

Voigt • Stars des Krieges

Zeitalter der Weltkriege

Begründet vom
Militärgeschichtlichen Forschungsamt

Herausgegeben vom
Zentrum für Militärgeschichte und
Sozialwissenschaften der Bundeswehr

Band 20

Immanuel Voigt

Stars des Krieges

Eine biografische und
erinnerungskulturelle Studie
zu den deutschen Luftstreitkräften
des Ersten Weltkrieges

DE GRUYTER
OLDENBOURG

Umschlagabbildung:

Ernst Udet 1928 in seinem »Flamingo«-Doppeldecker.
(*BArch, Bild 102-12228/Georg Pahl*)

Für Christin und Johann

ISBN 978-3-11-060502-0

e-ISBN (PDF) 978-3-11-061159-5

e-ISBN (EPUB) 978-3-11-060919-6

ISSN 2569-7145

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

Library of Congress Control Number: 2019939353

© 2019 Walter de Gruyter GmbH, Berlin/Boston

Redaktion: ZMSBw, Potsdam, Fachbereich Publikationen (0866-01)

Projektkoordination: Christian Adam

Bildrechte: Esther Geiger

Lektorat: Stefan Kahlau, Potsdam

Texterfassung, Satz: Carola Klinke

Druck und Bindung: CPI books GmbH, Leck

www.degruyter.com

Inhalt

Dank	IX
 I. Einleitung.....	 1
1. Forschungsstand und Problematik.....	3
2. Methodik und Aufbau der Arbeit	8
3. Quellengrundlage.....	11
a) Die Bedeutung der Fliegerliteratur	15
b) Zeitliche Einordnung der Fliegerliteratur und Untergliederung in Phasen.....	20
c) Die Autoren der Fliegerliteratur	26
d) Die Leserschaft und die Verwendung der Fliegerliteratur für den Schulunterricht im »Dritten Reich«	26
4. »Stars des Krieges« – Die Stilisierung der Männer der deutschen Luftstreitkräfte zu »neuen Kriegshelden«	31
 II. Die deutschen Luftstreitkräfte vom Vorabend des Ersten Weltkrieges bis zum Zusammenbruch des Deutschen Kaiserreiches 1918	40
1. Vorgeschichte, Einsatz und Entwicklung im Ersten Weltkrieg	40
2. Technik	49
a) Fliegertruppe.....	49
b) Heeres- und Marineluftschiffer.....	53
c) Feldluftschiffer	54
d) Flugabwehr	54
 III. Die Analyse der Fliegerliteratur in Verbindung mit den persönlichen Dokumenten der Piloten.....	56
1. Auswahl und Begründung der untersuchungsrelevanten Kategorien.....	56
2. Die Frühphase des Luftkrieges 1914/15.....	57
3. Die Verklärung der Flieger und Luftschiffer in der Fliegerliteratur	66
a) Das Verhältnis zur Infanterie	66
b) Flieger und Luftschiffer als Elite und »neues Geschlecht«	70
c) Die Fliegersprache.....	77
d) Flieger als »verschworene Gemeinschaft«	87
e) »Fliegergeist«	88

4. Boelcke, Immelmann, Richthofen – Deutsche Piloten als »neue Kriegshelden«	93
a) »Volkskhelden«	93
b) Vorbildfunktion	101
c) Religiöse und mythologische Verklärung	103
d) »Volkstrauer«	106
5. Der »Starkult« um die »Helden der Luft«	108
6. Der Typus des Jagdfliegers – Bilder und Zuschreibungen	123
a) Der Techniker	123
b) Der Sportler	128
c) Der Abstinenzler	131
d) Der Draufgänger	134
e) »Eiserne Nerven«, »Ruhe« und »Kaltblütigkeit«	138
f) »Eiserner Wille« und »äußerste Pflichterfüllung«	145
g) Bescheidenheit	146
h) Die »Lazarettflucht«	151
i) Der Hundebesitzer	154
j) Der Aberglaube	155
k) Exkurs: »Psychologie des Jagdfliegers«	158
7. Der Luftkampf – Ein ritterliches Duell unter Männern mit gleichen Waffen?	163
8. Die Jagd als Metapher	176
9. Der Konkurrenzkampf unter den deutschen Jagdfliegern	183
10. Ästhetisierung von Gewalt, Verharmlosung des Tötens und das Verhalten im Krieg	187
11. Die Allgegenwart des Todes	205
12. Ängste, Zögern, Hemmungen und Mitleid	212
13. Die körperlichen und seelischen Folgen des Krieges	224
14. Rechtfertigungsmuster als Legitimation für militärische Strategien und militärisches Handeln	241
a) Luftschiff- und Bomberangriffe auf Großbritannien und Frankreich	241
b) Rechtfertigung persönlichen militärischen Handelns	249
15. L 19 – Ein Unrecht wird nicht vergessen	252
16. Der Zusammenbruch 1918 aus Sicht der Flieger	262
17. Exkurs: Stumm- und Tonfilme	275
a) »Ikarus« (1919)	277
b) »Henker, Frauen und Soldaten« (1935)	280
c) »Pour le Mérite« (1938)	283
IV. Schlussbetrachtung	291
Kurzbiografien	294
Abkürzungen	363

Inhalt	VII
Quellen und Literatur	364
1. Quellen	364
a) Ungedruckte Quellen.....	364
b) Gedruckte Quellen.....	366
2. Literatur	375
Personenregister.....	385

Dank

Das vorliegende Buch stellt meine überarbeitete und erweiterte Dissertation dar, die von der Philosophischen Fakultät der Friedrich-Schiller-Universität Jena im Sommersemester 2015 angenommen wurde. Die Arbeit wäre ohne die Unterstützung durch die Konrad-Adenauer-Stiftung e.V. (KAS) nicht zustande gekommen. Mein aufrichtiger Dank gilt daher der KAS, die mich von 2012 bis 2015 als Promotionsstipendiat sowohl finanziell als auch ideell gefördert hat.

Ferner danke ich dem ZMSBw in Potsdam, insbesondere Herrn Prof. Dr. Michael Epkenhans und Herrn Dr. Christian Adam für die Aufnahme der Dissertation in die Reihe »Zeitalter der Weltkriege«.

Besonders herzlich möchte ich mich bei meinen beiden Betreuern, PD Dr. Stefan Gerber und Prof. Dr. Hans-Werner Hahn bedanken, die sowohl das Thema annahmen, als auch die Arbeit kompetent über Jahre begleiteten. Vor allem Stefan Gerber sei für seine fortwährende Hilfestellung und Unterstützung gedankt, die den Fokus der Arbeit immer wieder in die richtige Richtung gelenkt haben und zum Gelingen maßgeblich beitrugen.

Mein spezieller Dank gilt Dr. Hannes Täger, der mir nicht nur geduldig meine vielen Fragen beantwortete, sondern auch fachkundig zur Seite stand. Außerdem stellte er mir Material zur Verfügung und gab wichtige Hinweise, die für den erfolgreichen Abschluss der Arbeit unerlässlich waren.

Ferner danke ich sämtlichen Museen, Archiven und Privatpersonen, die mir mit Material, Informationen und Bildern geholfen haben. Insbesondere sei Dr. Johann Christian Gellert und Franz Moises gedankt. Beide gewährten mir Einblick in den Nachlass von Peter Rieper beziehungsweise von Max Ritter von Müller und stellten mir freundlicherweise ihr Material zur Verfügung. Ebenso möchte ich Gerhard H. Ehlers danken, der mir wertvolle Informationen zu Gunther Plüschow zukommen ließ.

Nicht zuletzt sei meiner Frau Christin Voigt für ihre kontinuierliche Hilfe, aber auch für die Freiräume gedankt, die sie mir für die Arbeit gewährte. Ebenso danke ich ihr für ihren Beistand, der mir auch in schweren Stunden half, das Ziel nicht aus den Augen zu verlieren.

Immanuel Voigt

I. Einleitung

Im Jahr 2014 wurde in vielen europäischen Ländern an den Ausbruch des Ersten Weltkrieges erinnert. Die »Urkatastrophe des 20. Jahrhunderts« (George F. Kennan) hat mit ihren Folgen die Geschichte Europas und weiter Teile der übrigen Welt entscheidend geprägt.¹ Es war ein Krieg, der bei den Zeitgenossen einen gravierenden Eindruck hinterließ. So widmete Erich Maria Remarque seinen Roman »Im Westen nichts Neues« einer Generation, die, wie er schrieb, »vom Krieg zerstört wurde – auch wenn sie seinen Granaten entkam«.² Vor allem die technischen Innovationen prägten das Kampfgeschehen und führten dazu, dass innerhalb kürzester Zeit Verluste entstanden, die in der bisherigen Kriegsgeschichte als beispiellos galten. So verglichen britische Soldaten bereits während des Krieges den Kampf mit einer »großen Wurstmaschine«.³ Auf allen Schlachtfeldern war die Technik zum bestimmenden Faktor der Kriegführung geworden: »What mattered were machine guns, artillery, shells, and more shells, to shred and decimate the men caught in five hundred miles of hell from the Swiss frontier to the North Sea.«⁴ Dieser Krieg gipfelte in den »Materialschlachten« vor Verdun oder an der Somme, in denen die kriegführenden Parteien versuchten, durch »Ermattung« und »Weißbluten« den Gegner entscheidend zu schwächen.⁵ Dabei hinterließen die Schlachten nichts als verwüstetes Land und Millionen von Toten, sodass Arnold Zweig feststellte: »Die Erde ist eine gelbgrün gefleckte, blutgetränkte Scheibe, über die ein unerbittlich blauer Himmel gestülpt ist wie eine Mausefalle, damit die Menschheit den Plagen nicht entrinne, die ihre tierische Natur über sie verhängt.«⁶

In der neueren Forschung wird der Erste Weltkrieg von Historikern als ein Konflikt wahrgenommen, der bereits »an der Schwelle zum Totalen Krieg«⁷ stand. Stig Förster beschreibt treffend, dass es in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts schon zu »industrialisierten Volkskriegen« kam, die den »Keim zum totalen Krieg« in sich trugen.⁸ Diese Tendenz zeigte sich im Ersten Weltkrieg noch deutlicher, »als der Einsatz modernster industrieller Kriegsmittel und weitgehender Massen-

¹ Vgl. Hirschfeld/Krumeich, Deutschland, S. 8.

² Remarque, Im Westen, S. 6.

³ Vgl. Morrow, German Air Power, S. 1.

⁴ Ebd.

⁵ Vgl. Nipperdey, Deutsche Geschichte, S. 775.

⁶ Zweig, Erziehung, S. 7.

⁷ Vgl. An der Schwelle zum Totalen Krieg.

⁸ Ebd., S. 18.

mobilisierung vor dem Hintergrund entgrenzter Kriegsziele zu einem beinahe endlosen Gemetzel führte.«⁹

Dabei überlagerten die noch folgenreicheren Ereignisse des Zweiten Weltkrieges die Erinnerung an den Ersten Weltkrieg nahezu vollkommen. Erst allmählich begann die Forschung das Interesse an den Jahren 1914 bis 1918 wiederzufinden. Die letzten vier Jahre haben dies besonders verdeutlicht. Die »historische Großoffensive«¹⁰ bezüglich (populär-)wissenschaftlicher Veröffentlichungen, Ausstellungen, Konferenzen und Dokumentationen zu diesem Thema konnte vor allem für 2014 konstatiert werden. Dabei spielten die deutschen Luftstreitkräfte ungerechtfertigter Weise kaum eine größere Rolle, was die wenigen neuen Veröffentlichungen aus den vergangenen Jahren zeigen.¹¹ Der Erste Weltkrieg brachte eine Heldenverehrung mit sich, die sich besonders auf deutscher Seite neben den Marineoffizieren, den »Seehelden«¹² (etwa Otto Weddigen, Karl von Müller oder Hellmuth von Mücke), auch auf Angehörige der deutschen Luftstreitkräfte konzentrierte. Diese Männer wurden zu wahren »Volkshelden« und »Stars des Krieges«¹³ stilisiert, die im Deutschen Reich derart populär waren, dass selbst die Schuljugend ihre Namen kannte. Signifikant ist hierbei die umfangreich vorhandene zeitgenössische, zwischen 1914 und 1945 publizierte Literatur, die maßgeblich die Erinnerung an die deutschen Luftstreitkräfte des Ersten Weltkrieges prägte. Damit wurden die Taten und Erlebnisse der »Helden der Lüfte« einem breiten Publikum zugänglich gemacht.¹⁴

»Ein Boelcke will ich werden«¹⁵, so lautet der Titel eines Buches von 1916, in dem die »Heldentaten« des damals populären deutschen Jagdpiloten Oswald Boelcke »dem deutschen Volk« geschildert werden sollten. Der Titel war zugleich der propagierte Aufruf, Boelckes Taten nachzueifern und ebenso ein Kampfflieger zu werden wie er. In der Gegenwart erinnert sich kaum noch jemand an den einstigen Jagdflieger, obwohl er als »Vater der Jagdfliegerei« galt und zu denjenigen Männern gehörte, welche die Einführung des Luftkampfes mitbegründeten.¹⁶ Die Mehrheit der ehemaligen Angehörigen der deutschen Luftstreitkräfte des Ersten Weltkrieges erfährt heute keine größere Erinnerung mehr. Im Vorfeld, aber auch im Zuge der Erinnerung an den Beginn des Ersten Weltkrieges vor 100 Jahren scheinen lediglich die bekannteren Fliegerhelden wieder eine Rolle zu spielen, allen voran Manfred von Richthofen.¹⁷ Ferner sind auch von Werken

⁹ Ebd.

¹⁰ Hirschfeld/Krumeich, Deutschland, S. 7.

¹¹ Vgl. dazu Kap. I.1.

¹² Gemeint sind hiermit jene Marineoffiziere, die durch herausragende Leistungen zu Volkshelden stilisiert wurden.

¹³ Der Begriff des »Stars« im Zusammenhang mit den »Fliegerhelden« des Ersten Weltkrieges wurde bereits von anderen Autoren geprägt: Vgl. Fritzsche, A Nation of Fliers, S. 74; Schüler-Springorum, Vom Fliegen und Töten, S. 211; Esposito, Mythische Moderne, S. 237; Köppen, Das Entsetzen, S. 228, Anm. 43; Hüppauf, Medien, S. 334. Darüber hinaus siehe zum Begriff des Stars: Kap. I.4., sowie Der Star und Handbuch Populäre Kultur, S. 441–445.

¹⁴ Zur Definition von »Held« siehe Kap. I.4.

¹⁵ Brüssau, »Ein Boelcke will ich werden«.

¹⁶ Vgl. Sims, Zweikampf, S. 28.

¹⁷ Vgl. etwa den Film »Der Rote Baron. Sein größter Sieg war ihre Liebe« (2008) des deutschen Regisseurs Nikolai Müllerschön, der ein romantisiertes Bild Richthofens zeichnet.

einiger anderer ehemaliger Piloten des Ersten Weltkrieges in den letzten Jahren Neuauflagen erschienen, die ein neuerliches Interesse an der Thematik verdeutlichen.¹⁸

Darum stellt sich die Frage, weshalb sich in Deutschland die Popularität dieser Männer auf die Jahre des Ersten Weltkrieges, die Zwischenkriegszeit und die Zeit des Nationalsozialismus konzentrierte. Welche Eigenschaften wurden den Angehörigen der deutschen Luftstreitkräfte zugeschrieben, damit sie zur Projektionsfläche eines Heldenbedürfnisses wurden? Was machte sie zu »Stars des Krieges« und welche Bedeutung hatten dabei die Medien und allen voran die Erinnerungsliteratur? Im Besonderen ist danach zu fragen, welche Bilder, Konstruktionsmuster und Intentionen in der Literatur vermittelt werden sollten. Die vorliegende Arbeit widmet sich all diesen Fragen und möchte versuchen, diesen weißen Fleck der Weltkriegsforschung mit Farbe zu füllen.

1. Forschungsstand und Problematik

Betrachtet man die deutschen Luftstreitkräfte sowie den Luftkrieg im Allgemeinen und den Fliegerhelden des Ersten Weltkrieges im Speziellen, so fällt zunächst der äußerst geringe Umfang an deutschsprachiger Literatur auf, von der zudem nur ein kleiner Teil wissenschaftlichen Anspruch erheben kann. In der deutschen Historiografie spielt dieses Thema im Gesamtkontext des Krieges bis heute eine untergeordnete Rolle und wird meist nur im Zusammenhang mit anderen thematischen Aspekten wissenschaftlich behandelt.¹⁹ Daher ist es verwunderlich, dass dieses vielschichtige Thema bisher weder aus sozial- noch aus alltags- und kulturgeschichtlicher Perspektive Gegenstand größerer Studien gewesen ist. Selbst eine allumfassende militärgeschichtliche Gesamtdarstellung zu den deutschen Luftstreitkräften des Ersten Weltkrieges fehlt bis heute, sieht man einmal von Niklas Napps Arbeit von 2017 ab, die immerhin auf einige Teilaspekte (Entwicklung der deutschen Luftstreitkräfte im Ersten Weltkrieg mit Fokus auf Führung, Technik und Ausbildung) ein neues Licht wirft.²⁰ Bislang fehlt darüber hinaus eine Untersuchung, die sich mittels zeitgenössischer Literatur, ausgewählter Filme sowie der Betrachtung von persönlichen Dokumenten der erinnerungsgeschichtlichen Dimension der deutschen Luftstreitkräfte des Ersten Weltkrieges nähert und das verklärte Bild eines »ritterlichen« Luftkrieges »Mann gegen Mann«, die Ästhetisierung von Gewalt oder die Stilisierung der beteiligten Männer analysiert.

