

# **Die Geschichte der deutschen Seeflieger**

Vortrag von  
Kapitän zur See Dipl.-Ing. Jürgen Losch

Gehalten am 06. August 2007 vor dem Militärhistorischen Arbeitskreis Bonn-Rheinbach  
Es gilt das gesprochene Wort

## Die Geschichte der deutschen See- und Marineflieger

von Kapitän zur See Dipl.-Ing. Jürgen Losch

### Vorspann Folien: 1 – 3

Alles fing im Winter 1906 vor einhundert Jahren an.

Hier sehen Sie den Marineoffizier Otto Fritzsche, der als Pionier der Seefliegerei mit Flugzeugen „schwerer als Luft“ gilt. Dies ist selbst in Marinefliegerkreisen weithin unbekannt und soll deshalb hier herausgehobene Erwähnung finden.

#### *Folie 4: OltzS Otto Fritzsche*

Otto Fritzsche wurde am 15. März 1882 in Leipzig geboren<sup>1</sup> und trat am 7. April 1900 in Kiel als Seekadett in die Kaiserliche Marine ein. Er galt als humorvoll – sein Crewkamerad v. Forstner schreibt über seine „Bolzen“ ein ganzes Buch, war unerschrocken und hatte ein hoch entwickeltes Interesse für alle technischen Dinge.

Als einer der ersten Seeoffiziere betätigte er sich – wie Prinz Heinrich von Preußen - im Kraftfahr-sport, der ihm allerdings später zum Verhängnis werden sollte. Schon 1901 beschäftigte er sich gedanklich mit dem Bau eines Flugzeuges. Früh schon sagte er eine Zukunft voraus, in der „Bom-bensprenggefäße“, aus Flugzeugen abgeworfen, beim Aufschlag detonieren und ganze Panzer-decks aufreißen werden. Alle schütteln damals ungläubig den Kopf. Aber schon 15 Jahre später war das Wirklichkeit geworden. Er erfuhr im gleichen Jahr von den Flugversuchen der Brüder Orville und Wilburg Wright in den USA. Ein Bruder von Otto Fritzsche wohnte in Chicago und von diesem erhielt er Zeichnungen und Fotos der Wrightschen Fluggeräte. Nun entstanden seine ersten Modelle. Als im Jahre 1906 sein Vater starb, erbte Fritzsche ein erhebliches Vermögen. Im Winter 1906 hat Fritzsche, der damals in Sonderburg stationiert war, der Maschinenbauanstalt Mordhorst in Kiel<sup>2</sup> den Auftrag zum Bau eines Motorflugzeuges nach seinen Plänen erteilt.

Der Bau des Flugzeuges muss gute Fortschritte gemacht haben, denn am 28. Juni 1908 fand in Kiel ein Flugtag<sup>3</sup> statt und daran wollte Fritzsche mit seiner Eigenkonstruktion schon teilnehmen. Doch dazu sollte es nicht kommen. Fritzsche hatte sich einen neuen Sportwagen bei Opel in Rüs-selsheim bestellt, holte das Fahrzeug selbst ab und verunglückte tödlich<sup>4</sup>. Das Fritzsche-Flugzeug konnte auf dem Flugtag lediglich als Ausstellungsobjekt bewundert werden<sup>5</sup>.

#### *Folie 5: Fritzsche Eindecker EI (1)*

Das Flugzeug besaß drei Tragflächenpaare mit einer Gesamtfläche von 33 qm und einen 70 PS Motor. Die vierblättrige Luftschaube wurde durch eine Fernwelle angetrieben. Für die damalige Zeit besaß der Motor – eine Eigenkonstruktion von Mordhorst - ein sehr günstiges Verhältnis zwi-schen Gewicht und Leistung: für 1 PS betrug das Gewicht weniger als 1 kg. Es wäre sicher einfa-cher gewesen, einen gebrauchten aber erprobten Motor zu verwenden. Sicherlich aus nationalem Eifer bestand Fritzsche auf einer deutschen Konstruktion. Der Rumpf hatte 3 Laufräder und war 11 m lang. Das gesamte Flugzeug wog 320 kg<sup>6</sup>.

Der Bruder Karl des verstorbenen Otto Fritzsche nahm die Idee des Flugzeugbaues auf und finan-zierte die weitere Entwicklung. Gewonnen wurde der Marine-Oberingenieur Carl Loew

#### *Folie 6: Fritzsche Eindecker EI (2)*

, der entscheidende Verbesserungen an dem Flugzeug vornahm und damit auch das Flugzeug in sein Element brachte. Es wurde ein anderer Motor<sup>7</sup> eingebaut und nach weiteren missglückten Flugversuchen, um 1910, Etrich-Rumpler-Tragflächen montiert<sup>8</sup>. Inzwischen hatte Loew aber auch eingesehen, dass für einen Testpiloten eine ordnungsgemäße Flugausbildung erforderlich sei. Bei den Albatros-Werken in Berlin-Johannisthal erwarb er<sup>9</sup> das Flugzeugführerzeugnis No. 73.

Im Frühjahr 1911 erfolgte dann die Abnahme des Flugzeuges in Johannisthal. Die Fritzsche-Etrich-Taube konnte nun auch zusätzlich einen Fluggast befördern<sup>10</sup>.

*Folie 7: Der Fritzsche-Eindecker startete von Sonderburg, auf der Insel Alsen, mit Oberleutnant Löw als Pilot und Kapitänleutnant Busch als Gast am 18. Juni 1911 zu seinem Überseeflug nach Kiel.*

Zu einem spektakulären Ereignis wurde dann am 18. Juni 1911 der Flug, den Loew<sup>11</sup>, von Sonderburg<sup>12</sup> nach Kiel über See unternahm. Spätestens dieser 85 km lange Flug, der in Abschnitten von ca. 60 km über die Fördelandschaft der westlichen Ostsee führte, wird seitdem als Beginn der Seefliegerei von den deutschen Marinefliegern für sich reklamiert.<sup>13</sup>

Karl Fritzsche machte das Flugzeug im Sommer 1911 der Kaiserlichen Marine zum Geschenk. Nun begann ein neuer Abschnitt für unser inzwischen berühmt gewordenen Flugzeug. In seiner neuen Heimat, in Danzig bei der Kaiserlichen Werft, erhielt das Flugzeug im Sommer 1912 zu seinen Fahrgestellrädern sogenannte Notschwimmer. Mit dem Marinekennzeichen E 1 („E“ für Eindecker) versehen, wurde es das erste Flugzeug der Marineflieger. Das Flugzeug muss sich bewährt haben, denn im März wurden zwei neue sog. Fritzsche-Flugzeuge bei Rumpler bestellt.

Doch die Geschichte unseres Flugzeuges ist immer noch nicht zu Ende. Auf dem Seeweg wurde die E 1 zusammen mit einem Schwesterflugzeug nach Tsingtau, damals deutsche Kolonie in China, geschickt, um der dortigen Festungsbesatzung als Aufklärungsflugzeug zu dienen. Hier sollte das erste Marineflugzeug allerdings sein Schicksal ereilen: beim ersten Start, am 31. Juli 1914, mit dem Piloten Leutnant Müllerkowski vom 3. Seebataillon, prallte das Flugzeug gegen einen Berg und wurde vollkommen zerstört.

#### *Folie 8: Crash E1 in Tsingtau*

Der Pilot war so schwer verletzt, dass er bis zum Ende der Belagerung im Lazarett bleiben musste. Damit fand dieses Flugzeug sein Ende. Dieser Vortrag soll beitragen, es vor dem Vergessen zu bewahren<sup>14</sup>.

Die andere „Taube“ in Tsingtau schrieb ebenfalls Geschichte.

Sie wurde von Gunther Plüschow, dem „Flieger von Tsingtau“ geflogen.

#### *Folie 9: Gunther Plüschow*

1886 wird Gunther Plüschow als Sohn eines Offiziers in München geboren. Kurz nach seiner Geburt erfolgt ein Umzug nach Rom, wo Gunther in einem französischen Priesterseminar erzogen wird. Nach wenigen Jahren stirbt der Großvater, so dass die Familie nach Deutschland zurückkehrt und ein Haus im mecklenburgischen Schwerin bezieht.

Am 1.4.1896 beginnt das militärische Leben von Gunther Plüschow, als dieser bei der Kadettenanstalt in Plön aufgenommen wird. Er besteht dort das Fähnrichsexamen und wird Mitglied der Crew 1904. Seine Begeisterung für den Beruf des Offiziers steigert sich noch, als er wunschgemäß der Teilstreitkraft Marine zugeordnet wird. Zwei Jahre später wird er zum Leutnant befördert und schiffte sich im Oktober 1906 auf einem Reichspostdampfer ein, um sein Kommando auf dem im Fernen Osten stationierten Kreuzer *Fürst Bismarck* anzutreten. Nach einer darauffolgenden Verwendung als ältester Wachoffizier auf einem Torpedoboot wird Plüschow auf den für ihn unbefriedigenden Posten eines Inspektionsoffiziers nach Mürwik kommandiert. Nur durch seine Hartnäckigkeit gelingt es ihm, Urlaub zu erhalten, um bei den Rumpler-Werken in Berlin-Johannisthal die Flugzeugführerausbildung zu machen. Während Gunther Plüschow in Berlin noch auf geeignetes Flugwetter wartet, erhält er die Kommandierung nach Tsingtau, einem deutschen Flottenstützpunkt in China, wo er sich nach abgeschlossener Pilotenausbildung einzufinden hat. Diese Nachricht beflügelt ihn so, dass er einen Rekord aufstellt und bereits nach 5 Tagen sein Pilotenexamen besteht und „nebenbei“ mit Pilot Linnekogel einen Welthöhenrekord (5500 m) erfliegt.

