

## Hamburgischer Correspondent

Nr. 265.

### Bäumers Fliegerlaufbahn.

Der bekannte Hamburger Flieger Bäumler hat, wie wir gestern abend melbten, den zweiten Preis in der Klasse B des Deutschen Rundfluges errungen. Es wird unsere Leser sicherlich interessieren, etwas Näheres aus der Fliegerlaufbahn des Preisträgers zu erfahren.

Bäumler ist schon seit 1916 bei der Fliegerei. Bei Kriegsausbruch wurde er Infanterist, hatte jedoch mit seinen Gesuchen Erfolg und begann in der Mitte des genannten Jahres mit dem Schulan, d. h. mit der Ausbildung zum Flugzeugführer. Nach Erlangung des Pilotenzeugnisses wurde er einer Staffel zugeteilt und hatte das Glück, zur Jagdstaffel Voelcke zu kommen. Bald hatte er sich in seine neuen Aufgaben hineingefunden und begann seine erfolgreiche Tätigkeit als Kampfflieger.

Hierbei entwickelte er eine ganz besondere Taktik, und dieser besonderen Methode verdankt er die 45 Siege, die er im Luftkampf errungen hat. Er isolierte sich nämlich sofort vom Geschwader, startete auch als Letzter und flog immer hübsch hinten an. Kaum jedoch sichtete das Geschwader einen Feind, kaum löste sich die Formation auf, um in den Kampf zu gehen, als auch Bäumler schon geradewegs auf den Gegner zuhielt und sich wie ein Raubvogel auf ihn stürzte. Dieser Kampfesart blieb er auch treu, als nach dem Tode Voelckes die ganze Jagdstaffel zu der Fliegergruppe des Freiherrn v. Richthofen geschlagen wurde.

Die Jagdstaffel Voelcke fühlte sich unter der Oberhoheit Richthofens nicht sehr wohl; Richthofen galt als Querulant und setzte seine Leute immer allerhand Schikanen aus. Dennoch blieb die gute Stimmung, die in der Staffel herrschte, wohlbewahrt — nicht zuletzt wieder durch Bäumler und durch „Röbes“, den bekannten Kampfflieger Carl Jacobs, der gleichfalls am Deutschen Rundflug teilgenommen hat. Der gesunde und urwüchsige Humor dieser Beiden ließ die Laune immer wieder über den toten Punkt hinweg.

Nach der Revolution widmete Bäumler sich wieder seinem alten Beruf — er ist eigentlich Zahnarzt und hat eine gute Praxis in Harburg — und betrieb sein „Handwerk“ mit seiner Frau zusammen, die gleichfalls Zahnheilkunde studiert hat.

Eine Zeitlang ging alles gut; bald jedoch regte sich wieder das alte Fliegerblut, und von seinen Ersparnissen kaufte er sich zunächst Ende 1919 eine Maschine aus den Seeresbeständen — eine Blaue Maus (WS.) — und flog los. Der Doppeldecker war sehr schön, und auch die 160 PS. des Motors ließen eigentlich nichts zu wünschen übrig; jedoch für einen so leidenschaftlichen und fanatischen Flieger wie Bäumler war das nichts. Wohl hatte er nun eine Maschine, doch konnte er längst nicht alles damit aufstellen, was er wollte. Da lernte er durch die Vermittlung des Zigarrentwirts eines Tages Herrn v. Bülow kennen und — nach ein paar Besuchen auf dessen Gut — begannen die Beiden zunächst eine Interessengemeinschaft, aus der dann später die Bäumler Aero GmbH. wurde.

Zuerst klabte die Sache mit Bülow nicht; das Geld war knapp und das Kind wollte nicht vom Boden. Dann aber kam durch unermüdblichen Fleiß und durch viele Entbehrungen, zu denen sogar der Hunger gehörte, die Rüste ins Rollen. Es gelang, einen Schwungrad Motors (alte Kriegsmaschinen) zu kaufen, die eine ganz wesentliche Bereicherung des Flugparkes bedeu-

teten, wenn sie auch mit ihren Siemens- und Packmotoren nicht gerade das ersehnte Ideal waren, und 1923 konnte Bäumler endlich seine Flugschule in größerem Umfang eröffnen.

Obwohl er bereits in Malmö große Erfolge errungen hatte, war er mit seinen Ergebnissen doch noch längst nicht zufrieden. Sein Streben ging dahin, ein Kleinflugzeug zu schaffen, das allen Anforderungen gerecht würde, die an ein modernes und brauchbares Flugzeug gestellt werden, und dieses Flugzeug konnte nur ein Kleinflugzeug sein, das den Bestimmungen des Versailler Vertrages nicht zuwiderlief.

So fühlte er sich zum ersten Male einen wesentlichen Schritt voran gekommen, als ihm in Kuhlshüttel in der neuerbauten Halle Platz zur Verfügung gestellt wurde und er nun dort seine Flugzeugfabrik mit guten Werkzeugmaschinen errichten konnte. Das erste Kind dieser Fabrik war der seinerzeit vielbesprochene Rote Vogel, ein Kleinflugzeug mit einem alten Fahrradmotor von nur 13 PS. Und dieses Kind war es, das der Kleinfliegerei zu ihrem bahnbrechenden Erfolge verhalf. Kam der Rote Vogel auch manches Mal nicht vom Boden hoch, weil der Motor doch etwas zu schwach war, so war es in den meisten Fällen die Verwegenheit und Tollkühnheit seines Erbauers und Führers, die die Maschine doch noch emporriß. So erregte Bäumler Erstaunen, wo er sich zeigte, und zum ersten Male wurde sein Name damals unter denen genannt, die Hoffnung bedeuteten für die Zukunft der Fliegerei im allgemeinen und der Kleinfliegerei im besonderen. — Alsterkind und Sausewind waren die jüngeren Kinder seiner Fabrik — und mit dem Sausewind hat er jetzt den zweiten Preis geholt.

Mer Gelegenheit hatte, den stattlichen Mann einmal persönlich kennen zu lernen, der murkte ihn in sein Herz schließen. Daß er fast zum Hamburger Nationalhelden wurde, ist kaum ein Wunder. Unerfrocken und wagemutig wie kaum einer, und dabei doch artmütig wie ein Kind. Und dabei ein Gentleman vom Scheitel bis zur Sohle.

Kreilich: hätte er seine kleine Frau nicht gehabt, die allein die Praxis weiterführte, als der Gatte das Fliegen wieder begann, die ihn obfermütig immer unterstützte, wo es ntotat, und die sogar mit ihm hungerte, als das Geld mehr und mehr schwand — hätte er sie nicht gehabt, so hätte Hamburg heute wohl nicht seinen Bäumler. Aber er hat sie, und sie ist ihm eine gute Gefährtin. Und eine tapfere dazu. Zwar zitterte sie, als am ersten Schleifentag der böige Sturm die Maschinen bedrohte; als der Gatte aber wohlbehalten gelandet war, da leuchtete ein froher Stolz aus ihren Augen, und ihr Gatte hat sicher nichts davon geahnt, daß sie um ihn bangte. Schwachheit ist sonst nicht ihre Seite, und kann eine größere Freude kennt sie, als wenn Bäumler seinen kleinen Pilotensohn Arno — er ist 6 Jahre alt — in die Maschine hebt und ihn flazieren fliegt. Dann geht es erst rund um Hamburg herum, höher und immer höher, dann quer darüber hinweg, und schließlich dreht er mit ihm ein Looping nach dem anderen, bis der kleine Mann hor Fremde taucht. Dann schließt ihn die Mutter froh in die Arme: Bäumler aber steigt aus der Riste, leat sich ins ordne Gras des Flugplatzes, tut ein paar tiefe Atemzüge und schläft ein. So tut er heute wie ehemals, als er noch Flieger vor dem Feinde war.

Bäumler ist ein leidenschaftlicher Maschinenfreund — ein Maschinenfanatiker. Er hat sein Fach nicht studiert; aber gelernt hat er es wie kaum einer. Möge ihm auch weiterhin sein Stern günstig bleiben; wir alle haben sicher noch viel von ihm zu erwarten.

W. St.-g.

## Hamburger Nachrichten

## Der Sturz in den Drefesund.

Kopenhagen, den 16. Juli.

(Drahtmeldung.)

Über den tödlichen Unfall, den der Hamburger Flieger Paul Bäumer bei Kopenhagen erlitt, berichtet die dänische Zeitung „Politiken“ folgendes:

Bäumer ist hierher gekommen, um die neue Rohrbach-Maschine, die an die Türkei verkauft ist, zu erproben. In einer Höhe von 5000 Metern begann er die Versuche und setzte die Maschine allen Anstrengungen aus, die beim Kunstfliegen vorkommen. Zum Schluß fing er in einer Höhe von 2000 Metern an zu Trudeln, aber er bekam die Maschine nicht wieder in die Gewalt. Sie fiel and fies weiter mit der Nase nach unten, sich um ihre eigene Achse drehend, mit ständig vermehrter Geschwindigkeit. Der Fall endete im Wasser. Die Maschine sank sofort auf den Grund und der Flieger kam nicht aus der Kabine heraus. Er ertrank.

Das Unglück geschah ein Kilometer vom Land. Schnell wurde die Stelle gefunden, und ein Dutzend Boote suchten den Meeresgrund ab. Schließlich gelang es, die Maschine zu finden. Sie liegt in einer Tiefe von 6 bis 7 Meter und wird erst im Laufe des heutigen Tages gehoben werden können.

Weiter berichtet „Politiken“ über den Unglücksflug folgendes: Ingenieur Bäumer hatte hier eine doppelte Aufgabe. Er wollte uns sein kleines Leichtflugzeug „Saufwind“ zeigen und sollte gleichzeitig einige Flüge mit der neuen Rohrbach-Maschine machen, bevor diese an die Türkei abgeliefert wurde. Den ersten Probeflug unternahm er vorgestern. Es war eine Steigungsprobe bis zu 5000 Metern Höhe, und alles ging vorchriftsmäßig. Gestern erprobte er die Stabilität und die Stärke der Maschine. Die Maschine startete auf dem Flugplatz in Rastrop. Der Flieger zog einen mit Napol ausgestopften Fliegeranzug an, der imstande war, ihm eine Anzahl von Stunden über Wasser zu halten. Er nahm auch einen Fallschirm mit, der auf seinem Rücken befestigt war. Er konnte also, wenn es nötig wurde, sich durch Absprung retten und die Maschine ihrem Schicksal überlassen.

Dann flog er ab. Beim Aufstieg war eine Reihe von den leitenden Persönlichkeiten der Rohrbach-Gesellschaft zur Stelle. Und obwohl alle Vorsichtsmaßnahmen für eine etwaige Katastrophe getroffen waren, so hatte doch nicht ein einziger das Gefühl, daß etwas Besonderes bevorstand.

Bäumer gab dem Motor Vollgas, stieg auf und steuerte in großen ruhigen Kurven gegen den klaren Abendhimmel. Die Maschine stieg und stieg. Sie wurde schnell zu einem Punkt, den man kaum noch sehen konnte, und das Auge vermochte es nicht, sie an dem flackernden, hellen Abendhimmel zu verfolgen. Der Flieger blieb sorgfältig stets über dem Wasser. Stürzte er bei seinen gefährlichen Versuchen ab, so war ja draußen über dem Wasser weniger Gefahr, daß er anderen Leid zufügte.

Die ersten Versuche verliefen, wie sie sollten. Die Maschine machte Sturzflüge, Loopingsflüge und trudelte; dem Flieger gelang es glänzend, ganz selbstverständlich nach jeder Übung das Flugzeug wieder in die rechte Lage zu bringen.

Als das Flugzeug dann auf etwa 2—3000 Meter heruntergegangen war, begann Bäumer wieder zu trudeln. Dies wurde sein Verhängnis. Es gelang ihm nicht, die Maschine wieder in die richtige Lage zu bringen. Er benutzte seinen Fallschirm nicht, sondern ging mit der Maschine herunter, bis es zu spät war, an eine Rettung zu denken.

Entsetzt standen die leitenden Rohrbach-Männer am Lande und sahen, wie Bäumer ins Wasser stürzte. Gewaltig spritzte das Wasser in die Höhe und die Maschine verschwand in den Wellen. Mehrere Sekunden danach drang das Geräusch von dem Absturz ins Wasser ans Land, es klang wie ein Kanonenschuß. Dicht bei der Unglücksstelle fuhr ein großer, mit Holz beladener Dampfer nach Norden. Er setzte sofort drei Boote ins Wasser, stoppte ab und stieß mit seiner Pfeife S. O. S.-Signale aus. Die Signale wurden immerfort wiederholt.

Sofort stürzte der Flieger Landmann zu einem Motorschnellboot. Direktor Ehrhardt alarmierte die Flugbootstation, und eine größere Anzahl von Motorbooten, Seglern und Kajaken fuhr von allen Seiten in voller Fahrt nach der Unglücksstätte.

Kriegswerft das Flugzeug. Es war jedoch zu spät, die Bergung des Flugzeuges zu versuchen. Sie wurde bis zum Tagesanbruch verschoben.

## Der Flieger Landmann

berichtet folgendes über das Unglück:

Ich sah alle Manöver Bäumers von Anfang bis zur Katastrophe. Die letzte „Spinne“ (gemeint ist das Trudeln) begann 2000 Meter über dem Wasser. Bäumer versuchte drei bis viermal den Motor angehen zu lassen, um sich zu retten, aber es gelang ihm nicht. Ich war schnell klar über die Situation. Ich dachte, er würde abspringen. Er hatte ja einen guten Fallschirm mit, aber er sprang nicht ab. Warum? Das weiß ich nicht. Vielleicht weil er, der ausgezeichnete Flieger, bis zuletzt hoffte, die Maschine wieder zurecht zu bekommen.

