

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

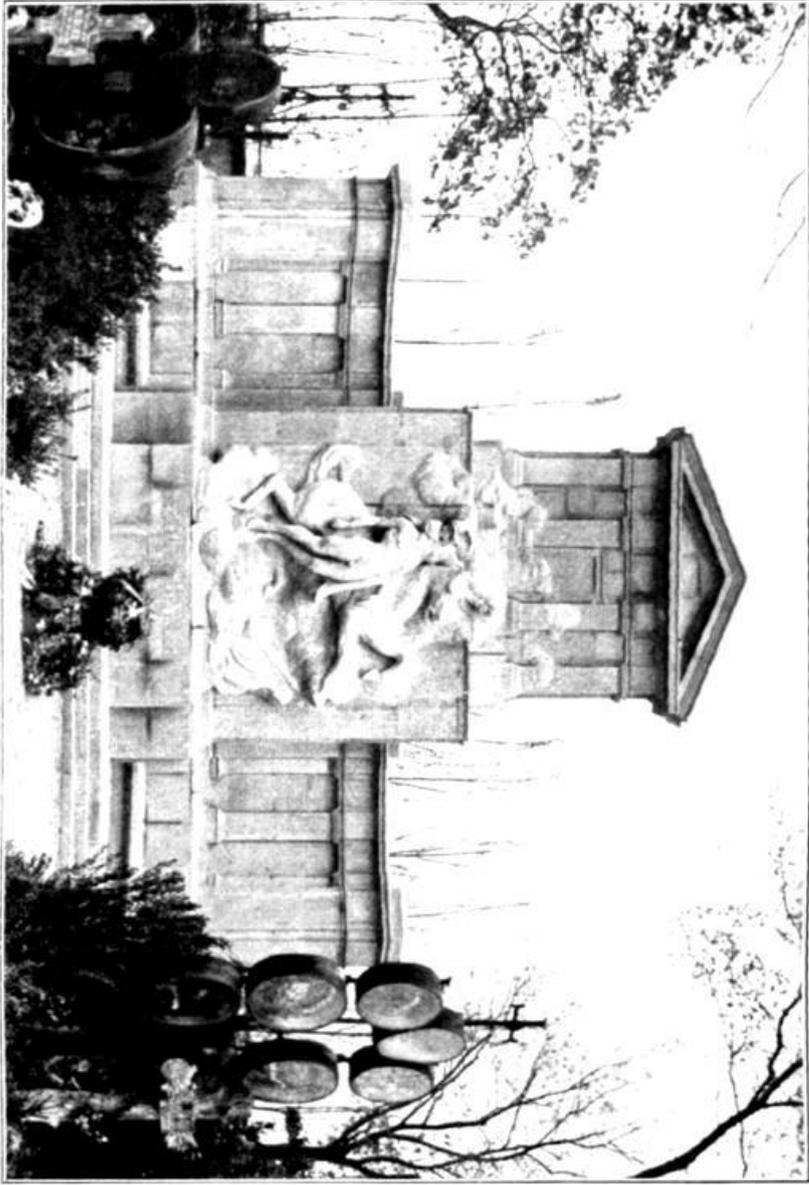
1918

Otto Böning [Mit Abb.]



Otto Böning.





Otto Mönning.