Mitte Juli 1914 ist es dann soweit: Das Flugzeug ist zusammengebaut, und Gunther Plüschow startet zu seinem ersten Flug über chinesischem Boden. Er hat gerade zwei Wochen Zeit, das Gelände zu erkunden, als am 2.8.1914 der Krieg ausbricht. An einem der ersten Kriegstage stürzt Plüschow wegen Motorversagens beim Landeanflug ab. Mitgebrachte Ersatzteile sind jedoch vermodert, und so werden in 3 Tagen und Nächten sämtliche notwendigen Teile bis hin zum Propeller selber gefertigt. Durch seine stetigen Aufklärungsflüge macht sich Gunther Plüschow einen Namen als „Flieger von Tsingtau“, der dem Feind von Flug zu Flug lästiger wird, jedoch trotz aller gegnerischen Anstrengungen nie zu Schaden kommt.

#### *Folie 10: Taube*

Er kann jedoch der Festung auch nicht mehr helfen, als Anfang November 1914 die Munition zu Ende geht. Sein letzter Auftrag ist, die Geheimdokumente und die goldene Spitze der Fahne des III. Seebataillons in Sicherheit zu bringen. Unter schwerem Beschuss startet er am 6.11.1914, kann aber unverletzt im neutralen Hai-Dschou landen. Dort vernichtet er sein Flugzeug und bekommt sogar eine Dschunke zur Verfügung gestellt, um die nächste Etappe seines Weges in die Heimat zurückzulegen. Da er überall von Scotland Yard gesucht wird, gelingt es Plüschow nur über mehrere Mittelsmänner, die Geheimdokumente der Botschaft in Shanghai zu übergeben.

Aus demselben Grund gestaltet sich seine weitere Flucht äußerst kompliziert. Über Nagasaki, Honolulu, San Francisco und New York gelangt er nach Europa.

Im Februar 1915 verriet ihn ein Schweizer im Hafen von Gibraltar an die Engländer. Die Gefangenschaft bringt ihn über verschiedene Gefangenenlager nach England<sup>15</sup>. Ihm gelingt mit einem Kameraden die Flucht nach London<sup>16</sup>. Eine Bekannte hilft ihm, ein Schiff zu finden, das nach dem Festland ausläuft. Als blinder Passagier schiffte Plüschow sich auf der *Prinzess Juliana* ein und erreicht unbeschadet Holland. Der weitere Weg, mit dem Zug in die Heimat zu gelangen, ist einfach. Im Juli 1915 erreicht er Schwerin, um sofort seinen Militärdienst wieder aufzunehmen. Bis 1917 ist er Kommandant der Seeflugstation Libau, bevor er für ein gutes Jahr zur Seefliegerstation Holtenau versetzt wird. Danach ist er noch in Zeebrügge und Seddin stationiert, ehe er am 22.11.1919 als Korvettenkapitän aus dem Militärdienst ausscheidet. Gunther Plüschow wird nur knapp 45 Jahre alt. Der „Flieger von Tsingtau“ stürzt am 28.1.1931 bei einem Flug über Feuerland ab, und sowohl er als auch sein Begleiter können nur noch tot geborgen werden.

Nach Plüschow ist in Kiel-Holtenau immer noch der Plüschow-Hafen des Fliegerhorstes benannt. Sein spannendes und recht leicht zu lesendes Jugendbuch „Der Flieger von Tsingtau“ erschien noch während des ersten Weltkrieges und ist immer noch in sehr hoher Stückzahl auf dem Antiquitätenmarkt erhältlich.

Im Frühjahr 1911 entschloss sich das Reichsmarineamt, der Entwicklung des Seeflugwesens erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken, nachdem das Heer sich bereits mehrere Jahre eingehend mit der Förderung des Armeeflugwesens beschäftigt hatte. Mit der praktischen und technischen Durchführung wurde die Kaiserliche Werft in Danzig beauftragt, die in erster Linie ein geeignetes Gelände zu beschaffen hatte, dass

- möglichst nicht weiter als 50 Kilometer von der Werft entfernt sein sollte,
- ein genügend großes Gelände für Landflugzeuge umfasste,
- das an ein ruhiges Binnenwasser grenzte und
- in unmittelbarer Nähe der offenen See lag, um gleichzeitig die Seeflugzeuge auf hoher See erproben zu können.

### *Folie 11: Putzig*

All diesen Anforderungen genügte ein Platz in der Nähe der kleinen westpreußischen Stadt Putzig bei Danzig, da hier das Putziger Wyk, von der Halbinsel Hela eingeschlossen, eine ruhig Wasserfläche darstellte und jenseits der Halbinsel Hela die offene Ostsee ist.

Die ersten Seeoffiziere wurden damals zur Ausbildung auf Landflugzeugen auf die Flugschulen der Albatros-Werke und der Rumpler-Werk *nach Berlin* geschickt. Nach vollendeter Ausbildung nahmen die ersten Fliegeroffiziere an internationalen Flugwettbewerben, z.B. für Seeflieger in Monaco<sup>17</sup> teil, auf denen sie bei Probeflügen auf fremden Maschinen erste wertvolle Erfahrungen sammeln konnten. Diese Flugzeugwettbewerbe zeigten, dass die anderen Nationen Deutschland damals in der Entwicklung von Seeflugzeugen noch weit überlegen waren.

Das Reichsmarineamt hatte zunächst einen normalen Armee-Doppeldecker mit 100-PS-Argus-Motor von den Albatros-Flugzeugwerken erworben, den die Werft Danzig nun zu einem Marineflugzeug umzubauen hatte. Dabei wurden folgende Forderungen gestellt:

- Das Flugzeug sollte, mit einem Fahrgestell versehen, auf dem Lande starten.
- Es sollte auf einem Schwimmer auf dem Wasser niedergehen,
- den Motor abstellen und ohne fremde Hilfe wieder anstellen können.
- Es sollte auf dem Wasser wieder starten und schließlich
- auf dem Land wieder landen können.

Die Werft setzte konstruktiv anfangs auf einen Mittelschwimmer.

### *Folie 12: Das erste deutsche Marine-Wasserflugzeug*

Das Flugzeug wurde mit Schwimmkran nach Putzig gebracht und dort mit Rollversuchen erprobt.- Hinweis: Wasserflugzeuge „fahren“ nicht auf der Wasseroberfläche, sie „rollen“. Bald schon erwies sich das geforderte Landfahrgestell wegen des hohen Luft- und Wasserwiderstandes als sehr hinderlich<sup>18</sup> und wurde entfernt. Aber auch so reichte die Höchstgeschwindigkeit von 50-55 km/h noch nicht für einen Wasserstart. Dieser glückte erst im Mai 1912 bei Gegenwindstärke 2-3. Aber wie jetzt wieder herunterkommen? Trotz vorsichtigem Heranführen an die Wasseroberfläche schnitt der aus Furnierholz und Stoff konstruierte Schwimmer unter und die Maschine überschlug sich. Der Flugzeugführer lag unter den Tragflächen, konnte aber wegen der geringen Wassertiefe von nur einem Meter nicht wegtauchen. Die Rettung gelang dann aber doch noch in letzter Sekunde mit Hilfe eines zufällig in der Nähe weilenden Dampfbootes. In Folge dieser ersten mühevollen Versuche wurde zum besseren Aus-dem-Wasser-Kommen der Auftrieb der Tragflächen erhöht und künftig Doppelschwimmer verwendet. Dies brachte den Durchbruch. So konnten schon im Herbst desselben Jahres Starts und glückliche Landung mit 5 Passagieren<sup>19</sup> bzw. eine Flugdauer von 2-3 Stunden mit Besatzung von 2 Personen<sup>20</sup> erzielt.

Das Zweischwimmer-System und<sup>21</sup> immer leistungsstärkere, leichte Flugzeugmotoren wurde emsig weiterentwickelt. Eine ganze Reihe von Firmen bauten jetzt Seeflugzeuge. Zunächst bauten sie nur Schwimmer statt Räder unter Landflugzeuge, spezialisierten sich dann aber zunehmend. Namhafte Hersteller waren

- die Friedrichshafener Werke am Bodensee,
- die Albatros-Werke mit Versuchen auf dem Müggelsee
- die Ago-Werke mit der ersten Seeflugzeug-Serienfertigung.
- die Hansa- und Brandenburgischen Flugzeugwerke mit dem erfolgreichen Konstrukteur Dr. Ernst Heinkel sowie
- der Firma des Dr. Dornier.

Als Gründungsurkunde der Marineflieger gilt die Allerhöchste Kabinettsordre vom 03. Mai 1913, die von Kaiser Wilhelm II höchstpersönlich unterzeichnet war.