## Was der dänische Flieger Harald Hansen sagt.

Der dänische Flugzeugführer Harald Hansen, der die Verkehrsflugzeuge der Dänischen Luftverkehrsgesellschaft von Kopenhagen nach Hamburg fliegt und heute früh gegen 11 Uhr in Fußsättel landete, erzählte über den Unglücksfall folgendes:

Bäumer hatte sich mit seinen Flugvorführungen mit seinem „Saufwind“ die Herzen der Kopenhagener im Nu erobert, und immer wieder konnte er Worte begeisterten Lobes hören. Gestern Abend stieg er mit dem Rohrbach-Flugzeug auf, womit der Flieger Landmann schon verschiedentlich geflogen war, auch verschiedene Unglücksfälle erlitten hatte, die jedoch immer noch gut abgelaufen waren. Ich kann wohl sagen, daß die dänischen Flieger mit diesem Flugzeug auf eine Einladung hin bestimmt nicht aufgestiegen wären, denn es ist eine reine Versuchsmaschine, die schon mehrere Male umgebaut worden ist und zu der wir kein echtes Vertrauen haben. Bäumer war natürlich nicht der Mann, der sich abschrecken ließ, und es ist bei seinem Wagenmut verständlich, daß er ein Flugzeug, das schon andere vor ihm geflogen haben, ebenfalls versuchte.

Es ging zunächst auch alles gut. Bäumer stieg ziemlich schnell auf und erreichte bald eine große Höhe. Plötzlich kam das Flugzeug ins Trudeln. Man konnte deutlich hören, wie Bäumer, dreimalmal Gas gab, um des Flugzeuges wieder Herr zu werden. Wir verfolgten die Vorgänge vom Flughafen Rastrop aus mit größter Spannung und hegten die Hoffnung, daß es Bäumer gelingen würde, die Maschine zu meistern. Er wurde übrigens auch von der Stadt aus gesehen, und in Kopenhagen haben viele Leute seinen Todessturz aufmerksam und mit banger Hoffnung verfolgt. Bäumer konnte aber das Flugzeug nicht mehr abfangen. Mit der Nase nach unten jagte die Maschine in die Tiefe.

Ich startete sofort mit dem Flieger Søgaard auf einem Flugzeuge der Dänischen Luftverkehrsgesellschaft, um Bäumer zu Hilfe zu eilen. Von der Küste gingen sogleich etwa 20 Motor- und Segelboote ab. Landmann eilte mit einem schnellen Motorboot zur Stelle, wo Bäumer ungefähr abgestürzt war. Ein Flieger der dänischen Marine stieg mit einem Wasserflugzeug auf. Aber wir alle suchten zunächst vergebens.

Wie ich später erfuhr, hat ein finnischer Holzdampfer, der den Absturz ebenfalls beobachtet hatte, sogleich Boote ausgesetzt, um dem waderen Bäumer zu helfen. Er konnte aber lediglich die Unglücksstelle etwas näher umgrenzen, denn das Wasser des Drefesunds war im weiten Umkreis durch das Öl völlig undurchsichtig geworden. Stundenlang ist noch versucht worden, das Flugzeug zu bergen, bis schließlich die Dunkelheit zur Aufgabe des Suchens zwang.

Von Bäumer war nichts zu sehen. Das wunderte uns, denn er war mit einem Fallschirm an Bord gegangen und schon während des Unglücksfalls hatten wir mit Erstaunen wahrnehmen müssen, daß er die Maschine nicht verließ. Wahrscheinlich hoffte er bis zum letzten Augenblick, doch noch die Gewalt über das Flugzeug zurückzugewinnen.

Als ich heute früh im Kopenhagener Flughafen nach Hamburg startete, wurde die Leiche Bäumers geborgen. Die Rohrbachmaschine war völlig zertrümmert. Der Flieger aber sah noch angeknallt auf seinem Sitz.

In Kopenhagen ist das Mitgefühl über den so jäh erfolgten Tod Bäumers recht groß. Die Zeitungen bringen sein Bild, auch das des Unglücksflugzeuges und der Stätte, wo Bäumer in den Wellen endete.

Harald Hansen meinte noch, daß es sich um einen Konstruktionsfehler des Flugzeuges handeln müsse. Schon Landmann habe verschiedentlich mit der Maschine Pech gehabt und sei beim Landen zweimal in die Umgrenzung des Flughafens hineingeflogen. Die dänischen Flieger, das betonte er zum Schluß nochmals, hätten jedenfalls zu dem Flugzeug, das Hansen als Versuchsmaschine bezeichnete, kein Vertrauen gehabt und würden nicht damit anfliegen.



## Der Sturz in den Drefund.

Kopenhagen, den 16. Juli.

(Drahtmeldung.)

Über den tödlichen Unfall, den der Hamburger Flieger Paul Bäumer bei Kopenhagen erlitt, berichtet die dänische Zeitung „Politiken“ folgendes:

Bäumer ist hienher gekommen, um die neue Rohrbach-Maschine, die an die Türkei verkauft ist, zu erproben. In einer Höhe von 5000 Metern begann er die Versuche und setzte die Maschine allen Anstrengungen aus, die beim Kunstfliegen vorkommen. Zum Schluß fing er in einer Höhe von 2000 Metern an zu Trudeln, aber er bekam die Maschine nicht wieder in die Gewalt. Sie fiel und fiel weiter mit der Nase nach unten, sich um ihre eigene Achse drehend, mit ständig vermehrter Geschwindigkeit. Der Fall endete im Wasser. Die Maschine sank sofort auf den Grund und der Flieger kam nicht aus der Kabine heraus. Er ertrank.

Das Unglück geschah ein Kilometer vom Land. Schnell wurde die Stelle gefunden, und ein Dutzend Boote suchten den Meeresgrund ab. Schließlich gelang es, die Maschine zu finden. Sie liegt in einer Tiefe von 6 bis 7 Meter und wird erst im Laufe des heutigen Tages gehoben werden können.

Weiter berichtet „Politiken“ über den Unglücksflug folgendes: Ingenieur Bäumer hatte hier eine doppelte Aufgabe. Er wollte uns sein kleines Leichtflugzeug „Sauswind“ zeigen und sollte gleichzeitig einige Flüge mit der neuen Rohrbach-Maschine machen, bevor diese an die Türkei abgeliefert wurde. Den ersten Probeflug unternahm er vorgestern. Es war eine Steigungsprobe bis zu 5000 Metern Höhe, und alles ging vorchriftsmäßig. Gestern erprobte er die Stabilität und die Stärke der Maschine. Die Maschine startete auf dem Flugplatz in Rastrop. Der Flieger zog einen mit Napol ausgestopften Fliegeranzug an, der imstande war, ihm eine Anzahl von Stunden über Wasser zu halten. Er nahm auch einen Fallschirm mit, der auf seinem Rücken befestigt war. Er konnte also, wenn es nötig wurde, sich durch Absprung retten und die Maschine ihrem Schicksal überlassen.

Dann flog er ab. Beim Aufstieg war eine Reihe von den leitenden Persönlichkeiten der Rohrbach-Gesellschaft zur Stelle. Und obwohl alle Vorsichtsmaßnahmen für eine etwaige Katastrophe getroffen waren, so hatte doch nicht ein einziger das Gefühl, daß etwas Besonderes bevorstand.

Bäumer gab dem Motor Vollgas, stieg auf und steuerte in großen ruhigen Kurven gegen den klaren Abendhimmel. Die Maschine stieg und stieg. Sie wurde schnell zu einem Punkt, den man kaum noch sehen konnte, und das Auge vermochte es nicht, sie an dem flackernden, hellen Abendhimmel zu verfolgen. Der Flieger blieb sorgfältig stets über dem Wasser. Stürzte er bei seinen gefährlichen Versuchen ab, so war ja draußen über dem Wasser weniger Gefahr, daß er anderen Leid zufügte.

Die ersten Versuche verliefen, wie sie sollten. Die Maschine machte Sturzflüge, Loopingflüge und trudelte; dem Flieger gelang es glänzend, ganz selbstverständlich nach jeder Übung das Flugzeug wieder in die rechte Lage zu bringen.

Als das Flugzeug dann auf etwa 2—3000 Meter heruntergegangen war, begann Bäumer wieder zu trudeln. Dies wurde sein Verhängnis. Es gelang ihm nicht, die Maschine wieder in die richtige Lage zu bringen. Er benutzte seinen Fallschirm nicht, sondern ging mit der Maschine herunter, bis es zu spät war, an eine Rettung zu denken.

Entsetzt standen die leitenden Rohrbach-Männer am Lande und sahen, wie Bäumer ins Wasser stürzte. Gewaltig spritzte das Wasser in die Höhe und die Maschine verschwand in den Wellen. Mehrere Sekunden danach drang das Geräusch von dem Absturz ins Wasser ans Land, es klang wie ein Kanonenschuß. Dicht bei der Unglücksstelle fuhr ein großer, mit Holz beladener Dampfer nach Norden. Er setzte sofort drei Boote ins Wasser, stoppte ab und stieß mit seiner Peise S. O. S. - Signale aus. Die Signale wurden immerfort wiederholt.

Sofort stürzte der Flieger Landmann zu einem Motorschnellboot. Direktor Ehrhardt alarmierte die Flugbootstation, und eine größere Anzahl von Motorbooten, Seglern und Rajaken fuhren von allen Seiten in voller Fahrt nach der Unglücksstätte. Die Flugmaschine lag etwa sieben Meter tief bei der Fahrinne zwischen Rastrop und Saltholm etwa ein Meter vom Land. Große Delfe stiegen im Wasser auf und zeigten, wo die Maschine lag. Ein Motorboot hatte den Helm des Fliegers und ein Stück des Propellers gefunden. Der Holzdampfer fand das Untergeteilt des Flugzeuges, das schwamm, weil die Räder aufgepumpt waren.

Es wurde dunkel und gegen 10 Uhr beschloß Landmann, das Nachsuchen aufzugeben und erst bei Tagesanbruch wieder fortzukehren. Aber plötzlich fahnte ein Anker eines Bootes von der

Priegerwerft das Flugzeug. Es war jedoch zu spät, die Bergung des Flugzeuges zu versuchen. Sie wurde bis zum Tagesanbruch verschoben.

## Der Flieger Landmann

berichtet folgendes über das Unglück:

Ich sah alle Manöver Bäumers von Anfang bis zur Katastrophe. Die letzte „Spinne“ (gemeint ist das Trudeln) begann 2000 Meter über dem Wasser. Bäumer versuchte drei- bis viermal den Motor anzuheben, um sich zu retten, aber es gelang ihm nicht. Ich war schnell klar über die Situation. Ich dachte, er würde abspringen. Er hatte ja einen guten Fallschirm mit, aber er sprang nicht ab. Warum? Das weiß ich nicht. Vielleicht weil er, der ausgezeichnete Flieger, bis zuletzt hoffte, die Maschine wieder zurecht zu bekommen.

## Was der dänische Flieger Harald Hansen sagt.

Der dänische Flugzeugführer Harald Hansen, der die Verkehrsflugzeuge der Dänischen Luftverkehrsgesellschaft von Kopenhagen nach Hamburg fliegt und heute früh gegen 11 Uhr in Fuhlsbüttel landete, erzählte über den Unglücksfall folgendes:

Bäumer hatte sich mit seinen Flugvorführungen mit seinem „Sauswind“ die Herzen der Kopenhagener im Nu erobert, und immer wieder konnte er Worte begeisterten Lobes hören. Gestern Abend stieg er mit dem Rohrbach-Flugzeug auf, womit der Flieger Landmann schon verschiedentlich geflogen war, auch verschiedene Unglücksfälle erlitten hatte, die jedoch immer noch gut abgelaufen waren. Ich kann wohl sagen, daß die dänischen Flieger mit diesem Flugzeug auf eine Einladung hin bestimmt nicht aufgestiegen wären, denn es ist eine reine Versuchsmaschine, die schon mehrere Male umgebaut worden ist und zu der wir kein rechtliches Vertrauen haben. Bäumer war natürlich nicht der Mann, der sich abschrecken ließ, und es ist bei seinem Wagemut verständlich, daß er ein Flugzeug, das schon andere vor ihm geflogen haben, ebenfalls versuchte.

Es ging zunächst alles gut. Bäumer stieg ziemlich schnell auf und erreichte bald eine große Höhe. Plötzlich kam das Flugzeug ins Trudeln. Man konnte deutlich hören, wie Bäumer, drei- bis viermal Gas gab, um des Flugzeuges wieder Herr zu werden. Wir verfolgten die Vorgänge vom Flughafen Rastrop aus mit größter Spannung und hegten die Hoffnung, daß es Bäumer gelingen würde, die Maschine zu meistern. Er wurde übrigens auch von der Stadt aus gesehen, und in Kopenhagen haben viele Leute seinen Todessturz aufmerksam und mit banger Hoffnung verfolgt. Bäumer konnte aber das Flugzeug nicht mehr abfangen. Mit der Nase nach unten tauchte die Maschine in die Tiefe.