Otto Böning

Leutnant der Reserve, E.R.I, F.A.R.I, Fliegerabzeichen, Sohn des Seminaroberlehrers Hermann Böning in Oldenburg, geboren am 22. Juli 1895, besuchte die Oberrealschule seiner Vaterstadt von Ostern 1906 bis zum Ausbruch des Krieges. Nachdem er die Notreifepprüfung bestanden hatte, trat er als Kriegsfreiwilliger beim Feld-Artillerie-Regiment Nr. 62 ein und rückte am 29. Dezember 1914 ins Feld nach Belgien. Hier hat er länger als zwei Jahre an den Kämpfen teilgenommen und wurde am 10. Januar 1917 zum Leutnant befördert. Nun wurde ihm ein lange gehegter Wunsch erfüllt; er nahm an einem Fliegerausbildungskursus zunächst in Gent, dann in Stolp und Groß-Fluz bei Mitau teil und war darauf in Belgien beim Flugpark tätig, bis er am 13. Mai 1917 zur Fliegerabteilung 19 kam, der er seitdem ohne Unterbrechung angehörte, bis er hoch oben in den Lüften den Heldentod erlitt. Am 29. April 1918 5³⁴ nachmittags startete er mit Vizefeldwebel Reiter als Führer zu einem Infanterieflug, um im Lichtbild die vorderen eigenen und feindlichen Stellungen festzulegen. In etwa 1300 m war fast geschlossene Wolkendecke. Beim Photographieren wurde er hinter Bailleul in 1200 m Höhe von zwei englischen Doppelsitzern überraschend angegriffen und bis kurz vor Estaires verfolgt. Im Verlauf des Luftkampfes schoß er dreimal und gab 139 bis 149 Schuß ab. Aber ein tödlicher Schuß traf ihn durch den Rücken ins Herz und ein Querschläger in den rechten Oberschenkel; er hielt sich an der Bordwand des Beobachtersitzes fest und sank langsam zusammen. Als der Führer dies sah, kurvte er steiler und landete dicht hinter der Front auf einem Gefechtslandeplatz bei einer Division glatt, obwohl er selbst einen Schuß im linken Oberschenkel hatte. Die Beerdigung fand mit allen militärischen Ehren am 1. Mai auf dem Südfriedhof in Lille statt. Sein Abteilungsführer schrieb an die Eltern: „Wir verlieren in ihm einen unserer liebsten Kameraden und die Abteilung einen ihrer besten Beobachter. Er war ja einer der wenigen, die noch von der Flandernschlacht her der Abteilung angehörten und sozusagen den Stamm der Abteilung bildeten. Besonders hat uns eigentlich an ihm imponiert, daß er noch solch eine Menge fast kindlicher Ideale hatte, die ihm auch der Krieg nicht hat rauben können. Er hat mit seinen Kameraden alles mitgemacht, aber niemals weiter, als ihm seine eigenen Grundsätze erlaubten. Wir schätzten ihn deshalb auch außerordentlich hoch, und mit vielen der Herren war er sogar eng befreundet. Wir werden ihn nicht vergessen.“

Feldpostbriefe.

20. 11. 1915.

Das Leben ist jetzt lebenswerter als je. Wir leben in einer gewaltigen Zeit. Ich habe mächtiges Verlangen, nach dem Kriege mit am großen Umbau

zu arbeiten. Dieses Verlangen ist so groß, daß ich mich deswegen besonnen habe, ob ich nicht doch bei der Artillerie bleiben sollte. Aber der Krieg ist vorläufig die Hauptsache, und da glaube ich, daß ich als Infanterist mehr leisten kann.

15. 6. 1917.

Ich habe mich in der kurzen Zeit, wo ich wieder im Felde bin, sehr geändert. Ich hatte immer einen leisen Zweifel, ob ich den mir zufallenden Aufgaben gewachsen sein würde. Seitdem ich darüber beruhigt bin, bin ich glücklich. Zum erstenmal im Leben weiß ich, daß ich auf einem Platze bin, wo ich was leisten kann. Ich weiß jetzt, daß ich hier meine Daseinsberechtigung habe. Ich habe viel Glück gehabt. Meine Aufträge sind mir fast immer beim erstenmale geglückt. Und das will schon was sagen, denn die feindlichen Flieger waren bisher stark überlegen, und oft wurde man durch Luftkampf gestört. Vor einigen Tagen sollte ich in aller Frühe feststellen, wie stark die feindlichen Gräben besetzt waren. Ich mußte etwa auf 150 m herunter und wurde wie toll beschossen, 9 Treffer kamen dabei in die Maschine, aber wir sind heil nach Hause gekommen. Am meisten Spaß hat mir ein Flug nach Poperinghe gemacht. Wegen der starken englischen Luftsperrre war mehrere Tage keiner von uns erheblich über die Linie gekommen. Weil ich immer besonderes Schwein habe, sollte ich es versuchen; dabei auch Bomben bei Poperinghe abladen. Auf dem Hinflug benutzte ich eine Wolkenbank, warf meine Bomben ab und flog dann über wolkenfreies Gebiet zurück. Ich habe dabei verschiedene Neuanlagen photographiert und kam wieder auf eigenes Gebiet, ohne auch nur im geringsten belästigt zu werden. Das Leben ist hier wert gelebt zu werden. Intensiv leben, gefährlich leben, — weißt Du noch, in welchem Büchlein das stand? Im selben Buch stand auch „zur rechten Zeit sterben“. Ich habe den Tod nie so wenig gefürchtet wie jetzt, vielleicht, weil ich nie so glücklich gewesen bin.