### *Folie 13: Kabinettsordre*

In diesem Erlass wurde die Aufstellung einer Marine-Luftschiffabteilung mit vorläufigem Standort in Johannesthal bei Berlin und einer Marine-Fliegerabteilung mit Standort in Putzig bei Danzig angeordnet.

Auf die Marineluftschiffe möchte ich in meinem Vortrag nicht näher eingehen. Hier nur soviel: Wie keine andere Waffengattung – die Ubootwaffe vielleicht ausgenommen – hatten die Luftschiffe von Fregattenkapitän Peter Strasser,

### *Folie 14: FK Strasser und Luftschiff*

der im August 1917 beim Abschuss von „L 70“ selbst sein Leben ließ, die höchsten Verluste der Marine im ersten Weltkrieg. 3011-mal stiegen die Luftschiffe auf. Davon waren 934 Aufklärungs-

fahrten und 276 Angriffsfahrten<sup>22</sup>. Von den 76 Marine-Luftschiffen gingen 21 durch Feindeinwirkung und 33 durch Naturgewalten wie Blitzschlag und Sturm verloren. 40% des fliegenden Personals kam ums Leben. Strasser selbst erkannte schon 1917 die Grenzen der Luftschiffe für die Zukunft, welche eindeutig den Marineflugzeugen gehörte.

Doch jetzt zurück zu den Flugzeugen. 1914 stecke die junge Seefliegerei immer noch in den Kinderschuhen. Kurz vor Kriegsausbruch besaß die Marine nur ca. 20 brauchbare Seeflugzeuge. Am Tage der Mobilmachung konnte man weitere 15 zivile Maschinen auf einem Seeflugwettbewerb beschlagnahmen. Es gab dreißig ausgebildete Seefliegeroffiziere<sup>23</sup>.

Die Zentrale Flugstation der Seeflieger war schon bei Kriegsausbruch Kiel-Holtenau. Schon im Jahre 1865 fiel dort das Voßbrooker Gelände sowie die Stegelhörner Bucht in das Augenmerk des Militärs. Grund war die geplante Verlegung der Marinestation Ostsee von Danzig nach Kiel. Eine Kommission unter der Leitung von Generalstabschef Moltke hatte den Auftrag, einen geeigneten Platz für die Errichtung eines „Marine-Etablissements“ (Werft) zu erkunden. Es blieb jedoch bei der Planung; der Krieg mit Österreich verhinderte die Durchführung, und nach Friedensschluß gab man dem Ostufer bei Gaarden-Ellerbek für den Bau einer Werft den Vorzug. Am Strand von Voßbrok entstand stattdessen 1867 eine Quarantäneanstalt der westlichen Ostseehäfen. Es wurden Baracken mit Krankensälen, Desinfektionsräumen, Leichenkammern usw. errichtet, die man später im Volksmund „Cholerabaracken“ nannte. Hier wurde jeweils die komplette Besatzung eines jeden Schiffes einquartiert, das epidemische Kranke an Bord hatte oder aus Häfen kam, in denen eine ansteckende Krankheit ausgebrochen war<sup>24</sup>. Das Ärztehaus der Seuchenstation stand noch bis in die 70er Jahre und diente lange als Offiziermesse.

#### *Folie 15: Ärztehaus der Seuchenstation*

Da Kiel inzwischen Reichskriegshafen geworden war, entstanden rund um die Förde einige Verteidigungswerke. Dazu zählte auch das Fort Holtenau, welches 1867 bis 1890 landeinwärts hinter der Quarantäneanstalt, auf dem heutigen Landflugplatz gebaut wurde<sup>25</sup>.

Die Marine brauchte also Seeflughäfen und wählte für dieses Projekt Putzig in Westpreußen und den 1889 gekauften Strand von Voßbrook. Hier hatte man in den Jahren 1913/14 gewaltige Erdmassen aufgeschüttet, die aus dem Bau des Nord-Ostsee-Kanals stammten; eine 300 m breite und etwa 400 m in die Förde reichende Halbinsel war so entstanden, dem heutigen Heliport der Hubschrauber.

#### *Folie 16: Holtenau/Vossbrok 1913*

Auf dieser künstlichen Ebene wurde vorerst eine provisorische Start- und Landebahn gebaut, die im Sommer 1913 erstmals genutzt werden konnte. Genau ein Jahr später wurde die Marineflieger-Abteilung aus der Danziger Bucht hierher verlegt. Holtenau diente damit als Mutterstation für das Fliegerwesen der Marine<sup>26</sup>.

Neben Kiel bestanden kleinere Stationen auf Helgoland und Putzig. Als weitere Seeflugstationen entstanden im Lauf des Krieges: Sylt, Norderney, Borkum, Apenrade und Köslin.

Der Erste Weltkrieg führte zu einem rasanten Aufbau der Marinefliegerei.

#### *Folie 17: Bilanz WK I*

2500 Flugzeuge und 78 Luftschiffe wurden während des Krieges in Dienst gestellt. 1166 Flugzeuge gingen im Krieg verloren. Der Personalbestand wuchs auf 16.000 Soldaten an, davon mehr als 2.000 Mann fliegendes Personal. Im November 1918 gab es 32 Seeflugstationen. Abgeschossen wurden von den deutschen Seefliegern 270 feindliche Flugzeuge, 6 Fesselballons und 2 Luftschiffe. 1 Zerstörer, 4 Handelsschiffe, 3 Uboote und 4 Schnellboote wurden mit Bomben oder Torpedos versenkt, weiter z.T. stark beschädigt.

Mit Vorrücken des Marinekorps in Flandern, und um der englischen Küste möglichst nahe zu kommen, wurden weitere Stationen an der belgischen Küste eingerichtet. Analog entstanden an der russischen Ostseeküste Stationen wie Libau, Windau, Reval und Angernsee.

Zur Unterstützung der Türkei insbesondere bei den Kämpfen auf Gallipoli wurden auch auf diesem Kriegsschauplatz deutsche Seeflugstationen in den Dardanellen, am Bosphorus, im Marmarameer und dem Schwarzen Meer eingerichtet. In Xanthi am Ägäischen Meer lagen Seeflieger zur Sicherung der bulgarischen Küste. Ja, selbst an der Südküste Kleinasiens bei Mersina wurden zur Beobachtung der Briten auf Cypern deutsche Seeflugzeuge stationiert.

Lassen Sie mich nun bitte exemplarisch einige Aktivitäten der Seeflieger im ersten Weltkrieg näher ansprechen. Dabei soll deutlich werden, dass die Aufträge weit über reine

- Sichtaufklärung, die ja generelle Hauptaufgabe der Seeflieger war,

#### *Folie 18: Aufträge*

hinausgingen. Es ging auch um:

- Aufklärung mit Fotoapparaten, Funktelefon, Schiffserkennung, Minenortung,
- Minenzerstörung,
- Luftkampf über See und über Küstenregionen,
- Bombenabwurf auf Schiffe, Uboote und Hafenanlagen,
- Versenken von Schiffen mit Torpedos,
- Fernlenkung von Schiffen.

Zur Illustration der letztgenannten Aufgabe sei folgende Begebenheit geschildert:

Am 28. Oktober 1917 wurde vor der flandrischen Küste britische Überwassereinheiten<sup>27</sup> gesichtet. Ein deutsches Fernlenkboot wurde zu Wasser gebracht. Etwa 10 Kilometer vor der Küste stieg die Besatzung aus. Die Fernlenkung übernahm ein Fernlenkflugzeug der Seeflieger, der das mit Sprengladungen bestückte Boot im Zickzackkurs durch das britische Abwehrfeuer und die Zerstörerreiben steuerte. Der Panzerkreuzer wurde steuerbords mittschiffs getroffen und erreichte mit Schlagseite und schwer beschädigt nur mit Not die englische Küste.

Der erfolgreichste Seeflieger in Flandern war Friedrich Christian Christiansen,

#### *Folie 19: Christiansen*

ein ehemaliger Handelsschiffskapitän, der 1914 eine Pilotenlizenz erwarb und als Torpedobootsmannsmaat<sup>28</sup> (!) der Reserve zur Seeflieger-Abteilung nach Kiel-Holtenau kam. Er war zunächst beauftragt mit Aufklärungs- und Bombenflügen sowie mit Sicherungsflügen für Uboote und Torpedoboote bis in die Themsemündung hinein. Die folgenden Fotos zeigen einige Abschüsse und Versenkungserfolge des später mit dem Pour-le-merite ausgezeichneten Seefliegers, der in den dreißiger Jahren als Kommandant des legendären 12-motorigen Wasserflugzeuges Do X bekannt worden ist.

#### *Folie 20: Erfolge von Christiansen*

Kommentar:

**oben:** Kapitän Christiansen zwingt am 12. Dezember 1917 ein britisches Großflugboot mit Maschinengewehrfeuer zur Landung und schießt es in Brand; das Boot verbrennt.