Ich startete sofort mit dem Flieger Sögarb auf einem Flugzeug der Dänischen Luftverkehrsgesellschaft, um Bäumer zu Hilfe zu eilen. Von der Rüste gingen sogleich etwa 20 Motor- und Segelboote ab. Landmann eilte mit einem schnellen Motorboot zur Stelle, wo Bäumer ungefähr abgestürzt war. Ein Flieger der dänischen Marine stieg mit einem Wasserflugzeug auf. Aber wir alle suchten zunächst vergebens.

Wie ich später erfuhr, hat ein finnischer Holzdamper, der den Absturz ebenfalls beobachtet hatte, sogleich Boote ausgesetzt, um dem maderen Bäumer zu helfen. Er konnte aber lediglich die Unglücksstelle etwas näher umgrenzen, denn das Wasser des Drefunds war im weiten Umkreis durch das Öl völlig undurchsichtig geworden. Stundenlang ist noch versucht worden, das Flugzeug zu bergen, bis schließlich die Dunkelheit zur Aufgabe des Suchens zwang.

Von Bäumer war nichts zu sehen. Das wunderte uns, denn er war mit einem Fallschirm an Bord gegangen und schon während des Unglücksfalls hatten wir mit Erstaunen wahrnehmen müssen, daß er die Maschine nicht verließ. Wahrscheinlich hoffte er bis zum letzten Augenblick, doch noch die Gewalt über das Flugzeug zurückzugewinnen.

Ich heute früh im Kopenhagener Flughafen nach Hamburg startete, wurde die Leiche Bäumers geborgen. Die Rohrbachmaschine war völlig zertrümmert. Der Flieger aber sah noch angeschmalt auf seinem Sitz.

In Kopenhagen ist das Mitgefühl über den so früh erfolgten Tod Bäumers recht groß. Die Zeitungen bringen sein Bild, auch das des Unglücksflugzeuges und der Stätte, wo Bäumer in den Wellen endete.

Harald Hansen meinte noch, daß es sich um einen Konstruktionsfehler des Flugzeuges handeln müsse. Schon Landmann habe verschiedentlich mit der Maschine Rech gehabt und sei beim Landen zweimal in die Umgrenzung des Flughafens hineingeflogen. Die dänischen Flieger, das betonte er zum Schluß nochmals, hätten jedenfalls zu dem Flugzeug, das Hansen als Versuchsmaschine bezeichnete, kein Vertrauen gehabt und würden nicht damit geflogen sein.

## Bei der Bäumer-Mero in Fuhlsbüttel.

Auch die Bäumer-Mero G. m. b. H., die durch den Begleiter Bäumers, der heute früh zurückgekehrt ist, von dem Unglück als Augenzeuge unterrichtet wurde, vertritt den Standpunkt, daß die Unglücksursache keinesfalls ein Steuerfehler sei, sondern daß es sich um einen Konstruktionsfehler handeln müsse, der bewirkte, daß Bäumer das Flugzeug beim Trudeln nicht abfangen konnte.

# Bäumers fliegertod.



Pour le mérite-Flieger Bäumer †.

## Paul Bäumers Lebensgang.

Hamburg steht erschüttert an der Bahre des trefflichen Fliegerhelden Paul Bäumer, der über dem dänischen Sund einen so plötzlichen Tod fand. Erst in den letzten Wochen und Tagen ging Bäumers Name noch von Mund zu Mund, als er mit seinem „Sauswind“ einen neuen Welthöhenrekord und bald darauf einen neuen Weltgeschwindigkeitsrekord aufstellte, welcher letzteren er nach einigen weiteren Tagen selbst überbot und auf rund 211 Stundenkilometer heraufschraubte. Nun ist er nicht mehr, der strahlende Held der Lüfte, der Hamburgs Namen, wo immer er weilte, Ehre machte. Freund Hein ereilte ihn in den Lüften, die sein Element waren, und warf ihn jäh in das feuchte Grab des Meeres.

Paul Bäumer war schon vor dem Kriege Flieger, so daß er auch im Weltkriege bald unter den Kriegern der Lüfte auftauchte. Schon frühzeitig finden wir ihn bei den Kampffliegern, zuerst bei der Jagdstaffel 5, dann in dem Luftgeschwader Voelcke, der „Jagdstaffel Voelcke“. Es dauerte nicht lange, und Bäumers Wagemut und Kühnheit hatten ihn zu einem gefürchteten Gegner gemacht, der nun selbst eine Jagdstaffel führte. 44 Abschüsse brachten ihm seine zahlreichen Luftkämpfe. Das blaue spitze Kreuz des Pour le mérite schmückte seine Brust.

Nach dem Umsturz blieb Bäumer der Fliegerei treu. Er gab seinen Zahntechnikerberuf auf und gründete im November 1923 die Bäumer-Koro G. m. b. H., die sich den Bau von leichten Sportflugzeugen zur Aufgabe gemacht hatte. Lange Sorgen und heiße Kämpfe waren zu überstehen, bis die junge Firma sich durchgesetzt hatte, und gerade jetzt begann ein verheißungsvoller Aufstieg, denn Bäumers Erfolge mit seinem „Sauswind 1“ und dem neuen „Sauswind 2“ hatten die Flugwelt aufhorchen lassen, und auch das Ausland, besonders Amerika, verfolgte aufmerksam die Arbeit Bäumers.

So konnte Bäumer mit ruhiger Zuversicht in die Zukunft blicken. Die Früchte seiner jahrelangen Arbeit begannen zu reifen. Sein Ruhm als Flieger, als Flugkünstler stand seitdem in der





Pour le mérite-Flieger Bäumer †.

## Paul Bäumers Lebensgang.

Hamburg steht erschüttert an der Bahre des trefflichen Fliegerhelden Paul Bäumer, der über dem dänischen Sund einen so plötzlichen Tod fand. Erst in den letzten Wochen und Tagen ging Bäumers Name noch von Mund zu Mund, als er mit seinem „Sauswind“ einen neuen Welt Höhenrekord und bald darauf einen neuen Welt Schnelligkeitsrekord aufstellte, welcher letzteren er nach einigen weiteren Tagen selbst überbot und auf rund 211 Stundenkilometer heraufschraubte. Nun ist er nicht mehr, der strahlende Held der Lüfte, der Hamburgs Namen, wo immer er weilte, Ehre machte. Freund Hein ereilte ihn in den Lüften, die sein Element waren, und warf ihn jäh in das feuchte Grab des Meeres.

Paul Bäumer war schon vor dem Kriege Flieger, so daß er auch im Weltkriege bald unter den Kriegern der Lüfte auftauchte. Schon frühzeitig finden wir ihn bei den Kampffliegern, zuerst bei der Jagdstaffel 5, dann in dem Aufgeschwader Boelcke, der „Jagdstaffel Boelcke“. Es dauerte nicht lange, und Bäumers Wagemut und Kühnheit hatten ihn zu einem gefürchteten Gegner gemacht, der nun selbst eine Jagdstaffel führte. 44 Abschüsse brachten ihm seine zahlreichen Luftkämpfe. Das blaue spitzige Kreuz des Pour le mérite schmückte seine Brust.

Nach dem Umsturz blieb Bäumer der Fliegerei treu. Er gab seinen Bahntechnikerberuf auf und gründete im November 1923 die Bäumer-Horo G. m. b. H., die sich den Bau von leichten Sportflugzeugen zur Aufgabe gemacht hatte. Lange Sorgen und heiße Kämpfe waren zu überstehen, bis die junge Firma sich durchgesetzt hatte, und gerade jetzt begann ein verheißungsvoller Aufstieg, denn Bäumers Erfolge mit seinem „Sauswind 1“ und dem neuen „Sauswind 2“ hatten die Flugwelt aufhorchen lassen, und auch das Ausland, besonders Amerika, verfolgte aufmerksam die Arbeit Bäumers.

So konnte Bäumer mit ruhiger Zuversicht in die Zukunft blicken. Die Früchte seiner jahrelangen Arbeit begannen zu reifen. Sein Ruhm als Flieger, als Flugkünstler stand gefestigt in der internationalen Flugwelt. Da ereilte ihn der Schnitter Tod auf der Höhe seines Ruhms, sank er jäh dahin, folgte er den Großen der Fliegerei nach: den Immelman und Boelcke und Richthofen und all den andern, die Deutschlands Namen ruhmvoll in die Geschichte der Fliegerei eintrugen.

Auf dem Flugplatz in Fuhlsbüttel wehen die Fahnen halbmast zum Zeichen der Trauer um den Meister der Lüfte, den lachenden Freund. Und mit den Fliegern finden sich die Bürger Hamburgs zu stiller Trauer um Paul Bäumer.

Hamburger Fremdenblatt

Nr. 194. d

# Der Hamburger Flieger Bäumer im Deresund ertrunken.

## Aus 3000 Meter abgestürzt.

### Das Flugzeug gefunden.

n. Kopenhagen, 15. Juli. (Drahtbericht unseres Vertreters.) Der deutsche Flieger Paul Bäumer, der kürzlich den Höhenweltrekord aufstellte und mit den Vorführungen seines Sportflugzeuges „Sauswind“ die Bewunderung der dänischen Fliegertreife erregt hatte, hat heute abend gegen 8 Uhr einen tragischen Tod gefunden. Bei Kunstflügen mit dem für die Türkei bestimmten Rohrbach-Flugzeug „Rohrfig“, mit dem er bereits einige Dauerflüge ausgeführt hat, war er im Flughafen Kastrup-Kopenhagen am Deresund bis zu 3000 Meter Höhe gestiegen. Wahrscheinlich infolge eines Steuerfehlers kam er ins Trudeln und stürzte ab. Das Flugzeug schlug zwei bis drei Kilometer vom Lande hart auf See auf. Mit Booten und Flugzeugen versuchte man es zu finden. Erst nach 2½ Stunden wurde die Stelle, wo es acht bis zehn Meter tief liegt, festgestellt. Die Leiche Bäumers konnte noch nicht geborgen werden.

## Vom Flugplatz Kastrup.

Von unserem nach dem Flugplatz Kastrup geeilten Kopenhagener Vertreter erhalten wir noch folgenden ergänzenden Bericht:

Der Flughafen Kastrup bei Kopenhagen, prächtig frei und farbenreich am Deresund zwischen der den Südosten der Stadt begrenzenden Insel Amager und dem Fischerort Dragør gelegen, ist heute abend der Schauplatz einer Tragödie geworden, die den Deutschen, vor allem den Hamburgern, ans Herz gehen muß. Paul Bäumer, einer der wenigen berühmten deutschen Kriegersflieger, die den Krieg überlebten und aktive Flieger blieben, einer der tapfersten Söhne der Stadt Hamburg, der soeben noch, tatkräftig und froh, neue Lorbeeren errungen hatte, ist nicht mehr unter den Lebenden. Bei einem seiner meisterhaften Höhentunflüge, die ihn bis auf 5000 Meter Höhe führte, ist er umgekommen. Auf welche Weise er, dessen sichere Hand so manche kühne Fliegertat durchgeführt

Wenden



hat, verunglückt ist, wird nie näher bekannt werden. Nur soviel ist heute Abend zu ermitteln:

Mit dem Rohrbach-Flugzeug „Rohrsix“ hat er getrudelt, aber aus irgendeinem Grunde konnte er aus dem Trudeln nicht wieder in die normale Lage zurückkommen.

Der bekannte deutsche Flieger der Rohrbachwerke, Landmann, hatte beobachtet, daß etwas nicht stimmen konnte, und den Hafen alarmiert. Aber es war zu spät.

Noch vor wenigen Tagen war dasselbe Flugzeug von dem Flieger der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt, von Köppen, gestrudelt worden, und alles ging gut, so daß man jetzt mit Bezug darauf, wie das Unglück herbeigeführt worden ist,

vor einem Rätsel steht.

Als das Flugzeug abgestürzt und untergegangen war, — das Wasser am Ufer ist ganz leicht; seine Tiefe beträgt in dem in Betracht kommenden Abstand von 2 bis 3 Kilometern etwa 10 Meter — fuhr man sofort mit Fischer- und Motorbooten aus, um zu versuchen, Paul Bäumer zu finden, und, wenn noch möglich, zu retten. In den zwei Tagen, während deren Bäumer hier in Rastrop seinen „Saufwind“ vorführte, hatte er unter den dänischen Militär- und Zivilfliegern, besonders durch seine Rückenflüge, helle Begeisterung erregt und die dänische Hilfsbereitschaft ließ auch nicht auf sich warten. Die dänische Marine sandte ein Wasserflugzeug, die Luftfahrtgesellschaft ein Landflugzeug aus. Ueber zwei Stunden lang suchte man vergebens, bis man schließlich an

Ort fanden auf dem Wasser

die Stelle erkannte, wo „Rohrsix“ mit seinem braven Führer versunken war. Paul Bäumer atmete nicht mehr. Der Dunkelheit wegen — der Himmel war am Abend wieder bedeckt — gab man die Absicht, sogleich Bergungsversuche vorzunehmen, auf.

Ueber den Tod seines Kollegen sagte mir Landmann, der ebenso wie der Direktor der Rohrbachwerke Erhardt, von dem Unglücksfall stark beeindruckt ist, er nehme an, daß Bäumer keine körperlichen Schmerzen zu erdulden gehabt, sondern bereits beim Absturz das Bewußtsein verloren habe.

