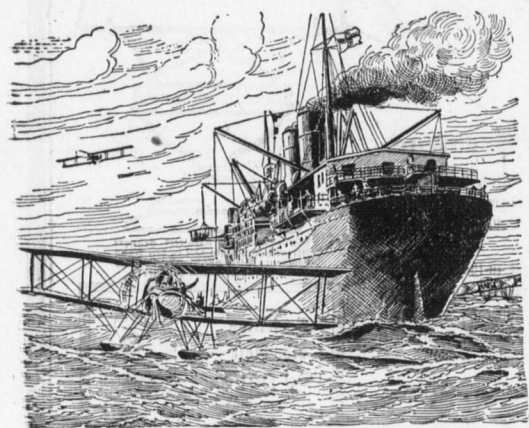


Mein letzter Flug in China.

Von Oberleutnant zur See Pfäfers.

Der einzige Flieger in Tsingtau während der ganzen Zeit der Belagerung war Oberleutnant zur See Pfäfers und es dürfte für viele ein Bericht von Interesse sein, den er seinerzeit, vor nunmehr zwei Jahren, im „Militär-Blond“ über seinen letzten Flug in China veröffentlichte. Er brummte treiste der Propeller,

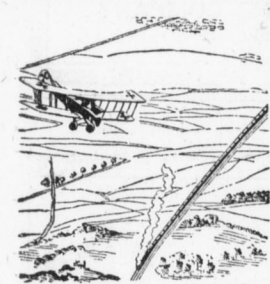
einen furchtbaren Stoß, und nur mit eiserner Faust konnte ich die Maschine zur Ruhe zwingen und vor dem Absturz bewahren. Eine feindliche Granate war gerade unter mir krepiert, und der Luftdruck hätte mich beinahe zu Boden geschleudert. Aber Gottlob! Nur mit Erde wurde ich überschüttet und außer einem faulst großen Loch, das ein Granat splitter in meine linke Tragfläche gerissen hat-



Marineflugzeuge beim Aufstieg von einem deutschen Flugzeugmutterschiff.

als ich am 6. November 1914 früh um 5:30 Uhr an mein starkes Flugzeug herantat. Meine brave Maschine, die mich so oft durch und über Geschütz- und Schrapnellhagel geführt hatte, sollte nun zum letzten Male ihren Meister tragen; noch eine wezentwungsvolle Aufgabe hatte ich zu erfüllen. Schnell noch eine kurze Prüfung des Motors, dann war keine Zeit mehr zu verlieren. Denn seit acht Tagen zerplüßten die feindlichen Granaten förmlich den Platz, der gleichzeitig mein einziger Start- und

Landungsplatz war, und niemand, den nicht die eiserne Pflicht hier hielt, wagte sich in diesen Höllenflut hin- ein. Noch einen kräftigen Händedruck meiner vier draven Leute zum Abschied, noch einmal freudlich ich den Kopf meinen treuen Bundes „Husend“, der mich traurig mit seinen klugen Augen ansah, dann gab ich „Vollgas“ und wie ein Pfeil schoß die „Taube“ in die Nacht hinaus. Da plötzlich, als ich eben dreißig Meter hoch und etwa über der Mitte des Platzes war, erhielt mein Flugzeug



Ein französischer Munitionszug wird auf der Straße von einem deutschen Flugzeug angegriffen.

te, war kein Schaden angerichtet. Nun kamen nur noch einige Schrapnell hinter mich her, das waren die letzten Abschiedsgrüße der Japaner und ihrer englischen Bundesbrüder an mich. Als ich hoch genug war, drehte ich noch einmal um, da lag das liebe, kleine Tsingtau, das so viel durdgemacht und so viel auszuhalten hatte! Bis in meine einsame Höhe drang das Dröhnen der Geschütze, das Krachen der Granaten und das Knattern der Gewehre und der Maschinengewehre. Es war der Klang des begonnenen Sturmangriffs und der verzweifeltsten Gegenwehr. Ob wir diesen dritten Sturmangriff noch aushalten würden? Wieviel, Tsingtau, lebt wohl, ihr Kameraden, die ihr dort unten kämpft! So ich ver wurde mir dieser Abschied, als die Sonne aufging, schwebte ich schon hoch oben im blauen Aether über südlich liegenden Wäldern. Der modernste „Blodabdruck“ war mir gelungen!

Nun ging es weiter und immer weiter mit fast südlichem Kurs dem südlichen China zu, über zerfällete Hügel und Gebirge, über Flüsse und weite Ebenen, dann zeitweise übers offene Meer und über Städte und Dörfer. Nach einer handgroßen Karte orientierte ich mich und schon um 8 Uhr hatte ich die 250 Kilometer hinter mir und mich glücklich nach Haitou in der Provinz Kiangsu zurechtgefunden.