**unten links:** Das englische Luftschiff C27 wird von Christiansen abgeschossen.

**unten rechts:** Das englische Uboot C25 wird von Christiansen versenkt.

#### *Folie 21: Rettung durch Uboote*

Welchen Anteil deutsche Uboote an der Rettung von Seefliegern aus Seenot hatten zeigt folgende Begebenheit: Bei der Aufklärung britischer Kampfschiffe setzte über einem gegnerischen Panzer-

kreuzer der Motor aus. Eine zeitgenössische Schilderung liest sich so: „Im Steilflug herunter. Der Motor rührt sich nicht. Also Gleitflug runter und Landung auf dem Wasser dicht bei den feindlichen Schiffen. Vergeblich sind alle Anstrengungen, den streikenden Motor wieder lebendig zu machen. Jetzt ist alles aus. Schon eröffnen die feindlichen Schiffe das Feuer. Signale hetzen die Zerstörermeute heran. Aber nicht schnell genug. Das deutsche Uboot UC1 hat den Vorgang durch das Sehrohr verfolgt, taucht kurz entschlossen auf, das Flugzeug wird gesprengt. Christiansen und sein Beobachter steigen durch die Turmluke und verschwunden ist das Uboot.“ (Zitat Ende) Solche Rettungsaktionen waren kein Einzelfall. Die gleiche Besatzung wird im November 1916 nach Motordefekt von U 10 aus stürmischer See geborgen.

Ansonsten aber gilt: Eine Motorpanne, eine Notlandung auf einsamer See bedeutet den Tod. Später wurde angeordnet, bei Aufklärung über See nur in Rotten zu zweien zu fliegen. So mancher havarierte Seeflieger verdankt seine Rettung interessanterweise mitgeführten Brieftauben, die nach einer Notwasserung freigelassen im heimatlichen Stall eine Suche nach dem Schiffbrüchigen auslösten.

Aber auch Seeflieger retteten Kameraden aus Seenot. Am 5. Juni 1917 wurde das deutsche Torpedoboot S20 im englischen Kanal versenkt. 60 Schiffbrüchige, z.T. verwundet, treiben seit acht Stunden auf dem Wasser. Verwundete werden an die Schwimmer des Flugzeugs gebunden. Um mit der zusätzlichen Last starten zu können, werden Maschinengewehre und Munition über Bord geworfen, und hundert Liter Benzin abgelassen. Da der Motor nicht sofort anspringt gelingt es anderen Schiffbrüchigen, sich an den Schwimmer zu klammern. Diese „armen Hunde“ müssen mit Gewalt abgewehrt werden, um starten zu können. Zweieinhalb Stunden nach der Landung an der Küste können dann noch weitere 25 der 60 von deutschen Torpedobooten lebend geborgen werden.

#### *Folie 22: KptLt Christiansen*

Inzwischen zum Kapitänleutnant der Reserve befördert leitet Christiansen später bis Kriegsende die Seeflugstation Zeebrügge.

Anders als in der Nordsee und in Flandern lagen die Verhältnisse in der westlichen Ostsee. Kiel-Holtenau blieb die Zentralstation für Flugzeug- und Personalverteilung. Dort herrschte intensiver Schulbetrieb. Holtenau war zudem Erprobungsstelle für neue Ausrüstung. Prinz Heinrich von Preußen, selbst Inhaber einer Pilotenlizenz<sup>29</sup>, besuchte oft Holtenau und ließ sich über Neuentwicklungen unterrichten<sup>30</sup>.

#### *Folie 23: Besuch der Kaiserin, Plüschow und Prinz Heinrich*

In der östlichen Ostsee wurden mit Fortschreiten der Front immer neue Seeflugstationen gegründet. Manch erbitterter und verlustreicher Luftkampf wurde mit den zahlreichen und gut ausgerüsteten russischen Seefliegerkräften ausgefochten. Torpedoflieger kämpften sehr erfolgreich im Rigaer Meerbusen und rund um Ösel.

#### *Folie 24: Slava*

Flieger lockten das Linienschiff „Slava“ im September 1916 aus der Deckung und beschädigten es mit Fliegerbomben. Ein Begleitzerstörer wird dort erstmals mit Torpedo versenkt. Hier wurde mustergültig der Einsatz verschiedenster See- und Seeluftstreitkräfte koordiniert. Viele auch große Kampf- und Unterstützungsschiffe des Gegners wurden mit Bombenwurf in dieser Zeit schwer beschädigt. Im August 1917 wurde zum ersten Mal ein Schiff, es handelte sich um den russischen Zerstörer „Stroiny“, allein mit Seefliegerbomben versenkt.

Nach dem Waffenstillstand im Dezember 1917<sup>31</sup> hörte die Arbeit der deutschen Seeflieger in russischen Gewässern aber nicht auf. Es galt, von Reval aus im Finnischen Meerbusen das Gebiet von

Narva bis Finnland aufzuklären, wo revolutionäre Aufstände drohten. Mit Kontrollflügen nach Kronstadt sollen die Bedingungen des Friedensvertrags überprüft werden. Auslaufende Schiffe werden gemeldet und auf die Richtigkeit der Geleitscheine durchsucht. Dieser Auftrag erinnert schon frappierend an die heutige Rolle der Marineflieger im UNIFIL-Einsatz vor dem Libanon.

Viel könnte ich Ihnen auch noch über die Aktivitäten der Seeflieger im Mittelmeer, im Schwarzen Meer und im Bosphorus berichten. Die Aufklärung der Flieger hatte insbesondere im Schwarzen Meer einen unschätzbaren Wert, um vor Angriffen der russischen Marine rechtzeitig gewarnt zu sein.

#### *Folie 25: Schwarzes Meer*

Eine Begebenheit möchte ich Ihnen dann aber hier doch noch schildern. Nach den ersten erfolgreichen Gefechten<sup>32</sup> an der bulgarisch-rumänischen Grenze überflog ein Seeflugzeug Mangalia, das an einem kleinen Binnensee liegt. Kein Feind in Sicht. Also kurzentschlossen gelandet und an den Strand gerollt. Die Bewohner des Dorfes waren geflohen. Man erfasste sofort die günstige Gelegenheit und bemächtigte sich des frei herumlaufenden Federviehs – sie kamen in einem Sack auf ein freien Beobachtersitz und man band zwei Schweine mit der Schnauze nach von auf die Schwimmer des Flugzeugs. Heim ging's nach Varna. Dort zeigte sich, dass die rundlichen Borsentiere erheblich seekrank geworden waren. Beim nächsten Verproviantierungsflug wurden die Schweine mit der Schnauze nach hinten festgezurt. Das überstanden sie dann ohne „Äußerungen“<sup>33</sup>.

Ich habe Ihnen jetzt schon eine ganze Reihe Einsatzvarianten von Seefliegern im ersten Weltkrieg geschildert. Erwähnen möchte ich kurz noch einen frühen Vorläufer der Bordhubschrauber unserer heutigen Marine. Hier sehen Sie „Wolf und Wölfchen“.

#### *Folie 26: Hilfskreuzer „Wolf“ mit Bordflugzeug*

Im Indischen Ozean war man mit dem Hilfskreuzer Wolf auf Kaperfahrt – eine Unternehmung, die allein schon Stoff genug für einen Vortrag gäbe. Nur soviel sei geschildert: Das Bordflugzeug „Wölfchen“ sollte wieder einmal einen gesichteten Dampfer aufbringen und an den „Wolf“ heranzuführen. Hierzu bewährte sich folgendes Verfahren: Man beschwerte einen Meldebeutel mit Blei, versah ihn oben mit einem roten Wimpel. Den Beutel mit schriftlichen Befehlen auf Englisch warf man aus niedriger Höhe auf das Vordeck. Gehorchte der Kapitän nicht sofort, warf man eine der zehn mitgeführten Bomben vor den Bug. Das genügte in den meisten Fällen.

Für die Marineflieger-Abteilung in Kiel-Holtenau bedeutete das Kriegsende gleichzeitig ein Ende der aufstrebenden fliegerischen Entwicklung, wenngleich der Standort auch nie ganz aufgegeben wurde. Die Ausweisung als internationale Luftverkehrszentren bewahrte die Flugplätze Holtenau und Norderney vor der endgültigen Zerstörung. Bereits am 2.12.1918 nahm man hier den Dienst wieder auf, aber die Station war in einem schlimmen Zustand.

#### *Folie 27: Holtenau 1918*

Aus den Flugzeugen hatte man die Motoren ausgebaut, und teilweise waren sie sogar ganz zerstört. Die Hallen und Gebäude boten ein Bild wildester Unordnung, die Lagerräume waren vielfach geplündert.

Aus dem Tagebuch eines ehemaligen Offiziers lässt sich entnehmen, wie sich die Situation im Dezember 1918 darstellt:

*„Ein Soldatenrat war inzwischen eingesetzt. Neben dem Kommandeur, Kapitän zur See Mehnert, stand der Obermatrose Koch als Kommandeur. Neben dem Stationsleiter, Oberleutnant zur See Dehn, stand ein Matrose. Arbeit war durch den Ausbau der Motoren aus den Maschinen kaum noch vorhanden, und die wenige noch auszuführende Arbeit konnte nie zu Ende verrichtet werden, da der Soldatenrat immer dazwischen funkte. Dafür trat aber eine erhebliche Solderhöhung ein. Nur wenn ein Prahm mit Koks gelöscht werden sollte, waren meistens an erster Stelle die da, die sich sonst vor aller Arbeit drückten, weil in diesem Fall eine Zulage gezahlt wurde.“*

Der hier genannte Soldatenrat konnte sich nicht behaupten; bis Ende Dezember des Jahres 1918 war er sang- und klanglos verschwunden. Für die Einhaltung der Versailler Verträge sorgten alliierte Abrüstungskommissionen, die in regelmäßigen Abständen das Geschehen vor Ort kontrollierten.