Ein Jahr zuvor erschien ebenfalls die erste neuere deutschsprachige Biografie zu Manfred von Richthofen: Castan, *Der Rote Baron. Richthofens autobiografische Schrift »roter Kampfflieger«* erschien sogar gleich in zwei Neuauflagen: Richthofen, *Der rote Kampfflieger* von 2013 und 2015.

¹⁸ Vgl. etwa die bisher erschienenen Neuauflagen von Plüschow, *Die Abenteuer* (2012); Killinger, *Die Abenteuer* (2010); und Udet, *Mein Fliegerleben* (2014).

¹⁹ Vgl. etwa *Erster Weltkrieg – Zweiter Weltkrieg; Enzyklopädie Erster Weltkrieg*; »Keiner fühlt sich hier mehr als Mensch ...«.

²⁰ Vgl. Napp, *Luftstreitkräfte*.

Harald Potempa legte 1997 eine detaillierte wissenschaftliche Arbeit vor, die sich aber vornehmlich mit der Bayerischen Fliegertruppe im Ersten Weltkrieg beschäftigt.²¹ Des Weiteren bespricht Potempa in einem Aufsatz von 2014 neuere Zahlen und Erkenntnisse zum Einsatz der deutschen Luftstreitkräfte im Ersten Weltkrieg.²² Stefanie Schüler-Springorum betrachtet in ihrer Abhandlung »Krieg und Fliegen« von 2010 die »Legion Condor« im Spanischen Bürgerkrieg und ebenso die deutschen Luftstreitkräfte des Ersten Weltkrieges.²³ Sebastian Rosenboom untersuchte in seinem 2013 erschienenen Werk einen bisher stiefmütterlich behandelten Frontabschnitt, die Ostfront, und analysiert den dortigen Einsatz der deutschen Luftstreitkräfte während des Ersten Weltkrieges.²⁴ Eine Ausnahme bildet dagegen das Buch von Jörg Mückler, das ebenfalls 2013 unter dem irreführenden Titel »Deutsche Flugzeuge im Ersten Weltkrieg« erschienen ist. Dahinter verbirgt sich die erste neuere zusammenfassende Geschichte der deutschen Luftstreitkräfte des Ersten Weltkrieges, von den Vorkriegsüberlegungen bis zum »Zusammenbruch« 1918. Mückler liefert neue Erkenntnisse und dekonstruiert manche veraltete Sichtweise und Behauptung über die »Helden der Luft«. Ein Kritikpunkt ist allerdings das Fehlen genauer Quellenangaben, durch das sich Mücklers Informationen und Thesen nicht überprüfen lassen.²⁵ 2014 veröffentlichte zudem Horst Schuh den Sammelband »Luftkrieg über Front und Heimat 1914/18«, in dem sich ein Autorenkollektiv vor allem mit regionalspezifischen Themen (Westfront und Rheingebiet) beschäftigt.²⁶

Als weitere wichtige wissenschaftliche Untersuchung muss die 2011 von Fernando Esposito vorgelegte Dissertation »Mythische Moderne. Aviatik, Faschismus und die Sehnsucht nach der Ordnung in Deutschland und Italien«²⁷, gesehen werden. Esposito analysiert darin unter anderem das Bild des Fliegerhelden zwischen 1914 und 1918 anhand von deutschsprachiger Kriegsliteratur des Ersten Weltkrieges und liefert so neue Erkenntnisse über die Rezeption der »Helden der Luft«. Beispielsweise nimmt der Historiker die gesellschaftliche Konstruktion des Fliegerhelden, aber auch die Authentizität der Kriegsliteratur und deren Zensur in den Blick. Dabei untersucht er 50 Werke aus dieser Zeit, die sich mit dem Fliegermilieu beschäftigen. Gleichfalls ist Stefanie Schüler-Springorums Aufsatz von 2002 »Vom Fliegen und Töten. Männlichkeit in der deutschen Fliegerliteratur 1914–1939« von Bedeutung. Schüler-Springorum definiert den Begriff der »Fliegerliteratur« genauer, auf den auch im Folgenden noch ausführlicher eingegangen wird. Ihr wissenschaftlicher Beitrag zur Untersuchung der Literatur zwischen 1914 und 1939 besteht darin, dass sie die Darstellung und Inszenierung der Fliegerhelden analysiert.²⁸

²¹ Vgl. Potempa, Die Königlich-Bayerische Fliegertruppe.

²² Vgl. Potempa, ... in der Luft.

²³ Vgl. Schüler-Springorum, Krieg und Fliegen.

²⁴ Vgl. Rosenboom, Im Einsatz.

²⁵ Vgl. Mückler, Deutsche Flugzeuge.

²⁶ Vgl. Luftkrieg über Front und Heimat.

²⁷ Vgl. Esposito, Mythische Moderne.

²⁸ Vgl. Schüler-Springorum, Vom Fliegen und Töten. Darüber hinaus liefert Schüler-Springorums Aufsatz weitere wichtige Ansätze für das Thema »Fliegerheld« und dessen Wahrnehmung und Darstellung.

Zu den fundierten wissenschaftlichen Untersuchungen aus dem englischsprachigen Raum zählt etwa Peter Fritzsche beachtenswerte Arbeit von 1992 über die »Nation von Fliegern«, als die der Autor das Deutsche Reich charakterisiert.²⁹ Fritzsche war zudem einer der ersten Autoren, der die deutschen »Heldenflieger« mit den »Stars« der Gegenwart verglich. Eine weitere Studie stammt von Linda R. Robertson aus dem Jahr 2003. Sie beleuchtet die Heldenbilder und Heldenkonstruktionen amerikanischer Piloten des Ersten Weltkrieges, die damit verbundenen Charakteristiken sowie deren propagandistischen Nutzen.³⁰

Darüber hinaus sind in den vergangenen Jahren zahlreiche Werke zur Darstellung, Ästhetisierung und Deutung des Luftkrieges zwischen 1914 und 1918 publiziert worden. Allerdings wird in diesen Arbeiten oftmals nur ein kleiner Einblick gegeben, da der Luftkrieg und die deutschen Luftstreitkräfte lediglich einen Teilaspekt in der Argumentationskette bilden. Der eigentliche Forschungsschwerpunkt der Untersuchungen liegt in der Geschlechter-³¹, Literatur-³², Medien-³³ oder Technikgeschichte³⁴. Analysen mit geschlechtergeschichtlichem Fokus erforschen neben den »militärischen Männlichkeiten«³⁵ nicht selten auch die Heldenverehrung der Piloten des Ersten Weltkrieges, die sich dabei aber zumeist auf eine Handvoll bekannter Persönlichkeiten beschränkt.

Die Piloten des Ersten Weltkrieges, deren Männlichkeitsideale und das damit oftmals verbundene »Heldentum« waren darüber hinaus Gegenstand zahlreicher wissenschaftlicher Aufsätze. Diese Studien konzentrieren sich ebenso auf geschlechter-,³⁶ vor allem aber auf literaturgeschichtliche Schwerpunkte³⁷ – besonders Thomas F. Schneider hat hierbei grundlegende Vorarbeit geleistet –, die Ästhetisierung von Gewalt³⁸ oder auf die oben angedeutete Heldenkonstruktion und -rezeption deutscher Piloten.³⁹ Dabei scheint es, dass nicht jeder Autor gründ-

²⁹ Vgl. Fritzsche, *A Nation of Fliers*. Fritzsche setzt sich dezidiert mit dem Mythos der »Ritterlichkeit« des Luftkrieges auseinander und dekonstruiert diesen.

³⁰ Vgl. Robertson, *The Dream*.

³¹ Vgl. Schilling, »Kriegshelden«. Schilling behandelt unter anderem den Richthofen-Mythos und vergleicht diesen mit dem »Heldenkult« um den deutschen U-Boot-Kommandanten Otto Weddigen, der durch die deutsche Propaganda zu einer ähnlichen Heldenfigur wie Richthofen stilisiert wurde.

³² Vgl. Kriegserlebnis und Legendenbildung.

³³ Vgl. Köppen, *Das Entsetzen*.

³⁴ Vgl. Kehrt, *Moderne Krieger*. Kehrt behandelt die Thematik als Teilaspekt seiner Untersuchung über die Technikererfahrungen deutscher Militärpiloten. Er widmet sich dabei ebenfalls der Konstruktion von Heldenfiguren, die er anhand von schriftlichen Zeugnissen der Piloten beleuchtet. Neben Manfred von Richthofen beschränkt sich sein kurzer Exkurs vornehmlich auf weitere Jagdpiloten wie Oswald Boelcke oder Max Immelmann, deren Handeln er kritisch hinterfragt.

³⁵ Vgl. Szczepaniak, *Militärische Männlichkeiten*.

³⁶ Vgl. Schilling, *Der Körper*; Szczepaniak, »Ritter der Lüfte«.

³⁷ Vgl. Höfler, *Die Invasion*; Schneider, *Endlich die »Wahrheit«*.

³⁸ Vgl. Fuhs, *Fliegende Helden*; Wilding, *Krieg*; Hüppauf, »Der Tod ist verschlungen in den Sieg«.

³⁹ Vgl. Hüppauf, *Fliegerhelden*; Kehrt, *Heldenbilder*; Mosse, *The Knights of the Sky*; Esposito, »Über keinem Gipfel ist Ruh'«.

lich recherchiert hat.⁴⁰ So verwundert es beispielsweise, dass Monika Szczepaniak in ihrer Arbeit⁴¹ den »Nimbus« des aristokratischen Rittertums, der vor allem den Jagdfliegern durch die Propaganda und die Literatur zugeschrieben wurde, damit begründet, dass die Piloten des Ersten Weltkrieges größtenteils dem Adel entstammen und »auf jeden Fall« einen Offiziersrang bekleiden würden.⁴² Peter Fritzsche hat bereits 1992 nachgewiesen, dass unter den 362 deutschen Jagdfliegern des Ersten Weltkrieges, die fünf oder mehr Luftsiege erzielen konnten, lediglich 27 adliger Herkunft waren. Des Weiteren schreibt Fritzsche: »Moreover, aces did not have the aura of remote aristocrats, but rather the allure of popular movie stars.«⁴³ Dies legt nahe, dass es sich bei den Fliegerhelden um ebenjene »Stars des Krieges« handelt, die auch dieser Untersuchung zugrunde liegen, und weniger um eine Gruppe ehemaliger aristokratischer Kavallerieoffiziere, die als Jagdpiloten große Popularität erlangen konnten. Ebenso erstaunt es, dass die Werke bekannter nationalsozialistischer Autoren ohne einen entsprechenden Hinweis als Beleg herangezogen werden. So wird Richard Euringers »Fliegerschule 4« (1929) als Beispiel verwendet, ohne eine Erklärung zum Autor.⁴⁴ Dies wäre insofern notwendig gewesen, da Euringer als ein Schriftsteller, »der sich dem Nationalsozialismus verschrieb«, und als einer »der fanatischsten und rückhaltlosesten Hitler-Verehrer und somit [als einer] der Hauptverantwortlichen für den Hitler-Kult auf literarischer Ebene«⁴⁵ gelten kann.

In neueren Abhandlungen, die sich mit dem Fliegermilieu des Ersten Weltkrieges beschäftigen, sind zumeist Manfred von Richthofen und sein autobiografischer Roman »Der rote Kampfflieger« Gegenstand der Untersuchung.⁴⁶ Selbst auf kunstwissenschaftlichem Gebiet gibt es eine Analyse über Richthofen.⁴⁷ Er ist demnach der bisher am intensivsten erforschte (Jagd-)Pilot des Ersten Weltkrieges.⁴⁸ Dadurch wird der Luftkrieg des Ersten Weltkrieges vornehmlich mit seinem Namen assoziiert. Über Richthofen hinaus sind bisher nur wenige Angehörige der deutschen Luftstreitkräfte eingehender in der deutschen Geschichtswissenschaft untersucht worden. Zu der hier analysierten Thematik sind ebenfalls nur einige wenige neuere deutschsprachige Werke erschienen,

⁴⁰ Bernd Hüppauf unterließ beispielsweise in seinem Aufsatz »Fliegerhelden des Ersten Weltkriegs. Fotografie, Film und Kunst im Dienst der Heldenbildung« von 2008 mehrfach der Fehler, dass er Manfred von Richthofen als »von Richthoven« erwähnt.

⁴¹ Siehe Anm. 35.

⁴² Vgl. Szczepaniak, *Militärische Männlichkeiten*, S. 72, Anm. 359.

⁴³ Fritzsche, *A Nation of Fliers*, S. 98.

⁴⁴ Vgl. etwa Schüler-Springorum, *Vom Fliegen und Töten*, S. 219 f.; oder Fritzsche, *A Nation of Fliers*, S. 85.

⁴⁵ Hillesheim, *Heil dir Führer!*, S. 9.

⁴⁶ Vgl. Bering, *Anachronistisches Kriegsbild*; Richthofen, *Der rote Kampfflieger* (1977); Schneider, *Endlich die »Wahrheit«*.

⁴⁷ Vgl. Grote, *Rhythmen des Luftkampfes*.

⁴⁸ Neben wissenschaftlichen Untersuchungen ist eine schiere Flut an nationalen sowie internationalen populärwissenschaftlichen Werken erschienen. Besonders der Amerikaner Peter Kilduff hat sich eingehend mit Manfred von Richthofen beschäftigt, siehe Kilduff, *Richthofen*; Kilduff, *The Illustrated Red Baron*; Kilduff, *Talking*.

darunter Biografien⁴⁹ oder Einzelbetrachtungen⁵⁰ zu deutschen Piloten (vornehmlich Jagdfliegern) des Ersten Weltkrieges, teilweise mit wissenschaftlichem Anspruch, wie die kontrovers diskutierte Biografie über Manfred von Richthofen, die Joachim Castan unter dem Titel »Der Rote Baron. Die ganze Geschichte des Manfred von Richthofen« 2007 vorgelegt.⁵¹ Sein Ziel, den Richthofen-Mythos kritisch zu hinterfragen und vor allem die menschliche Seite und damit das vermeintlich »wahre Gesicht« des Freiherrn von Richthofen zu zeigen, gelingt Castan in Teilen seiner Arbeit. Allerdings fußt seine Argumentation oftmals auf Mutmaßungen und nicht selten auf zu starkem »Psychologisieren«. Damit wirkt seine Biografie streckenweise eher unglaubwürdig als überzeugend. Nicht zuletzt klammert Castan wichtige Untersuchungen zu Manfred von Richthofen für seine Analyse aus, sodass das Buch dem Untertitel »Die ganze Geschichte des Manfred von Richthofen« nicht gerecht wird.⁵² Schließlich wird an keiner Stelle in Castans Werk der Quellenwert von Richthofens Roman »Der rote Kampfflieger« wirklich hinterfragt, obwohl dieser oft die Basis seiner Argumentation bildet.⁵³

Neben den genannten Werken findet sich darüber hinaus eine ganze Reihe englischsprachiger Biografien. Hierbei hat sich in den letzten Jahren besonders der Amerikaner Peter Kilduff mit wenn auch wenig kritischen biografischen Betrachtungen zu den deutschen Jagdpiloten Carl Degelow, Hermann Göring (mit ausschließlicher Augenmerk auf dem Ersten Weltkrieg) und Rudolf Berthold hervor getan.⁵⁴

Je weniger sich die deutsche Historiografie mit dem Themenkomplex auseinandersetzt, umso mehr scheinen sich vor allem angloamerikanische und britische Journalisten, historisch interessierte Laien und Experten mit dem Flugwesen des Ersten Weltkrieges zu befassen. Dabei werden die deutschen Fliegerhelden, einzelne Jagdstaffeln, Flugplätze, Frontabschnitte oder Flugzeugtypen häufig viel intensiver betrachtet als in deutschen Publikationen. Dies zeigt sich meist in populärwissenschaftlichen Veröffentlichungen.⁵⁵ Eine »unpolitische« opera-

⁴⁹ Vgl. die älteren und meist wenig kritischen Biografien zu Ernst Udet: Herlin, Udet; und Ishoven, Ernst Udet. Vgl. ebenso die Biografie zu Carl Menckhoff (zweisprachig erschienen): Carl Menckhoff.

⁵⁰ Hier vor allem wiederum mit literaturgeschichtlichem Schwerpunkt: Vgl. etwa Parr, Reisender »sportsman«.

⁵¹ Vgl. Castan, Der Rote Baron.