14. 7. 1917.

Wenn ich guter Laune bin, dann bin ich auch der Überzeugung, daß ich Glück haben werde, und dann gelingt auch, was ich will. Aber wenn man selbst schon kein rechtes Vertrauen hat, dann sieht man überall die Unglücksboten und wird dadurch noch unsicherer. Ich glaube nur an gute Zeichen und bin auch noch nie enttäuscht worden. Ich genieße ein sorgenfreies Leben. Selbst Ereignisse wie jetzt im Reichstag lassen mich verhältnismäßig kalt. Ändern kann ich vorläufig nichts daran, und alles Ärgern ist Kraftverschwendung. Ich bin glücklich, daß ich meine Kräfte nützlicher anwenden kann.

14. 8. 1917.

Gestern war ein Unglückstag. Der erste Infanterieflieger wurde von 5 „Schweinigeln“ angegriffen, der Beobachter kriegte dabei 6 Armschüsse. Darauf starteten Volkmann und ich. Zwei Luftkämpfe gingen glatt vorüber, aber

dann blieb in der Kurve plötzlich der Motor stehen (wahrscheinlich Treffer von der Erde), und wir trudelten uns etwa 400 m ab. Ich glaubte erst, der Führer habe Gas weggenommen und seine Ruhe verloren. Ich rief ihm daher zu, er solle Gas geben, aber das ging anscheinend nicht, die Maschine drehte sich wahnsinnig schnell um sich selbst. Mein letzter Gedanke war, festschnallen. Bevor ich es konnte, war ich besinnungslos. Als ich wieder zu mir kam, lag ich in einem Granattrichter. Ich wußte nicht wie ich dahingekommen war, und glaubte zu träumen. Trotzdem duckte ich mich jedesmal, wenn eine Granate kam. Da schlug eine unmittelbar neben mir ein, ich kriegte einen Schlag vor den Kopf und war wieder weg. Als ich aufwachte, wußte ich wieder, daß ich abgestürzt war. Vom Flugzeug war aber nichts zu sehen. Ich wußte auch noch, daß ich nach Osten mußte. Die Sonne war durch die Wolken zu erkennen, aber ich wußte nicht, ob Morgen oder Abend war. Ich wollte warten, bis die Sonne unterging, denn meine Uhr war weg, meine ganze Sonderbekleidung ebenfalls, Geld und Papiere hatte ich aber in meiner Bluse. Ich konnte es mir nicht anders erklären, es mußte ein Traum sein. Aber immer wieder schlugen die Granaten neben mir ein, und da wollte ich mir wenigstens einen besseren Trichter suchen. Ich hörte, woher die Granaten kamen, hielt sie für feindliche und lief in entgegengesetzter Richtung, immer von einem Trichter zum anderen. Da sah ich deutsche Soldaten, die winkten mir zu, und ich sprang zu ihnen hinein. Sie hatten mich wegen meiner gelben Bluse für einen Engländer gehalten. Sie lagen in zweiter Linie, von ihnen hörte ich, daß das Flugzeug zwischen den eigenen und feindlichen Linien aufgeschlagen sei; überschlagen habe es sich nicht und gebrannt auch nicht. Es sei aber ausgeschlossen bei Tage hinzukommen. Ich ließ mich zum Regimentsgefechtsstand bringen. Da wollte ich die vordere Linie, so wie sie mir beim Fluge ausgelegt war, und wie ich sie auch in die Karte eingezeichnet hatte, in eine Karte eintragen. Ich wußte aber nichts mehr, auf nichts wußte ich mich zu besinnen (auch jetzt noch nicht). Ich machte dann die erforderlichen Meldungen, ließ mir versprechen, daß ein Vorstoß zum Flugzeug gemacht werden und das Ergebnis gleich hierher gemeldet werden sollte. Ich ging dann weiter zurück, um möglichst bald nach Hause zu kommen. Eine Strecke setzte ich mich auf einen Rutschenwagen, konnte aber die Erschütterung nicht vertragen. Ich bestellte einen Wagen, der mich zurückbrachte.