Gerade 10 Maschinen standen noch flugklar zur Verfügung, die nur 1 bis 2 Übungsflüge pro Tag absolvierten. Von einem regen Flugbetrieb, wie man ihn aus den Jahren 1914 bis 1918 kannte, konnte keine Rede mehr sein. Gemäß den Bestimmungen des Versailler Abkommens durften bis zum 22. Mai 1922 keine Flugzeugneubauten erfolgen. Man musste also zusehen, wie man mit den wenigen Flugzeugen zurecht kam.

Die Verhältnisse beruhigten sich - langsam - wieder, und im strengen Winter 1919/1920 konnten sogar regelmäßige Versorgungsflüge zu den eingefrorenen Schiffen in der Förde durchgeführt werden.

Aber bereits im März 1920 bringt ein weiteres Ereignis den Flugbetrieb zum Stillstand: der Kapp-Putsch. Alarmbereitschaft wird hergestellt, Ausgangssperre verhängt und schwer bewaffnete Patrouillen gehen Runden im Standort. Nur diesen Sicherungskräften ist es zu verdanken, dass eine Arbeitergruppe von ca. 100 Mann, davon die Hälfte bewaffnet, nicht auf die Station gelangen konnte.

#### *Folie 28: Holtenau 1920*

Letztendlich erwiesen sich aber alle Bemühungen als nutzlos. Weiter berichtet der Zeitzeuge<sup>34</sup>: „Ende des Monats März 1920 begann die Zerstörung der Flugzeuge und Motoren. Die Art der Zerstörung war genau vorgeschrieben. Man ließ sich jedoch sehr viel Zeit damit. Die zerstörten Flugzeuge wurden hinter der Halle III aufgestapelt. Bis auf zwei und eine Reservemaschine sollten nun auch noch die 1919 und 1920 wieder flugklar gemachten Flugzeuge vernichtet werden. Es gelang aber, diese Maschinen sorgfältig zu demontieren, zu konservieren und zwischen den zerstörten und gestapelten Flugzeugen zu verstauen. Ebenso wurden die dazugehörigen Motoren und Reservemotoren sichergestellt. Insgesamt wurden in Holtenau bis zur Auflösung der Flugstation und der 1. Seefliegerabteilung 41 Flugzeuge und 78 Motoren vernichtet.

Und sogar zwei Jahre nach dem Waffenstillstand hatten die Marineflieger in Holtenau noch 3 Tote zu beklagen. Am 28. Juli 1920 stürzte mit einem Brandenburg-Eindecker, der am nächsten Tag zerstört werden sollte, Flugmaat Cornelius Roszik, Flugzeugmatrose Hermann Claußen und Flugmechanikergast Willy Bauer ab. Ursache allen unverständlich, da die Maschine in einwandfreiem Zustand und bestes Flugwetter war, es waren die letzten Toten der 1. Seefliegerabteilung. Anstelle des geplanten Abschieds- und Auflösungsabends nun ihr Begräbnis.“

Am 9. September fand der letzte Appell der 1. See-Flieger-Abteilung vor der Halle II in Gegenwart des Staffelchefs der Ostsee statt<sup>35</sup> - die kaiserlichen Seeflieger waren endgültig aufgelöst.

#### *Folien 29 und 30: 1. Seefliegerabteilung 1920 mit Zoom auf Gesichter*

Diese erste Stunde Null der Seeflieger bietet uns eine gute Gelegenheit für eine Pause.

Hier vorne liegt währenddessen für näher Interessierte eine kleine Auswahl von Büchern zum Thema aus.

#### *Folie 31: Pause*

**P A U S E (20:15 Uhr bis 20:40 Uhr --- 25 Minuten)**

Die Bestimmungen des Versailler Vertrages untersagten Deutschland Luftstreitkräfte aller Art. In Folge wurde auch das Betreiben ziviler Fluggeräte eingeschränkt. Später wurden zunächst nur zivile Einsitzer mit 60 PS-Motor gestattet. Nutzlast, Geschwindigkeit und Flughöhe waren gleichermaßen beschränkt.

Genau zwei Jahre nach Auflösung der kaiserlichen Seeflieger wurde Holtenau in Kiel eingemeindet. Im November 1927 wurde die „Kieler Flughafen-Gesellschaft mbH“ gegründet, die 1928 den Flugbetrieb aufnahm.

#### *Folie 32: Luft Hansa*

Der Flughafen wurde nun aber nicht nur von zivilen Organisationen wie der deutschen Lufthansa und der Luftdienst GmbH genutzt, sondern auch von der sogenannten, 1927 gegründeten, Fluggesellschaft SEVERA (See-Flugzeug-Versuchsabteilung).

#### *Folie 33: SEVERA (1)*

Hierbei handelte es sich um eine paramilitärische Organisation, die von Kapitän zur See Lahs ins Leben gerufen wurde, der seit 1925 das Referat AII, 1. Abteilung Luftfahrt im Reichsmarineamt übernommen hatte.

Lahs hatte die Aufgabe, auf allen Gebieten Vorarbeit zu leisten, die durch den Versailler Vertrag eingeschränkt bzw. verboten waren.

#### *Folie 34: SEVERA (2)*

So richtete sich also die SEVERA in den Räumen der ehemaligen Seefliegerstation ein und bildete unter dem Deckmantel ziviler Tarnung zukünftige Marineflieger aus. Sogar Seenoteinsätze wurden zu dem Zeitpunkt geflogen; der erste größere Einsatz dieser Art erfolgte im Juli 1932 bei dem Untergang des Segelschulschiffes *Niobe*.

Bereits 1924 diskutierte man in Marinekreisen darüber, wie wichtig künftig eine eigene Fliegerkomponente der Marine sein wird. Während die USA und Japan Marinefliegern auf Flugzeugträgern den Vorrang gaben, vertraten England und Italien zunächst die Ansicht, dass schon von der Organisation her alles fliegende Gerät in einer Hand zusammengefasst sein müsse.

#### *Folie 35: Marine - Lw*

Oberleutnant zur See Kessler schrieb hierzu in der Marinerundschau etwas, was wohl leider keine Beachtung fand:

„Heer und Flotte können das Flugzeug ebenso wenig entbehren – schreibt er - , wie die Kavallerie oder die Kleinen Kreuzer. Gerade deshalb brauchen beide ihr eigenes fliegendes Personal. Denn nicht die Kunst des Fliegens ist das entscheidende und die Grundlage der Organisation, sondern die Kunst das im Fluge Erschaute richtig zu deuten und auszuwerten. ... Zum Zusammenarbeiten mit den Land- und Seestreitkräften gehört Erfahrung, gehört Personal, das in diesen Waffen groß geworden ist. Die Schwierigkeit des Seefliegens liegt nicht in der Luft, sondern beginnt recht eigentlich erst auf dem Wasser. ... Mit Kenntnis der Schiffstypen allein ist der Flotte nicht gedient. Erst Beherrschung der Seetaktik und der Funkdisziplin der Flotte ermöglichen ein erfolgreiches Zusammenarbeiten.“ Zitat Ende.

„Mit der Eingliederung der Marineflieger in die Luftwaffe am 27. Januar 1939 war die Geschichte der Marinefliegerei vorerst beendet.“ - So heißt es in der Holtenauer Geschwaderchronik. Dies ist mir dann doch zu stark vereinfacht.

Damals hieß es von Seiten der Luftwaffenführung in der Tat: „Alles, was fliegt, gehört mir!“ Der Oberbefehlshaber der Marine Raeder konnte sich gegenüber Göring nicht durchsetzen, und so wurden die Marineflieger im Januar 1939 in die Luftwaffe eingegliedert. Diese organisatorische Maßnahme stellte sich später als ein verhängnisvoller Fehler heraus, für den man teuer bezahlen musste. Die Marinefliegerverbände wurden in „Luftwaffe-See“ und „Seeluftwaffe“ umbenannt.

Truppendienstlich wurden sie dem „General der Luftwaffe beim Oberkommando der Marine“ unterstellt, der in der Marine spöttisch „Der General mit dem langen Namen“ genannt wurde.

*Folie 36: Generalleutnant Hans Ritter (Crew 1912)*

Im Oktober 1941 wurde der Rest der Marineluftwaffe seiner Funktion entkleidet und der Luftflotte 3 unterstellt, die Seeluftwaffe hatte aufgehört zu bestehen.

Wir werfen einen Blick auf den Seefliegerhort Holtenau:

Am 1.3.1937 nimmt dort mit Aufstellung der Marinefliegerbordgruppe 196 der Standort Holtenau erstmals nach 17 Jahren wieder militärischen Charakter an. Im Oktober 1938 erfolgt die Aufnahme einer Spezialeinheit, der Trägergruppe 4./184, die später von dem noch im Bau befindlichen Flugzeugträger A *Graf Zeppelin* aus operieren sollte. Die Gruppe wird im September 1939 von der HEINKEL He50 auf die JUNKERS Ju 87, auch Stuka genannt, umgerüstet. Gerade rechtzeitig, um in den Krieg zu ziehen - der diesmal nicht so spurlos am Standort vorüberziehen sollte, wie es der Erste Weltkrieg getan hatte.