⁵² Castan berücksichtigt beispielsweise nicht die Studien von Thomas F. Schneider, für den Romane wie »Der rote Kampfflieger« »nichts weiter als Räuberpistolen oder »Jägerlatein« sind. Vgl. Schneider, Zur deutschen Kriegsliteratur, S. 106.

⁵³ Beispielsweise verneint Castan die Möglichkeit, dass Richthofens Werk von einem »Ghostwriter« geschrieben wurde, vgl. Castan, Der Rote Baron, S. 187. Dagegen haben sowohl René Schilling als auch Fernando Esposito nachgewiesen, dass dies der Fall war, da Richthofen nur stenografische Aufzeichnungen für seinen Roman lieferte und dem Hauptmann außer Dienst Erich von Salzmänn umfassende Vollmachten erteilte, das Werk in seinem (Richthofens) Sinn zu vollenden. Somit hatte Salzmänn die Möglichkeit, nach Belieben in das Manuskript einzugreifen. Vgl. Schilling, »Kriegshelden«, S. 31. Esposito kommt daher folgerichtig zu dem Schluss, dass Richthofens Roman als Ego-Dokument nicht zu gebrauchen ist. Vgl. Esposito, Mythische Moderne, S. 195 f.

⁵⁴ Vgl. Kilduff, Black Fokker Leader; Kilduff, Hermann Göring; Kilduff, Iron Man.

⁵⁵ Vgl. etwa Whitehouse, Fliegerasse; oder Germany's last Knight.

tions- und technikgeschichtliche Darstellung scheint auf deutlich weniger Vorbehalte zu stoßen als in Deutschland. So spielen in solchen Werken vor allem statistische Details, wie die Anzahl der gegnerischen Opfer, eine wichtige Rolle. Historische Personen wurden dabei selten kritisch betrachtet. Dennoch leisten diese Forschungen eine Grundlagenarbeit, an die sich hierzulande bisher zu wenige Historiker herangewagt haben. Folglich erfährt das Sujet besonders im Sachbuchbereich eine breite Rezeption und Diskussion, nicht nur im englischsprachigen Ausland, sondern teilweise auch in Deutschland selbst.⁵⁶ In diesem Zusammenhang sei auf einschlägige Interessensgemeinschaften verwiesen, etwa auf die »League of World War I Aviation Historians« (USA) oder die in Deutschland ansässige »Interessensgemeinschaft Luftfahrt 1900–1920«. Sie veröffentlichen regelmäßig ihre neuesten Untersuchungen, die auch für Historiker von Interesse sind.⁵⁷

2. Methodik und Aufbau der Arbeit

Militärgeschichte war zwar vor 1945 Teil der Politikgeschichte, spielte aber als wissenschaftliche Disziplin, die sich kritisch mit sozial-, kultur- oder mentalitätsgeschichtlichen Aspekten von Krieg und Militär auseinandersetzte, keine wesentliche Rolle. »Kriegsgeschichte« wurde ausschließlich an Kriegsschulen und auf Militärakademien gelehrt und diente allein dem Zweck, sich in Friedenszeiten bestmöglich auf einen kommenden Krieg vorzubereiten.⁵⁸ Dieses Bild änderte sich nach 1945, wobei sich erst im Verlauf des letzten Jahrhunderts auch die außermilitärische Forschung für militärgeschichtliche Themen zu interessieren begann.⁵⁹ Für die »Neue Militärgeschichte«,⁶⁰ die sich seit Mitte der 1980er Jahre zunächst aus sozial- und alltagsgeschichtlichen, dann zunehmend auch aus kultur-, erinnerungs- und gedächtnisgeschichtlichen Herausforderungen entwickelte, stellte der Erste Weltkrieg einen zentralen Untersuchungsgegenstand dar. Stärker als der vergleichsweise spät in den Fokus der »Militärgeschichte in der Erweiterung«⁶¹ gerückte Zweite Weltkrieg, der durch den grundlegenden Zusammenhang von Krieg und Genozid gekennzeichnet ist,⁶² ermöglichte es der Erste Weltkrieg als ein zwar moderner, aber trotz seiner bis dahin unbekannten Dimensionen nur ansatzweise »totaler« Krieg⁶³ der Forschung zunächst, sozial-, alltags- und

⁵⁶ Heinz Joachim Nowarra hat sich in Deutschland mit entsprechenden Darstellungen zur Geschichte des Luftkrieges in die Diskussion eingebracht. Vgl. Nowarra, 50 Jahre.

⁵⁷ Vgl. das »Over The Front Magazine« als Mitteilungsblatt der »League of World War I Aviation Historians« oder »Das Propellerblatt« als Mitteilungsblatt der »Interessensgemeinschaft Luftfahrt 1900–1920«.

⁵⁸ Vgl. Pöhlmann, Kriegsgeschichte, S. 15.

⁵⁹ Vgl. Kühne/Ziemann, Militärgeschichte, S. 11 f.

⁶⁰ Vgl. zum Beispiel Ulrich, »Militärgeschichte von unten«; Chiari, Militärgeschichte; Krumeich, Militärgeschichte.

⁶¹ So der Titel des Forschungsüberblicks: Kühne/Ziemann, Militärgeschichte.

⁶² Vgl. Erster Weltkrieg – Zweiter Weltkrieg.

⁶³ Vgl. Great War, Total War; und An der Schwelle zum Totalen Krieg.

kulturgeschichtliche Aspekte kriegerischer Gewalt im 20. Jahrhundert grundlegend zu untersuchen. So wurde beispielsweise nach dem Zusammenhang von Technisierung, Industrialisierung und Krieg, nach der Erfahrungs- und Wahrnehmungsgeschichte des Krieges oder nach der Rolle von Medialität (etwa der professionalisierten und massenorientierten Propaganda) gefragt.

Besonders der letztgenannte Bereich erweist sich nach wie vor als geeigneter Ausgangspunkt für eine Wahrnehmungs- und Erinnerungsgeschichte des Krieges. Denn die vielfältigen und einander oftmals überlagernden Formen der Inszenierung und Visualisierung des Krieges im Ersten Weltkrieg waren allesamt Versuche, das Neuartige einer Kriegssituation zu bewältigen, die in ihrer Dauer und räumlichen Ausdehnung, in den Formen der Kriegführung und den Dimensionen massenhaften Tötens und Sterbens alle bis dahin gültigen militärisch-strategischen und politisch-historischen Kategorien in den Schatten stellten.

Für die Kriegführung in und aus der Luft stellte der Erste Weltkrieg eine Durchbruchphase dar. Das im beginnenden 20. Jahrhundert immer populärer werdende Flugzeug feierte seinen Siegeszug als Waffe. Somit steht der Luftkrieg neben dem Einsatz chemischer Kampfstoffe oder des Maschinengewehrs (MG) und der ersten Panzer (»Tanks«) für die Technisierung und Industrialisierung des Krieges. Deshalb waren gerade die sich formierenden und (zuerst in Frankreich⁶⁴ und Großbritannien⁶⁵) zu eigenständigen Teilstreitkräften heranwachsenden »Luftwaffen« ein entscheidendes Feld der skizzierten »Inszenierung« des Krieges als Bewältigung seiner zerstörerischen Modernität.

Wesentliches Element der Inszenierung des Luftkrieges war die Kreierung des neuen »Helden der Luft«, in dem sich die Zuschreibung von technischer Kompetenz und Technikbeherrschung mit sportlichen Ideal- und Wertvorstellungen verbanden: Piloten, vor allem Jagdflieger, wurden sowohl als »Draufgänger« und Pioniere der Luftfahrt, aber auch als »Ritter der Luft«⁶⁶ dargestellt und wahrgenommen. So konnten die Fliegerhelden – im Deutschen Reich unter anderem Männer wie Oswald Boelcke, Max Immelman oder Manfred und Lothar von Richthofen, die schnell einen hohen Bekanntheitsgrad erreichten – als jene »Stars des Krieges« konstruiert werden, die der industrialisierte, entindividualisierte Krieg der Materialschlachten, der Krieg der »Abnutzung« nicht mehr hervorzubringen schienen. Der Kampf »Mann gegen Mann«, persönlicher Mut, »Ritterlichkeit« – all jene zentralen Formeln der tradierten militärisch-männlichen Sinndeutung des Krieges, die gleichsam vor Verdun und an der Somme ad absurdum geführt worden waren, schienen mit der Konstruktion des »Lufthelden« in die Gegenwart eines Krieges hinüberrettbar, den selbst Ernst Jünger als »nüchtern, grau und rot« charakterisierte: »eine Wüste des Irrsinns«.⁶⁷ Diese Erwartung einer »Rettung« der menschlichen und militärischen Individualität als positiver Sinngebung des Weltkrieges bedingte nicht nur den kurz- und mittelfristigen propagandistischen Nutzen, sondern begründete auch eine längerfristige politische Relevanz der Konstruktion des Fliegerhelden: Überlebende Piloten des Ersten Weltkrieges wie Hermann Göring, Friedrich Christiansen, Alfred Keller, Theodor Osterkamp,

⁶⁴ Vgl. etwa Pagé, *L'aviation*; oder Facon, *Histoire*.

⁶⁵ Vgl. Phillpott, *Air*; Barker, *A brief history*; Paris, *Winged warfare*.

⁶⁶ Vgl. Köhl, *Dennoch empor!*, S. 21.

⁶⁷ Jünger, In *Stahlgewittern*, S. 7.

Eduard Ritter von Schleich, Bruno Loerzer oder Ernst Udet konnten bei der Errichtung der »neuen« Luftwaffe im Dritten Reich wesentlich auf den Nimbus setzen, der sie als Pour-le-mérite-Träger und ehemalige Angehörige der deutschen Luftstreitkräfte umgab.⁶⁸

Die vorliegende Untersuchung setzt wie folgt an: Zunächst wurde ein Personenkreis von 50 Piloten, Luftschiffern, Ballonbeobachtern und anderen ermittelt, der vor allem unter erinnerungsgeschichtlichen Aspekten relevant erschien. Bei der Auswahl der Personen wurden besonders deren schriftliche Selbstzeugnisse und/oder deren literarische, filmische oder erinnerungsgeschichtliche Verarbeitung und Bedeutung in der Zeit zwischen 1914 und 1945 berücksichtigt. Dass es sich dabei vornehmlich um Pour-le-mérite-Träger handelt, kann nicht verwundern, da es gerade jene Männer waren, welche die größte Popularität in der Bevölkerung genossen und dementsprechend wahrgenommen wurden. Die gefallenen Angehörigen der deutschen Luftstreitkräfte des Ersten Weltkrieges spielten in der Zeit des Nationalsozialismus und im Zweiten Weltkrieg für die deutsche Propaganda ebenso eine Rolle, vor allem wenn es galt, Traditionsbewusstsein und Durchhaltewillen zu betonen.⁶⁹ Die bekannten Piloten wurden noch bis in die Mitte der 1940er Jahre verehrt, obwohl die neuen Helden der Luftwaffe sie immer deutlicher ablösten. Nach Ende des Zweiten Weltkrieges sank das Interesse an jenen Männern größtenteils. Daher bot sich das Jahr 1945 als Schlusspunkt für die Untersuchung an.

Das Quellenkorpus der Arbeit besteht aus 200 Werken zeitgenössischer Literatur, ausgewählten Filmen und privaten Nachlässen. Dabei bildet die Literatur- und Nachlassanalyse den eigentlichen Kern der Studie. Der Personenkreis wurde hinsichtlich seiner Wahrnehmung, Darstellung und Inszenierung in zeitgenössischen Darstellungen untersucht. Hier galt es vor allem, die jeweiligen Bilder, Konstrukte und Aussagen zu konkretisieren und zu deuten, die dabei transportiert wurden, und den Autorenkreis genauer zu beleuchten. Um die einzelnen Literaturwerke strukturiert analysieren zu können, wurden Kategorien erarbeitet. Die Kategorien wurden anhand häufig getroffener Aussagen und Zuschreibungen gebildet, die sich vornehmlich in den untersuchten Werken fanden sowie aus den bereits bestehenden Topoi, mit denen die Piloten des Ersten Weltkrieges in Verbindung gebracht wurden.⁷⁰

Auch die Personennachlässe wurden anhand der Kategorien untersucht und zudem mit den Aussagen der zeitgenössischen Literatur in Beziehung gesetzt, um so das Bild der Analyse abzurunden. Hierbei ergänzen die persönlichen Aufzeich-

⁶⁸ Vgl. etwa Hümmelchen, Generaloberst, S. 259 f.

⁶⁹ Über Immelmann und Boelcke erschienen beispielsweise noch während des Zweiten Weltkrieges in unregelmäßigen Abständen Berichte in lokalen Zeitungen, insbesondere zu deren Todestagen. Vgl. Dresdner Anzeiger, Nr. 239 vom 12. Oktober 1942, »Mein Sohn fiel unbesiegt wie Marseille«. Gespräch mit der achtzigjährigen Mutter Max Immelmanns in Dresden – »Sein Wille lebt ...«, Hallische Nachrichten, Nr. 255 vom 29. Oktober 1940, »Boelcke-Ehrung der Luftwaffe«, Mitteldeutsche Nationalzeitung, Nr. 298 vom 29. Oktober 1940, »24. Todestag Oswald Boelckes«; und Hallische Nachrichten vom 27. Oktober 1941, »Dem Gedenken eines großen Fliegers. Zur 25. Wiederkehr des Todestages Oswald Boelckes«.

⁷⁰ Genaueres, auch zur Bildung der Kategorien, siehe Kap. III.1.

nungen oftmals die Aussagen aus der Literatur und erlauben so einen näheren Blick auf die Thematik.

Die Arbeit besteht im Wesentlichen aus drei Teilen: Der erste Teil umreißt den historischen Rahmen und beschreibt kurz die Anfänge der deutschen Luftstreitkräfte sowie deren Einsatz und Bedeutung im Ersten Weltkrieg. Er beschränkt sich auf die grundlegenden Entwicklungslinien und Ereignisse. Der Überblick dient dabei der besseren Verortung des Themas im historischen Kontext. Der zweite Teil bildet den Kern der Untersuchung. Das Quellenkorpus wird hierbei anhand der entsprechenden Kategorien ausgewertet. Der letzte Teil umfasst die Kurzbiografien der untersuchten Personen. Sie runden das Thema in biografischer Hinsicht ab.

Bisher fehlt eine Untersuchung, die aus erinnerungsgeschichtlicher Sicht über die »üblichen« Personen und Werke hinausführt und auf einer breiten Quellenbasis fußt. Durch Einbeziehung eines größeren Personenkreises von 50 Angehörigen der deutschen Luftstreitkräfte des Ersten Weltkrieges (darunter nicht nur Piloten), die wissenschaftlich größtenteils seit Längerem keine Beachtung gefunden haben, sowie einer Vielzahl von Quellen – neben zeitgenössischer Literatur aus der Zeit zwischen 1914 und 1945 auch Nachlässe, Zeitschriften, zeitgenössische Filme und Bildpostkarten – kann diese Arbeit ein umfangreicheres Bild zeichnen als bisherige Abhandlungen. Vor allem die Analyse der bisher unzureichend erforschten »Fliegerliteratur« erbrachte einige aufschlussreiche neue Erkenntnisse.

Durch die gewählte Herangehensweise ließen sich Gesichtspunkte wie die Darstellung und Vermittlung von Krieg und Gewalt, die Heroisierung und Inszenierung der »Helden der Luft« oder Rechtfertigungsmuster eingehend beleuchten. Darüber hinaus demonstrierte die Auswertung der Nachlässe wie der Korrespondenz oder der Kriegstagebücher verschiedene individuelle Sichtweisen auf Krieg, Töten und Zerstörung. Wie noch gezeigt wird, spielten die damals modernen Medien eine nicht unerhebliche Rolle für die Etablierung der Fliegerhelden. Somit ist auch ein Blick auf zeitgenössische deutsche Stumm- und Tonfilme lohnenswert, um das vermittelte Bild weiter zu konkretisieren und die in den Filmen verwendeten Motive aus der zeitgenössischen Literatur nachzuweisen.

3. Quellengrundlage

Ein Teil des Quellenkorpus dieser Arbeit sind private Nachlässe und Nachlassreste. Nach einer intensiven Recherche konnten für die 50 zu untersuchenden Personen noch 24 Nachlässe oder Teilnachlässe lokalisiert und ausgewertet werden.