Die Unruhe und Erregung im Lufthafen ist jetzt, um Mitternacht, verebht. Ich wandere an dem gewaltigen neuen Rohrbachwassersflugzeug vorbei, das noch nicht fertig hart am Wasser steht. Deutscher und dänischer Unternehmungsgeist und Arbeitswille wirken hier Hand in Hand zur Vervollkommenung des internationalen Luftverkehrs. Draußen aber unter den plätschernden Wogen ruht einer aus von siegreichem Tun und Vollbringen.

## Paul Bäumer.

Eine Nachricht, die man nicht fassen möchte in ihrer erschütternden Tragik: Paul Bäumer, Hamburgs bester und volltümlichster Flieger, hat über dänischen Gewässern der Fliegertod ereilt. Nachdem der Pilot erst in den letzten Wochen wieder der ganzen Welt herrliche Beispiele von dem erfolgreichen Fortschreiten deutscher Flugtechnik geben konnte, und nach einem Höhenweltrekord von 7400 Metern in der Klasse für Leichtflugzeuge mit seinem „Saufwind II“ auch noch den Geschwindigkeits-Weltrekord in dieser Klasse mit 211 Stundenkilometern erreicht hatte, stürzte er bei einem Probeflug über dem Meer unweit der dänischen Küste ab, und das Meer begrub Flieger und Flugzeug.

Paul Bäumer's Liebe zur Fliegerei hat ihn schon vor dem Kriege zum Flugwesen getrieben: im Jahre 1913 findet man seinen Namen zum ersten Male unter den deutschen Sportfliegern. Im Weltkrieg trat er 1915 zu den Kampfliegern, zunächst bei der Jagdstaffel 5, später bei der „Jagdstaffel Boelcke“, um dann bald eigene Jagdstaffel zu führen. Er wurde nach von Richthofen und Udet Deutschlands erfolgreichster Kampflieger mit 44 anerkannten Abschüssen.

Nach Friedensschluß blieb Bäumer seiner Fliegerei treu. Er gab seinen ursprünglichen Beruf als Rahntechniker auf und widmete seine Kräfte ganz der deutschen Aviatik. Es war ihm eine Selbstverständlichkeit, daß Deutschland trotz aller Hemmungen durch den Versailler Frieden im Wettlauf um den ersten Platz im Luftwesen der Welt nicht zurückbleiben dürfe. Er gründete im November 1923 die Bäumer-Aero G. m. b. H., um ganz neue Typen der Sportflugzeuge bauen zu können. Wie er dieses Unternehmen in heißer Liebe zur Idee durch alle Inflationschwierigkeiten hindurchsetzte, kann als schöne Illustration für die Tatsache dienen, daß gerade das Arbeiten unter Schwierigkeiten sich manchmal als Segen erweist. Die Gesellschaft gewann an Ansehen, lenkte die Aufmerksamkeit auch der amerikanischen Flugwelt auf sich. „Saufwind I“ und „Saufwind II“, die leichten Sportflugzeuge der Bäumer-Aero-Gesellschaft, machten als bedeutende Typen im Auslande von sich reden. Bis jetzt die Weltrekorde Bäumers die zähe Arbeit krönten.

In acht Tagen sollte eine neue Maschine, der Doppeldecker „Wulf“, unter des Piloten Aufsicht fertiggestellt werden, die sich die Erfahrungen mit „Saufwind II“ noch zunutze machen und noch vollkommener zu neuen Rekorde ausfallen sollte. Im kommenden Winter wollte Bäumer dazu übergehen, auch Vertikalmaschinen zu bauen. Seit dem Jahre 1923 hat Bäumer über 70 Flugschüler ausgebildet. Auch Deutschlands erfolgreiche Sportfliegerin Thea Rasche, die demnächst in Amerika ihre Künste zeigen soll, entstammt der vorzüglichen Schule Bäumers.

Immer mehr ist im Laufe der Jahre die Aviatik eine Technik, eine Mechanik geworden. Für Paul Bäumer blieb sie eine Kunst. Es reizte ihn nicht, in den Reihen der Vertikalfleger seinen Mann zu stehen, sein Aviatikertalent trieb ihn unablässig zu neuem Experimentieren, zum Suchen neuer Wege. Er verzichtete auf gesicherte Stellen in der immer mehr organisierten deutschen Luftfahrt, er blieb bei seinen Modellen und Erfindungen.

Und sein Leben galt ihm nichts, wenn die Idee ihn trieb. Vielleicht wußte er, daß auch er eines Tages dieser Idee das größte Opfer werde bringen müssen, der schon so viele wertvolle Opfer gebracht sind. Von Lilienthal, Boelcke, Immelmann, Richthofen und den vielen anderen jetzt auch zu Paul Bäumer. Andere werden vielleicht noch folgen. Unsterblich ist nur die Idee seit des Marz Zeiten.

Hamburg und das ganze deutsche Volk werden erschüttert von Bäumers Fliegertod hören. Seine Kameraden auf dem Flugplatz Fuhlsbüttel werden den immer frohgemuten stürmenden Freund und Führer schmerzlich vermissen. Und wenn wieder über der Alster Hamburgs Flieger für die deutsche Luftfahrt werben und der Flughafen Fuhlsbüttel seine großen Werbetheater hat, wird ein Name immer wieder in aller Munde in Trauer klingen: Paul Bäumer.

## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 194.

# Die Trauer um Bäumer.

### Auf dem Fuhlsbütteler Flugplatz.

Eine drückende Stimmung lastet heute morgen auf dem Hamburger Flugplatz Fuhlsbüttel. Herrscht hier sonst bei Ankunft und Abfahrt der Verkehrsflugzeuge ein freudiges Treiben, so werden heute die ersten Verkehrsmaschinen, die aus Dänemark eintreffen, mit trauerndem Ernst erwartet. Bäumer, der geniale Flieger und bewunderte Konstrukteur ist tot. Wird nicht mehr nach Hamburg, das ihn verehrt und geliebt hat, zurückkehren und mit seinem Wesen und seiner Kunst der Hamburger Luftfahrt seinen Stempel geben. Bis jetzt hat man nur die kurze Nachricht von seinem Absturz erhalten. Die ersten Verkehrsflieger, die aus Kopenhagen kommen, müssen eingehende Berichte geben können.

Kurz vor 11 Uhr trifft der dänische Flieger Harald Hansen mit seiner Verkehrsmaschine aus Kopenhagen ein. Kaum ist er gelandet, wird er auch schon umringt. Der Chefpilot der Bäumer-Werke, Bohne, und der Hamburger Flugleiter der Luft-Hansa, Bauer, und all die umstehenden Kameraden Bäumers wagen mit ernstem Gesicht kaum nach dem Absturz ihres geliebten Führers und Freundes zu fragen. Hansen selbst ist noch ganz erschüttert von dem grausamen Unglück und gibt nur in kurzen Worten Bericht.

Heute morgen haben sie Bäumer und sein Flugzeug gefunden. 15 Meter tief auf dem Grunde des Meeres. Um 9 Uhr hat ein Fischerboot die Leiche des Fliegerhelden aus Kriegs- und Friedenszeit aus Ufer gebracht. Ganz Kopenhagen trauert mit Hamburg und Deutschland um diesen Mann.

Dann werden in knapper Rede die ursächlichen Möglichkeiten des Unglücks erörtert.

Hansen winkt kurz ab und deutet mit einer Handbewegung an, daß das Unglücksflugzeug, ein dreimal umgebautes Modell, den Anforderungen, die an einen Apparat gestellt werden, noch nicht voll entspricht. Die ersten Probeflüge Bäumers mit dieser Maschine, die gut verlaufen sind, bedeuten keinen Gegenbeweis.

Ueber den Gebäuden des Flugplatzes weht die Flagge auf Halbmast. Vom Arbeiter bis zum Ingenieur, vom Flieger bis zum Flugleiter und Kommandeur der Flugpolizei steht jeder in tiefer Trauer vor dem unsagbaren Ereignis.

Vor der Halle der Bäumer-Werke blühen die Rosen, aber drinnen steht es dunkel und trübe aus. Hier und in der Familie des Helden hat der Tod die schwersten Wunden und die tiefste Lücke gerissen. Niemand spricht ein Wort. Die Beileidsbezeugung der Freunde und Kameraden sprechen sich nur in einem Händedruck aus. Auf dem Tisch des Büros ausgebreitet liegen an hundert Photographien Bäumers. Die letzten Bilder und Zeichen des Mannes, der immer ein wahrhaft geliebter Führer und sieghafter Mensch war.

### Der Flieger Paul Bäumer.

Mit Paul Bäumer hat einer der besten deutschen Flieger den Lusttod erlitten. Erst vor wenigen Tagen konnte der Pilot herrliche Beispiele von dem erfolgreichen Fortschreiten deutscher Flugtechnik geben und kurz nacheinander nach einem Höhenweltrekord von 7400 Metern in der Klasse für Leichtflugzeuge mit seinem „Sausewind II“ auch noch den Geschwindigkeitsweltrekord in dieser Klasse mit 211 Stundenkilometer erreichen.

Der erfolgreiche Pilot ist nur 31 Jahre alt geworden: er wurde am 11. Mai 1896 zu Duisburg geboren. Seine Liebe zur Fliegerei hat ihn schon vor dem Kriege zum Flugweisen getrieben: im Jahre 1913 findet man seinen Namen zum ersten Male unter den deutschen Sportsfliegern. Im Weltkrieg trat er 1915 zu den Kampffliegern, zunächst bei der Jagdstaffel 5, später bei der „Jagdstaffel Boelcke“, um dann bald eigene Jagdstaffel zu führen. Er wurde nach von Richthofen und Udet Deutschlands erfolgreichster Kampfflieger mit 44 anerkannten Abschüssen.

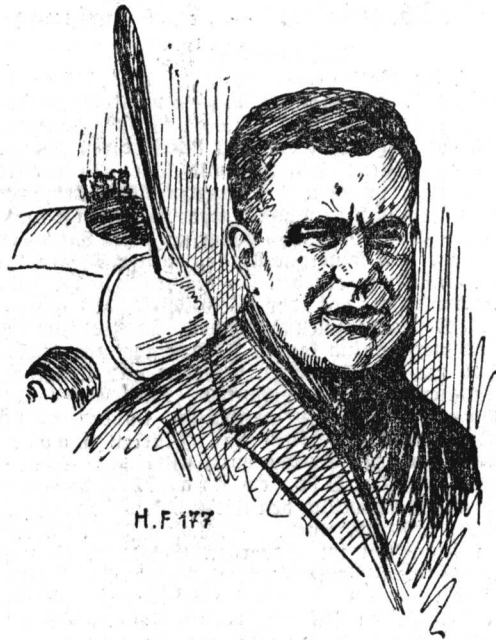
In acht Tagen sollte eine neue Maschine, der Doppeldecker „Pud“, unter des Piloten Aufsicht fertiggestellt werden, die sich die Erfahrungen mit „Sausewind II“ noch zunutze machen und noch vollkommener zu neuen Rekorde ausfallen sollte. Im kommenden Winter wollte Bäumer dazu übergehen, auch Verkehrsmaschinen zu bauen. Seit dem Jahre 1923 hat Bäumer über 70 Flugschüler ausgebildet. Auch Deutschlands erfolgreiche Sportsfliegerin Thea Rasche, die demnächst in Amerika ihre Künste zeigen soll, entstammt der vorzüglichen Schule Bäumers.

Das Reichsverkehrsministerium ernannte Paul Bäumer zum deutschen Sachverständigen bei Prüfungen im Kunstfliegen.

Immer mehr ist im Laufe der Jahre die Aviatik eine Technik, eine Mechanik geworden. Für Paul Bäumer blieb sie eine Kunst. Es reizte ihn nicht, in den Reihen der Ver-

Wenden





Lehrflieger seinen Mann zu stehen, sein Aviatikertalent trieb ihn unablässig zu neuem Experimentieren, zum Suchen neuer Wege. Er verzichtete auf gesicherte Stellungen in der immer mehr organisierten deutschen Luftfahrt, er blieb bei seinen Modellen und Erfindungen.

Und sein Leben galt ihm nichts, wenn die Idee ihn trieb. Vielleicht wußte er, daß auch er eines Tages dieser Idee das größte Opfer werden bringen müßte, der schon so viele wertvolle Opfer gebracht sind. Von Lilienthal, Boelcke, Immelmann, Richthofen und den vielen anderen jetzt auch zu Paul Bäumers. Andere werden vielleicht noch folgen. Unterblich ist nur die Idee seit des Helden Zeiten.

Mehrfach wurde er bei seinen Luftkämpfen verwundet. So traf ihn im März 1918 im Luftkampf ein Minenschuß, der ihn längere Zeit im Lazarett festhielt. Kaum wieder an der Front und im Flugzeug im neuen Luftkampf, erlebte er es, wie sein Flugzeug in 3000 Meter Höhe in Brand geschossen wurde. Mit dem Fallschirm konnte er sein Leben damals retten. Für seine Tapferkeit wurde er mit dem „Pour le mérite“ ausgezeichnet.

Nach Friedensschluß blieb Bäumers seiner Fliegerei treu. Er gab seinen ursprünglichen Beruf als Bahntechniker auf und widmete seine Kräfte ganz der deutschen Aviatik. Es war ihm eine Selbstverständlichkeit, daß Deutschland trotz aller Hemmungen durch den Versailler Frieden im Wettlauf um den ersten Platz im Luftwesen der Welt nicht zurückbleiben dürfe. Er gründete im November 1923 die Bäumers-Aero G. m. b. H., um ganz neue Typen der Sportflugzeuge bauen zu können. „Eusewind I“ und „Eusewind II“, die leichtesten Sportflugzeuge der Bäumers-Aero-Gesellschaft, machten als bedeutende Typen im Auslande von sich reden. Bis jetzt die Weltrekorde Bäumers Arbeit krönen.