Schon seit 1934 vorhanden, wurde im August 1939 offiziell die Seenotzentrale Ost mit der Seenotbezirksstelle Holtenau eingerichtet. Die heutige SAR-Aufgabe des Marinefliegergeschwaders 5 blickt also auch auf eine bald 70-jährige Geschichte zurück.

Während die Kriegsgegner zur Unterstützung ihrer Seestreitkräfte Marineflieger einsetzten, hatte Deutschland diesen Vorteil aufgegeben. Die Luftwaffe kannte sich mit der taktischen Seekriegsführung nicht aus und verwendete die neuen Kräfte für andere Zwecke. Hierbei handelte es sich vor allem um Unterstützung des Heeres wie zum Beispiel den Transport von Heeres-Einsatzverbänden<sup>36</sup>. Der Standort diente<sup>37</sup> beim Norwegen-Unternehmen als Operationsbasis.

*Folie 37: Zerstörer Maaß und Schulz*

Am 22. Februar 1940 versenkt eine Heinkel 111 der deutschen Luftwaffe in der Nordsee einen Zerstörer und verursacht den Verlust eines zweiten Zerstörers. 578 Seeleute finden den Tod. Es handelt sich um die modernen deutschen Zerstörer Leberecht Maaß und Max Schulz. Dies macht eindrucksvoll das Dilemma der fehlenden Abstimmung zwischen Marine und Seeluftstreitkräften deutlich.

Eine weitere Aufgabe in dieser Zeit war jedoch der Einsatz im Rettungsdienst. Ab August 1939 gab es die Organisation des Seenotdienstes (Luft), aufgestellt vom Reichsminister der Luftfahrt. Die Organisation gliederte sich in die Seenotzentralen West und Ost. Zum Seenotbezirk Ostsee gehörte auch die Seenotbezirksstelle Holtenau, von der aus zahlreiche Einsätze bis hin zu den Evakuierungsflügen aus dem Osten, die zum Ende des Krieges geflogen wurden.

Ich verweise näher Interessierte auf das immer noch erhältliche Buch von Karl Born "Rettung zwischen den Fronten"<sup>38</sup>.

*Folie 38: Karl Born*

Der Autor besaß nach Fahrzeiten auf Kap-Horn-Rahseglern, Frachtdampfern und Fahrgastschiffen das Patent Seesteuermann auf großer Fahrt und baute 1939 den ersten Seenotflugdienst der Welt auf. Eine für den Seenotdienst umgebaute Heinkel 59 gilt als das erste Seenotrettungsflugzeug der Welt.

*Folie 39: HE 59*

Born war im Krieg Staffelkapitän von Seenotstaffeln an den verschiedensten europäischen Küsten und ab Oktober 1944 Kommandeur der Seenotgruppe 81 in Bug auf Rügen mit Schulungs- u. Ergänzungsstaffel in Kiel-Holtenau. Die ab Sommer 1940 verfügbaren dreimotorigen Großflugboote Do 24 erwiesen sich als geniales, sehr hochseetaugliches Einsatz- und Rettungsmittel.

*Folie 40: Do 24 (1)*

*Folie 41: Do 24 (2)*

Die tapferen und fähigen Seeleute in Luftwaffenuniform mit humanitärem Auftrag haben sich auch bei den damaligen Gegnern viel Anerkennung und Dankbarkeit an der 18.000 km langen „Seenotfront“ erworben.

Es ließe sich noch viel über Einsätze entlang der Küsten vom Nordkap bis Afrika, vom Schwarzen Meer bis zu den Bordflugzeugen auf den Kampfschiffen berichten, oder von der Beschießung der bis Herbst 1940 weiß mit roten Kreuzen gestrichenen Rettungsflieger durch die Briten. Den deutschen Seenotfliegern der zwölf Seenotstaffeln verdanken allein 5.000 Briten, Amerikaner, Franzosen, Polen und Russen ihre Rettung. Dies soll heute aber nicht weiter im Fokus stehen. Ich möchte die verbleibende Zeit für einen kurzen Einblick in die jüngere Geschichte der Bundesmarine und der Deutschen Marine nutzen.

Der Zusammenbruch im Mai 1945 brachte der deutschen Fliegerei eine mehrjährige Zwangspause.

Der Wiederaufbau begann im Oktober 1950 mit der Himmeroder Konferenz, auf der Art und Umfang künftiger deutscher Streitkräfte besprochen wurde. Nach den Erfahrungen des Zweiten Weltkrieges waren Marineflieger ein wichtiger Bestandteil der ersten Planungen. Die Empfehlung der Konferenz sah die Anschaffung von 84 Jagd-, 30 Aufklärungs- und 30, später sogar 60 Kampf- bzw. U-Jagd-Flugzeugen vor. Das Dokument trug im Wesentlichen die Handschrift von Oberst a.D. Gaul, der - ursprünglich Marineoffizier - 1934 zur Luftwaffe wechselte und im Stab der Seekriegsleitung unterbrochen von Seeaufklärerfroneinsätzen verwendet wurde.

*Folie 42: KzS Walter Gaul*

Er war als erfahrener Fachmann ein Motor des Wiederaufbaus der See-Luftstreitkräfte. Den zuvor genannten Himmeroder Ziel-Umfang von 174 Marine-Luftfahrzeugen zu realisieren, fand im Rahmen der EVG-Verhandlungen vor allem bei Frankreich, aber auch bei Großbritannien hartnäckigen Widerstand. Allein die Intervention der USA und die steigende Bedrohung durch die Sowjetunion im Ostsee- und Nordflankenraum führten dann zu einem Konsens für 54 deutsche Marine-Luftfahrzeuge im später gescheiterten EVG-Vertrag. Beim NATO-Beitritt setzten sich die USA dann massiv durch und ermöglichten der Bundesmarine, neben 58 Flugzeugen eine unbestimmte Anzahl an Hubschraubern zu betreiben. Dazu kam noch eine Einsatzreserve von 30 Prozent.

Mit dem Aufstellungsbefehl Nr. 41 - Marine - vom 26.6.1956 wird der Standort Kiel-Holtenau erneut zum Seefliegerhorst. Im Monat darauf bezog das Kommando der Marineflieger mit sieben Soldaten, an der Spitze der Kapitän zur See Walter Gaul, eine Baracke in Kiel-Holtenau. Holtenau war damit wieder die Keimzelle der „neuen“ Marineflieger geworden. Dort wurden auch die Vorauskommandos der ersten drei Marinefliegereinheiten, der 1. und 2. Marinefliegergruppe sowie der Marine-Seenotstaffel, in Dienst gestellt.

Hieraus entwickelten sich insgesamt folgende 5 Marinefliegergeschwader<sup>39</sup>:

*Folie 43: fünf MFG*

Die **Marinefliegergeschwader 1 und 2** wurden in Jagel und Eggebek beide bei Schleswig stationiert. Diese Verbände hatten vorrangig den Schutz der Ostsee und seiner Zugänge zur Aufgabe. Sie sollten im Falle eines Angriffes des Warschauer Paktes dem Gegner die Nutzung des Seeraumes verwehren

*Folie 44: Seahawk*

und somit eine mögliche amphibische Operation gegen die deutschen Küsten verhindern. Mit dem britischen Muster Seahawk als erstem Marinejagdflugzeug wurde auch gleichzeitig das Jet-Zeitalter bei der Marine eingeläutet. Mitte der 60iger Jahren erfolgte die Umrüstung auf F-104G – Starfighter.

*Folie 45: Starfighter*

Wie alle Starfighter-Verbände der Bundeswehr waren auch die beiden MFG von einer Reihe von Flugunfällen betroffen, weil die Einführung einen gewaltigen Fortschritt darstellte. Aber trotz seines Rufes in der Öffentlichkeit, wurde diese bemannte Rakete auch von den Marine-Piloten sehr geschätzt. Außerdem ließ sich die Flugsicherheit durch eine Reihe von Maßnahmen deutlich verbessern.

#### *Folie 46: Tornado*

Ab Mitte der 80iger Jahre ersetzte der MRCA Tornado die Starfighter. Die Marine setzte die neuen Jets in verschiedenen Rollen ein: zur Aufklärung, zur Bekämpfung gegnerischer Radaranlagen und selbstverständlich auch zur Bekämpfung von Seestreitkräften.

Ferner wurde Mitte der 60iger Jahre das **Marinefliegergeschwader 3** auf dem ehemaligen Luftschiff-Standort in Nordholz bei Cuxhaven aufgestellt und mit den Aufgaben Seefernaufklärung und Uboot-Jagd in Nord- und Ostsee betraut. Zu diesem Zweck wurden zunächst Uboot-Jäger vom Typ Fairey Gannet verwendet, die aber schon bald durch die deutsch-französische Gemeinschaftsproduktion vom

#### *Folie 47: Breguet Atlantic*

Typ Breguet Atlantic ersetzt wurden. Diese Luftfahrzeuge mit 12 Besatzungsangehörigen zeichnen sich durch eine sehr hohe Flugdauer aus, die bis zu 20 Flugstunden umfassen kann. Die Breguet Atlantic werden noch heute in Nordholz zur elektronischen Aufklärung verwendet, allerdings in einer stark reduzierten Stückzahl.