Wie ich aus dem Flugzeug herausgekommen bin, weiß ich nicht. Ich vermute, daß ich aus geringer Höhe herausgefallen bin.¹⁾ Jedenfalls muß unglaubliches Glück dabei gewesen sein. Schmerzen im Rücken und in den Schultern und eine ganz leichte Gehirnerschütterung lassen vermuten, daß ich mit dem Rücken

¹⁾ Ein Irrtum; er war nach dem Absturz trotz einer Gehirnerschütterung ausgestiegen, um für den schwerverletzten Führer Hilfe zu holen. Interwegs war ihm dann Erinnerung und Bewußtsein geschwunden. Der Führer konnte erst nach 1½ Tagen geborgen werden.

in den weichen Dreck gefallen bin. Der Regen und die Granaten hatten ihn gut vorbereitet. Ernstliche Sorge habe ich aber um Volkmann. Bis jetzt ist noch keine Nachricht da, aber meine Hoffnung ist sehr gering. Ich muß einige Tage im Bett liegen.

13. 9. 1917.

Auß einem angefangenen Briefe an die Eltern seines Freundes, Leutnant Funke, der auch den Heldentod für das Vaterland erlitt.

Als Schüler hatte ich einen Freund. Der fiel im ersten Kriegsjahr¹⁾. Dann hatte ich viele gute Kameraden, doch alle zusammen konnten nicht den einen Freund ersetzen. Erst als ich in Stolp Ihren Sohn kennen lernte, hatte ich wieder einen Freund. Ich liebte Fris wegen seiner starken, reinen Seele. Wir erzählten uns von unseren Plänen, und ich bewunderte sein Können. Manche schöne Stunde saßen wir beim Wein. Oft wurden dabei die Gespräche ernst, und wir hatten uns viel zu erzählen. Wir sprachen auch vom Leben nach dem Tode. Daß es eins gebe, konnten wir nicht beweisen, aber wir brauchten es auch nicht zu wissen. Wir wußten, daß wir für jede Tat verantwortlich sind, und daß alles, was wir tun, fortwirkt. Darin sahen wir eine greifbare Unsterblichkeit. Vor fast einem halben Jahr trennten wir uns; wir wußten, welcher Gefahr wir entgegengingen, aber wir waren voller Hoffnung und Freude und zweifelten nicht, daß wir uns wiedersehen würden. Jetzt sind seine zahlreichen Briefe heilige Erinnerungen.

21. 9. 1917.

Gestern war ein Großkampftag, wie es noch keinen gegeben haben soll. Ich habe leider nichts davon abgekriegt, dafür habe ich aber andere Sachen erlebt. Ich sollte in der ersten Dämmerung zum Infanterieflug starten. Um 6 fahren wir ab, kommen aber gleich darauf in Wolken. Wir müssen runter bis auf wenige Meter, streifen dicht über den Pappeln hinweg, und doch sind immer noch Wolkenfetzen unter uns. Ich winke dem Führer, er soll umkehren, aber es geht immer gerade aus. Dann will ich auf einen anderen Flugplatz los, um da zu landen. Ich winke und winke, aber es geht immer gerade aus. Nördlich von Roulers kommen wir über die Bahn. Da endlich macht er eine Linkskurve, aber nicht weit genug. Alles Winken nützt nichts, der Führer muß wahnfinnig arbeiten, um nur die Riste zu halten. Wir müssen schon weit nördlich Roulers sein, als wieder eine Kurve glückt. Bald kommen wir auch über die Bahn, aber in nordöstlicher Richtung. Die Kurve nach Norden ist nicht möglich; dann kommen wir durch Regen, man sieht nichts, immer geradeaus, so gut es geht. Der Kompaß ist verrückt, ich habe bald keine Ahnung, wo wir sind. So gut es geht, fliegen wir nach Südosten in der Hoffnung, aus den Wolken her-