Da die Fliegerhelden und fast alles, was mit dem Luftkrieg im Ersten Weltkrieg in Beziehung steht, heute noch immer eine große Faszination auf zahlreiche Menschen ausüben, gibt es entsprechend viele »Experten« und Sammler, die sich für sämtliche Devotionalien interessieren. Daher verwundert es nicht, dass in Internet-Auktionen zum Teil astronomische Geldsummen für Nachlässe jeglicher Art geboten werden. Dass dieser Handel mit »Militaria« teilweise absurde Blüten treibt, macht erneut das Beispiel des Jagdfliegers Manfred von Richthofen deutlich. Laut Castan sollen in einem US-amerikanischen Internet-Auktionshaus »regelmäßig [...] ›garantiert‹ echte ›Original-Haare‹ des Roten Barons« zum Verkauf

angeboten worden sein, was Sammler dazu veranlasst hat, »für solch ein Haar zwischen 500 und 2000 \$ [zu] bezahlen«.⁷¹ Ebenso verhält es sich mit Tagebüchern, Briefen, Fotografien und Ansichtskarten, die je nach Inhalt und Motiv gleichfalls für hohe Summen gehandelt werden, wobei die Grenzen nach »oben« offen sind.⁷² Ein weiteres Beispiel soll an dieser Stelle genügen: Unlängst wurde eine »Sanke-Bildpostkarte« mit dem Konterfei des Jagdfliegers Kurt Wolff (Nr. 522) in einem Online-Auktionshaus für 570 € verkauft, da die Karte von Wolff eigenhändig signiert war.⁷³ Der Handel mit Devotionalien und Nachlässen begann allerdings nicht erst in den letzten Jahren. Die Witwe des »Fliegers von Tsingtau« Gunter Plüschow veräußerte nach dessen Tod einen Teil des Nachlasses bereits in den 1930er Jahren, um ihren Lebensunterhalt aufzubessern. Dabei profitierte sie von der Bekanntheit ihres Mannes, weil es bereits damals Sammler gab, die sich für Piloten des Ersten Weltkrieges interessierten.⁷⁴ Je bekannter der Pilot oder der Angehörige der ehemaligen Luftstreitkräfte war, desto höher ist bis heute die Zahlungsbereitschaft von Sammlern und anderen Interessierten. Museen und Archive haben bei derartigen »Geschäften« meist das Nachsehen, sodass diese historischen Quellen für die Öffentlichkeit kaum oder gar nicht zur Verfügung stehen. So wurde beispielsweise der umfangreiche Nachlass des Jagdpiloten Oswald Boelcke im Jahr 2001 wahrscheinlich größtenteils an Privatpersonen verkauft und ist damit einer wissenschaftlichen Untersuchung entzogen.⁷⁵

Die Nachlässe und Nachlassreste der Personen, die für diese Arbeit untersucht wurden, befinden sich entweder in privater Hand oder im Bestand von Archiven und Museen. Aus Privatbesitz standen zwei umfassende Nachlässe zur Verfügung. Dies war zum einen die Hinterlassenschaft des ehemaligen Ballonbeobachters Peter Rieper. Sie besticht vor allem durch ihre Vollständigkeit, besonders was die Korrespondenz Riepers während des Krieges, seine Orden und Ehrenzeichen, aber auch die Dokumentation seiner Person anhand von Zeitungsausschnitten und Fotografien betrifft. Zum anderen konnte der Nachlass des Jagdfliegers Max Ritter von Müller gesichtet werden. Dieser beinhaltet neben Müllers Orden und Ehrenzeichen zahlreiche Fotografien und gleichfalls eine umfangreiche Korrespondenz in Form eines Kriegstagebuches und mehrerer Briefe aus der Zeit des Ersten Weltkrieges, die Müller an seinen Vater richtete.⁷⁶

Der größere Teil der untersuchten Dokumente befindet sich in Archiven und Museen. Im Bundesarchiv-Militärarchiv in Freiburg im Breisgau werden einige kleinere Nachlassreste ehemaliger Angehöriger der deutschen Luftstreitkräfte des

⁷¹ Castan, *Der Rote Baron*, S. 28. Richthofen-Devotionalien erzielen auch gegenwärtig nach wie vor sehr hohe Preise bei Versteigerungen in Internet-Auktionshäusern.

⁷² Ein solcher »Verkaufsschlager« bis heute sind beispielsweise die Ansichtskarten des bekannten Berliner Kartenverlegers Willi Sanke, »der sich ein gewinnträchtiges Monopol für den Vertrieb seiner Produkte schuf« und auf dessen Postkarten nur die erfolgreichsten Piloten und Flugzeuge abgedruckt wurden. Vgl. Mückler, *Deutsche Flugzeuge*, S. 194.

⁷³ Vgl. <www.ebay.de/itm/231335219995> (letzter Zugriff 24.9.2014).

⁷⁴ Gespräch mit Gerhard H. Ehlers vom 3.2.2015.

⁷⁵ Zum Inhalt des Nachlasses existiert lediglich ein Katalog, der allerdings nur einen kleinen Einblick gewährt. Vgl. Thies, *Katalog Auktion Nachlass Oswald Boelcke*.

⁷⁶ Seite einiger Zeit ist der Nachlass für die Allgemeinheit verfü- und einsehbar. Vgl. <http://heimatforscher-rottenburg.de/Stadtseiten_Rottenburg_MvM_30.html> (letzter Zugriff 1.8.2018).

Ersten Weltkrieges verwahrt, beispielsweise das vollständig überlieferte Kriegstagebuch des Jagdfliegers Rudolf Berthold. Des Weiteren lagern Dokumente des Marinejagdfliegers Gotthard Sachsenberg sowie der Teilnachlass Alfred Kellers, der im Ersten Weltkrieg zuletzt das Bombengeschwader der Obersten Heeresleitung 1 (Bogohl 1) befehligte, in Freiburg. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass der Quellenwert des Kriegstagebuches von Rudolf Berthold unklar ist. Die vorhandene Version ist maschinengeschrieben und weist handschriftliche Einschübe auf, ohne dass ersichtlich wird, wer diese eingefügt hat. Zudem endet das Tagebuch im Frühjahr 1919 mit einem Hinweis, dass von anderer Hand anschließend Informationen über den weiteren Werdegang Bertholds bis zu dessen Tod 1920 folgen.⁷⁷ Hierzu wurde die Vermutung geäußert, dass Bertholds Schwester Franziska das Tagebuch weitergeführt habe.⁷⁸ Nicht zuletzt ähnelt das Kriegstagebuch auffällig Ludwig F. Genglers Buch »Rudolf Berthold, Sieger in 44 Luftschlachten, Erschlagen im Bruderkampf für Deutschlands Freiheit« von 1934. Es könnte sich dabei folglich um ein frühes Manuskript handeln, dass später kaum gekürzt als Buch erschien.

Neben den Dokumentenbeständen großer Archive existieren oftmals Zeitausschnittsammlungen, die viele Stadtarchive im Lauf der Zeit zu den Fliegerhelden ihrer Stadt angelegt haben, so diejenige des Stadtarchivs Solingen (Carl Allmenröder), der Stadtarchive Halle a.d. Saale und Dessau (Oswald Boelcke), des Stadtarchivs Dresden (Max Immelmann, Rudolf Windisch), des Stadtarchivs Herford (Carl Menckhoff), des Stadtarchivs Siegen (Heinrich Gontermann), des Stadtarchivs Landshut (Otto Kissenberth), des Stadtarchivs Wilhelmshaven (Gustav Leffers) und schließlich des Stadtarchivs Greifswald (Kurt Wolff). In seltenen Fällen besitzen diese Archive umfangreichere Sammlungen, etwa das Stadtarchiv Krefeld, das sowohl zu Karl Emil Schäfer als auch zu Werner Voß Unterlagen aufbewahrt (hier unter anderem ein privates Fotoalbum und eine »Jagdtrophäe«, ein Stück Flugzeugbespannung eines von Voß abgeschossenen Gegners).

Umfassende Nachlassreste finden sich in den Militärhistorischen Museen der Bundeswehr in Dresden sowie in Berlin-Gatow. Beide Museen besitzen jeweils einen Teilnachlass des Jagdfliegers Max Immelmann, der vornehmlich aus mehreren Briefen an seine Mutter sowie an eine Freundin besteht. In Dresden werden überdies eine von Immelmann getragene Uniform und ein Teil seiner Orden ausgestellt. In Berlin-Gatow befindet sich das vollständige Kriegstagebuch des Jagdpiloten Ernst Freiherr von Althaus. Darüber hinaus verwahrt die Akademie für Information und Kommunikation der Bundeswehr in Strausberg eine kleine Nachlasssammlung des Piloten Rudolf Windisch.

Manche Nachlassreste liegen auch außerhalb Deutschlands. Ein Teil des Nachlasses des Jagdfliegers Josef Jacobs wird etwa im »Vintage Aero Flying Museum« (Hudson/Colorado, USA) aufbewahrt. Jacobs überlebte den Ersten Weltkrieg als erfolgreicher Jagdflieger (48 Luftsiege) und starb als einer der letzten Ritter des Ordens Pour le mérite 1978. Er freundete sich wohl vor seinem Tod mit dem

⁷⁷ Vgl. BArch, MSG2-10722 (Kriegstagebuch Rudolf Berthold), pag. 59–63, die von einem unbekannten Autor verfasst wurden. Vgl. dazu auch Gengler, Rudolf Berthold, S. 85–91, mit ähnlichem Wortlaut.

⁷⁸ Vgl. Kilduff, Iron Man, S. 106.

Gründer des Museums an und schenkte diesem, neben anderen persönlichen Gegenständen, sein Kriegstagebuch.⁷⁹ Der Versuch des Autors, mit dem Museum Kontakt aufzunehmen, blieb erfolglos. Glücklicherweise befindet sich aber eine englische Übersetzung des Tagebuchs in der beeindruckenden Sammlung zur Fliegerei und zum Luftkrieg des Ersten Weltkrieges der University of Texas (Dallas/Texas, USA), die genutzt werden konnte.

Schließlich wurde ein nicht unerheblicher Teil an Dokumenten im Zweiten Weltkrieg zerstört. So erlitten diejenigen Archive, in denen das Gros der Militärakten der deutschen Luftstreitkräfte des Ersten Weltkrieges verwahrt wurde (Potsdam, Dresden und München), hohe Kriegsverluste.

Ein ähnliches Schicksal ereilte auch viele private Sammlungen, wie der Nachlass Manfreds von Richthofen verdeutlicht. Schon zu Lebzeiten hatte dieser einen Teil seiner »Jagdtrophäen« in seinem Jugendzimmer im elterlichen Haus in Schweidnitz (Schlesien) aufgehoben. Seine Mutter eröffnete dann 1933 ein »Richthofenmuseum«, das den Besuchern das Leben von Sohn Manfred aus ihrer Sicht näherbringen sollte.⁸⁰ Darüber hinaus schien sie Briefe und andere Dokumente ihrer Söhne Manfred und Lothar aufbewahrt zu haben, da sie in ihrem »Kriegstagebuch« des Öfteren Briefzitate in den Text einschob.⁸¹ Kurz vor dem Einmarsch der Roten Armee in Schlesien 1945 flüchtete die Familie von Richthofen und ließ ihr Hab und Gut (auch die Nachlässe) zurück. Was danach mit Richthofens Trophäen und Unterlagen geschah, lässt sich nicht rekonstruieren. Eine Vermutung geht dahin, dass der Nachlass eventuell noch in russischen Archiven lagert. Einen Beweis dafür gibt es nicht.⁸²

Nicht zuletzt ist neben den Dokumenten auch auf die untersuchten Filme zu verweisen. Bereits im Herbst 1918 wurden die ersten Stummfilme gedreht, die sich mit dem Jagdfliegermilieu beschäftigten, beispielsweise »Der Adler von Flandern«, der 1919 unter dem Titel »Ikarus, der fliegende Mensch« in die Kinos kam. In dem Kriegsdrama geht es um einen jugendlichen Fliegerhelden, dessen reale Vorbilder Männer wie Boelcke, Immelmann oder Manfred von Richthofen waren.⁸³ Auch in der Weimarer Republik wurden vereinzelt »Fliegerfilme« gedreht, wie der aus dem Jahr 1927 stammende Streifen »Richthofen, der rote Ritter der Luft«. Im »Dritten Reich« wurde gleich eine ganze Reihe von Filmen produziert, die das deutsche Fliegermilieu des Ersten Weltkrieges behandeln. Beispiele sind »Henker, Frauen und Soldaten« von 1935 oder »Pour le Mérite« von 1938. All diese Filme visualisieren Motive und Bilder aus der zeitgenössischen Literatur, worauf in einem Exkurs noch näher eingegangen wird.⁸⁴

⁷⁹ Vgl. <www.theaerodrome.com/forum/showthread.php?t=59018> (letzter Zugriff 20.12.2014).

⁸⁰ Vgl. Castan, *Der Rote Baron*, S. 281.

⁸¹ Vgl. Richthofen, *Mein Kriegstagebuch*.

⁸² Vgl. ebd., S. 288 f.

⁸³ Stiasny, *Mythen*, S. 55.

⁸⁴ Siehe Kap. III.17.

a) Die Bedeutung der Fliegerliteratur

Schon während des Ersten Weltkrieges und besonders in der Zwischenkriegszeit setzte in Deutschland eine breite Publizistik mit verschiedenen Themenschwerpunkten ein, die sich auf unterschiedliche Art und Weise mit dem vergangenen Krieg auseinandersetzte. Die Autoren waren meist ehemalige Soldaten (Mannschaftsdienstgrade) oder Offiziere (bis zum Dienstgrad General), die ihre individuellen Kriegserfahrungen entweder in Form eines halbfiktiven Romans oder als »Tatsachenbericht« niederschrieben. So erschien eine Fülle an Publikationen, vor allem während des Weltkrieges und gegen Ende der Weimarer Republik (1929 und 1930) sowie ab der Machtübernahme der Nationalsozialisten in Deutschland (1933) und in der Zeit des »Dritten Reiches« (etwa am Vorabend des Zweiten Weltkrieges 1938).⁸⁵ Thomas F. Schneider konstatiert, dass es sich bei diesen Veröffentlichungen keineswegs nur um die oft erwähnte »Offiziersgeschichtsschreibung«⁸⁶ handelt. Denn »zwischen beiden Kriegausbrüchen sind stets alle Dienstgrade und Ebenen der militärischen Hierarchie in der deutschen Kriegsliteratur ›zu Wort‹ gekommen und auch breit rezipiert worden. Zu keinem Zeitpunkt zwischen 1914 und 1939 ist aufgrund des bibliographischen Befundes die Dominanz einer einzelnen Autorengruppe nachweisbar.«⁸⁷ Demnach kann von einer alle Bevölkerungsschichten repräsentierenden Autorenschaft gesprochen werden. Dabei überwiegen die kriegsbejahenden Texte deutlich gegenüber denjenigen, die sich vom Krieg distanzieren oder pazifistischen Charakter aufweisen.⁸⁸

Den größten Teil des Quellenkorpus nimmt die »Fliegerliteratur« ein, deren Werke aus der Retrospektive verfasst sind. Dabei bilden die nach 1933 entstandenen Bücher die größere Gruppe und bedienen sich oftmals entsprechender Apologetik in Bezug auf die deutsche Luftrüstung und das Erstarken einer »neuen« deutschen Luftwaffe. Viele Werke liegen außerdem auf einer Linie mit der nationalsozialistischen Ideologie. Der kleinere Teil dieser Publikationen wurde unmittelbar während des Ersten Weltkrieges oder in der Weimarer Republik verfasst. Bei zahlreichen Werken handelt es sich um inszenierte Darstellungen gefallener oder überlebender Piloten des Ersten Weltkrieges, etwa wenn Angehörige nach dem Tod die Briefe oder Aufzeichnungen des Gefallenen als Buch herausgaben oder die »Helden« noch zu ihren Lebzeiten entsprechende Berichte selbst veröffentlichten.⁸⁹

Zunächst muss deshalb geklärt werden, was unter dieser Art von Kriegs- und Erinnerungsliteratur zu verstehen ist. Stefanie Schüler-Springorum liefert hierzu einen Ansatz, der »Fliegerliteratur« wie folgt umschreibt: »Es handelt sich

⁸⁵ Vgl. Die Autoren und Bücher, S. 9 f.

⁸⁶ Vgl. Überegger, Erinnerungskriege, S. 56. Überegger verwendet diesen Begriff zwar für die offizielle österreichische Militärgeschichtsschreibung nach 1918, allerdings kann der Begriff in Teilen auch für die in der Weimarer Republik und später im »Dritten Reich« erschienene Kriegsliteratur übertragen werden, da hier oftmals (wenn auch nicht ausschließlich) ehemalige Offiziere ihre Erlebnisse niederschrieben.

⁸⁷ Die Autoren und Bücher, S. 9.

⁸⁸ Vgl. ebd., S. 8. Schneider beziffert diese Literatur lediglich mit 5 % verglichen mit der Gesamtzahl der Publikationen zwischen 1914 und 1939.