#### *Folie 48: P3C Orion*

Gegenwärtig wird der Verband mit 8 Seefernaufklärern, vom US-amerikanischen Typ P3C Orion, ausgerüstet. Diese technisch hochmodernen Luftfahrzeuge wurden im vergangenen Jahr von der holländischen Marine gekauft, die sich den Betrieb nicht länger leisten konnte.

#### *Folie 49: Sea Lynx*

Darüber hinaus betreibt das MFG 3 22 Hubschrauber vom Typ Sea Lynx, die als integraler Bestandteil von Bord deutscher Fregatten zur U-Jagd und Seezielaufklärung und – bekämpfung eingesetzt werden.

Daneben betreibt das MFG 3 im Auftrag des Verkehrsministeriums zwei Luftfahrzeuge vom Typ Dornier 228 zur Entdeckung von Verschmutzungen in den deutschen Hoheitsgewässern (Pollution Control).

Vom **Marinefliegergeschwader 4** in Kiel gab es nur die 1. Staffel. Der Auftrag bestand in der U-Jagd und Minenräumung. Die Entwicklung des MFG 4 gestaltete sich recht problematisch, und so wurde es bereits 1968 infolge mittelfristiger Finanzplanungen wieder aufgelöst.

#### *Folie 50: H34 mit Minenräumgeschirr*

Schließlich noch das **Marinefliegergeschwader 5** in Kiel-Holtenau. Die ursprüngliche Aufgabe sah die Lufttransportunterstützung der Flotte sowie im Wesentlichen den Such- und Rettungsdienst über See und an Land in Norddeutschland vor. Der anfängliche Fuhrpark umfasste kleinere Hubschrauber sowie Verbindungs- und Amphibienflugzeuge. Aufgrund der Zunahme des militärischen Flugbetriebes über See, wurde der SAR-Dienst stetig ausgebaut und perfektioniert.

#### *Folie 51: Fuhrpark MFG5*

#### *Folie 52: Sea King*

Als Reaktion auf die anfänglichen Schwierigkeiten mit dem Starfighter wurde das MFG 5 Anfang der 70iger Jahre mit 22 allwetterfähigen Mehrzweckhubschraubern vom Typ Sea King ausgerüstet. Diese Luftfahrzeuge befinden sich noch heute im Dienst. Neben der SAR-Aufgabe nehmen die Sea Kings heute vielfältige Aufgaben eingeschifft an Bord der Einsatzgruppenversorger wahr.

Hierzu zählen der taktische Lufttransport (u.a. Verbringen von Spezialkräften, Boarding, etc.) und die Lagebilderstellung in den Seegebieten.

In ihrer Blütezeit verfügten die Marineflieger als Teil der Flotte über rund 200 Flugzeuge und Hubschrauber bei einem Personalbestand von über 6.000 Soldaten. Das war in jeder Hinsicht – personell und seitens der Betriebskosten – mehr als die Hälfte der gesamten deutschen Flotte.

Mit der Wiedervereinigung und der Entschärfung der Bedrohung insbesondere der Ostseezugänge durch die Baltische Flotte begann jedoch ein Abbau der Seefliegerkräfte. In einem ersten Schritt wurde das MFG 1, dem auch ich viele Jahre angehörte, im Jahre 1993 aufgelöst. Es lebt mit den Marinetornados und vielfach auch ehemaligen Marinehörigen als Aufklärungsgeschwader 51 der Luftwaffe fort und befindet sich zurzeit in Afghanistan im Einsatz. Von den ehemals 110 Tornado-Jagdbombern verblieben knapp 60 im MFG 2. Ein weiterer schmerzhafter Einschnitt erfolgte im Jahre 2005, als aufgrund erneuter Sparmaßnahmen, mit dem MFG 2 der letzte Jet-Verband der Marine aufgelöst werden musste und die Aufgabe "Seekriegführung aus der Luft" auf die Luftwaffe übertragen wurde. Wir wollen hoffen, dass sich die negativen geschichtlichen Erfahrungen mit Seeluftstreitkräften, die nicht integraler Bestandteil der Flotte sind, nicht wiederholen.

*Folie 53: MH 90*

Heute bilden das MFG 3 und das MFG 5 das Rückgrat der fliegenden Flotte. Aber auch hier zeichnet sich bereits eine Veränderung ab. Mitte der nächsten Dekade soll der europäisch entwickelte Marinehubschrauber MH 90 die vorhandenen Hubschrauber ablösen. Spätestens mit der Außerdienststellung der Sea King wird dann auch das MFG 5 in Kiel-Holtenau aufgelöst, sodass die Marinefliegerkräfte künftig auf den Standort in Nordholz mit einem Mix aus 8 Seefernaufklärern und 38 Marinehubschraubern konzentriert werden. Mit Holtenau würde dann nicht nur der zweifelsfrei von der Lage an der Kieler Förde mit eigenem Hafen her schönste deutsche Fliegerhorst, sondern auch die „Wiege der Seefliegerei“ aufgelöst, ein Akt, an den ich jetzt noch gar nicht denken mag.

*Folie 54: Marineflieger heute*

Mit den dann in Nordholz auf dem jetzt schon größten Fliegergeschwader der Bundeswehr konzentrierten Kräften werden die Marineflieger aber ohne Zweifel auch weiterhin einen wesentlichen Beitrag zur Erfüllung des Auftrags der Marine leisten, wenn zu fliegen ist, wo die Flotte fährt, sei es wie im Persischen Golf (1991), in der Adria (90iger Jahre), am Horn von Afrika (seit 2002) oder wie aktuell im Rahmen UNIFIL vor dem Libanon.

-----  
*Folie 55: Ende*

Meine Damen und Herren,  
ich wollte Sie heute Abend auf eine Reise durch die Geschichte der See- und Marineflieger mitnehmen. Sie wissen jetzt, dass Luftschiffe fahren und nicht fliegen und Seeflieger auf dem Wasser rollen. Sie haben innovative, unerschrockene und tapfere Protagonisten der Seefliegerei von Otto Fritzsche bis Karl Löw, von Gunther Plüschow bis Friedrich Christiansen, von Karl Born bis Walter Gaul und Ihr Wirken kennengelernt. Sie wissen jetzt, dass Marineflieger da fliegen, wo die Flotte fährt, dass dies bis heute Marineoffiziere tun, die sich mit den besonderen Elementen über See und den Küstengebieten auskennen. Und Sie haben vielleicht gespürt, dass es da eine lange Tradition des Dienstes für die Flotte und zur Rettung aus Seenot gibt, auf die Marineflieger stolz sind.

Ich dank für Ihre Aufmerksamkeit und stehe jetzt für Ihre Fragen zur Verfügung.

E N D E (spätestens 21:15 Uhr)

## Quellenhinweise

zum Thema: „Die Geschichte der deutschen Seeflieger“  
von Kapitän zur See Dipl.-Ing. Jürgen Losch

1. Der Luftpionier Otto Fritzsche  
Georg-Günther Freiherr von Forstner  
Verlag E. Seemann, Leipzig, 1941
2. Die Abenteuer des Fliegers von Tsingtau  
Gunther Plüschow  
Verlag Ullstein, Berlin, 1916 und 1927
3. Seeflieger über allen Meeren  
Verlag für Volkstum, Wehr u. Wirtschaft, Berlin, 1934
4. Starfighter  
Reinhard Wunschik  
Brune Druck- u. Verlagsgesellschaft, Wilhelmshaven, 1990
5. Rettung zwischen den Fronten  
Karl Born  
Verlag E.S. Mittler & Sohn, Hamburg Berlin Bonn, 2001
6. Marineflieger  
Deutsches Marine Institut  
Seite 14 ff , Jörg Duppler „Aufbau u. Entwicklung der deutschen Marineflieger“  
Verlag E.S. Mittler & Sohn, Herford Bonn, 1988
7. Die deutschen Marineflieger  
Bernd u. Frank Vetter  
Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1999
8. Luftfahrtgeschichte der Stadt Kiel  
Klaus Griese  
Eigenverlag, Kiel, 2000
9. Vorträge Fregattenkapitän Jens Nemeyer  
„90 Jahre Marineflieger“ und „Fliegen wo die Flotte fährt“
10. Militärhistorische Sammlung Marine-Fliegerhorst  
Originalfotos u. Dokumente  
gesammelt u. archiviert von Karl-Heinz Cayé (†)
11. Internetseite  
[www.seeflieger.de](http://www.seeflieger.de)

