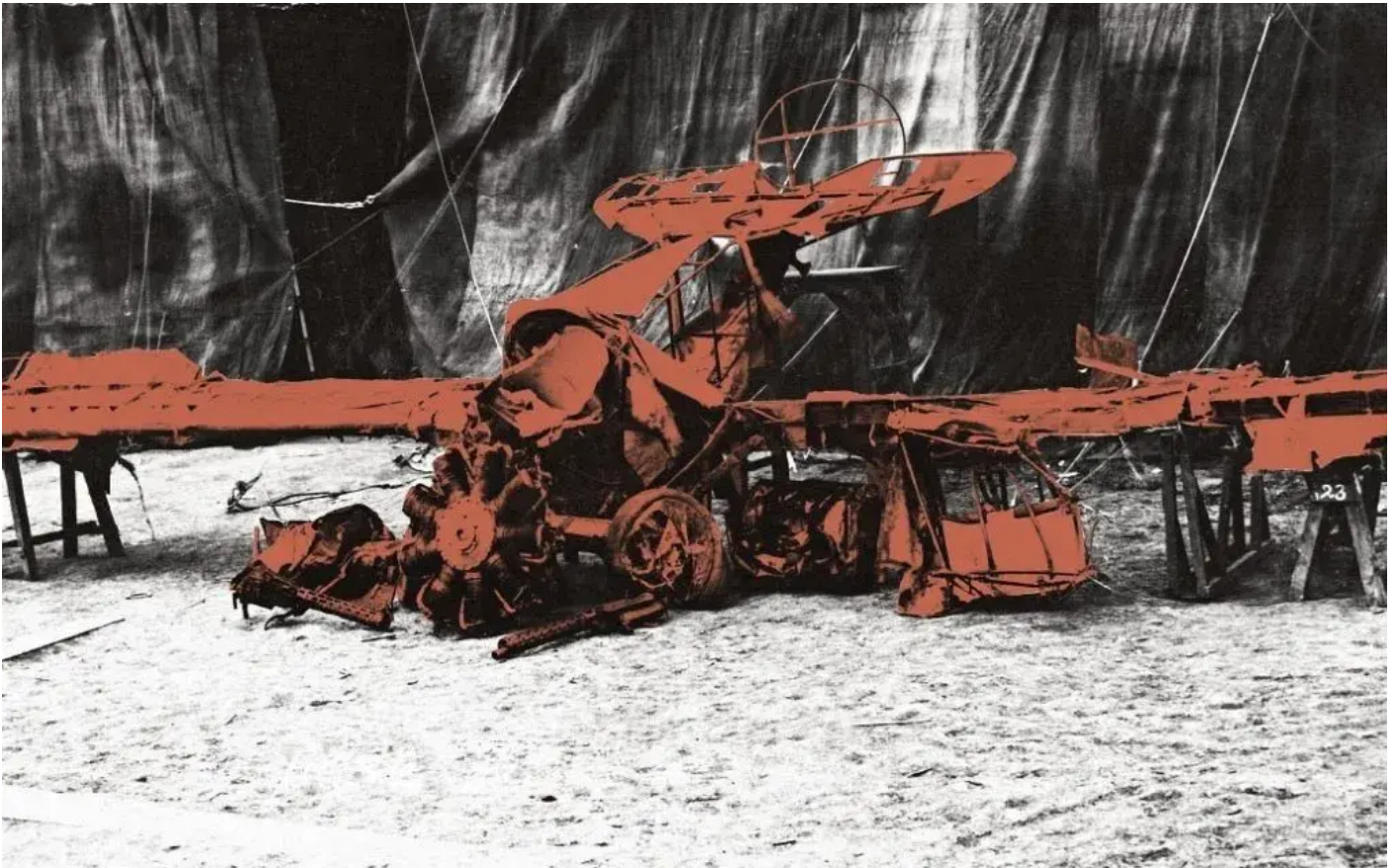
Er überlebt äußerlich unversehrt, wirkt aber seelisch verwundbar: Als ihm die Engländer einige Wochen später das Foto eines blutüberströmten Toten schicken, eines 19-Jährigen, den der „Rote Baron“ abgeschossen hat, steckt er das Bild schnell weg, zeigt es niemandem, bewahrt es aber heimlich auf – ein Journalist findet es später in seinem Nachlass. Inzwischen sind die USA in den Krieg eingetreten, und den Alliierten gelingt es, am Himmel nun ständig in der Überzahl zu sein. Die britische Flugzeugindustrie, die weltweit größte, beschäftigt mittlerweile mehr als 170.000 Männer, Frauen und Kinder, die allein in diesem Jahr über 14.000 neue Maschinen bauen.