Suchend suchte ich in die Tiefe nach einem geeigneten Landungsplatz, aber damit sah es bis aus! Alles übersehenermaßen und das einzige freie Land mit Häusern und Gärten bedeckt. Endlich hatte ich ein kleines, etwa hundert Meter langes und zwanzig Meter breites Feld entdeckt, das aber an beiden Längsseiten von tiefen Gräben und Mauern, vorn und hinten vom Fluß eingeschlossen war. Die Landung war schwer, aber was half es? Ich befand mich ja mitten in China und nicht in Deutschland und war froh, überhaupt noch diesen Platz gefunden zu haben. Jetzt ging es her-

in großen Spiralen, dann im flinken Gleitflug und um 3:45 Uhr stand meine Maschine mitten auf einem Reisfeld, sich im letzten Moment noch beinahe überfliegend, da das Reisfeld bis über die Köpfe in den aufgelösten Reismatten entfaltete. Die Ruhe um mich herum, nachdem mein Flugzeug gelandet, wirkte ganz eigenartig. Seit Monaten kein Dröhnen der Geschütze, kein Krachen freier Granaten, kein Fauchen und Bellen zerplatzender Schrapnell. In weiter Entfernung standen Häufen von Chinesen, Männer, Weiber und viele, viele Kinder in angsterfülltem Staunen. Sie alle, wie auch alle anderen Chinesen, deren Land ich überflogen, konnten das Wunder kaum fassen, denn ich war der erste Flieger hier, und alle dachten, der böse Geist käme selbst, um nun Unheil zu stiften. Als ich gar aus meiner Maschine kletterte und versuchte, einige Menschen heranzuwinken, war kein halten mehr. Schreiend und heulend lief alles davon, die Männer voran, ihre hingefallenen Kinder nach ihnen. Meinung dem Teufel als Opfer zurücklassend. Wirklich, mein Erscheinen künnte im buntesten Afrika keinen größeren Schrecken hervorgerufen haben. Kurz entschlossen ließ ich hinter der Herde her und griff mir drei, vier Chinesen bei ihren Köpfen und schleppte die Heulenden an mein Flugzeug heran, um ihnen zu zeigen, daß der große Vogel keinen was täte. Nach einiger Zeit, halb das, und als ich ihnen sogar einige Köstlichkeiten gab, da meinten sie, es wäre doch wohl ausnahmsweise ein guter Geist angeschworen bekommen, und das zog auch bei den anderen. Dafür kamen sie aber jetzt alle in solchen Massen, daß ich mich wunderte, daß die Maschine nicht zerdrückt und mir nicht noch mehr gestohlen wurde. Denn stehen ist die hübsche Beschäftigung der Söhne und Töchter des Landes der Mitte.

Aus meiner Lage befreite mich Herr Dr. Morgan von der amerikanischen Mission. Er sprach fließend chine-

Möglichstes gelang, und am 7. November abends sah ich auf einer für mich klar gemachten kleinen Straße, in Begleitung des chinesischen Generals Lin, zweier Offiziere und fünf- undvierzig Soldaten, die mir zum Sicherheits- und Ehrendienst mitgegeben waren. Nun ging es tagelang im Schneidentempo nach Süden, denn die Straße wurde von zwei Mann an einer an der Maschine angeschlagenen Leine stromaufwärts verbohrt. Über die Ruhe tat mir wohl, und meine Gedanken wandelten immer wieder zurück nach Tsingtau.

Ich war in Tsingtau der einzige Flieger während des ganzen Krieges, und da ich wegen der außerordentlich schweren Flugplatzverhältnisse nicht ein einziges Mal einen Beobachter mitnehmen konnte, mußte ich meine ganzen Flüge stets allein ausführen. Der zweite Fliegeroffizier war schon vor dem Kriege abgestürzt und hatte sich recht erheblich verletzt, seine Maschine war dabei vollständig zertrümmert. Meine Aufgabe war daher schwierig, dafür aber auch um so schöner und ehrenvoller. Schon gleich nach der Kriegserklärung fing ich mit meinen Aufklärungsflügen an, die mich oft hunderte von Kilometern nach Schantung hineinführten und gleichzeitig für mich vorzügliche Vorbereitungen für die späteren schweren Flüge wurden. Bereits Anfang September erhielt ich meine Feuerkarte weit draußen, als ich in fünfzehnhundert Meter Höhe das Gelände „abgrütelte“. Mit zehn Schußlöchern in den Tragflächen kehrte ich zurück. Dann wieder sondierte ich, mit tausend Metern begibend und immer höher gehend, das außerordentlich schwer überfliehbare, von wilden Gebirgen, Schluchten und trockenen Flußbetten durchzogene Vorland von Tsingtau, das später mein Hauptfeld der Tätigkeit werden sollte.