⁸⁹ Vgl. Schüler-Springorum, Vom Fliegen und Töten, S. 208.

hier neben Romanen vor allem um Biographien, biographische Skizzen und Autobiographien, aber auch um Anthologien von Zeitungsberichten, Briefen oder Tagebuchausschnitten, die teils die Flieger selbst oder ihre Angehörigen, teils Journalisten und Schriftsteller für eine vorwiegend mittelständische Leserschaft publizierten.«⁹⁰

Für die vorliegende Arbeit konnten nach intensiver Recherche weit über 200 deutschsprachige Werke ermittelt werden, die das Fliegermilieu des Ersten Weltkrieges thematisierten. Die daraus getroffene Auswahl beschränkte sich im Wesentlichen auf zwei Faktoren: Zum einen mussten die Publikationen inhaltlich bedeutsame Informationen für die untersuchungsrelevanten Kategorien enthalten. Unberücksichtigt blieben Werke, die sich nach 1933 ausschließlich mit der zivilen Luftfahrt und dem Segelflug sowie mit dessen Bedeutung für Deutschland beschäftigen. Ebenso wenig fanden jene Werke Beachtung, die das Flugwesen rein technikbezogen darstellen. Der zweite Faktor war die Verfügbarkeit der Publikationen.

Wie erklären sich nun die Popularität und der Erfolg der Fliegerliteratur, gerade vor dem Hintergrund, dass derartige Werke aus heutiger Sicht häufig als »Kitschliteratur« bezeichnet werden, die für Thomas F. Schneider »nichts weiter [sind] als Räuberpistolen oder ›Jägerlatein‹«,⁹¹ und deren Autoren oftmals als »literarische Dilettanten«⁹² gesehen wurden?

Das vor 1914 verbreitete Kriegsbild musste sich ab September desselben Jahres wandeln, nachdem der Bewegungskrieg an der Westfront ins Stocken geraten war und sich bald nur noch in den Schützengräben abspielte.⁹³ Spätestens ab 1916 trat auch in der Kriegsliteratur ein Wandel ein, den Thomas F. Schneider recht deutlich beschreibt: »Der Erfahrung des Sinnlosen Sinn zu geben, dem in der Masse verschwundenen Einzelnen seine Individualität zurückzugeben und dabei dem veränderten Charakter des Krieges Rechnung zu tragen, gehörte nunmehr zur zentralen Zielsetzung der Kriegsliteratur des Ersten Weltkrieges.«⁹⁴ Folglich eigneten sich besonders die aufkommenden Fliegerhelden für eine Stilisierung in der Kriegsliteratur. Sie konnten, ähnlich wie die erwähnten »Seehelden«, ihre Individualität in der sonstigen Anonymität des industrialisierten Massenkrieges bewahren und dienten somit als sinnstiftendes Element. Dabei galt besonders für die Fliegerliteratur, dass die publizierten Werke »ein nahezu unerschütterliches Maß an Authentizität [beanspruchten] und [...] gleichzeitig ein Kriegsbild [vermittelten], daß das ›Innovative‹ des Krieges, die neuen Waffen und die veränderte Kriegsführung, herausstellte, zugleich die Entmenschlichung der Teilnehmer dadurch sublimierte, indem es ›Helden‹ produzierte, die eben jene neuen Waffen zu beherrschen in der Lage waren.«⁹⁵ Demnach ließ die Technikbeherrschung, zusammen mit jugendlicher Unerschrockenheit, Draufgängertum und militärischen Leistungen, in der Fliegerliteratur jene Helden entstehen, die zu »Stars des Krieges« stilisiert werden konnten und so als »neue Helden« beispielhaft für das »innovative« Gepräge des Krieges standen. Damit einher ging eine enor-

⁹⁰ Ebd.

⁹¹ Schneider, Zur deutschen Kriegsliteratur, S. 106.

⁹² Esposito, Mythische Moderne, S. 171.

⁹³ Schneider, Zur deutschen Kriegsliteratur, S. 102.

⁹⁴ Ebd.

⁹⁵ Ebd., S. 105 f.

me Popularisierung dieser Männer, die sich auch auf die Verkaufszahlen der Fliegerliteratur auswirkte. So steht, gemessen an der Auflagenhöhe, an der Spitze der Kriegsliteratur, die zwischen 1914 und 1939 verkauft wurde, nicht, wie oft behauptet, Erich Maria Remarques Antikriegsroman »Im Westen nichts Neues«, sondern laut neuerer Forschung Richthofens »Der rote Kampfflieger« (1917) mit einer Gesamtauflage von 1 226 000 Stück.⁹⁶ An dritter Stelle der auflagenstärksten Werke findet sich Gunther Plüschows »Die Abenteuer des Fliegers von Tsingtau« (1916) mit 700 000 verkauften Exemplaren.⁹⁷ Buch und Autor sind heute aus der öffentlichen Erinnerung weitestgehend verschwunden. Eine ähnliche Geschichte wie Plüschow berichtete Erich Killinger in seinem Werk »Die Abenteuer des Ostseefliegers« (1917), das sich bis 1939 420 000 Mal verkaufte.⁹⁸

Des Weiteren stammen von den sechs erfolgreichsten deutschsprachigen Büchern, die während des Ersten Weltkrieges erschienen sind, drei Werke von Piloten und beschäftigten sich mit »Fliegerthemen«.⁹⁹ Selbst das nach dem tödlichen Absturz des Jagdfliegers Oswald Boelcke durch seine Familie herausgegebene Werk »Hauptmann Boelckes Feldberichte« (1916) erreichte noch während des Krieges eine Auflage von 250 000 Stück.¹⁰⁰

Nicht unerheblich auf die Auflagenzahlen und die Popularität wirkte sich laut Schneider beispielsweise auch die Aufnahme eines Buches in die Reihe »Ullstein-Kriegsbücher« aus.¹⁰¹ Von der im Taschenbuchformat publizierten Serie erschienen bis Kriegsende 1918 41 Titel, je zum Preis von einer Mark, die zeitlich immer auf die aktuellsten Kriegseignisse abgestimmt waren.¹⁰² Der Verkaufsstrategie des Ullstein Verlages folgten bald auch andere Verlage.

Dies verdeutlicht, dass sich mit preisgünstigen, massenhaft verbreiteten Büchern, die auf gegenwärtige Themen Bezug nahmen, innerhalb kürzester Zeit eine breite Leserschaft erreichen ließ.¹⁰³ Wenn sich dann noch das

⁹⁶ Vgl. Die Autoren und Bücher, S. 10.

⁹⁷ Bis 1945 wurde für Plüschow eine Gesamtauflage von 790 000 Büchern nachgewiesen, vgl. Ehlers/Klüßendorf, Gunther Plüschow, S. 247.

⁹⁸ Vgl. Die Autoren und Bücher, S. 10 f.

⁹⁹ Vgl. Fritzsche, A Nation of Fliers, S. 235, Anm. 42. Darunter befinden sich wiederum Plüschows »Die Abenteuer des Fliegers von Tsingtau« als meistverkauftes Buch während des Krieges, gefolgt von Richthofens »Der rote Kampfflieger« auf Platz drei und Killingers »Die Abenteuer des Ostseefliegers« auf Platz fünf.

¹⁰⁰ Vgl. Schüler-Springorum, Krieg und Fliegen, S. 27.

¹⁰¹ Vgl. Die Autoren und Bücher, S. 12. Killingers »Die Abenteuer des Ostseefliegers« wurde als Nummer 24 und Richthofens »Der rote Kampfflieger« als Nummer 30 in die Reihe aufgenommen.

¹⁰² Vgl. Schneider, Endlich die »Wahrheit«, S. 42. Schneider konstatiert, dass nur wenige Werke nicht über eine Auflage von 50 000 Stück gekommen sind.

¹⁰³ Max Immelmans Buch »Meine Kampfflüge« kostete im Verlag August Scherl Berlin 1916 ebenfalls nur eine Mark (1918 eine Mark und 35 Pfennige), vgl. Werbung des Verlages in: Buddecke, El Schahin. Das Buch »Unser Fliegerheld Immelman. Sein Leben und seine Heldentaten im großen Weltkriege« kostete 1916 30 Pfennige (bei 63 Seiten), vgl. Frei, Unser Fliegerheld. »Deutsche Jugendhefte« von 1918 konnten zum Preis von 15 Pfennigen (bei 32 Seiten) erworben werden, vgl. Brechenmacher, Immelman; und Brechenmacher, Der Meisterflieger Boelcke. Die zweite Auflage von Adolf Ritter von Tutscheks Erlebnissen »In Stürmen und Luftsiegen« kostete 1918 im Verlag Gustav Braunbeck Berlin eine Mark und 50 Pfennige, vgl. Werbung des Verlages in: Kreuz wider Kokarde.

Sujet vom Kriegsalltag im Schützengraben abhob, beispielsweise durch heldische Pilotengeschichten, war den Publikationen Aufmerksamkeit garantiert.¹⁰⁴ Schlussendlich kann dennoch nicht behauptet werden, dass Fliegerliteratur per se immer in hohen Auflagenzahlen erschienen ist.¹⁰⁵ Allerdings beweisen die aufgeführten Beispiele, dass Bücher aus dem Fliegermilieu in der Weltkriegsliteratur einen hohen Stellenwert eingenommen haben und breit rezipiert wurden. Esposito sieht den Erfolg der Fliegerliteratur nicht zuletzt darin begründet, dass die Verlage und Autoren während des Krieges auf die Bedürfnisse und Wunschbilder ihrer Leserschaft (beispielsweise der Krieg als Abenteuer und Feld von »Ruhm und Ehre«) reagierten und damit die Nachfrage nach solchen Werken befriedigten.¹⁰⁶

Worin liegt nun der Quellenwert von Fliegerliteratur? Zunächst ist zu beachten, dass viele Texte, neben ihrem Ziel der Selbstdarstellung und Rechtfertigung (beispielsweise des eigenen Handelns im Krieg), der Zensur und Bearbeitung durch Dritte unterlagen.¹⁰⁷ Die Bücher über die Jagdflieger Hans Joachim Buddecke und Karl Emil Schäfer wurden jeweils von deren Vätern herausgegeben,¹⁰⁸ das Buch über Heinrich Gontermann stellte dessen Großvater zusammen.¹⁰⁹ Im Falle Richthofens wurde die Bearbeitung des »roten Kampffliegers« durch Dritte ebenfalls nachgewiesen.¹¹⁰ Esposito kommt demnach zu dem Schluss, »dass diese Bücher als Ego-Dokumente nicht taugen, da sie von der Zensur, den Verlagen und von professionellen Medienarbeitern bearbeitet wurden«.¹¹¹ Dem gegenüber steht: »Kein Text der Gattung Kriegsliteratur konnte ausschließlich fiktive Ereignisse schildern, wollte er als gültiger Beitrag zur Diskussion über den Krieg verstanden werden.«¹¹² Folglich besteht eine Diskrepanz zwischen den verifizierbaren Aussagen solcher Werke und den inszenierten Teilen. In manchen Fällen lässt sich diese Diskrepanz noch nachweisen, etwa in dem 1934 von Franz Immelmann publizierten Buch »Immelmann – der Adler von Lille. Eines Fliegers Werdegang und Erfüllung«. Immelmann brachte hierbei eine Edition der Briefe seines Bruders Max heraus, die er nur wenig kommentierte. Ein Abgleich mit den überlieferten Briefen aus den Beständen des Militärhistorischen Museums der Bundeswehr in Dresden und Berlin-Gatow ergab, dass Max Immelmans Ausführungen nahezu komplett aus dem Original übernommen worden waren. Sein Bruder ließ in den meisten Fällen nur für den Leser irrelevante Informationen aus, beispielsweise wenn Immelmann sich für erhaltene Lebensmittel bedankte oder persönliche Dinge mit seiner Mutter besprach.¹¹³ Dennoch inszenierte auch Franz Immelmann seinen gefallenen Bruder, in dem er unvorteilhafte Passagen in den Briefen

¹⁰⁴ Vgl. Schneider, Endlich die »Wahrheit«, S. 42.

¹⁰⁵ Vgl. etwa die nur in kleinen Auflagen erschienenen Bücher von Carl Degelow (Degelow, Mit dem weißen Hirsch) oder Leo Leonhardy (Leonhardy, Mit der deutschen Luftfahrt).

¹⁰⁶ Vgl. Esposito, Mythische Moderne, S. 240.

¹⁰⁷ Vgl. Schüler-Springorum, Vom Fliegen und Töten, S. 208.

¹⁰⁸ Vgl. Buddecke, El Schahin; und Schäfer, Vom Jäger, bei denen die Väter im Vorwort darauf hinwiesen, dass sie die Bücher aus dem Nachlass des Sohnes publizierten.

¹⁰⁹ Vgl. Müller, Fliegerleutnant; und Schüler-Springorum, Vom Fliegen und Töten, S. 213.

¹¹⁰ Vgl. Schilling, »Kriegshelden«, S. 31.

¹¹¹ Esposito, Mythische Moderne, S. 196.

¹¹² Schneider, Endlich die »Wahrheit«, S. 45.

¹¹³ Vgl. beispielsweise MHM Dresden, BAAF 4806: Briefe Max Immelmans an die Mutter, 3. August 1915, und Folgende mit Immelmann, »Der Adler von Lille«, S. 100 f.

Immelmanns Berichte erschienen noch während des Ersten Weltkrieges in Buchform.

Slg. I. Voigt

an die Mutter unerwähnt ließ, um den »Adler von Lille« so an das »gängige« Heldenbild des deutschen Jagdfliegers anzupassen.¹¹⁴

Bezüglich der angesprochenen Diskrepanz ist zu beachten, dass Autoren wie Werner von Langsdorff (der auch unter dem Pseudonym Thor Goote schrieb) oder Walter Zuerl für die Abfassung ihrer Werke wahrscheinlich noch Zugang zu den Nachlässen ehemaliger Angehöriger der deutschen Luftstreitkräfte des Ersten Weltkrieges hatten, die heute nicht mehr überliefert sind. Langsdorff zitiert in seinen Büchern über die Jagdflieger Berthold und Ritter von Tutschek mehrfach deren persönliche Briefe.¹¹⁵ Walter Zuerl brachte

1938 eine umfangreiche Biografiensammlung zu fast allen Pour-le-mérite-Trägern der deutschen Luftstreitkräfte heraus. Er konnte höchstwahrscheinlich auf entsprechende Dokumente zugreifen, da diese ebenfalls bei ihm zitiert werden.¹¹⁶

Der Wert dieser Quellengattung für erinnerungsgeschichtliche Studien liegt vor allem darin, dass sich aus ihr Konstruktionsmuster, Tendenzen und Intentionen ableiten lassen, die verdeutlichen, welche Bilder über die einzelnen Angehörigen der deutschen Luftstreitkräfte, über die Kriegführung in und aus der Luft, das Töten des Gegners, die Ästhetisierung von Gewalt oder über die Folgen des Krieges transportiert und propagiert wurden. Ebenso lassen sich Aussagen über die Fremd- und Eigeninszenierung der »Helden der Luft« treffen, die verdeutlichen, was die Männer zu dem entworfenen Bild beitrugen und wie dies den Kult um die Flieger des Weltkrieges beeinflusste. Nicht zuletzt zeichnen diese Quellen ein Bild der Gesellschaft, der Mentalität und der Politisierung in der Weimarer Republik und später der Zeit der nationalsozialistischen Herrschaft in Deutschland.



¹¹⁴ Im Kapitel III.6.g findet sich dazu eine ausführliche Darstellung.

¹¹⁵ Vgl. Goote, Kamerad Berthold; Becker, Fliegerhauptmann Rudolf Berthold und Goote, In Trichtern und Wolken.

¹¹⁶ Vgl. Pour le mérite-Flieger.

b) Zeitliche Einordnung der Fliegerliteratur und Untergliederung in Phasen

Für die zeitliche Verortung der verwendeten Fliegerliteratur bietet sich die Einteilung des Untersuchungszeitraums in vier Phasen an.¹¹⁷

Die erste Phase erstreckt sich vom Kriegsbeginn im August 1914 bis zur Mitte des Jahres 1916. Sie ist vor allem durch die vorherrschende Faszination für das »neuartige« Flugzeug und das Flugwesen sowie den damit verbundenen frühen Luftkrieg geprägt. Die Verfasser versuchten, »ihren Lesern das fremdartige Fortbewegungsmittel und seine kriegerischen Möglichkeiten«¹¹⁸ zu erklären, wobei sie alles »Außergewöhnliche« aufgriffen, was die Menschen in der Heimat interessieren könnte. Die publizierten Werke präsentieren dem Leser zumeist Sammlungen von Anekdoten und als erwähnenswert betrachtete Ereignisse.¹¹⁹ So stellen diese Bücher 1914/15 oftmals den Abwurf französischer »Fliegerpfeile« (franz. »Fléchettes«) dar oder bieten »Tatsachenberichte« über den Einsatz von Luftschiffen oder die ersten Luftkämpfe einschließlich des Abwurfs von Bomben. Die Namen der Piloten oder Flugzeugbesatzungen spielten dabei vorerst keine Rolle, da zu diesem Zeitpunkt niemand von ihnen aus der Masse der Flieger herausstach. Um ihnen mehr Glaubwürdigkeit zu verleihen, wurden die Werke mit Untertiteln wie »Unter Verwendung von Feldpostbriefen und Berichten von Augenzeugen dargestellt von einem Flugtechniker«¹²⁰ oder »Aus Aufzeichnungen von Fliegern« versehen.¹²¹ Dem Leser sollte so der Eindruck vermittelt werden, dass »Fachleute« und direkt Beteiligte ihre »wahren« Berichte und Erlebnisse den Menschen in der Heimat erzählten.