Anders geht es den Deutschen, die wegen des Rohstoffmangels zeitweise Seide statt Leinwand als Flugzeugbespannung einsetzen – eine teure, aber wenig belastbare Alternative. Es mangelt an Stahl, Kohle und Gummi für die Flugzeugproduktion, und sogar Uniformen werden aus Papier produziert. Die deutschen Kampfflieger können die Gegner dennoch in Schach halten. Das liegt zum einen an dem technischen Vorsprung, den ihre Flugzeugbauer immer wieder herausarbeiten. Zum anderen konzentrieren sich die Deutschen auf den Luftkampf: Gegen die vielen Bomber und Aufklärungsflugzeuge der Briten bündeln sie ihre Kräfte mehr und mehr, und wieder soll Richthofen es richten: Er wird Kommandeur über ein ganzes Geschwader aus vier Jagdstaffeln mit jeweils rund einem Dutzend Fliegern.

Doch am 6. Juli 1917 wird Richthofen selbst bei einem Luftkampf von MG-Kugeln am Kopf schwer verletzt. Er kann gerade noch seine Maschine aus 4000 Meter Höhe kontrolliert zu Boden bringen, ehe er bewusstlos zusammenbricht und ins Lazarett transportiert wird. Mit einem Verband um die Stirn und rasenden Kopfschmerzen kehrt er schon wenige Wochen später zu seinem Geschwader zurück, absolviert gegen jeden ärztlichen Rat erste Flüge. Gespannt wartet er auf die Auslieferung jenes Flugzeuges, das das deutsche Kriegsglück noch einmal wenden soll: Der Fokker-Dreidecker Dr.I, der mit rund 400 Kilogramm über ein Drittel weniger wiegt als die Albatros D.II, soll wendiger und kampfstärker sein als jeder andere Jäger zuvor.

Ende August werden die ersten Prototypen an die Westfront geliefert. Mehr denn je sind die Flugzeugbauer auf erfahrene und wagemutige Piloten angewiesen: Die neue Fokker erweist sich als so unausgereift, dass im Oktober gleich mehrere Exemplare der ersten Baureihe bei Probeflügen vom Himmel stürze. Richthofen ist da gerade erst von einem Heimaturlaub zurückgekehrt, den ihm die Oberste Heeresleitung aufgezwungen hat. Seine Kopfverletzung war offensichtlich nicht ausgeheilt. Bei der Mutter in Schweidnitz hat er seine Kriegsnotizen für ein Buchmanuskript zusammengestellt. Kunigunde von Richthofen erlebt ihren Sohn in diesen Wochen desillusioniert und niedergeschlagen. „Mir ist nach jedem Luftkampf erbärmlich zumute“, schreibt er.

Wahrscheinlich leidet er neben der Hirnverletzung auch an den gesundheitlichen Folgen der strapaziösen Fliegerei: Die extreme Kälte und die häufigen Höhenwechsel ohne Sauerstoffmaske und Druckkabine machen vielen Piloten zu schaffen, führen zu körperlicher Zerrüttung und schweren Nervenleiden. Über alle weiteren seelischen Belastungen und die Konfrontation mit dem Tod spricht Richthofen so gut wie nie. Ein Journalist fertigt aus seinen Lebenserinnerungen ein Buch. Die kaiserliche Zensur prüft jede Zeile, ehe das Werk noch im Oktober 1917 in den Druck geht; die Erstausgabe verkauft sich eine halbe Million Mal.



Am 21. April 1918 wird Manfred von Richthofen über Nordfrankreich in einen Luftkampf verwickelt und abgeschossen. Zwar kann der Pilot seinen Dreidecker noch auf den Boden bringen (hier das Wrack), doch ein Projektil hat ihn tödlich verwundet

Nach dem Willen seiner Vorgesetzten soll Richthofen eigentlich nicht mehr kämpfen – zu wertvoll ist er für ihre Propaganda. Und so schicken sie ihn ab Dezember 1917 für Monate zwischen verschiedenen Flugzeugfabriken hin und her und verpflichten ihn zu Auftritten vor streikenden Rüstungsarbeitern, um sie zur Rückkehr an ihre Maschinen zu bewegen (was aber trotz seiner Popularität nur kurzfristig wirkt).

Im März 1918 sendet die Oberste Heeresleitung ihren Fliegerhelden mit einer wichtigen strategischen Aufgabe zurück an die Front. Viele deutschen Truppenteile sind nach dem Zusammenbruch des Zarenreichs und dem Ende der Kämpfe im Osten nach Frankreich verlegt worden, wo eine letzte große Offensive geplant ist. Die Jagdflieger-Staffeln sollen verhindern, dass feindliche Aufklärer über die deutschen Stellungen fliegen und so die Vorbereitungen frühzeitig bemerken. England, Frankreich und Italien verfügen inzwischen über fast doppelt so viele Flugzeuge wie das Deutsche Reich.