Da ich noch auf achtzehnhundert Meter Höhe ernsthafte Treffer von Gewehren und Maschinengewehren erhielt, mußte ich meine ganzen Beob-



Massenbefehle in Frankfurt. Die Kinder, die durch die Familienhilfe überwiesen wurden, erhielten hier während der Ferien lohnstrenge ein kräftiges Mittagessen.

und sandte meinen riesigen chinesischen Raß zum Mandarin, und nach etwa anderthalb Stunden kamen auch tatsächlich vierzig Soldaten aus dem fünfzehn Minuten entfernten Lager zur Bekämpfung meines Flugzeuges. Nachmittags ging ich ins Demontieren meiner „Taube“. Aber das war leichter gefallt als getan! Ich selber hatte nur einen Schraubenschlüssel mit und suchte nun nach Werkzeugen. Aber ich befand mich ja in China, in der rüchfüßigen Wälder gegen dieses Land, wo es noch genug so aussehender, wie vor tausend Jahren, und Schraubenschlüssel, Schraubenzieher, Meißel noch etwas Unbekanntes waren. Endlich entdeckte ich in der amerikanischen Mission eine Art und ein kümmerliches, sägeähnliches Ding. Damit ging es an die Arbeit, und da ich wenigstens meinen treuen hundertzwanzig Pferde starken Mercedes-Sechs-Zylindermotor vor der Vernichtung retten wollte, hieb und sägte ich ihn vom Rumpf ab. Aber da zeigte sich, was gute deutsche Arbeit war. So fest war alles gebaut. Um die Gesetze der Neutralität zu wahren, gab ich den Motor dem Mandarin zum Aufbewahren, das übrige Flugzeug zündete ich an, und es ging sofort in hellen Flammen auf. Mir war zuMutte, als ich meine wadere „Taube“ brennen sah, als ob ich einen lieben, treuen Kameraden verlor; ich muß gestehen, Weinen war mir näher als Lachen.

Ich war in Tsingtau der einzige Flieger während des ganzen Krieges, und da ich wegen der außerordentlich schweren Flugplatzverhältnisse nicht ein einziges Mal einen Beobachter mitnehmen konnte, mußte ich meine ganzen Flüge stets allein ausführen. Der zweite Fliegeroffizier war schon vor dem Kriege abgestürzt und hatte sich recht erheblich verletzt, seine Maschine war dabei vollständig zertrümmert. Meine Aufgabe war daher schwierig, dafür aber auch um so schöner und ehrenvoller. Schon gleich nach der Kriegserklärung fing ich mit meinen Aufklärungsflügen an, die mich oft hunderte von Kilometern nach Schantung hineinführten und gleichzeitig für mich vorzügliche Vorbereitungen für die späteren schweren Flüge wurden. Bereits Anfang September erhielt ich meine Feuerkarte weit draußen, als ich in fünfzehnhundert Meter Höhe das Gelände „abgrütelte“. Mit zehn Schußlöchern in den Tragflächen kehrte ich zurück. Dann wieder sondierte ich, mit tausend Metern begibend und immer höher gehend, das außerordentlich schwer überfliehbare, von wilden Gebirgen, Schluchten und trockenen Flußbetten durchzogene Vorland von Tsingtau, das später mein Hauptfeld der Tätigkeit werden sollte.

Da ich noch auf achtzehnhundert Meter Höhe ernsthafte Treffer von Gewehren und Maschinengewehren erhielt, mußte ich meine ganzen Beob-

achtungen stets in zweitausend Meter Höhe machen. Sobald ich diese erreicht hatte, droffelte ich den Motor so ab, daß das Flugzeug die Höhe von selber hielt. Dann ging ich meine Karte vor mich ans Höhenfeuer, nahm mein Notizbuch zur Hand und beobachtete nach unten zwischen Tragfläche und Rumpf hinübersehend, den Feind. Das Höhenfeuer ließ ich ganz los und die Seite steuerte ich mit den Fingern. Eine Stellung umstreckte ich dann so lange, bis ich alles genau ausgemacht, in die Karte eingetragen, mit genau aufgeschrieben und eine ganz genaue Skizze angefertigt hatte. Ab und zu warf ich dann eine Bombe oder beschloß mit meiner Parabolstumpflote, die ich immer bei mir hatte, ein feindliches Flugzeug.



Glückliche Bewohner des italienischen Berglandes.

Neuer unterseeischer Magnet.

In Verbindung mit dem großen Weltkriege gewinnt die nachsichende neuerliche Erfindung besonderer Interesse, obwohl sie nicht „an der Front“ oder für eine der kriegsführenden Mächte auf Bestellung gemacht worden ist und in ihrer ersten Form schon vor dem Krieg zurückdatiert. Sie ist allerdings unlängst noch verbessert und im kleinen erprobt worden.