Als zweite Phase wird die Zeit ab dem Sommer 1916 bis zum Jahr 1918 festgelegt. Bereits im Spätsommer 1915 erschienen die ersten Jagdflugzeuge an den Fronten, die über ein fest eingebautes Maschinengewehr verfügten, das durch den Propellerkreis schießen konnte. Die Zeit der Fliegerhelden begann.¹²² Zugleich wurde eine neue Stufe der »Barbarisierung der Luft«¹²³ erreicht, da die Luftkämpfe nun meist tödlich endeten und sich bis zum Kriegsende zu Luftschlachten steigerten, an denen oft mehrere Staffeln, manchmal auch ganze Geschwader von Flugzeugen beteiligt waren. Nun wurden auch die ersten Namen von Piloten bekannt, speziell von denjenigen, die es geschafft hatten, mehrere gegnerische

¹¹⁷ Die Einteilung in Phasen folgt dabei den Zeiträumen in Schüler-Springorums Untersuchung, wobei diese an mancher Stelle zu kurz greifen. Vgl. Schüler-Springorum, Vom Fliegen und Töten, S. 209, 211, 217 und 221.

¹¹⁸ Schüler-Springorum, Vom Fliegen und Töten, S. 210.

¹¹⁹ Vgl. etwa Gellert, Flieger- und Luftschiffkämpfe; Henningsen, Unsere Flieger; Müller-Heim, Im Flugzeug.

¹²⁰ Der Luftkrieg 1914–1915.

¹²¹ Heymann, Ulanen.

¹²² Vgl. Hirschfeld/Krumeich, Deutschland, S. 167.

¹²³ Vgl. Suttner, Barbarisierung. Bertha von Suttner sprach sich bereits 1912 gegen die Verwendung von Flugzeugen im Militärdienst aus. Zudem forderte sie, der Luftraum solle im Krieg eine neutrale Zone bilden.

Flugzeuge abzuschießen¹²⁴, oder die durch besondere Leistungen¹²⁵ auf sich aufmerksam machen konnten. Nachdem die »Heldenflieger« Max Immelmann und Oswald Boelcke gefallen waren,¹²⁶ erhöhte sich die Anzahl der Veröffentlichungen zu diesen beiden Piloten erheblich.¹²⁷ So wurden »authentische« Berichte von beiden durch deren Familien herausgegeben, die vornehmlich auf Briefen an die Mutter beziehungsweise an die Eltern basierten.¹²⁸ Gegen Ende des Krieges 1917/18 begannen zudem einzelne noch lebende Angehörige der deutschen Luftstreitkräfte, ihre Erlebnisse zu veröffentlichen.¹²⁹ Ebenso wurden neben Immelmann und Boelcke auch andere Jagdflieger bereits während des Krieges in kleineren Biografien porträtiert.¹³⁰ Die populären Anekdotensammlungen erschienen auch in dieser zweiten Phase weiter, mit dem Unterschied, dass die Erzählungen nun angeblich von den Piloten selbst stammten.¹³¹

Bereits kurz nach dem Kriegsende kamen die ersten Werke heraus, die über die »Taten und Erinnerungen« deutscher Piloten berichteten.¹³² Sie leiteten die dritte Phase zwischen 1919 und 1932 ein, die oftmals durch Diskussionen über die vielfach gewünschte Revision des Versailler Vertrages geprägt war, der die deutschen Luftstreitkräfte insofern hart getroffen hatte, als diese vollkommen verboten wurden.¹³³ In der Frühphase der Weimarer Republik gelangten zunächst nur wenige Werke auf den Markt, die auf den Luftkrieg oder die deutschen Flieger Bezug nahmen. Lediglich einige ehemalige Offiziere der deutschen Luftstreitkräfte meldeten sich mit umfangreicheren Publikationen zum »Großen Krieg« zu Wort.¹³⁴ Dabei »dient die auf »Fakten« fußende Darstellungsweise

¹²⁴ Zur ersten Generation bekannter deutscher Jagdflieger zählten etwa Max Immelmann, Oswald Boelcke, Otto Parschau, Ernst Freiherr von Althaus oder Gustav Leffers.

¹²⁵ So beispielsweise Gunther Plüschow, der aus Tsingtau im deutschen Schutzgebiet Kiautschou als Einziger mit seinem Flugzeug fliehen konnte und sich auf einer abenteuerlichen Reise bis nach Deutschland durchschlug, wo er als Held gefeiert wurde.

¹²⁶ Immelmann am 18. Juni 1916, Boelcke am 28. Oktober 1916. Vgl. die jeweilige Kurzbiografie im Anhang.

¹²⁷ Um nur einige Werke zu nennen: Heuer, Der Adler; Brechenmacher, Immelmann; Brüssau, »Ein Boelcke will ich werden«; Gottschalk, Boelcke; Kranzler, Bezwingen.

¹²⁸ Vgl. Immelmann, Meine Kampfflüge.

¹²⁹ Neben Manfred von Richthofen (Richthofen, Der rote Kampfflieger [1917]) der Jagdflieger Adolf Ritter von Tutschek (Tutschek, Stürme) oder der Luftschiffkommandant Horst Freiherr Treusch von Buttlar-Brandenfels (Treusch von Buttlar-Brandenfels, Im Marineluftschiff).

¹³⁰ Vgl. Ernst Udet in: Kreuz wider Kokarde; Heinrich Gontermann in: Müller, Fliegerleutnant; Karl Emil Schäfer in: Schäfer, Vom Jäger; und Hans-Joachim Buddecke in: Buddecke, El Schahin.

¹³¹ Vgl. neben anderen: Das fliegende Schwert; Körber, Deutsche Heldenflieger; Weddigen, Deutschlands Luftkrieg; und Wir Luftkämpfer.

¹³² Vgl. Bayerische Flieger; und Des deutschen Knaben Fliegerbuch.

¹³³ Vgl. etwa Leonhardy, Mit der deutschen Luftfahrt. Neben seinen Erlebnissen behauptet Leonhardy, dass besonders Frankreich die »Schuld« am Versailler Vertrag zuzuschreiben sei, und vergleicht das Land mit der Figur des »Satans«.

¹³⁴ Als Erster veröffentlichte Wilhelm Siegert, während des Krieges »Inspekteur der Fliegertruppen«, 1919 ein Werk zu den deutschen Luftstreitkräften im Weltkrieg, vgl. Siegert, Funken. Im Jahr 1920 folgte eine erste umfassende Geschichte zu den Luftstreitkräften, überwiegend von ehemaligen Offizieren der Luftstreitkräfte verfasst, vgl. Die deutschen Luftstreitkräfte im Weltkrieg. Schließlich veröffentlichte auch Ernst von Hoepfner 1921

[...] den objektiv militärisch gescheiterten Offizieren [...] zur Legitimation ihrer Handlungen und Entscheidungen während des Krieges und zum Postulat des »Im-Felde-unbesiegt«-Mythos der deutschen Armee.«¹³⁵ Daneben wurden die Erinnerungen von ehemaligen (Jagd-)Piloten veröffentlicht.¹³⁶ Die geringe Publikationsdichte im »Fliegermilieu« setzt sich über die Mitte der 1920er Jahre hinaus fort. Auch erschienen kaum Werke von weniger bekannten Personen des Weltkrieges.¹³⁷ Erst ab 1928 und bis Ende 1932 setzte wieder verstärkt die Publikation von Fliegerliteratur ein. Nicht nur die Schilderung des Atlantikflugs von 1928, an dem unter anderem der ehemalige Bomberpilot und Pour-le-mérite-Träger Hermann Köhl teilnahm¹³⁸, sondern auch Werke von Ernst Jünger aus demselben Jahr griffen zunächst persönliche Berichte (auch über den Weltkrieg) auf oder porträtierten einzelne Piloten.¹³⁹ Die »Leistungen« der Zeppelin-Luftschiffe im Krieg wurden hierbei ebenfalls gewürdigt.¹⁴⁰ Zusätzlich erschienen weitere »Tatsachenberichte«, ¹⁴¹ Einzeldarstellungen¹⁴² und Porträtsammlungen der Helden¹⁴³ (vornehmlich Pour-le-mérite-Träger) bis Ende 1932. Die letzte Phase bildet die Zeit der nationalsozialistischen Herrschaft in Deutschland zwischen 1933 und 1945.

Speziell nach 1933 erlebte die Fliegerliteratur eine Renaissance, die am Vorabend des Zweiten Weltkrieges einen Höhepunkt erreichte, als viele Werke mit Fliegerbezug publiziert wurden. Hierbei verkörperte der Militärpilot das Idealbild des (deutschen) Soldaten, der nicht nur durch Einzelleistungen, sondern vor allem durch die Leistung der Gruppe bestehen konnte.¹⁴⁴ Dementsprechend wurde dieses Bild durch eine fokussierte Heldenverehrung in Jugendbüchern¹⁴⁵ oder in neu erschienenen Biografien nationalistisch-heldischer Piloten¹⁴⁶ propagiert. Daneben

seine Erinnerungen. Hoepfner hatte während des Krieges die Stellung des »Kogenluft«, also die des »Kommandierenden Generals der Luftstreitkräfte«, inne und war somit ihr oberster Befehlshaber. Vgl. Hoepfner, Deutschlands Krieg. Vgl. auch In der Luft unbesiegt.

¹³⁵ Schneider, Endlich die »Wahrheit«, S. 43.

¹³⁶ Vgl. die wesentlich erweiterte, dennoch aber kaum beachtete Neuauflage des »roten Kampffliegers«: Richthofen, Ein Heldenleben. Ebenso die Erinnerungen des Jagdpiloten Carl Degelow: Degelow, Mit dem weißen Hirsch.

¹³⁷ Vgl. Brzenk, Im Kampf.

¹³⁸ Vgl. Köhl/Fitzmaurice/Hünefeld, Unser Ozeanflug. Köhl schrieb drei Jahre später seine Flugerlebnisse ausführlicher nieder: Köhl, Bremsklötze weg!

¹³⁹ Vgl. Luftfahrt ist not; und Die Unvergessenen. Im Letztgenannten sind mehrere Porträts gefallener Piloten bzw. Kommandanten enthalten.

¹⁴⁰ Vgl. Treusch von Buttlar-Brandenfels, Zeppeline; und Marben, Ritter der Luft.

¹⁴¹ Vgl. Unsere Luftstreitkräfte.

¹⁴² Vgl. Werner, Briefe; und Pfleger, Franz im Feuer.

¹⁴³ Vgl. Schäffer, Pour le Mérite, Bd 1. Ebenso erschien 1932 eine wesentlich umfassendere Boelcke-Biografie: Vgl. Werner, Boelcke der Mensch.

¹⁴⁴ Vgl. Schüler-Springorum, Vom Fliegen und Töten, S. 221 f.

¹⁴⁵ Vgl. etwa: Das Fliegerbuch der deutschen Jugend; oder Heichen, Helden der Luft.

¹⁴⁶ Manfred von Richthofen wurde erneut zum Idealbild des Kriegshelden stilisiert und dementsprechend stark rezipiert, vgl. etwa Deutschlands Zukunft; Matthies, Manfred von Richthofen. Darüber hinaus wurde Richthofens »Der rote Kampfflieger« 1933 in erweiterter Form erneut aufgelegt. Ein weiteres Beispiel für einen nationalistischen Piloten ist der Jagdflieger Rudolf Berthold, der ebenfalls entsprechend breit rezipiert wurde: Vgl. Gengler, Rudolf Berthold; und Goote, Kamerad Berthold.

Udets Autobiografie erreichte hohe Auflagenzahlen.

Slg. I. Voigt

erschien eine ganze Reihe weiterer Bio- und Autobiografien über ehemalige »Heldenflieger«.¹⁴⁷ Besonders noch lebende Flieger boten sich hier für eine Heldenverehrung an, wie das Beispiel von Ernst Udet beweist. Er legte mit seiner Autobiografie »Mein Fliegerleben« von 1935 eines der erfolgreichsten Werke der Fliegerliteratur vor.¹⁴⁸ Die populären Anthologien von Fliegergeschichten fanden auch in der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg eine weite Rezeption.¹⁴⁹ Erste »Regimentsgeschichten« erschienen, die sich direkt auf einzelne Verbände bezogen. Die Autoren versuchten, die Erlebnisse ihres Geschwaders oder ihrer Staffel dem Leser möglichst genau wiederzugeben, um so von deren

»Heldentaten« zu berichten.¹⁵⁰ Zeitgleich wurden zahlreiche neue Werke publiziert, welche die angestrebte Wiederaufrüstung der »neuen« Luftwaffe und die dafür erforderliche Begeisterung und Militarisierung der männlichen deutschen Jugend zum Ziel hatten.¹⁵¹ Dies sollte durch das populäre Motto »Fliegen und siegen!«¹⁵² erreicht werden, das die Notwendigkeit des Pilotenberufs und der Lufrüstung als essenziell für das »wiedererstandene« Deutsche Reich darstellte.¹⁵³ In den meisten Werken wurden dabei der Segelflug, besonders in der Zeit vor der Wiederaufrüstung und Gründung der »neuen« Luftwaffe (1. März 1935), und seine Bedeutung für die »gefesselte« Luftfahrt in Deutschland betont.¹⁵⁴ Vor der Wiederaufrüstung wurde immer wieder das »Recht« der Deutschen eingefordert, wieder eine eigene Fliegertruppe zu besitzen. So argumentierte Wolfgang Loeffl in seinem Vorwort zu »Propeller überm Feind« (1934):



¹⁴⁷ Vgl. beispielsweise: Schenzinger, Der schwarze Ritter; Schweckendiek, Der Kampfflieger; und Buchholtz, Der Flieger Thom.

¹⁴⁸ Vgl. Udet, Mein Fliegerleben (1935). Schüler-Springorum, Vom Fliegen und Töten, S. 209, nennt hier eine Zahl von 350 000 Exemplaren für die Erstauflage des Buches.

¹⁴⁹ Vgl. Langsdorff, Flieger am Feind; Sander, Fliegergeist; und Flieger und Luftschiffer.

¹⁵⁰ Vgl. Bodenschatz, Jagd; und Möller, Jagdgeschwader 2.

¹⁵¹ Vgl. etwa Köhl, Dennoch empor!; Gräfer, Deutsche; Deutsches Volk, fliege; und Henze, Vom Werden.

¹⁵² Lehmann, Fliegen und siegen!

¹⁵³ Vgl. Bley/Schulz, Luftarmeen.

¹⁵⁴ Aufgrund der Zielsetzung der Arbeit kann hier nicht umfassender auf die Bedeutung des Segelfluges als Vorläufer für die Luftwaffe eingegangen werden.

»Die Jugend des Volkes von Zeppelin, Köhl und Hünefeld hat ein Recht an dem Luftraum, einen Anspruch auch auf die Kriegsflierei – nicht aus Lust am Kriege, aber zum Schutze des Friedens, nicht wegen des Rekordflügens der Welt, sondern wegen der Gleichberechtigung unter den Völkern, und nicht aus technischer Spielerei, sondern aus ernster Verantwortung für die deutsche Zukunft.«¹⁵⁵

Solche und ähnliche Argumentationen finden sich häufig in der Fliegerliteratur ab 1933.¹⁵⁶ Nicht zuletzt versuchten die Nationalsozialisten die toten und noch lebenden Helden des vergangenen Weltkrieges für ihre Propaganda zu instrumentalisieren, um zwischen ihnen und der »neuen« Luftwaffe eine Traditionslinie zu konstruieren und somit als legitime Nachfolger zu erscheinen. Manfred von Richthofen wurde so zur Galionsfigur:

»Sein Wille und seine Taten geben der neuerstandenen Luftwaffe unvergängliche Lehren. Das erste Jagdgeschwader der neuen Luftwaffe trägt den Namen ›Rittmeister Manfred Freiherr von Richthofen‹ als Ehrung des größten Helden der alten Fliegertruppe [...] Sein Geist wird in der jungen deutschen Luftwaffe weiterleben!«¹⁵⁷

Neben den noch immer populären Fliegerhelden standen unter den Nationalsozialisten auch jene Personen hoch im Kurs, die sich während des Ersten Weltkrieges als überzeugte Patrioten oder Nationalisten gezeigt hatten und sich, wie im Falle des Jagdfliegers Rudolf Berthold, als Märtyrer verklären ließen, »Er schlagen im Bruderkampfe für Deutschlands Freiheit«¹⁵⁸. So erhob Hermann Göring Berthold im Vorwort zu dessen Heldenbiografie zum Vorbild für die Jugend: »Deutsche Jungmannen, deutsche Flieger und Soldaten, Euch allen zeigt Berthold, was fliegen und siegen, kämpfen und sterben fürs Vaterland heißt!«¹⁵⁹ Göring betont besonders den Opfertod für das Vaterland sowie Bertholds soldatische Qualitäten. Somit wird die aus Görings Sicht herausragende geschichtliche Rolle dieses »Helden der Luft« herausgestellt, die als nachahmenswert erscheinen soll.¹⁶⁰

Die Schaffung von Begeisterung für die Fliegerhelden während des »Dritten Reiches« weist darüber hinaus eine Parallele gegenüber der Zeit des Ersten Weltkrieges auf. Bücher mit teilweise hohen Auflagenzahlen¹⁶¹ kamen zu ver-

¹⁵⁵ Loeff, Propeller überm Feind, S. 6.