¹⁾ Oldenburger Jahrbuch 1916/17, Seite 17, Heinrich Bolte.

auszukommen oder einen Landeplatz zu finden. Bald müssen wir an die Lys kommen, aber sie kommt nicht. Schließlich sehen wir, daß es im Nordosten heller wird, wir fliegen darauf zu, rechts von uns sieht man für einige Augenblicke eine große Stadt. Hinüberfliegen dürfen wir bei dem Wetter nicht; ein Fluß geht noch Nordost, den fliegen wir entlang. Da werden die Wolken etwas höher, auf einer großen Weide landen wir. Ein „Pisang“ kommt auf uns zu, ich gehe ihm entgegen. „Wo sind wir?“ „In Holland.“ Wir springen gleich wieder in die Maschine. Der Bauer scheint was zu merken und will die Motorhaube losmachen. Ich schnauze ihn an und fasse ans Maschinengewehr, da geht er zurück. Von allen Seiten kommen Leute an. Der Führer ruft mir zu, daß ich erst den Propeller durchdrehen muß, weil er bei der Landung Zündung weggenommen hatte. Nun geht ein verzweifelter Kampf los. Das Durchdrehen ist an sich 'ne Heidenarbeit, dazu in voller Sonderbekleidung. Das Schlimmste war aber der Pisang, er versuchte immer mich festzuhalten. Immer mußte ich ihn zurückstoßen und dann schnell den Propeller fassen. Zum Glück griffen die Zuschauer nicht ein. Der Motor wollte nicht, ich drehe wieder einige Male, ganz erschöpft trete ich zurück, es geht noch nicht, ich springe wieder ran, wieder werde ich festgehalten. In meiner Verzweiflung schreie ich ihn an: „Mensch, Du gehst tot!“ Zweimal drehe ich noch durch, dann bin ich erledigt. Aber jetzt tut er uns den Gefallen, im selben Augenblick sitze ich drin und wir brausen ab. Immer nach Süden. Die Wolken sind jetzt etwas höher. Nach 'ner halben Stunde kommen wieder ganz niedrige Wolken. Wir gehen hindurch, da kommen wir in ein Luftloch, wir beide fliegen hoch. Dem Führer reißt der Anschnallgurt, er verliert das Seitensteuer, die Maschine rutscht ab, wir sind immer noch in Wolken, er fängt sie aber doch noch, und dicht über der Erde kommen wir raus. Er setzt sie in ein Rübenfeld, die Maschine überschlägt sich, wir sind beide heil. Wenn sie sich nicht überschlagen hätte, wären wir wahrscheinlich in einen 3—4 m tiefen Hohlweg gestürzt. Mit dem Bruch gabs wieder allerlei Arbeit. Nachts gegen 2 kamen wir nach Hause.

Wegen der Landung in Holland werde ich noch einige Schwierigkeiten haben. Daß ich mich „verfranzt“ habe, ist mit der Witterung zu entschuldigen. Aber daß wir wieder ausgekrazt sind, gibt wahrscheinlich Verwickelungen. Wahrscheinlich werde ich gleichzeitig eine Strafe und eine Anerkennung kriegen. Mein Führer wird zunächst mal Unteroffizier und kriegt das Abzeichen, das hat er auch ehrlich verdient.

29. 12. 1917.