Eine Versicherung.

„Gratuliere, Herr Schmidt! Ihr Herr Sohn ist ja wohl zum Leutnant befördert worden?“ — „Dante, ja — der ist aus dem Unteroffiziersstand in den Offiziersunterstand befördert worden.“



Die Soldaten. Holländer: „Es steht geschrieben, „Ihr sollt nicht töten.““ — „Sag ich nicht.“ — „Dante, für mein Seelenheil werde ich nach dem Kriege sorgen.“

Es handelt sich nämlich um eine magnetische Maschine, welche vom Grunde des Meeres, oder überhaupt tiefer Gewässer, Metalle auffischen soll, so u. a. auch Geschosse. Von meistent war ein solcher Gedanke schon seit einiger Zeit ins Auge gefaßt worden; ein japanischer Gelehrter namens Nakabara hat ihn einer Verwirklichung anscheinend am nächsten gebracht. Von einer amerikanisch-orientalischen Zeitschrift wird darüber berichtet:



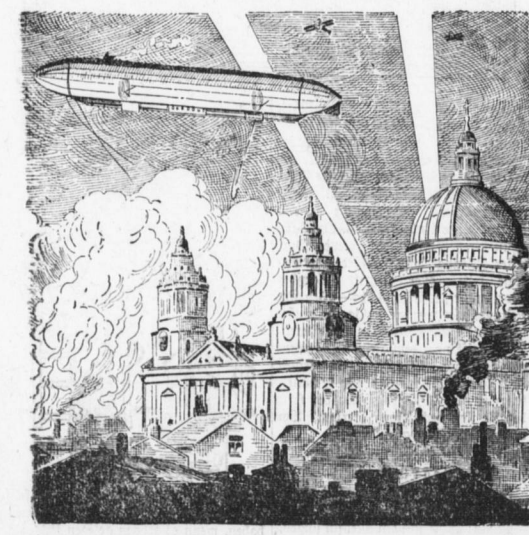
Majestäät. „Hier haben Eure Majestät den neuen Feldzugsplan. Wären Eure Majestät die Gnade haben, Eure Majestät Gutachten darüber abzugeben und Eure Majestät nicht zu verzögern — Außerordentliches Siegel daran zu befestigen, Majestäät.“ — „Warten Sie! — Das ist mein eng- lischer Patron scho. begulachtet?“

Die Maschine ist mit einem mächtigen elektro-magnetischen Stein versehen, welcher auf dem Grund des betreffenden Gewässers hinabgelassen wird. Es ist auch eine Vorrichtung beigegeben, welche mit einem automatischen Telephon - Schallrohr Verbindung hat und ein Signal gibt, sobald der Stein mit den Gegenständen, nach denen man sucht, in Berührung kommt. Diese werden sodann mit dem Stein herausgehoben. Man probierte die Maschine im Sumida zu Tokio, Neun- und zehnjährige Geschosse, welche bei Übungen von Kriegsschiffen aus in das Wasser geschleudert worden waren, wurden erfolgreich ermittelte und an die Oberfläche gebracht. Man spekuliert bereits darauf, etwa 600.000 große Geschosse aus der Hiroshima- und der Yt - Bai herauszubringen; diese hätten schon allein als Eisen - Abfälle, bei den jetzigen Preisen, einen Wert von ungefähr 3 Millionen Dollars. Und anderswo in der Welt könnte man, wenn sich die Maschine im großen bewährt, noch viel bedeutendere Funde machen.

Da fehlte eigentlich nur noch, daß ein Magnet erfunden würde, der stark genug ist, um solches Eisen, das in ungeheuren Mengen in europäischen Schlachtfeldern eingebettet ist, aus dem Boden zu holen!



Die Dudelsackläufer eines schottischen Hochländerregiments.



Der Luftkrieg gegen England. Zeppelinangriff auf London. Der Zeppelin fliegt natürlich bedeutend höher, als auf dieser Zeichnung erscheint.

Nach den amtlichen Besuchen und Gegenbesuchen beim Mandarin und nach einem vorzüglichen Essen, das dieser mir zu Ehren gab, und bei dem ich als Gast dadurch ausgezeichnet wurde, daß ich Meßer und Gabel erhielt, wurde ich in der amerikanischen Mission aufs reichste aufgenommen. Während wurde für mich geforgt und besonders Herr und Frau Morgan, Frau Rice, die Gattin des amerikanischen Missionars, und Herr Gimbel habe ich zu danken. Als ich landete, hatte ich nichts mit, als eine Zahnbürste, ein Stück Seife und was ich gerade auf dem Leibe trug; als ich am nächsten Tage auf meine Schuhte stieg, mußten vier Kulis die Sachen tragen, die mir für die lange Fahrt mitgegeben waren. Der Mandarin Yuan-Szeang hatte auch sein