Der verunglückte Pilot hinterläßt Gattin und neunjährigen Sohn.

## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 196.

# Bäumers Heimkehr.

## Die Teilnahme der Hamburgischen Bevölkerung.

### Bäumers Abschied von Kopenhagen

n. Kopenhagen, 18. Juli. (Drahtbericht unseres Vertreters.)

Ein zwitschernder Sperlingchor, der von der Decke des Rohrbaach-Hangars hinabtönte, geleitete am Sonnabend nachmittag die Leiche Paul Bäumers, als sie von den Funktionären der Rohrbaachfabrik nach dem Leichenwagen getragen wurde. Der Sarg war mit Eichenlaubgirlanden und Seerosen geschmückt. Unter tiefer Bewegung der Zuschauer setzte sich der Leichenzug in Bewegung nach dem Kopenhagener Güterbahnhof. Dort wurde der Sarg in einem Waggon untergebracht, der in den Zug nach Deutschland eingesetzt wurde.

Die Kopenhagener Presse setzt die Erörterungen über die

### Ursache des Todessturzes

Paul Bäumers und die Verantwortung für das Unglück fort. Sie erinnert daran, daß die Maschine nicht fertig geprüft war, daß das Modell mehrmals umgebaut wurde und daß der Flieger Landmann gleichfalls mit ihm abgestürzt sei. Politiken weist auch darauf hin, daß es sich um eine Kriegsmaschine gehandelt habe, ein Jagdflugzeug, das darauf berechnet war, die schnellsten und gewagtesten Manöver auszuführen. Bäumers Aufgabe habe eben darin bestanden, die Maschine an die Grenze des Möglichen zu bringen und als erfahrener Flieger sein Urteil über ihre Eigenschaften abzugeben. Die Zeitung schreibt weiter: „Bäumer kannte sein Risiko. Er war zudem mit allen Rettungsmitteln versehen, die ihm zu Gebote standen. Wir wissen nicht, warum er sich dieser Mittel nicht bedient hat. Er hatte Zeit genug dazu von dem Augenblick an, wo es ihm klar war, daß er die Maschine nicht fangen konnte. Wahrscheinlich hat der Ehrgeiz des guten Fliegers ihn dazu getrieben, seine Versuche, das Flugzeug wieder aufzurichten, fortzusetzen. In diesem Falle muß er die Besinnung verloren haben, so daß er während des letzten Teiles des Falles nichts unternehmen konnte. Zuletzt war er passiv. Warum, wird nie aufgeklärt werden. Der Leitung der Fabrik aber kann nicht die geringste Verantwortung für dieses Unglück gegeben werden. Man wußte, daß ein solches Unglück möglich sei, und sicherte den Flieger, so gut es sich machen ließ. Mit Verlehrsflügen haben diese Versuche nicht das geringste zu tun. Es handelt sich nur um die sorgfältige Untersuchung eines Erfinders und Konstrukteurs, die die kritischsten Situationen, wie sie in einem Luftverkehr von Stadt zu Stadt niemals entstehen können, ausprobieren wollte.“

### Die Ankunft in Hamburg.

Um 20 Uhr 10 (8 Uhr 10) abends sollte der Warnemünder Zug mit der Leiche Bäumers eintreffen. Schon um 7 Uhr 30 abends hielt eine ungeheure Menschenmenge die Plätze und Straßen um den Hauptbahnhof dicht besetzt. Weitere Tausende hatten auf den Bahnsteigen, Treppen und der Verbindungsbrücke der Bahnsteige Posten gesetzt, um trauernd der Ankunft des toten Helden beizuwohnen und ihre Teilnahme an dem Schicksal des bewunderten und geliebten Fliegers zu beweisen.

Pünktlich rollte der Warnemünder Zug auf Bahnsteig 2 in die Halle. Aber er brachte die Leiche des Helden nicht. In letzter Minute war der Wagen mit dem Sarg an den Flensburger Personenzug angehängt worden. Die umsichtige Leitung des Hauptbahnhofs ließ diese Aenderung in der Halle durch Ausruf bekanntmachen. Gebuldig harrete die Menge aus.

20 Uhr 43 (8 Uhr 43) traf der Flensburger Zug auf Bahnsteig 3 ein. Polizeibeamte mußten Absperrungsmaßnahmen treffen, als die Wagen des langen Zuges in den Bahnhof rollten. Im vorletzten Wagen stand der Sarg. Die Türen des unscheinbaren Güterwagens waren geöffnet. Aus dem Dunkel des Wagens leuchteten weiße Rosen und das schwarz-weiß-rote Fahmentuch, das den Sarg einhüllte. An dem Sarg hält von Kopenhagen her sein Freund und Kamerad der Flieger Landmann Wache.

Schweigend betreten als Erste Herr v. Bülow und der Chespilot Bohne als Bäumers nächste Freunde und Mitarbeiter den Wagen. Vier seiner Hamburger Flugschüler und der Bruder des Verunglückten folgen.

Vor dem Sarg liegen Kränze der Deutschen Kolonie in Kopenhagen. Andere Kränze und Sträuße sind auf der Fahrt nach Hamburg auf dem Sarge niedergelegt worden. Ueber dem ganzen Zug lastet Trauer. Still und ernst verlassen die Fahrgäste den Wagen.

Es ist zu spät geworden, die Leiche in das Trauerhaus in der Marienterrasse zu überführen. Der Wagen mit dem Sarg wird abgekoppelt. Eine Maschine davor, ein Personenzug für die Freunde dahinter, wird der Totenzug langsam zum alten Hannoverschen Bahnhof gefahren. Hier hält er zwischen Güterzügen und Eisenbahnschwellen in der Halle, durch deren durchbrochenes Dach ein dämmeriger

Wenden.



Himmel schimmert. Nur zwei Lampen werfen ein weiches, fast trübes Licht in den riesigen Raum.

Die Freunde des Toten versammeln sich noch einmal vor dem Sarg. Ein Kriegskamerad Bäumers, der Hamburger Friedrich Hasselmann, ergreift das Wort zu kurzer, ergreifender Ehrung, schildert die Bedeutung des Lebens, das hier dahingegangen ist. Das hingegeben wurde an zwei große Ideen: Vaterland und Fortschritt. Bäumers hat das Schicksal seines Freundes des Freiherrn von Richthofen und von Hunderten seiner Kameraden geteilt. Daß er es immer vor Augen hatte und nicht eine Sekunde fürchtete, kennzeichnet seine Mannhaftigkeit. Und seinen Willen, der glühend Deutschland und der Zukunft galt. Bäumers' Flugschüler bleiben zurück und halten Totenwacht am Sarge ihres Führers.

Draußen, vor dem Bahnhofsgitter, steht immer noch eine tausendköpfige Menge. In Dank und Trauer.

Heute morgen um 9 Uhr 15 wurde die Leiche in das

**Trauerhaus in der Marienerrasse** übergeführt. Wieder, wie am Vorabend, hatte sich eine große Menschenmenge versammelt; um Hamburgs größtem Flieger die letzte Ehre zu erweisen. Der Sarg war mit der schwarz-weiß-roten und am Kopfende mit der hamburgischen Flagge geschmückt. Ein Beerdigungsauto nahm den Sarg auf und fuhr ihn langsam aus der Halle und dem werktätlichen Getriebe der Güterbahnhofes.

Draußen, unter dem Sommerhimmel, kreisten drei Flugzeuge über dem Bahnhof und begleiteten in weitem Bogen den Trauerzug. Von ihren Flügeln wehten schwarze Wimpel.

Die nächsten Verwandten, Freunde und Kameraden des Helden folgten dem Leichentwagen, der bis zum Meßberg von Sipobeamteten eskortiert wurde.

Am Rande des Weges, den der Zug nahm, standen bis zum Trauerhause hin Menschen entblößten Hauptes. Überall im Getriebe des Werktagsmorgens blieben Vorübergehende stehen. Sie wußten genau, wen der Sarg barg.

An der Alster entlang ging die Fahrt langsam dem Trauerhause zu. Auch hier hatte sich schon in früher Stunde eine stattliche Menge versammelt. Ein Polizeiaufgebot mußte Absperrungsmaßnahmen treffen, als der Zug gegen 10 Uhr vor dem Trauerhause eintraf und der Flieger zum letzten Male in seinem Hause ausruhte.

### Die Trauer in Fuhlsbüttel.

Der Hamburger Flughafen Fuhlsbüttel stand am Sonntag im Zeichen der Trauer. Von den Hallen der Deutschen Luft-Hansa wehte die Hausflagge halbstad. Traurig senkte sich die alte Kriegsflagge von dem Dach der Bäumers-Aero. Kein Flugzeug startete; die Flugzeughallen blieben verschlossen; eine Verkehrsmaschine, die auf dem Platz landete, gab für kurze Zeit dem Interesse der Besucher eine andere Richtung. Gegen Abend begaben sich die Angehörigen der Bäumers-Aero nach dem Hauptbahnhof zum traurigen Empfang ihres toten Chefs.

## Hamburger Nachrichten

Nr. 333

Nr. ....

### Am Sarge des Fliegerhelden.

Trauerfeier für Paul Bäumer.

In einen Blumengarten ist das Heim Paul Bäumers an der Marienerrasse verwandelt. An der Wand leuchtet das große Bild, das den Flieger in der deutschen Felduniform zeigt, den lachenden Helten, den für tapfere Mannesstaten Deutschlands höchste Auszeichnung schmückt: Der Orden Pour le mérite. Über den Sarg, den die hamburgischen Farben umhüllen, wölbt sich der Blumenhügel: Rosen, Nelken und Lorbeer. Wie wenig anderen Toten ziemt diesem Manne der Lorbeer. Aus Hamburg kommen die Blumengrüße, aus dem Reiche, von jenseits des Ozeans und aus der ganzen Welt, die diesen Mann kannte, der zum Lichte strebte, der von einem harten Geschick vorzeitig aus seiner Bahn gerissen wurde. Im Felde stand er in vorderster Reihe neben einem Immelmann, einem Boelcke, einem Richthofen; in der Nachkriegszeit mehrte er Deutschlands Ruhm in friedlichem Wettstreit. Seinen großen Kameraden folgte er in die Ewigkeit, — nicht im Strohstod: als Flieger lebte er, als Flieger starb er. Die Kerzen malen eine leuchtende Gloriole um sein Bild.

\*

Ehe die große Welt sich um den Sarg versammelt, finden sich mit der Familie die nächsten Freunde ein zu stiller Abschiedsstunde. Die Gattin ist da, der neunjährige Sohn, die greise Mutter, der Bruder. Und mit ihnen trauern die Kameraden, denen gleich Paul Bäumer das Gedröhn des Motors, das Surren des Propellers Lebenslied ist. Führer des hamburgischen Flugwesens, ein hamburgischer Senator, wenige Vertraute — das ist alles. Reife falten sich die Hände, als die Musik beginnt: „Wir treten zum Beten . . .“ Einen besseren Spruch konnte der Geistliche, Pastor Niebuß, nicht finden als den aus dem ersten Brief des Johannes: „Daran haben wir erkannt die Liebe, daß er sein Leben für uns gelassen hat; und wir sollen auch das Leben für die Brüder lassen.“ Mit eindringlichen Worten gestaltet der Geistliche das Leben Paul Bäumers, dessen Sinnen stets nach oben ging, der droben mit den Winden und der Sonne das jämmerliche Treiben dieser Welt hinter sich ließ. In einer Reihe stellt er ihn mit den Göttern, die die deutsche Heimat geboren hat. Denn über Paul Bäumers Leben steht: „Im Dienst am Vaterland verzehre ich mich!“ Aber nicht Trauer allein füllt heute unser Herz, sondern Stolz und Freude, daß Bäumer einer der unseren ist; leuchtend wird sein Gedanke all denen vorangehen, die das Vaterland lieb haben von ganzem Herzen. „Sursum corda!“ Darum dürfen wir nicht hadern mit dem Geschick, das ihn aus unserer Mitte riß. Die Wege des Ewigen sind unerforschlich. Das Vorbild des Verewigten wird leben für die, die gleich ihm stählerne Herzen haben.

Gleich einem harten Heltenlied ziehen dann die Töne durch den Raum: „Die Himmel rühmen des Ewigen Ehre“ und finden ihre Krönung in dem Trukgesang: „Ein feste Burg ist unser Gott!“ Noch einmal beugt das Vaterunser die Köpfe tief. Über kampfgewohnte Männergesichter rinnen Tränen; und keiner schämt sich ihrer. Sie gelten einem, der sie verdient hat.

Dann fassen Freundeshände den Sarg und tragen ihn hinaus in die dusterfüllte Sommernacht. In stummer Ehrfurcht harren draußen Hunderte des toten Helten mit entblößten Häuptern.

\*

Über den nächtlichen Flugplatz blicken die Signallichter auf. Und Fackeln in den Händen der Flugschüler grüßen den Meister, der lachend, hoffnungsfroh zu neuen Taten das Flugfeld verließ, und nun für immer still und stumm wiederkehrt. Der Ernst der Stunde spricht aus all den Gesichtern, die Paul Bäumer auf dem Rasen erwarten, von dem er hunderte Male abflog zu Erfolg und Triumph. Fahne und Schläger der Angehörigen des Corps Suebo-Moruffia senken sich. Paul Bäumers Sarg wird in die Halle seiner



## Am Sarge des Fliegerhelden.

Trauerfeier für Paul Bäumer.