Richthofen setzt auf eine Taktik mit großen Verbänden, die von den Alliierten bald „Flying Circus“ genannt werden: Bis zu 30 der knallbunten Flugzeuge aus seinem Geschwader steigen in einer festgelegten Ordnung gemeinsam in den Himmel auf. Sobald eine gegnerische Staffel unter ihnen auftaucht, stürzt sich der Anführer wie ein Raubvogel auf deren schwächsten – etwas abseits fliegenden oder unsicher wirkenden – Piloten. Weitere Jagdstaffeln setzen nach, greifen in Dreiecksformationen an und schießen möglichst viele weitere feindliche Maschinen ab. Wie ein Wanderzirkus wechseln die Männer oft ihren Standort, verfrachten ihren ganzen Flugplatz mit

Lastwagen dorthin, wo ihr Einsatz besonders dringend verlangt wird.

17 Gegner schießt allein Richthofen in fünf Wochen im März und April 1918 ab, bringt es so bis zum 80. Luftsieg – mehr als jeder andere Kampfpilot seiner Zeit. Doch auf die anfänglich siegreiche Bodenoffensive folgen wieder lange Monate des Stillstands, des langwierigen gegenseitigen Tötens. Noch einmal 230.000 Soldaten verliert allein die deutsche Seite in Frankreich. Richthofen weiß längst, dass der Krieg nicht zu gewinnen und er selbst irgendwann „fällig“ ist, wie er schon im Herbst 1917 gegenüber einem Mitreisenden in der Eisenbahn bekannt hat.

Am 21. April 1918, elf Tage vor seinem 26. Geburtstag, lässt er sich in seiner Fokker Dr.I vom Jagdfieber und einem ungewöhnlichen Ostwind viel zu weit über das Feindesgebiet treiben. Dort sind australische Soldaten in der Feldmark und den Wäldern mit Maschinengewehren stationiert. Sie eröffnen das Feuer, als sie den roten Dreidecker ausmachen, der in der Luft mit zwei alliierten Jagdfliegern kämpft. Wer den entscheidenden Schuss abgibt, der Richthofen mitten ins Herz trifft, ist unter Militärexperten bis heute umstritten – und auch, ob dieser Schuss aus der Luft oder vom Boden abgefeuert wurde. Fest steht, dass seine Fokker Dr.I unsanft vor dem Schornstein einer Ziegelfabrik zum Stehen kommt. Der Pilot, auf dem Sitz festgeschnallt, ist da wohl schon tot. Englische Soldaten begraben Richthofen mit allen militärischen Ehren.

Gut sechs Monate später ist der Krieg zu Ende. Neben Manfred von Richthofen haben mehr als 15.000 deutsche, britische und französische Piloten in den Luftkämpfen ihr Leben verloren. Weitere Opfer forderte der Luftkrieg beim Bodenpersonal auf den militärischen Flugplätzen sowie unter den Soldaten in den Schützengräben, die durch Fliegerangriffe starben. Und doch stehen diese vielen Toten nur für einen kleinen Bruchteil jener fast zehn Millionen Soldaten, die auf den Schlachtfeldern gefallen sind. Mehr als 200.000 Flugzeuge wurden zwischen 1914 und 1918 produziert, doch keine Seite vermochte dem Kriegsverlauf mit der gigantischen Materialschlacht eine entscheidende Wendung zu geben.

Das könnte bei einem zukünftigen Konflikt anders sein, wie Militärstrategen schnell klar wird, als sie die Wirkung der Bomber analysieren: 1917 haben die Deutschen erstmals gezielt mit Großflugzeugen Bomben auf England abgeworfen und unter anderem ein Krankenhaus in London getroffen. Die Vergeltungsangriffe der Royal Air Force – 1918 als erste Luft-Teilstreitkraft der Welt gegründet – richten zwar nur wenig Schaden in deutschen Industriezentren an. Doch die Waffen für einen Massenmord an Zivilisten aus der Luft sind nun erfunden.

Im Zweiten Weltkrieg wird sich ihr ganzer Schrecken offenbaren: Knapp drei Jahrzehnte, nachdem erstmals ein Militärpilot in einer fragilen Kiste aus Sperrholz, Leinwand und Metallrohr vom Boden abgehoben hat, legen Bomber aus Metall ganze Städte, Landstriche und Dörfer in Schutt und Asche. Die tollkühnen Fliegerhelden des Ersten Weltkriegs aber werden weiter verklärt und mehr denn je zu Propagandazwecken gebraucht: Ihr erstes Jagdgeschwader benennt die NS-Luftwaffe 1935 nach Manfred von Richthofen.

Verlinkungen:

->

Quellen:

Internetquellen

->

->

->

Sekundärliteratur

-> Stratenwerth, Irene: Manfred von Richthofen. Der rote Baron, in: Der Traum vom Fliegen (GEO Epoche Jg. 2017, Heft Nr. 86), Hamburg 2017, S. 70-77.

->