Heil Euch Wandervögeln, die Ihr freudig Gottes schöne Natur genießt, die Ihr Euch Euer warmes, behagliches Nest baut, die Ihr das Glück der Genügsamkeit kennen gelernt habt. — Es ist schon lange her, als ich meine letzte Wanderung machte. Der Krieg kam dazwischen. Der Krieg ist auch für den

Wandervogel eine harte Probe. Zeitweise sah es bedenklich genug aus, aber das Schlimmste scheint doch gut überstanden zu sein, und Euer Rundbrief ist ja voll der besten Hoffnungen. — Für Eure Nestkaffe schicke ich nach Neujahr einen kleinen Beitrag. Ich würde es gerne gleich tun, aber ich bin schon seit etwa 14 Tagen vollständig blank.

Es geht doch nichts über das Fliegen. Schon im Flugzeug zu sitzen und in den Lüften zu schweben ist ein Vergnügen, das nie geringer wird, wie oft man auch schon in den Lüften war. Das Schönste ist aber doch, wenn man mit einem erfüllten Auftrag wieder nach Hause kommt. Das Fliegen ist jetzt meist wenig gefährlich, bei manchen Flügen wird man überhaupt kaum belästigt. Trotzdem muß man dauernd scharf aufpassen; denn wenn man sich von feindlichen Fliegern überraschen läßt, ist man meist erledigt. Man kann allerdings auch sonst in unangenehme Lagen kommen, wie es mir am 26. dieses Monats erging. Wir waren in ca. 2500 m weit über die Linie geflogen, um feindliche Batteriestellungen und Anmarschstraßen zu photographieren. Es war ein unangenehm starker Ostwind, unangenehm, weil das Auskragen dabei schwierig ist. Die Flaks eröffneten ein wütendes Feuer, schossen aber viel zu hoch, sie lagen in dichten Haufen 500 m über uns, so daß wir uns nicht darum zu kümmern brauchten. Doch plötzlich hatten sie die Höhe heraus, und jetzt krachte es von allen Seiten. Das Flugzeug war schon durch mehrere Splitter beschädigt, als die Flaks aufhörten, um drei Kampfeinsitzern freies Angriffsfeld zu geben. Bei dem starken Ostwind war es unmöglich, rechtzeitig über die Linie zu kommen. Die „Schweinigel“ waren bedeutend schneller als wir und bald auf wenige hundert Meter heran. Der Kampf war ungleich, aber an Auskragen war nicht zu denken. Anderseits durften wir uns aber auch auf einen Kurventkampf nicht einlassen, weil wir dann nur noch weiter zurückgetrieben wären. Jetzt kam das Schlimmste, mein Maschinengewehr versagte schon nach 20 Schuß, die Ladehemmung ist bald beseitigt, aber nach 5 Schuß wieder Hemmung, da wird uns ein Spannkabel abgeschossen, ich habe alle 2 bis 3 Schuß Ladehemmung, und dann ist es ganz aus. Die Maschine wurde so zerschossen, daß sie jeden Augenblick auseinanderfallen konnte. Ich kriege eine Sauwut auf das Maschinengewehr. Einer der Schweinigel merkt was und stößt auf uns zu. Durch schwache Wendungen biegen wir seinen Schüssen aus, er kommt immer näher, schießt aber nicht mehr. Wahrscheinlich hat er auch Ladehemmung. Schließlich ist er nur noch 10—15 m von uns, es kommt aber kein Schuß aus seinem Lauf. Als er so nahe heran ist, daß wir im nächsten Augenblick hätten zusammenstoßen müssen, zieht er die Maschine und steht wie ein Brett über mir. Man hätte gar nicht daran vorbeischießen können, es muß ein krasser Neuling gewesen sein. Bald darauf haben wir die deutsche Linie erreicht, und da gaben die Schweinigel die Verfolgung auf. Unter Anspannung aller Kräfte gelang es dem Führer, die Maschine heil nach Hause zu bringen.



Der Flug hatte sich aber doch gelohnt, 38 wertvolle Aufnahmen hatten wir mitgebracht.

Jetzt wünsche ich Euch ein frohes Neujahr und verbleibe mit einem kräftigen Heil!

Euer Otto Böning.

27. 1. 1918.