In einen Blumengarten ist das Heim Paul Bäumers an der Marienerrasse verwandelt. An der Wand leuchtet das große Bild, das den Flieger in der deutschen Felduniform zeigt, den lachenden Helten, den für tapfere Mannestaten Deutschlands höchste Auszeichnung schmückt: Der Orden Pour le mérite. Über den Sarg, den die hamburgischen Farben umhüllen, wölbt sich der Blumenhügel: Rosen, Nelken und Lorbeer. Wie wenig anderen Toten ziemt diesem Manne der Lorbeer. Aus Hamburg kommen die Blumengrüße, aus dem Reiche, von jenseits des Ozeans und aus der ganzen Welt, die diesen Mann kannte, der zum Lichte strebte, der von einem harten Geschick vorzeitig aus seiner Bahn gerissen wurde. Im Felde stand er in vorderster Reihe neben einem Immelmann, einem Voelcke, einem Richtofen; in der Nachkriegszeit mehrte er Deutschlands Ruhm in friedlichem Wettstreit. Seinen großen Kameraden folgte er in die Ewigkeit, — nicht im Strohtod: als Flieger lebte er, als Flieger starb er. Die Kerzen malen eine leuchtende Gloriole um sein Bild.

★

Ehe die große Welt sich um den Sarg versammelt, finden sich mit der Familie die nächsten Freunde ein zu stiller Abschiedsstunde. Die Gattin ist da, der neunjährige Sohn, die greise Mutter, der Bruder. Und mit ihnen trauern die Kameraden, denen gleich Paul Bäumer das Gedröhn des Motors, das Surren des Propellers Lebenslied ist. Führer des hamburgischen Flugwesens, ein hamburgischer Senator, wenige Vertraute — das ist alles. Leise falten sich die Hände, als die Musik beginnt: „Wir treten zum Beten . . .“ Einen besseren Spruch konnte der Geistliche, Pastor Niebuß, nicht finden als den aus dem ersten Brief des Johannes: „Daran haben wir erkannt die Liebe, daß er sein Leben für uns gelassen hat; und wir sollen auch das Leben für die Brüder lassen.“ Mit eindringlichen Worten gestaltet der Geistliche das Leben Paul Bäumers, dessen Sinnen stets nach oben ging, der droben mit den Winden und der Sonne das jämmerliche Treiben dieser Welt hinter sich ließ. In einer Reihe stellt er ihn mit den Göttern, die die deutsche Heimat geboren hat. Denn über Paul Bäumers Leben steht: „Im Dienst am Vaterland verzehr ich mich!“ Aber nicht Trauer allein füllt heute unser Herz, sondern Stolz und Freude, daß Bäumer einer der unseren ist; leuchtend wird sein Gedenken all denen vorangehen, die das Vaterland lieb haben von ganzem Herzen. „Sursum corda!“ Darum dürfen wir nicht hadern mit dem Geschick, das ihn aus unserer Mitte riß. Die Wege des Ewigen sind unerforschlich. Das Vorbild des Verewigten wird leben für die, die gleich ihm stählerne Herzen haben.

Gleich einem harten Heltenlied ziehen dann die Töne durch den Raum: „Die Himmel rühmen des Ewigen Ehre“ und finden ihre Krönung in dem Trukgesang: „Ein feste Burg ist unser Gott!“ Noch einmal beugt das Vaterunser die Köpfe tief. Über kampfgeübte Männergesichter rinnen Tränen; und keiner schämt sich ihrer. Sie gelten einem, der sie verdient hat.

Dann fassen Freundeshände den Sarg und tragen ihn hinaus in die dusterfüllte Sommernacht. In stummer Ehrfurcht harren draußen Hunderte des toten Helten mit entblöhten Häuptern.

★

Über den nächtlichen Flugplatz blitzen die Signallichter auf. Und Fackeln in den Händen der Flugschüler grüßen den Meister, der lachend, hoffnungsfroh zu neuen Taten das Flugfeld verließ, und nun für immer still und stumm wiederkehrt. Der Ernst der Stunde spricht aus all den Gesichtern, die Paul Bäumer auf dem Rasen erwarten, von dem er hunderte Male abließ zu Erfolg und Triumph. Fahne und Schläger der Angehörigen des Corps Suebo-Borussia senken sich. Paul Bäumers Sarg wird in die Halle seiner Bäumer-Aero getragen. Von der Decke grüßen ihn der „rote Vogel“ und das Gerippe seiner neuesten Maschine. Der „Sausewind“ blieb in Kopenhagen. Schröd von der Bäumer-Aero und Peter von der Flughafenverwaltung rufen dem toten Freunde herzliche Worte nach. „Über uns die deutsche Fliegerei!“ — das war Bäumers Wahlpruch. Das soll das Leitwort der Nachgebliebenen sein. Dann zieht Suebo-Borussia zur Totenwacht auf, und die Tore der Halle rollen lautlos zu hinter dem großen Führer, dem ein größerer Führer das Steuer aus der Hand nahm.

Hamburger Fremdenblatt

Nr. 199.

# Die Beisetzung Paul Bäumers.

Vor der Halle der Bäumers-Aero standen Tausende, und die weite Halle selbst war von Leidtragenden dicht gefüllt, als am Sarge Paul Bäumers in der Flughalle am Mittwoch nachmittag die Trauerfeier war, in Anwesenheit einer großen Reihe behördlicher Vertreter, darunter des Reichsverkehrsministeriums, des Reichswehrministeriums, der Stadtvertretungen von Duisburg, Altona, Harburg und Neumünster. Der Hamburger Senat war vertreten durch Bürgermeister Dr. Petersen und Senator Bering. In seiner Trauerrede ließ Pastor Doerzer, ein ehemaliger Fliegerkamerad Bäumers, das Lebensbild des genialen Fliegers entstehen, den es von Kind auf schon zur Fliegerei trieb, und der schon als Siebzehnjähriger einen ersten Preis im Modellbau für Flugzeuge erhielt. „Ueber uns die Fliegerei“, das war Bäumers Wahlpruch, und in diesem Zeichen lebte er auch. Der Geistliche gedachte noch einmal der Kriegserfolge Bäumers, seiner Opferwilligkeit und Tapferkeit vor dem Feinde. Seine Kameraden wissen, wie oft er aus dichter Schar feindlicher Flugzeuge einen bedrängten Kameraden befreit hat. Der Geistliche lenkte die Blicke noch einmal auf die wunderbaren flugtechnischen Erfolge des Toten in den letzten Jahren. Man habe Paul Bäumer vielleicht noch mehr um seiner Menschlichkeit willen geliebt, als um seiner Flugertugenden willen. Denn wie er sein Leben unter die Idee des Fliegens stellte, so stand auch sein ganzes Wesen unter diesem Zug in die Höhe. Er diente nicht sich selbst, und dachte nicht an sich selbst, war immer hilfsbereit gegen die Kameraden, obgleich er selbst mit großen wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, und blieb bei allen Erfolgen bescheiden. Er kannte nicht Politik, noch Partei, nur das Vaterland. Einem Mann von seiner Art mußten die Herzen zustiegen.

Ein langer Trauerzug bewegte sich dann nach dem Ohlsdorfer Friedhof. Die Reichswehr fuhr den Sarg auf der Lafette einer 7,5-Zentimeter-Haubtze, bespannt mit sechs Pferden. Tausende begleiteten den Sarg zu Fuß und fast unzählig schien die Zahl der Wagen im Trauergefolge. In den Lüften gaben die Flugzeuge des Hamburger Flughafens, mit langen schwarzen Wimpeln dem toten Kameraden das letzte Geleit.

## Am Grabe in Ohlsdorf.

An der schönen Grabstätte, die der hamburgische Staat seinem Fliegerhelden für die letzte Ruhe gewidmet hat, und die auf einem tannenumäumten, lichten Rasenplatz liegt, hatten sich bereits gegen 1½ Uhr ungezählte Teilnehmende aufgestellt. Der Weg vom Friedhofsverwaltungsgelände bis zur Grabstätte war dicht von Menschen gesäumt, die gebuldig auf die Ankunft des Trauerzuges harrten. Auch hier winkten ein Dutzend Flugzeuge dem großen Flieger das letzte Lebewohl zu. Ein Himmelschreiber zeichnete mit dünnen Wolkenstrichen ein Kriesskreuz an den Himmel.

Gegen vier Uhr traf der Trauerzug an der Grabstätte, die an der Bergstraße bei der 4. Kapelle liegt, ein. Auf dem Grabhügel lagen leuchtender Rittersporn und die ungezählten Kränze der trauernden Freunde.

Während die Orpapel „Ich hatt' einen Kameraden“ spielte, wurde der Sarg langsam zur Tiefe gesenkt. An der offenen Gruft sprach Pastor Doerzer ein paar letzte Abschiedsworte, die abgestimmt waren auf die Wieder-

kunft, betonte dabei das treue und dankbare Gedenken, das Bäumers Vaterstadt ihrem großen Sohn immer bewahren wird.

Ein Propeller wurde in den Grabhügel gesetzt und über den Tannenwipfeln räumten die Flugzeuge dem Flieger ihren letzten Gruß zu. Selten ist ein Bürger Hamburgs mit solchen Ehren und so feierlich zu Grabe getragen worden. Selten hat eine solche Menschenmenge so ergriffen an einem Grabhügel gestanden. Noch lange nach der Beerdigung drängten die Menschen an das Grab heran, um einen letzten Gruß und Blick in die blumenüberschüttete Tiefe zu schenken.

## Das Geleit in den Lüften.

Nachdem der Trauerzug länger als eine halbe Stunde den Flughafen verlassen hatte, schickten sich die Flugzeuge, deren schwarze Wimpel der Nordwind zault, an, dem toten Fliegerhelden das letzte Geleit zu geben. In dem Großflugzeug der Luft-Hansa führt Gestenorn seine Fahrgäste über die tief unten liegende Totenstadt. Schier unabsehbar bewegt sich über die Ratsmühlenbrücke das Trauergefolge. Weit, weit größer aber ist die Schar derer, die bei dem Verwaltungsgebäude und an den Zufahrtsstraßen auf den Toten harren. Unter dem großen Flugzeug huschen, klein, gespenstisch, die Sportflugzeuge über das Gräberfeld. Gar oft zieht Gestenorn seine Kreise, die Stadt, im Dunst, abgegrenzt durch den breiten Silberstreifen des Elbstroms, scheint mitzutauern. Eine große Menschen-schar ballt sich an einem lichten Platz in der Totenstadt zusammen; dort wird Paul Bäumer zur letzten Ruhe gebettet. Die Motoren mähen den Flug, langsam senkt sich das Flugzeug und bald gleitet es, Paul Bäumer den letzten Gruß sendend, über die Trauergemeinde dort unten hinweg. Dann eilt es zurück zum Flughafen. Paul Bäumer ist tot, aber sein Geist lebt in der deutschen Luftfahrt mit aller Kraft; nur die Trauerflage dort unten auf seiner Halle flüstert ihre Trauerweise.

## Halbmast in Bäumers Heimatstadt.

**Duisburg, 19. Juli.** (Drahtbericht.) Als Anlaß der Beerdigung des Piloten Bäumers am Mittwoch hatte die Stadtverwaltung angeordnet, daß die städtischen Gebäude halbmast flagen. Die Bürgerschaft schloß sich dieser Ehrung an.

**Kopenhagen, 20. Juli.** (Drahtbericht unseres Vertreters.) Im Flughafen Kastrup wehte heute auf dem Gebäude der Rohrbach-Werke und auf dem Hammerschen Restaurant anlässlich der Beisetzung Paul Bäumers die deutsche Flagge auf Halbmast.

## Der stärkste Besuch des Friedhofes seit seinem Bestehen.

Die Zahl der Leidtragenden und Zuschauer auch nur schätzungsweise anzugeben, ist unmöglich. Jedenfalls hat, wie die Friedhofsverwaltung versichert, der Ohlsdorfer Friedhof noch an keinem Tage zuvor so viele Menschen geborgen. Auch die Bahnverwaltung in Ohlsdorf stimmt mit diesem Urteil überein mit der Feststellung, daß der Ohlsdorfer Friedhof am Beerdigungstage Bäumers einen größeren Verkehr zu bewältigen hatte, als an irgendeinem Festtage.