- 
- <sup>1</sup> als Sohn des Geheimen Kommerzienrates Hermann Fritzsche
- <sup>2</sup> in der Lerchenstrasse (bis 1993: Schmidt & Hoffmann-VW)
- <sup>3</sup> im Rahmen eines Sportfestes des Kieler Verkehrsvereins
- <sup>4</sup> Nördlich von Braunschweig, im Ort Meine überschlug sich der Wagen bei einem Ausweichmanöver und Fritzsche sowie sein Beifahrer, Kapitänleutnant Aßmann verstarben am 4. Juni 1908 am Unfallort. Ein Nachruf in den Kieler Neuesten Nachrichten vom 4. Juni 1908 würdigte den Offizier und Sportler.
- <sup>5</sup> Forstner beschreibt den Transport des Flugzeuges von der Herzog- Friedrich- Straße als ein ganz besonderes Ereignis. So wurden die Straßen bis zum Städtischen Sport- und Spielplatz in den frühen Morgenstunden mit Unterstützung von Marinemannschaften für jeden Verkehr gesperrt. Es befand sich nur ein Flugzeug am Start. Der Däne Ellehammer flog in 2 m Höhe 47 m weit und gewann den ausgeschriebenen 1. Preis von 5.000,- Goldmark. Es muss hier gesagt werden, dass Fritzsche eine große Enttäuschung erspart geblieben ist, denn flugfähig war seine Konstruktion damals leider noch nicht.
- <sup>6</sup> Im Übrigen war das Flugzeug unter Verwendung von bestem Eschenholz, Aluminium, Mannesmann-Stahlrohren und Stahldrahtseilen hergestellt worden. In einem Bericht in der Kieler Zeitung vom 28. Juni 1908 wird die Wirkungsweise der drei hintereinander angeordneten Tragflächen beschrieben: Die beiden vorderen Flügel sind zum Zweck des Auf- und Niedersteigens des Fliegers vertikal beweglich, das mittlere Paar ist unbeweglich und die kleinen Flügel können nur im Gegensatz zueinander bewegt werden, und zwar geschieht dies in Verbindung mit dem am Schwanz befestigten Horizontalruder. Je nachdem nach welcher Seite das Ruder gelegt wird, stellt der eine Flügel seine Fläche nach unten und der andere die seinige nach oben. Dadurch soll verhindert werden, dass der Apparat beim Durchfliegen von Kurven seitlich umkippt!
- <sup>7</sup> zunächst ein Aeolus-Motor, später ein 70 PS- Daimler-Motor mit 4- Zylindern.
- <sup>8</sup> Diese Arbeiten sollen bei Rumpler in Lichtenberg bei Berlin erfolgt sein (Griese / Supf).
- <sup>9</sup> am 10. März 1911.
- <sup>10</sup> Kieler Zeitung 16. Juni 1911
- <sup>11</sup> mit seinem Fluggast Kapitänleutnant Busch
- <sup>12</sup> wo Löw auf dem Kreuzer Danzig als Marine-Oberingenieur Dienst tat.
- <sup>13</sup> Der Flug, in Sonderburg begonnen, führte teilweise bei stürmischen Regenböen in 400 m Höhe über Kekenis-Feuerschiff, Kalkgrund-Schleimünde nach Bülk und endete nach 1 Stunde und 7 Minuten (Angaben schwanken von 60 bis 90 Minuten) in Kiel auf dem Städtischen Sport- und Spielplatz. In den Abendstunden, um 20.32 Uhr, es fand dort gerade die Kieler Flugwoche statt, wurde dem Piloten und seinem mutigen Begleiter ein begeisterter Empfang zuteil. Für seinen Überseeflug erhielt Loew einen Ehrenpreis und eine besondere Belobigung durch Irene Prinzessin von Preußen.
- <sup>14</sup> Dipl.-Ing. Klaus Griese, dessen Buch „Luftfahrtgeschichte der Stadt Kiel“ ich vieles entnehmen konnte, und Korvettenkapitän a.D. Georg-Günther Freiherr von Forstner in seinem Buch „Der Luftpionier Otto Fritzsche“ haben diesem Flugzeug ein Denkmal gesetzt.
- <sup>15</sup> am 1.5.1915 nach Donington Hall
- <sup>16</sup> der Nacht vom 4. auf den 5. Juli.
- <sup>17</sup> International Sporting Club
- <sup>18</sup> Bei vor Motorleistung wurde nur ein Rollgeschwindigkeit von 40 km/h erreicht.
- <sup>19</sup> Obgleich nur mit einem 90-PS-Motor ausgestattet.
- <sup>20</sup> Wettbewerbsbedingungen auf dem Flugwettbewerb 1912 in Heiligendamm.
- <sup>21</sup>
- <sup>22</sup> Ein Luftschiiff fährt, es fliegt nicht.
- <sup>23</sup> und drei Unteroffiziere. Zivile Fluglizenzen sogenannter „Johannistaler Luftkutscher“ wurden zunächst hochmütig abgewiesen und diese Piloten eher als Küchenunteroffiziere und Furiere verwendet.
- <sup>24</sup> Das letzte Gebäude dieser Einrichtung wurde erst 1976 wegen Baufälligkeit abgerissen.
- <sup>25</sup> Um den Wirkungsbereich dieses Forts zu vergrößern, kaufte die Marine 1889 den Strand vor der Hölzung Voßbrook und zahlte außer dem Grundpreis noch eine Entschädigung für die Abtrennung des Waldes vom Strand. Die Bäume wurden niedergelegt, und ein freies Schussfeld in Richtung der Förde wurde geschaffen. Mit Beginn des Ersten Weltkrieges setzte auch für das Sperrfort die volle Verteidigungsbereitschaft ein; der Ernstfall ist hier aber nie eingetreten.
- <sup>26</sup> Kurz vor Beginn des Weltkrieges, und zwar am 25.6.1914, war der erste tödliche Flugunfall des Fliegerhorstes zu verzeichnen. Ein Gedenkstein in Holtenau erinnert heute noch an den Tod des damaligen Kommandanten der Fliegerstation, Kapitänleutnant Walter Schroeter.
- <sup>27</sup> Ein Panzerkreuzer, neun Zerstörer, zwei Sperrboote und vier Schnellboote.
- <sup>28</sup> Heute würde C. mindestens im Dienstgrad Oberleutnant zur See eingestellt (Anm. J.L.)
- <sup>29</sup> Inhaber der Lizenz Nr. 38 vom 28.11.1910
- <sup>30</sup> Ergänzung (wenn Zeit verfügbar): Mit den Abgasen des Motors beigemischt Ruß wurde erprobt Schriftzüge an den Himmel zu schreiben. In ganz Holtenau war bald nicht mehr genug Ruß in den Kaminen aufzutreiben, so dass bei einer Präsentation vor hohem Besuch nach „Prinz Heinrich von Pr“ Schluss war.

---

<sup>31</sup> und dem Frieden von Brest-Litowsk an 3. März 1918.

<sup>32</sup> Deutsche Seeflieger hatten vor Mangalia einen russischen Kreuzer samt Begleitzerstörer durch einen Bombentreffer verjagt. Beim Rückflug sichteten Sie auf See ein deutsches Flugzeug im Schlepp eines russischen Flugbootes. Beide trieben ohne eigene Kraft. Nach der Landung eines weiteren deutschen Fliegers stellte sich heraus, was passiert war. Der Führer der geschleppten Maschine hatte den Russen abgeschossen und wollte ich durch ihn nach Konstanz ein-schleppen lassen. Leider war beiden das Benzin ausgegangen. Das eben gelandete Flugzeug spannte sich nun als Schlepper vor bis auch ihm der Sprit ausging. Nun saßen alle drei fest. Bei fortschreitender Dunkelheit wurden die geschossenen drei Sterne von der Küstenwache bemerkt, und der sicherlich merkwürdig anmutende Schleppzug von den Kameraden der schwimmenden Marine in den Hafen geschleppt.

<sup>33</sup> Dieses Thema lässt sich noch fortführen: Dem Flottenchef wurden nach einer Besichtigung in Varna einmal Krebse vorgesetzt, die man dort zu Spottpreisen kaufen konnte. Der Admiral bedauerte, dass es diese Tierchen in Konstantinopel nicht gab. Beim nächsten Flug nach Konstantinopel wurden in die beiden Schwimmer eines Flugzeugs, soweit es das Gewicht erlaubte, Krebse gesetzt. Sie kamen auch gut an. Aber das Herausfischen der edlen Krustentiere dauerte länger als der Flug und verursachte arg verschrammte Hände und Arme.

<sup>34</sup> Tagebuchnotizen aus dem Nachlass von Rheinhold Rosenburg, Kiel, aktiv 31/VIII17-1/IX20, I. SFA Holtenau (Quelle: Klaus Griese, Luftfahrtgeschichte der Stadt Kiel, 2000)

<sup>35</sup> Der 15. September 1920 gilt als offizieller Auflösungsstermin der 1. Seefliegerabteilung in Kiel-Holtenau.

<sup>36</sup> von Kiel-Holtenau nach Stavanger, Trondheim, Oslo, Kjeller und Kristiansand

<sup>37</sup> neben Schleswig, List und Hörnum auf Sylt

<sup>38</sup> Verlag E.S. Mittler ISBN 3-8132-0756-0

<sup>39</sup> Von der Luftwaffe abkommandiert, zog sich der Brigadegeneral Helmut Mahlke die Uniform eines Flottillenadmirals an und baute bis zum 29.1.1966 vier Marinefliegergeschwader und den Kern des geplanten Marinefliegergeschwaders 4 auf.