Wir liegen jetzt in Ruhe und warten auf Arbeit. Der nächste Frühling wird jedenfalls der schönste Teil des Krieges. An Urlaub denke ich nicht eher, als bis die Hauptsache vorbei ist, oder bis ich nicht mehr durchhalten kann. Letzteres wird hoffentlich nicht eintreten, ich muß aber doch damit rechnen, weil mein Magen etwas abgekämpft ist. Bei vorsichtiger Behandlung wird er aber noch etliche Flüge aushalten. — Um unsere Verhandlungen in Brest-Litowsk kümmere ich mich so wenig wie möglich. Alles, worüber ich mich ärgern könnte, und woran ich doch nichts ändern kann, lasse ich nach Möglichkeit unbeachtet.



Arthur Bultmann

Jüngster Sohn des † Kirchenrats Arthur Bultmann in Oldenburg, am 7. März 1897 in Rastede geboren, war beim Ausbruch des Krieges Oberprimaner des Gymnasiums in Oldenburg. Wie seine Klassengenossen bestand er die Notreifepprüfung, um voll Begeisterung als Kriegsfreiwilliger einzutreten. Erst am 11. September gelang es ihm, bei der Infanterie Aufnahme zu finden. Am 10. Januar 1915 kam er ins Feld und nahm im Reserve-Inf.-Rgt. 231 an den Kämpfen im Osten und Westen teil. Er erhielt das E. R. II. und F.-A. Kr. II. und wurde zum Leutnant befördert. Er fiel als Ordonnanzoffizier seines Regiments am 1. Februar 1917 bei Serre, noch nicht 20 Jahre alt. Der Regimentskommandeur schrieb an seinen Vater: „Ich hatte Gelegenheit, Ihren Sohn in seinem gediegenen Charakter, erfüllt für seine militärische Pflicht, kennen zu lernen und lieb zu gewinnen. Er starb in treuester soldatischer Pflichterfüllung einen schnellen Heldentod.“ Und ein Landsturmmann des Regiments schrieb den Eltern: „Im Lazarett erhielt ich von meinen Kameraden die Nachricht, daß Ihr Herr Sohn den Heldentod gestorben ist. Die Nachricht hat mich tief ergriffen. Raun fassen kann ich es, daß er, der edle Mensch, nicht mehr unter uns Lebenden weilt. Sie können versichert sein, daß sein Tod bei allen Kameraden tiefe Trauer hervorgerufen hat, da er sehr beliebt und geachtet und uns allen ein gerechter und tüchtiger Vorgesetzter war. So oft ich ihn gesprochen habe, war er heiter und guten Mutes. Auch vorn in der Stellung war er kein Drückeberger, wie mir meine Kameraden, die schon lange mit ihm zusammen waren, oft gesagt haben; er spornte immer alle an. Ehre seinem Andenken!“

Feldpostbriefe.

13. 1. 1915.

Wir fuhren über Hannover—Thorn bis Pniewo an der Bahnlinie Rutno—Skernewizy und marschierten noch 5 km. Dann Quartier in einem Dorf. Kaffee gekocht. Häuser und Leute klein. Polendreck. In Pniewo das erste Soldatengrab. Haufen deutscher und russischer Gewehre, Patronen usw. Ein abgestürztes Fliegergestell. Güterwagen mit Trainwagen und Schlitten. Sehr viel Autos. Heute Marsch nach Lowitsch 25 km. Schützengräben. Gräber vor Lowitsch. Zerschossene Dörfer, ein Pferdekadaver. Aber schon gut aufgeräumt. Hier sehr dreckig. Jeder zweite erhielt eine Konservenbüchse mit Fleisch und Bohnenmischmasch. Wir mit 7 in einer kleinen Bude. Leute sehr nett. Kochen uns die Konserven und unseren Kaffee. Können ihnen leider kein Gemüse abgeben, weil wenig. Geben ihnen aber Speck, den wir noch viel haben, auch etwas Zucker. Händewaschen große Wohltat. Ein Junge der Leute sehr intelligent, lernt deutsch. Hier