# Die Beisetzung Paul Bäumers.

Vor der Halle der Bäumers-Merkanden Laufen, und die zweite Halle selbst war von Leidtragenden dicht gefüllt, als am Samstag Paul Bäumers in der Flughalle am Mittwoch nachmittag die Trauerfeier war, in Anwesenheit einer großen Reihe behördlicher Vertreter, darunter des Reichsverkehrsministeriums, des Reichswehrministeriums, der Stadtvertretungen von Duisburg, Altona, Harburg und Neumünster. Der Hamburger Senat war vertreten durch Bürgermeister Dr. Petersen und Senator Berling. In seiner Trauerrede ließ Pastor Lörzer, ein ehemaliger Fliegerkamerad Bäumers, das Lebensbild des genialen Fliegers entstehen, den es von Kind auf schon zur Fliegerei trieb, und der schon als Siebzehnjähriger einen ersten Preis im Modellbau für Flugzeuge erhielt. „Ueber uns die Fliegerei“, das war Bäumers Wahlspruch, und in diesem Zeichen lebte er auch. Der Geistliche gedachte noch einmal der Kriegserfolge Bäumers, seiner Opferwilligkeit und Tapferkeit vor dem Feinde. Seine Kameraden wussten, wie oft er aus dichter Schar feindlicher Flugzeuge einen bedrängten Kameraden befreit hat. Der Geistliche lenkte die Blicke noch einmal auf die wunderbaren flugtechnischen Erfolge des Toten in den letzten Jahren. Man habe Paul Bäumers vielleicht noch mehr um seiner Menschlichkeit willen geliebt, als um seiner Flugerefolge willen. Denn wie er sein Leben unter die Idee des Fliegens stellte, so stand auch sein ganzes Wesen unter diesem Zug in die Höhe. Er diente nicht sich selbst, und dachte nicht an sich selbst, war immer hilfsbereit gegen die Kameraden, obgleich er selbst mit großen wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, und blieb bei allen Erfolgen bescheiden. Er kannte nicht Politik, noch Partei, nur das Vaterland. Einem Mann von seiner Art mußten die Herzen zustiegen.

Ein langer Trauerzug bewegte sich dann nach dem Ohlsdorfer Friedhof. Die Reichswehr fuhr den Sarg auf der Lafette einer 7,5-Zentimeter-Haubtze, bespannt mit sechs Pferden. Tausende begleiteten den Sarg zu Fuß und fast unzählig schien die Zahl der Wagen im Trauergefolge. In den Lüften gaben die Flugzeuge des Hamburger Flughafens, mit langen schwarzen Wimpeln dem toten Kameraden das letzte Geleit.

## Am Grabe in Ohlsdorf.

An der schönen Grabstätte, die der hamburgische Staat seinem Fliegerhelden für die letzte Ruhe gewidmet hat, und die auf einem tannenumsäumten, lichten Rasenplatz liegt, hatten sich bereits gegen 1½ Uhr ungezählte Teilnehmende aufgestellt. Der Weg vom Friedhofsverwaltungsgebäude bis zur Grabstätte war dicht von Menschen gesäumt, die geduldig auf die Ankunft des Trauerzuges harren. Auch hier winkten ein Duzend Flugzeuge dem großen Flieger das letzte Lebewohl zu. Ein Himmelschreiber zeichnete mit dünnen Wollensstrichen ein Riesekreuz an den Himmel.

Gegen vier Uhr traf der Trauerzug an der Grabstätte, die an der Bergstraße bei der 4. Kapelle liegt, ein. Auf dem Grabhügel lagen leuchtender Rittersporn und die ungezählten Kränze der trauernden Freunde.

Während die Orgelkapelle „Ich hatt' einen Kameraden“ spielte, wurde der Sarg langsam zur Tiefe gesenkt. An der offenen Gruft sprach Pastor Lörzer ein paar letzte Abschiedsworte, die abgestimmt waren auf die Widelseite „er hat einen guten Kampf gekämpft und seinen Lauf vollendet und seinen Glauben gehalten“. Ueber dem Grabe wurde eine dreifache Ehrensalve abgegeben. Dann warfen Freunde und Verwandte die ersten Hände voll Erde auf den Sarg.

Der Stellvertreter des Oberbürgermeisters von Duisburg Dr. Jares, Bürgermeister Dr.

Meinig, betonte dabei das treue und dankbare Gedenken, das Bäumers Vaterstadt ihrem großen Sohn immer bewahren wird.

Ein Propeller wurde in den Grabhügel gesteckt und über den Tannentwipfeln rauschten die Flugzeuge dem Flieger ihren letzten Gruß zu. Selten ist ein Bürger Hamburgs mit solchen Ehren und so feierlich zu Grabe getragen worden. Selten hat eine solche Menschenmenge so ergriffen an einem Grabhügel gestanden. Noch lange nach der Beerdigung drängten die Menschen an das Grab heran, um einen letzten Gruß und Blick in die blumenüberschüttete Tiefe zu schenken.

## Das Geleit in den Lüften.

Nachdem der Trauerzug länger als eine halbe Stunde den Flughafen verlassen hatte, schickten sich die Flugzeuge, deren schwarze Wimpel der Nordwind zauft, an, dem toten Fliegerhelden das letzte Geleit zu geben. In dem Großflugzeug der Luft-Hansa führt Gerstenkorn seine Fahrgäste über die tief unten liegende Totenstadt. Schier unabsehbar bewegt sich über die Ratzmühlenbrücke das Trauergefolge. Weit, weit größer aber ist die Schar derer, die bei dem Verwaltungsgebäude und an den Zufahrtsstraßen auf den Toten harren. Unter dem großen Flugzeug huschen, klein, geistesflüchtig, die Sportflugzeuge über das Graberfeld. Gar oft zieht Gerstenkorn seine Kreise, die Stadt, im Dunst, abgegrenzt durch den breiten Silberstreifen des Elbstroms, scheint mitzutauern. Eine große Menschen-schar ballt sich an einem lichten Platz in der Totenstadt zusammen; dort wird Paul Bäumers zur letzten Ruhe gebettet. Die Motoren mäßigen den Flug, langsam senkt sich das Flugzeug und bald gleitet es, Paul Bäumers den letzten Gruß sendend, über die Trauergemeinde dort unten hinweg. Dann eilt es zurück zum Flughafen. Paul Bäumers ist tot, aber sein Geist lebt in der deutschen Luftfahrt mit aller Kraft; nur die Trauerflagge dort unten auf seiner Halle flüstert ihre Trauerweise.

## Halbmaß in Bäumers Heimatstadt.

**Duisburg, 19. Juli. (Drahtbericht.)** Als Anlaß der Beerdigung des Piloten Bäumers am Mittwoch hatte die Stadtverwaltung angeordnet, daß die städtischen Gebäude halbmaß flaggen. Die Bürgerschaft schloß sich dieser Ehrung an.

**n. Kopenhagen, 20. Juli. (Drahtbericht unseres Vertreters.)** Im Flughafen Kastrup wehte heute auf dem Gebäude der Rohrbach-Werke und auf dem Hammerschen Restaurant anlässlich der Beisetzung Paul Bäumers die deutsche Flagge auf Halbmaß.

## Der stärkste Besuch des Friedhofes seit seinem Bestehen.

Die Zahl der Leidtragenden und Zuschauer auch nur schätzungsweise anzugeben, ist unmöglich. Jedenfalls hat, wie die Friedhofsverwaltung versichert, der Ohlsdorfer Friedhof noch an keinem Tage zuvor so viele Menschen geborgen. Auch die Bahnverwaltung in Ohlsdorf stimmt mit diesem Urteil überein mit der Feststellung, daß der Ohlsdorfer Friedhof am Beerdigungstage Bäumers einen größeren Verkehr zu bewältigen hatte, als an irgendeinem Festtage. Dieser Riesenvorkehr konnte glatt bewältigt werden.

Noch bis in die Abendstunden pilgerten zahlreiche Personen nach dem Grabe Bäumers. Selber mußte die Beobachtung gemacht werden, daß sich hierunter auch Anbeter fanden. Die Polizei mußte daher das Grab in schützende Aufsicht nehmen.

Hamburger Nachrichten

Nr. 336

# Die Tages-Sammlung

## 72 Meter hoch im Freiballon.

Internationale Festung hochbrachte der bekannte amerikanische Ballonführer Captain Gray, dem es gelang, den im hohen Norden des deutschen Euring und Verion mit 10.800 Metern hohen Freiballon im Höhenflug um mehr als 2000 Meter zu erhöhen. Beim Niedergehen war die Höhe des Freiballons so groß, daß Capt. Gray sich gegen 200 Meter Höhe mit dem Fallschirm abzuheben. Die Leistung des Amerikaners als Weltrekord anerkannt, so hat Gray den Ruhm für sich in Anspruch nehmen, die Höhe erreicht zu haben; denn der französische Pilot Gallio erreichte bei seinem Weltrekordflug „nur“ 12.442 Meter.

## Idel beim Züricher Flugmeeting.

Idel für die internationale Probation. Kon- im Rahmen des großen Züricher Flugmeetings vom 1. bis 3. Juli. In den drei Tagen wurden Namen des berühmten Kunstfliegers Doret aus Frankreich sowie 11.000 aus Deutschland in die Teilnehmerliste eingetragen. Es ist eine große Aufgabe für die Veranstalter des Meetings, diese ein- zuordnen und die Veranstaltung zu friedlich sportlichem Ende zu führen.

## Tennis-Turnier Travemünde.

1. Tag.  
Schon am ersten Tage des Tennis-Turniers in Travemünde. Wie immer bei den Turnieren in der Gegend wird der Spielbetrieb erst langsam. Vornehmlich wurde in der ersten Runde gespielt, in der bis auf zwei Spiele beendet werden konnte. Meisterhaftigkeit der Herren konnte Gray bei seinem ersten Sieg über den Amerikaner Gray beweisen. Der Amerikaner Gray hat sich bei seinem ersten Sieg über den Amerikaner Gray bewiesen. Die Teilnahme des Amerikaners Gray bleibt aber bestehen. Ihn bildet mit Gray ein Doppelpaar, das bestimmt mit in die Endrunde ein- zugehen wird.

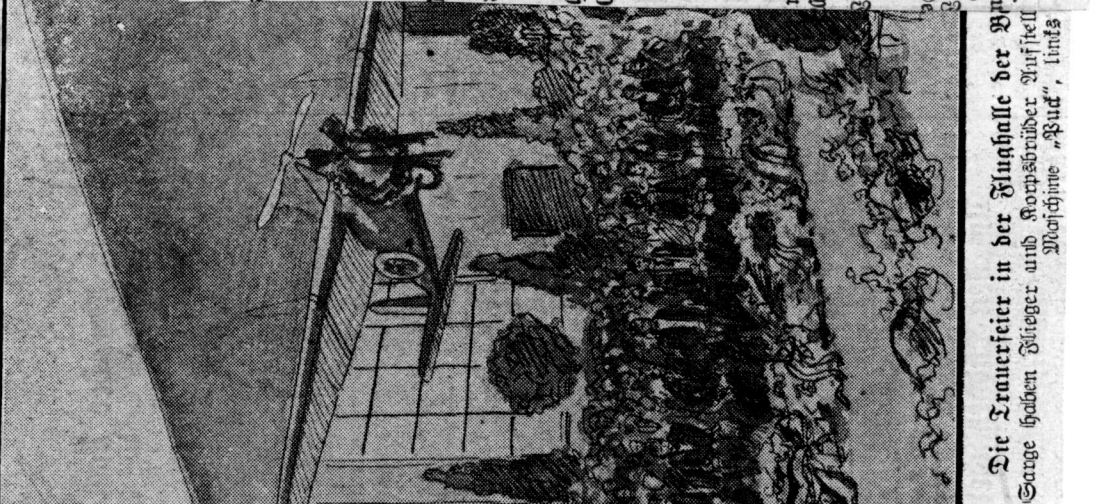
## Segel-Mode.

in dieser Woche außer Konkurrenz die „Sambra“ eine a mit, die sonst zur Segelmode zählt. Sie hatte richtiges Segel und schlug die Meubanten dieser Segel-Mode. Das Ergebnis der Wettfahrt war nachfolgendes: 10-Staffe: 1. „Siege“ 1:25:52, 2. „Sabb“ 1:31:00.

## Deutsche Meisterschaft im Sechser-Fußballspiel.

Erster Turniertag gegen Bayern 1884 (Effen) 3:0  
Zweiter Turniertag gegen Bayern 1884 (Effen) 4:0  
Dritter Turniertag gegen Bayern 1884 (Effen) 4:0  
Vierter Turniertag gegen Bayern 1884 (Effen) 4:0  
Fünfter Turniertag gegen Bayern 1884 (Effen) 4:0  
Sechster Turniertag gegen Bayern 1884 (Effen) 4:0  
Siebter Turniertag gegen Bayern 1884 (Effen) 4:0  
Achter Turniertag gegen Bayern 1884 (Effen) 4:0  
Neunter Turniertag gegen Bayern 1884 (Effen) 4:0  
Zehnter Turniertag gegen Bayern 1884 (Effen) 4:0