¹⁵⁶ Vgl. dazu etwa Köhl, Dennoch empor!; Bley/Schulz, Luftarmeen; und Gandenberger von Moisy, Luftkrieg – Zukunftskrieg.

¹⁵⁷ Rittmeister Manfred Frhr. von Richthofen, S. 8.

¹⁵⁸ Vgl. Gengler, Rudolf Berthold.

¹⁵⁹ Göring, Geleit, zit. aus: ebd., S. 6.

¹⁶⁰ Vgl. ebenso die Bücher von Werner von Langsdorff (Thor Goote): Goote, Peter Strasser; oder Goote, Glühender Tag. Strasser verkörperte in der Darstellung Gootes das Ideal des deutschen Offiziers und eines willensstarken Soldaten, der trotz aller Schwierigkeiten nicht aufgab und sein Ziel (in diesem Fall die Luftschiffangriffe auf Großbritannien) bis zu seinem »Heldentod« 1918 verfolgte. Ähnlich argumentiert Goote in »Glühender Tag«, indem er dort vor allem anhand von ausgewählten Personen deren Kameradschaft und die vorbildliche Pflichterfüllung hervorhebt.

¹⁶¹ Wie erwähnt erreichten etwa Udets »Mein Fliegerleben« oder auch die Neuauflage von Richthofens »Der rote Kampfflieger« von 1933 hohe Auflagen.

hältnismäßig günstigen Preisen auf den Markt und erreichten damit wiederum ein großes Publikum¹⁶². Schüler-Springorum konnte zudem nachweisen, dass viele Piloten der »Legion Condor« neben der Begeisterung für die Luftfahrt und der damit verbundenen Technik bei ihrer Berufswahl maßgeblich durch die »Heldenbilder« des Ersten Weltkrieges beeinflusst wurden, welche die Fliegerliteratur vermittelt hatte.¹⁶³ Sicherlich spielte in dieser Zeit nicht zuletzt die massive, durch die Nationalsozialisten propagierte Heldenverehrung eine gewisse Rolle für die Popularität der »Helden der Luft«. Wie erwähnt erschienen in den Jahren vor Beginn des Zweiten Weltkrieges erneut viele biografische Werke, in denen »Heldenflieger« im Fokus standen, welche die Jugend animieren sollten, eine Pilotenlaufbahn in der Luftwaffe einzuschlagen.¹⁶⁴ Während des Zweiten Weltkrieges nahm das Interesse an den Heroen des Ersten Weltkrieges merklich ab, da die Taten der neuen Helden in den Vordergrund traten. Allerdings erschienen während des Krieges immer noch Neuauflagen von populären älteren Werken.¹⁶⁵ Zudem erstellte der Psychologe Paul Robert Skawran 1940 eine Analyse deutscher Piloten des Ersten Weltkrieges, die zum Teil die Rassenlehre der Nationalsozialisten aufgreift und somit von eher zweifelhaftem Quellenwert ist. Umso verwunderlicher ist es, dass gerade dieser Hintergrund in neueren Untersuchungen mitunter missachtet wird.¹⁶⁶ Noch 1942 publizierte Rolf Roeingh eine umfangreiche Sammlung von Einzelporträts bekannter deutscher Piloten des Ersten Weltkrieges unter dem Titel »Zwei Generationen Luftwaffe«, um damit eine Traditionslinie zwischen der »alten« und der »neuen« Luftwaffe zu ziehen.¹⁶⁷ Freilich sparte er hierbei jene Männer aus, die nicht ins Bild der Nationalsozialisten passten, etwa den 1917 gefallenen Pour-le-mérite-Träger und zum Christentum konvertierten Juden Wilhelm Frankl oder seinen Jagdfliegerkollegen Ernst Freiherr von Althaus, der gegen Kriegsende 1917/18 durch die Unterschlagung von Heeresgütern unruhlich aufgefallen war. Schließlich erschienen in unregelmäßigen Abständen Zeitungsberichte, vornehmlich über die »großen Jagdflieger« Immelmann und

¹⁶² Im Jahr 1935 kosteten folgende Werke (alle erschienen im Ullstein Verlag Berlin): Udet »Mein Fliegerleben« broschiert drei Mark und 50 Pfennige, Richthofens »Der rote Kampfflieger« kartoniert zwei Mark, Plüschows »Die Abenteuer des Fliegers von Tsingtau« (Auflage 673. Tausend) kartoniert zwei Mark, Erich Killingers »Flucht um die Erde« (Auflage 29. Tausend) kartoniert zwei Mark. Vgl. Verlagswerbung in: Udet, Mein Fliegerleben (1935). Zum Vergleich: Folgende Werke aus dem K.F. Koehler Verlag Leipzig kosteten zwischen 1933 und 1941 als Ganzleinen immer zwei Mark und 85 Pfennig: »Wir Flieger«; Immelmann, »Der Adler von Lille«, vgl. Verlagswerbung in: Wir Flieger; und Werner, Boelcke der Mensch.

¹⁶³ Vgl. Schüler-Springorum, Krieg und Fliegen, S. 48 f.

¹⁶⁴ Vgl. Pour le mérite-Flieger; Italiaander, Manfred Freiherr von Richthofen; Schweckendiek, Der Kampfflieger; Haller, Der Flieger (bezieht sich auf Max Ritter von Müller); Italiaander, Pour le Merite-Flieger (bezieht sich auf Werner Voß) und Lange, Ritter v. Schleich.

¹⁶⁵ Vgl. Werner, Boelcke der Mensch (Auflagen bis 1941 nachweisbar, erstmals erschienen 1932); und Buckler, Malaula! (erschien erstmals 1939).

¹⁶⁶ Vgl. Skawran, Psychologie. Joachim Castan verwendet in seiner Richthofen-Biografie Skawrans Analyse ohne jede Quellenkritik und ohne Hinweis auf dessen rassistisch-völkische Ansichten. Vgl. Castan, Der Rote Baron, S. 159 f.

¹⁶⁷ Vgl. Roeingh, Zwei Generationen.

Boelcke, um die Erinnerung an diese Männer, gerade in Zeiten des Krieges, wachzuhalten.¹⁶⁸

c) Die Autoren der Fliegerliteratur

Viele Verfasser von Fliegerliteratur waren selbst Angehörige der deutschen Luftstreitkräfte des Ersten Weltkrieges. Eine weitere Autorengruppe besteht aus Militärs, bei denen nicht eindeutig nachweisbar ist, ob und wie sie mit den Luftstreitkräften in Verbindung standen. Die dritte Gruppe bilden Journalisten und Schriftsteller. Oftmals ist bei ihnen der Fliegerbezug ebenfalls nicht zu erkennen. Zur letzten Gruppe zählen schließlich Angehörige nicht einschlägiger Berufe, etwa Pädagogen (Lehrer, Oberstudiendirektor, Studienrat), Ingenieure, Pfarrer oder Psychologen. Die folgende Tabelle verdeutlicht das Verhältnis zwischen den einzelnen Gruppen. Hierbei konnten in die einzelnen Kategorien 74 Autoren mithilfe der Fliegerliteratur¹⁶⁹ und anderer Nachschlagewerke¹⁷⁰ eingeordnet werden:

Tab. 1: Aufteilung der Autorenschaft der Fliegerliteratur nach Berufsgruppen

Angehörige Luftstreitkräfte	sonstige Militärs	Journalisten und Schriftsteller	sonstige
44	12	9	9

Demnach stellt die Gruppe der (ehemaligen) Militärs mit insgesamt 56 Personen den größten Teil der Autorenschaft. Fliegerliteratur wurde also in den wenigsten Fällen von »fachfremden« Autoren verfasst. Sie kann daher vornehmlich als »Offizier- und Veteranengeschichtsschreibung« betrachtet werden.

d) Die Leserschaft und die Verwendung der Fliegerliteratur für den Schulunterricht im »Dritten Reich«

Wer alles Fliegerliteratur las, lässt sich nur zum Teil nachvollziehen. Für die Zeit des Ersten Weltkrieges spricht Schüler-Springorum von einer »vorwiegend mittelständischen Leserschaft«.¹⁷¹ Esposito sieht in den Rezipienten der von ihm untersuchten Kriegsliteratur vor allem die (männliche) Schuljugend.¹⁷² Für die Zeit der Weimarer Republik liegen diesbezüglich bisher keine Untersuchungen vor. Nach 1933 spielt dann die Schuljugend als Adressat derartiger Literatur erneut eine wich-

¹⁶⁸ Vgl. etwa Anhalter Anzeiger Nr. 114 vom 17./18. Mai 1941, »Sein Geist ist unser Geist«. Zu Oswald Boelckes 50. Geburtstag – Bisher unveröffentlichte Aufnahmen des Fliegerhelden aus dem Weltkrieg.«; Anhalter Anzeiger Nr. 253 vom 29. Oktober 1941, »Am Ehrenmal für Oswald Boelcke. Kranzniederlegung durch das Kampfgeschwader Boelcke.«

¹⁶⁹ Oftmals wird in der Einleitung oder den Titeln der Werke der Beruf des Autors genannt.

¹⁷⁰ Vgl. Die Autoren und Bücher; Klee, Das Kulturlexikon; und Sarkowicz/Mentzer, Schriftsteller.

¹⁷¹ Vgl. Schüler-Springorum, Vom Fliegen und Töten, S. 208.

¹⁷² Vgl. Esposito, Mythische Moderne, S. 187. Esposito nennt hierfür allerdings keine Quellen, sodass genauere Aussagen dazu fehlen.

tige Rolle. Sie wurde mit Titeln wie »Helden der Luft. Ein Buch für die Jugend« oftmals direkt angesprochen.¹⁷³ Auch für den Schulunterricht hatte Fliegerliteratur eine große Bedeutung. Arndt Weinrich erwähnt in seiner Arbeit »Der Weltkrieg als Erzieher«, dass nach 1933 im Rahmen des Schul- und Jugendfunks zahllose Hörspiele gesendet wurden, die der deutschen Jugend ein eindrückliches Bild vom Ersten Weltkrieg vermitteln sollten.¹⁷⁴ Weinrich bemerkt zudem, dass die Zeitschrift »Schulfunk« neben anderen auch Thor Gootes Hörspiel »Richthofen, der rote Kampfflieger« als »besonders wertvoll« und empfehlenswert einschätzte.¹⁷⁵ Dabei dürfte es sich um die Adaption des bekannten Romans handeln. Der Autor untersuchte überdies die Zeitschrift »Buch der Jugend« zwischen 1933 und 1940 und wertete die dort empfohlene Kriegsliteratur aus. Weinrich beschreibt dabei sechs Standardwerke der Hitlerjugend (HJ) zum Ersten Weltkrieg, die einer Heimbücherei für HJ bzw. Bund Deutscher Mädel (BDM) zur Anschaffung nahegelegt wurden. Darunter befanden sich mit Werner von Langsdorffs »Flieger am Feind« (1934) und Erhard Witteks »Männer. Ein Buch des Stolzes« (1936) zwei Werke, die das Fliegermilieu ganz oder zum Teil behandeln.¹⁷⁶ Langsdorffs Buch als Anekdoten- und Berichtsammlung verschiedener Angehöriger der deutschen Luftstreitkräfte des Ersten Weltkrieges (Untertitel »Einundsiebzig deutsche Luftfahrer erzählen«) soll besonders die Bewältigung außergewöhnlicher, aber auch schwieriger Situationen verdeutlichen. In Erhard Witteks »Männer. Ein Buch des Stolzes« geht es in den Fliegeranekdoten vor allem um die Darstellung von Opfermut, Pflichterfüllung und Heldenstolz.

Darüber hinaus gab es nach 1933 weitere Bemühungen, Fliegerliteratur im Schulunterricht zu verwenden. Dazu zählt die Publikationsreihe »Luftfahrt in der Schule«. In dem von Walther Hoffstaetter 1935 vorgelegten fünften Band geht es um »Luftfahrt im Deutsch- und Geschichtsunterricht«. Zu Beginn seiner Ausführungen zitiert Hoffstaetter zunächst die »besonderen Anweisungen für Deutsch und Geschichte«, die vom Reichsministerium für Wissenschaft, Erziehung und Volksbildung herausgegeben wurden: »Der Deutschunterricht muß bei der Behandlung von Literaturwerken auch die Fliegerliteratur, die es für alle Klassenstufen gibt, berücksichtigen (Gedichte, Biographien, Novellen, Romane, Erlebnis schilderungen, Beschreibungen).«¹⁷⁷ Hierzu gibt Hoffstaetter eine Reihe von Literaturempfehlungen mit eigenen Anmerkungen für den Lehrkörper. Neben Werken, welche die Anfänge des Segelfluges auf der Wasserkuppe in der Rhön behandeln, werden etliche Bücher der Kriegsliteratur aufgeführt:

»Boelcke, von Johannes Werner. Die Heldengestalt Boelckes hinterlässt tiefen Eindruck.

Hermann Köhl: Bremsklötze weg! Auch hier steht die Fliegerpersönlichkeit im Vordergrund.

Otto Fuchs: »Wir Flieger«. Ein ausgezeichnet witziges und doch sehr ernst geschriebenes Werk. Es bringt im zwanglosen Rahmen der Erinnerungen sämtliche Seiten der Kampffliegerei in anschaulicher Breite (Nachtflug, Geschwaderflug, Kämpfe, Kasinoleben).

¹⁷³ Vgl. Heichen, Helden der Luft.

¹⁷⁴ Vgl. Weinrich, Der Weltkrieg, S. 144.

¹⁷⁵ Vgl. ebd., S. 145.

¹⁷⁶ Vgl. ebd.

¹⁷⁷ Hoffstaetter, Luftfahrt, S. 5.

Rudolf Stark: »Die Jagdstaffel, unsere Heimat«. Er bietet Kampffliegererlebnisse von 1918 (Deutsche Notfliegerkameradschaft).

Richard Euringer: »Fliegerschule 4« (1929). Schilderung eines eilig hergestellten Schulungslagers, in dem in kürzester Zeit der Fliegernachwuchs heranzubilden ist.

Johannes Werner: Briefe eines deutschen Kampffliegers an ein junges Mädchen (1930), gibt einen tiefen Einblick in das Schicksal zweier kraftvoller junger Menschen.«¹⁷⁸

Die Auswahl ist insofern interessant, da sich der Autor speziell auf Kampf- beziehungsweise Jagdflieger bezieht. Ebenso wurden zwei Werke aus der Weimarer Republik ausgewählt (eigens mit Jahreszahl gekennzeichnet), die sich allerdings nahtlos in den Kontext einfügen, da Euringer einer der führenden nationalsozialistischen Autoren war und Werners Edition der Briefe des Jagdfliegers Erwin Böhme sich gut als heldisches Vorbild eigneten. Hoffstaetter verweist schließlich auf einen weiteren Punkt jener »besonderen Anweisung«, der genau verdeutlicht, was mit der Behandlung derartiger Werke im Deutsch- und Geschichtsunterricht bewirkt werden sollte:

»Endlich wird darauf hingewiesen, welche wichtige und eindringliche Beispiele [sic] das Fliegertum für die Besprechung lebens- und weltanschaulicher Fragen auf der Oberstufe gibt. Gerade an ihnen wird man nationalsozialistische Grundauffassungen aufzeigen und vertiefen können (Persönlichkeitsbedeutung, heldische Gesinnung, Einsatz- und Opferbereitschaft). Die Geschichte soll zeigen, was die Fliegerei im Weltkrieg geleistet hat, was sie für Verteidigung und Angriff bedeutet, was die Nachbarmächte für die Luftrüstung getan haben und was das Deutsche Reich tun muß. Durch all das wird tieferes wehrpersönliches Verständnis erreicht werden.«¹⁷⁹

Noch weiter geht Hoffstaetter in einem gesonderten Kapitel auf »Flieger im Weltkrieg« ein. Sein Ratschlag, besonders für Geschichtslehrer, lautet:

»Die Beschäftigung mit den Taten unserer Flieger im Kriege ist die lohnendste Aufgabe für Deutsch- und Geschichtslehrer. Hier werden die Schüler auch am leichtesten zur eigenen Mitarbeit in Berichten, Vorträgen und Aufsätzen herangezogen werden können. In die Behandlung der Literatur müssen sich Geschichts- und Deutschlehrer teilen. Der Geschichtslehrer wird gut tun, bei der Behandlung des Weltkrieges eine besondere Betrachtung der Fliegerleistungen einzuschieben, einmal um die hohe Bedeutung der Luftwaffe hervorzuheben und die Notwendigkeit ihrer Erneuerung zu begründen, sodann, weil nirgends anderswo in dem Maße das gemeinsame Entstehen aller wie der opferbereite Einsatz des einzelnen, nirgends auch so der Kampf von Mann zu Mann gezeigt werden kann.«¹⁸⁰

Im Anschluss erwähnt der Autor sechs Punkte, die seiner Meinung nach die Essenz darstellen, die es der Jugend zu vermitteln galt: 1) »Die ganze Besatzung des Flugplatzes wird eine Schicksalsgemeinschaft«, was verdeutlichen soll, dass Flieger und Monteure aufeinander angewiesen waren, und auf die »deutsche Volksgemeinschaft« hinweist. 2) Pilot und Beobachter waren gleichfalls vonein-

¹⁷⁸ Ebd., S. 5 f.

¹⁷⁹ Ebd., S. 6.

¹⁸⁰ Ebd., S. 25.

ander abhängig. 3) »Die Aufgabe stellt nicht der Flieger selbst, [...] sondern die höhere Führung«. Hierin soll gezeigt werden, dass die »unbedingte Unterordnung unter die Befehle« unabdinglich ist. 4) »Die Flüge der Jagdstaffel fordern schärfste Disziplin« hebt zwar besonders die Kameradschaft, aber wiederum die Unterordnung hervor. 5) »Keiner wusste sich der kämpfenden Truppe so verbunden wie der Infanterieflieger [...] Ihn lohnte kein Luftsieg, sondern nur das Bewusstsein, der kämpfenden Truppe Hilfe gebracht zu haben«. Hierin betont Hoffstaetter das Zurückstecken persönlichen Ruhmes (Luftsieg) zum Wohl des »großen Ganzen« am Beispiel der Infanterieflieger. 6) »Bei keiner Waffe kann sich ein einzelner so als Pionier der Gesamtheit fühlen wie bei den Fliegern«. Der Autor bezieht diese Aussage auf die vielen Errungenschaften, die während des Ersten Weltkrieges in der deutschen Fliegerei erreicht werden konnten und versucht zugleich zu verdeutlichen, dass die (»neue«) Luftwaffe mit dem Anreiz lockte, durch Pionierleistungen (etwa in der Erprobung neuer technischer Geräte) individuelle und vielfältige Betätigungsfelder bot. Ebenso beschreibt Hoffstaetter den elitären Status der Flieger, der sich von anderen Waffengattungen abhob.¹⁸¹

Weiter empfiehlt der Autor, die »Zerstörung der Luftwaffe durch den Frieden von Versailles« im Unterricht zu behandeln, um schließlich auf »unsere jetzige Lage im Vergleich zur Luftrüstung der Nachbarmächte [einzugehen, um] wehrpolitische Folgerung« daraus zu ziehen.¹⁸² Demnach sollte die Rechtmäßigkeit von Wiederaufrüstung und »neuer« Luftwaffe schon in der Schule der Jugend plausibel nahegebracht werden.

Zur Verwendung der Fliegerliteratur im Deutschunterricht schreibt Hoffstaetter:

»Für die höheren Klassen kommen dann die Lebensgeschichten und Briefbücher der Großen in Frage [...] Hier gilt es nun, nicht mehr eine einzelne Tat, eine fesselnde Szene, einen besonders wichtigen Brief herauszuholen; die Schüler müssen die ganze starke Persönlichkeit erfassen, den Ernst, der ihr Leben trägt, das ungeheure Verantwortungsgefühl, das sie erfüllt. Hier stehen wir vor einer besonders schönen Aufgabe für den Deutschlehrer: das Wesen deutscher Menschen im Letzten zu erfassen. Man kann das durch einen Vortrag tun, man kann die Bücher unter die Klasse verteilen und sie dann nach bestimmten Gesichtspunkten besprechen, jedenfalls müssen diese Bücher in besonderem Maße zur weltanschaulichen Schulung benutzt werden.«¹⁸³

Der Autor misst der Fliegerliteratur (vor allem nach 1933) eine enorme Bedeutung für die Erziehung der Jugend im Sinne des Nationalsozialismus bei. Nach Hoffstaetters Meinung standen dabei vor allem die (Helden-)Vorbilder und das »Wesen deutscher Menschen« im Fokus.

Den Abschluss des fünften Bandes »Luftfahrt im Deutsch- und Geschichtsunterricht« bildet ein »Büchernachweis«, in dem der Autor Fliegerliteratur unter verschiedenen Kategorien auflistet und kommentiert. Die Kategorie »Flieger im Weltkrieg« unterteilt Hoffstaetter in »Geschichtliche Darstellungen«, »Sammlungen und Einzelschilderungen«, »Gesamtdarstellungen über die großen Flieger« und »Künstlerisch gestaltete Fliegererlebnisse«. Unter den Einzelschilderungen

¹⁸¹ Vgl. ebd., S. 25 f.

¹⁸² Vgl. ebd., S. 27.

¹⁸³ Ebd., S. 28.

werden bereits die Biografien bekannter Jagdflieger erwähnt: Ludwig F. Genglers »Rudolf Berthold. Sieger in 44 Luftschlachten, Erschlagen im Bruderkampf für Deutschlands Freiheit«, Hans Joachim Buddeckes »El Schahin« sowie Thor Gootes Buch über Adolf Ritter von Tutschek »In Trichtern und Wolken«. Unter den Gesamtdarstellungen der großen Flieger finden sich die Werke von Johannes Werner über Oswald Boelcke und Erwin Böhme¹⁸⁴. Werners Buch über Boelcke hält Hoffstaetter für das »Zeugnis eines ganz außerordentlichen Menschentums«.¹⁸⁵ Des Weiteren wird die Autobiografie über den Marineflieger Friedrich Christiansen und seinen Bruder Carl »Die Kapitäne Christiansen. Nach Logbüchern erzählt« genannt, ebenso wie Martin Sommerfelds Biografie über Hermann Göring.¹⁸⁶ Es folgen die über Max Immelmann herausgegebene Briefsammlung »Meine Kampf Flüge« und das von Immelmanns Bruder Franz geschriebene Buch »Der Adler von Lille«. Zu Letzterem notiert Hoffstaetter: »[...] als Deutscher und Frontflieger würdigt er [Franz Immelmann] die fliegerische Leistung, um der heutigen Jugend ein Vorbild zu geben, daß nur deutsche Treue, Idealismus, unbedingte Pflichterfüllung und Selbstbescheidung zu wahrhafter Größe führt.«¹⁸⁷ Auch in diesem Werk betont Hoffstaetter die scheinbar »wertvollen« Tugenden, die für die Erziehung der deutschen Jugend notwendig seien, um sie zu »wahrhafter Größe« zu führen.

Die Aufzählung fährt fort mit Manfred von Richthofens »Der rote Kampfflieger« und Gunther Plüschows »Die Abenteuer des Fliegers von Tsingtau«. Zu Plüschows Werk bemerkt Hoffstaetter: »Die Fliegerabenteuer nehmen den geringsten Platz ein, das Wesentlichste ist die Flucht, Gefangenschaft, nochmalige Flucht und Heimkehr. Aber das Ganze Zeugnis echten Fliegergeistes.«¹⁸⁸ Hoffstaetter kam es hierbei weniger auf einzelne Erlebnisse Plüschows an, als vielmehr auf den wahrgenommenen »Fliegergeist«, der den Piloten beseelte.¹⁸⁹ Schließlich findet Ernst Friedrich Eichlers Buch »Kreuz wider Kokarde« über Ernst Udet Erwähnung. Hoffstaetter betont hierbei vor allem Udets Zähheit und die Fähigkeit, Rückschläge immer wieder zu überwinden, um schließlich das Ziel (Flieger zu werden) zu erreichen.¹⁹⁰

Was der Autor hingegen unter »künstlerisch gestalteten Fliegererlebnissen« verstand, bleibt unklar, da er hierzu keine Erklärung lieferte. Seine Literatúrauswahl legt aber nahe, dass vor allem auf vermeintlich stilistisch wertvolle Bücher Bezug genommen wird. Allerdings kann dies nicht für alle Werke gelten. Die Aufzählung enthält darüber hinaus sämtliche Werke von Georg Heydemarck (Haupt-Heydemarck), darunter auch »Leutnant von Eschwege«, das Hoffstaetter wie folgt charakterisiert: »Wir erleben darin die stolzen Luftsiegte dieses jungen, kühnen Helden und sein tragisches und doch ruhmverklärtes Ende. Nicht durch Kampf Mann gegen Mann konnte ihn der Feind zur Strecke bringen, technische Kriegsliste setzte seinem jungen Leben ein Ziel.«¹⁹¹ Auch hier wird der Held als

¹⁸⁴ Vgl. Werner, Boelcke der Mensch; und Werner, Briefe.

¹⁸⁵ Vgl. Hoffstaetter, Luftfahrt, S. 48.

¹⁸⁶ Vgl. Sommerfeld, Hermann Göring.

¹⁸⁷ Vgl. Hoffstaetter, Luftfahrt, S. 50.

¹⁸⁸ Ebd.

¹⁸⁹ Zum »Fliegergeist« vgl. auch Kap. III.3.e).

¹⁹⁰ Vgl. Hoffstaetter, Luftfahrt, S. 51.

¹⁹¹ Ebd., S. 52.

Vorbild für die Jugend verklärt und dazu besonders auf dessen Opferbereitschaft und das »ruhmreiche« Ende verwiesen. Hoffstaetter zählt zu der Kategorie »außerordentlich geschickt gemachtes Buch« auch Marie Kähnerts »Jagdstaffel 356«, das unter anderem über den Jagdflieger Friedrich Ritter von Röth berichtet. Gleichfalls finden Richard Euringers »Fliegerschule 4« und »Im Fliegerlager« Erwähnung, wobei der Autor erneut auf das »fliegerische Gemeinschaftserlebnis« verweist und zu dem Schluss kommt: »Die Gemeinschaft siegt.«¹⁹² Hoffstaetter betont damit einen der Kernpunkte der nationalsozialistischen Weltanschauung und setzt die »Fliegergemeinschaft« mit der »Volksgemeinschaft« gleich.

Unter weiteren Kategorien finden sich Hermann Köhls »Bremsklötze weg!«, Isot Plüschows »Gunther Plüschow, deutscher Seemann und Flieger«, Ernst Strucks »Im Fesselballon«, Rolf Marbens »Ritter der Luft. Zeppelinabenteuer im Weltkrieg« und Horst Julius Freiherr Treusch von Buttlar-Brandenfels' »Zeppeline gegen England«. Für letzteres Werk hebt Hoffstaetter wiederum das »Gemeinschaftserlebnis« hervor, wenn er schreibt: »Das gemeinsame Erleben, der Gemeinschaftsgeist aller an dem Wirken der Zeppeline Beteiligten kommt stark zum Ausdruck.«¹⁹³

Insgesamt ist festzuhalten, dass der Fliegerliteratur bei der Erziehung der deutschen Jugend im Sinne des Nationalsozialismus besondere Bedeutung zugewiesen wurde. Viele Werke stufte der Autor als »äußerst wertvoll« ein, da sie jene pädagogischen Elemente enthielten, die von den Nationalsozialisten als wichtig erachtet wurden. So verwundert es wenig, dass Hoffstaetter beziehungsweise das Reichsministerium für Wissenschaft, Erziehung und Volksbildung vor allem jene Werke empfahlen, die sich im Sinne des Nationalsozialismus deuten ließen oder von Autoren stammten, die dem Nationalsozialismus nahe standen (beispielsweise Gengler, Euringer, von Langsdorff oder Köhl).¹⁹⁴ Ältere Werke bekannter Jagdflieger, wie Karl Emil Schäfers »Vom Jäger zum Flieger« (1918) oder Oswald Boelckes »Hauptmann Boelckes Feldberichte« (1916), bleiben hingegen unerwähnt, ebenso wie Leo Leonhardys Buch »Mit der deutschen Luftfahrt durch dick und dünn« von 1926. Dieses Buch hätte sich wegen seiner radikalen Aussagen über den Versailler Vertrag auch für die nationalsozialistische Deutung der Geschichte geeignet. Warum diese Werke ungenannt blieben, ist unklar.

4. »Stars des Krieges« – Die Stilisierung der Männer der deutschen Luftstreitkräfte zu »neuen Kriegshelden«

Will man die Stilisierung von Angehörigen der deutschen Luftstreitkräfte zu »neuen Kriegshelden« greifbar machen, muss der Fokus zunächst auf die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg gelegt werden. Bereits als das Flugwesen immer beliebter wurde, galten Piloten als etwas Besonderes, »schließlich hatte das Abenteuer des Fliegens, die Eroberung von Raum und Zeit sowie die Einsamkeit des Fliegers alles an sich,

¹⁹² Vgl. ebd.

¹⁹³ Ebd., S. 62.

¹⁹⁴ Dies lässt sich aus dem Inhalt ihrer Werke ableiten.

was zu einem Mythos gehörte.«¹⁹⁵ Gleichfalls löste keine technische Neuerung »annähernd solche Faszination [aus] wie die Aviatik.«¹⁹⁶ Demnach gab es schon in der Vorkriegszeit Piloten, die aufgrund ihrer Technikbeherrschung und ihrer physikalisch schier »unmöglichen« Flugmanöver international als Helden bekannt geworden waren. Beispielsweise galt der französische »Sturzflieger« Adolphe Pégoud wegen seiner waghalsigen Flugmanöver auch im Deutschen Reich bereits 1913 als Held und erlangte derartige Popularität, dass Postkarten von ihm gedruckt wurden.¹⁹⁷ Dies ließ die Flieger bereits vor dem Krieg als Elite erscheinen.

Wie ist nun ein Heldenbegriff, der sich auch auf die Fliegerhelden anwenden lassen soll, zu definieren? Hier ist die Bestimmung des Begriffs »Held« des Sonderforschungsbereichs (SFB) 948 »Helden – Heroisierungen – Heroismen« der Universität Freiburg hilfreich:

»Als heroische Figur verstehen wir deshalb zunächst eine reale oder fiktive, lebende oder tote menschliche Person, die als Held, hero, héros usw. benannt und/oder präsentiert wird und der heroische Eigenschaften zugeschrieben werden, und zwar insbesondere agonale, außeralltägliche, oftmals transgressive eigene Leistungen. Über eine heroische Figur wird in unterschiedlichen, auch künstlerischen Medien berichtet, sie besitzt charismatische Wirkung und sie wird vor allem von einer Gemeinschaft »gefolgschaftlich« verehrt.«¹⁹⁸

Bernd Hüppauf verweist in seinem Aufsatz zu den Fliegerhelden des Ersten Weltkrieges auf weitere Merkmale des Heldenbegriffs: »Helden leben an der Grenze zum Göttlichen [...] Nicht Mut, der das Risiko abschätzt, sondern Tollkühnheit, die sich auch vom Unmöglichen nicht abschrecken lässt, macht den starken Mann zum Helden. Er erregt Staunen und Bewunderung, weil er das Unwahrscheinliche möglich macht und das Unmögliche verwirklicht.«¹⁹⁹

Matthias Marschik konstatiert darüber hinaus: »Der fliegerische Held mußte auf der einen Seite Sieger sein, auf der anderen Seite stets Identifikationsmuster bereitstellen.«²⁰⁰ Zudem nennt Marschik folgende Eigenschaften, die den »internationalen Flughelden« zugeschrieben wurden: »sportgestählte Gestalt, rücksichtslos gegen sich selbst, hart in der äußeren Form«, zugleich aber »ritterlich im Kampfe«.²⁰¹ Weitere (Charakter-)Zuschreibungen ergeben sich aus der Fliegerliteratur selbst. Der Fliegerheld des Ersten Weltkrieges war demnach zumeist bescheiden und zurückhaltend und machte möglichst wenig Aufheben um seine Person. Er war »Techniker«, »Sportler« und »Draufgänger«. Einige der Männer wurden außerdem zu »Abstinenzlern« erklärt. Neben einem »starken Körper« besaß der Fliegerheld einen »eisernen Willen«, der vor allem die »Pflichterfüllung bis zum Äußersten« ermöglichte, die gerade in der Fliegerliteratur eine große Rolle spielt. Ferner hätten die Männer »Nerven aus Stahl«, die im Luftkampf oder im Einsatz nicht versagten und damit zur Selbstbeherrschung beitrugen.²⁰² Daneben wurde

¹⁹⁵ Mosse, *Gefallen für das Vaterland*, S. 147.

¹⁹⁶ Marschik, *Heldenbilder*, S. 15.

¹⁹⁷ Vgl. Mückler, *Deutsche Flugzeuge*, S. 26.

¹⁹⁸ <www.sfb948.uni-freiburg.de/e-journal/ausgaben/012013/helden.heroes.heros.2013-01-03> (letzter Zugriff 14.10.2014). Vgl. ebenso Weber, *Wirtschaft*, S. 654–661.

¹⁹⁹ Hüppauf, *Fliegerhelden*, S. 280.

²⁰⁰ Marschik, *Flieger grüß mir die Sonne*, S. 86.

²⁰¹ Vgl. ebd., S. 87.

²⁰² Vgl. Kap. III.6.e).