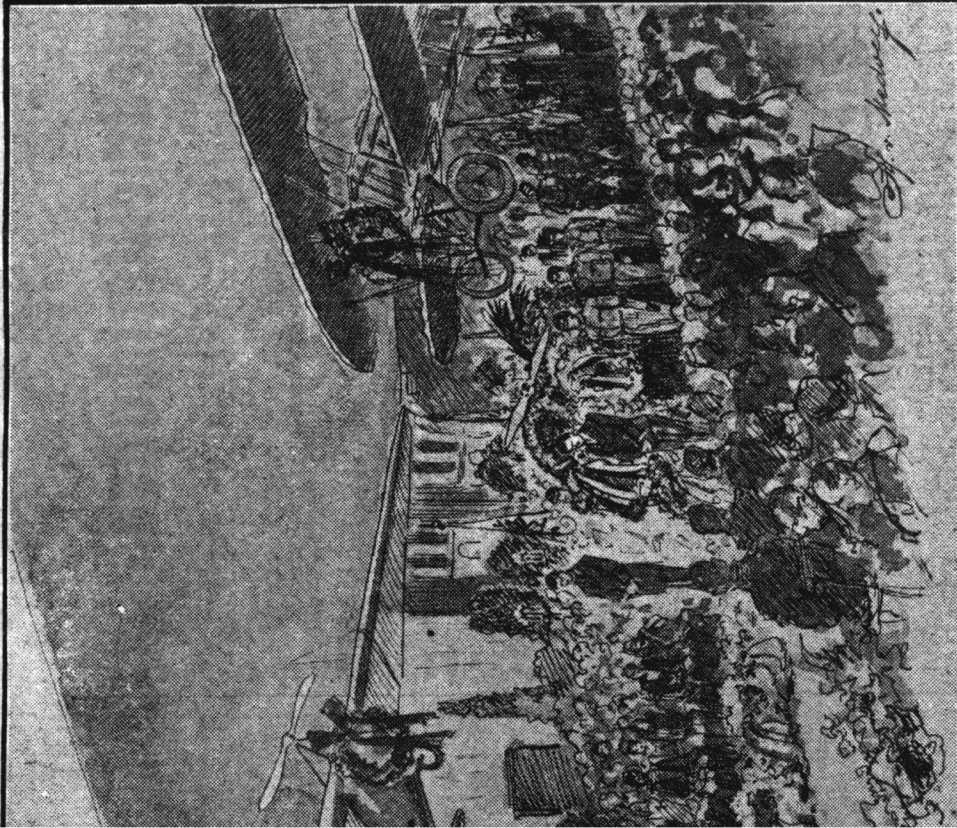
2. Tag.  
1. Deutsche Meisterschaft im Sechser-Fußballspiel.  
2. Deutsche Meisterschaft im Sechser-Fußballspiel.  
3. Deutsche Meisterschaft im Sechser-Fußballspiel.  
4. Deutsche Meisterschaft im Sechser-Fußballspiel.  
5. Deutsche Meisterschaft im Sechser-Fußballspiel.  
6. Deutsche Meisterschaft im Sechser-Fußballspiel.  
7. Deutsche Meisterschaft im Sechser-Fußballspiel.  
8. Deutsche Meisterschaft im Sechser-Fußballspiel.  
9. Deutsche Meisterschaft im Sechser-Fußballspiel.  
10. Deutsche Meisterschaft im Sechser-Fußballspiel.



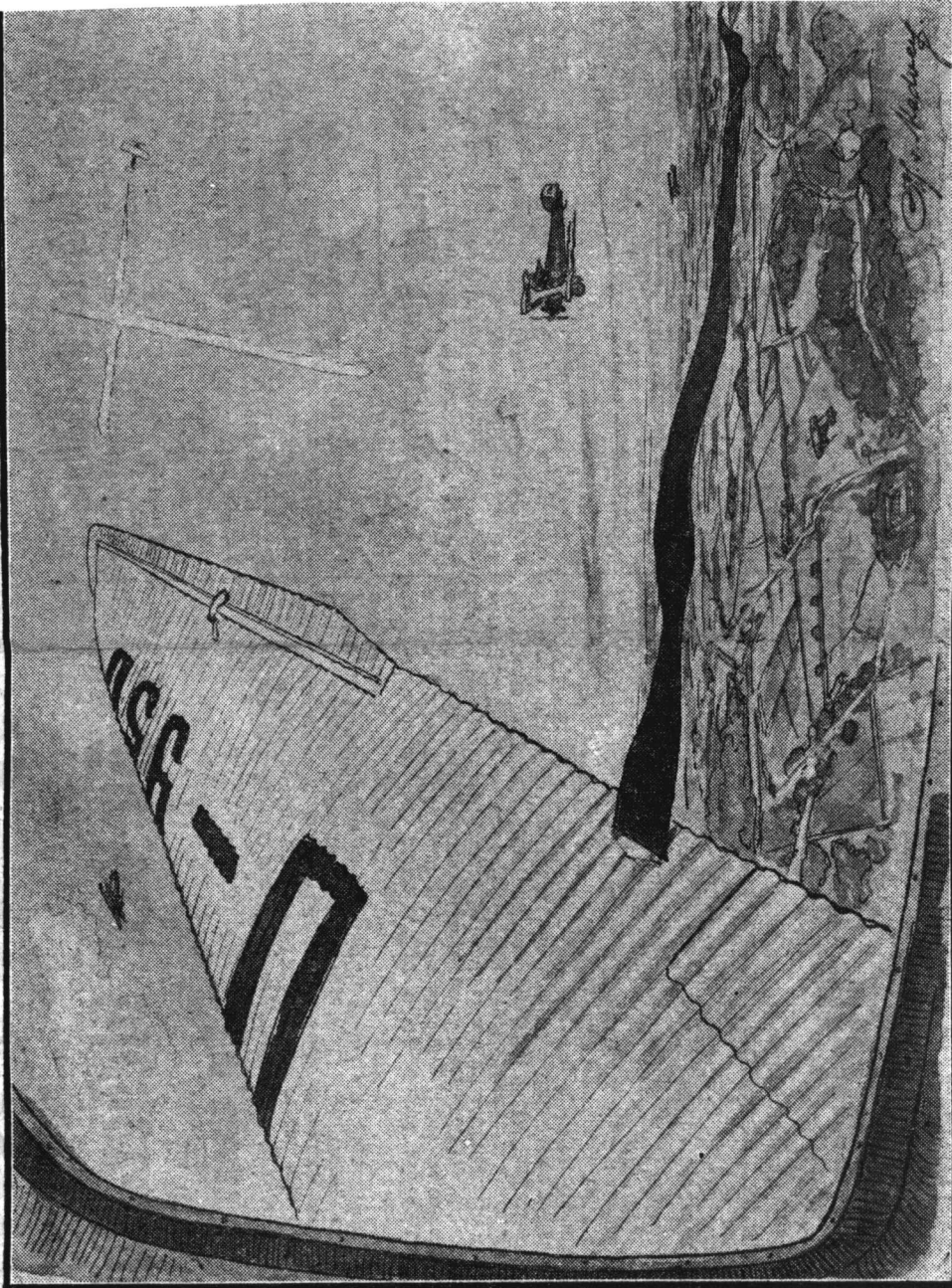
Die Fußballfeier in der Kuppelhalle



# Immers Naher zur letzten Ruhestätte.



der Ringhalle der Bäume-Aero-Werke in Fußshtützel.  
 Als Corpsführer Aufstellung genommen; rechts oben hängt die unbollendele  
 Maschine "Rud", links der "Rote Vogel".

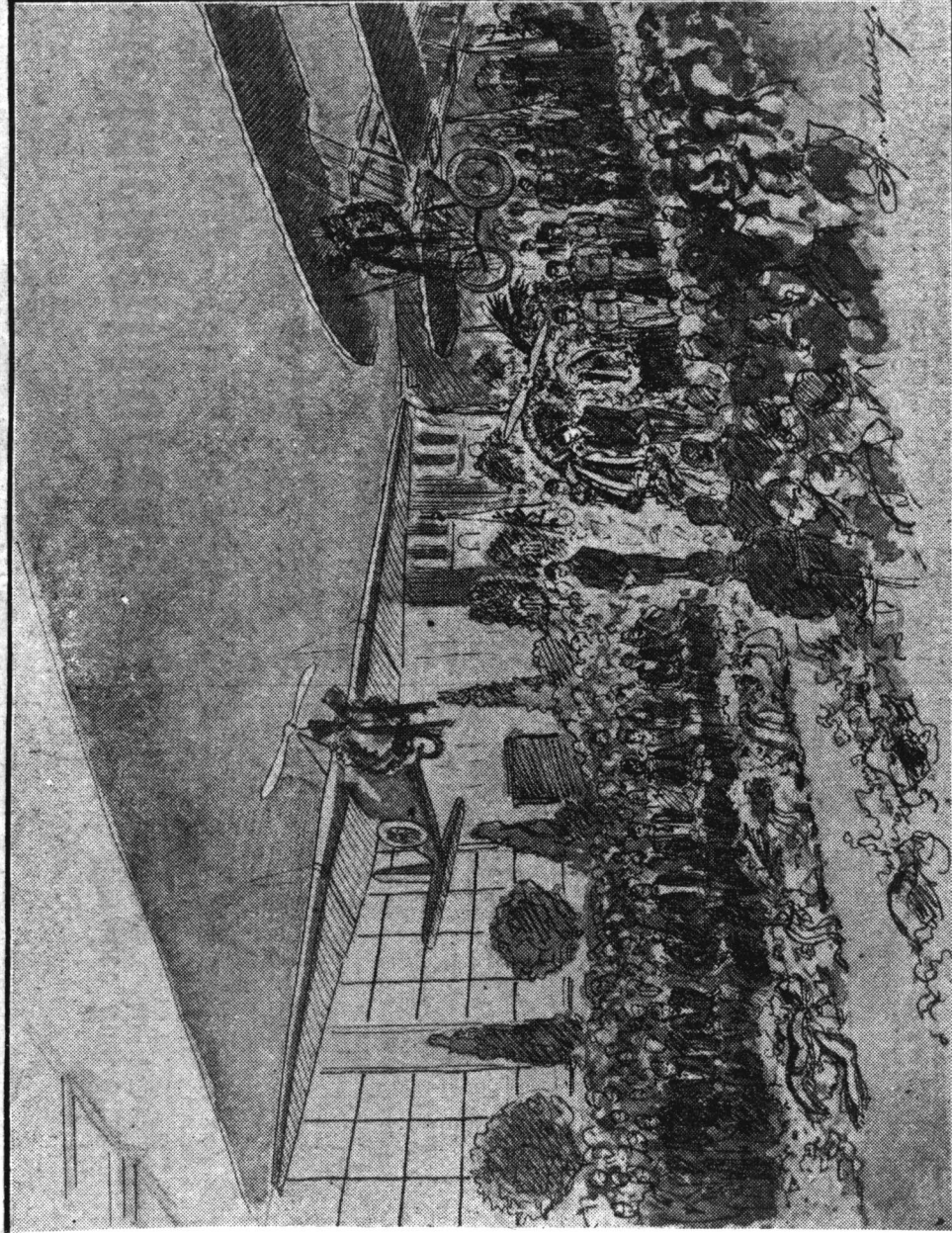


Wid aus der Junfers-Maschine D 950.  
 Der "Himmelschreiber" macht ein Kreuz in die Luft.  
 In der Bäume-Maschine unter dem Kreuz fliegt Gieppilot Peterfen.

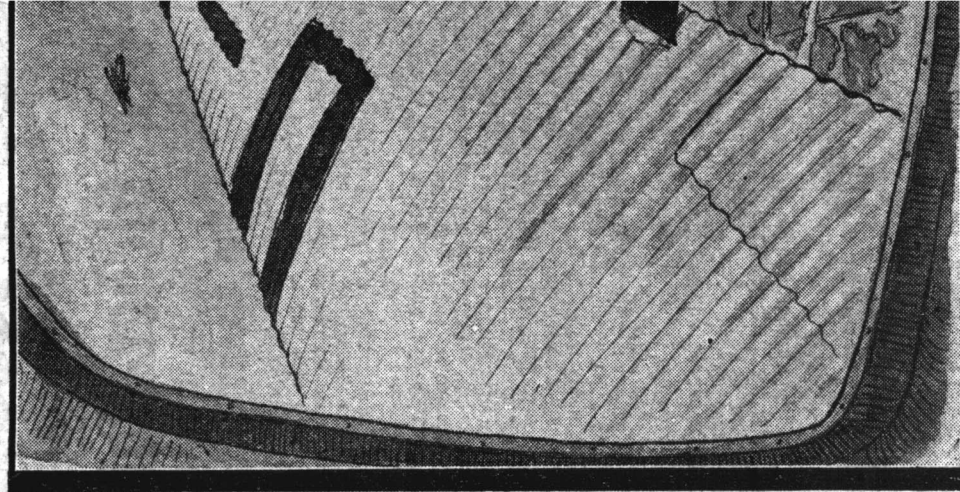




# Bäumers Sahet zur letzten



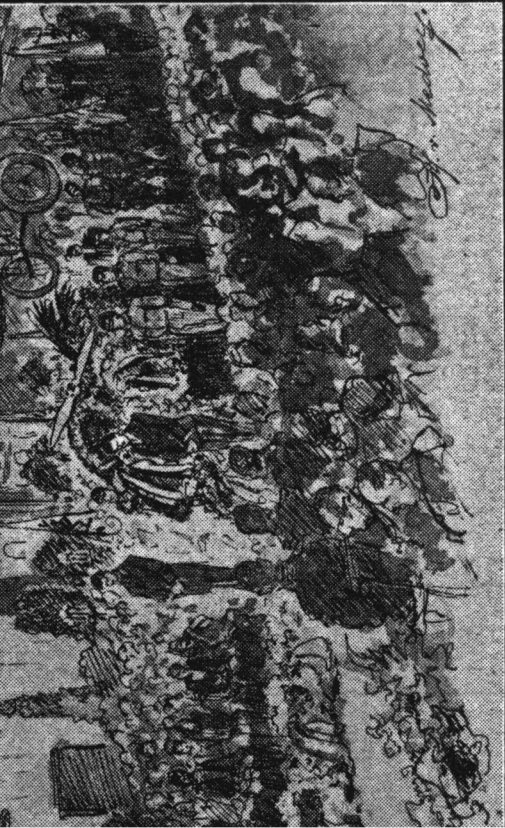
Die Trauerfeier in der Ringhalle der Bäumers-Aero-Werke in Gohlshüttel.  
Neben dem Sarge haben Zünger auch Gorpästrüber Aufstellung genommen; rechts oben hängt die unbollendele  
Mordhinte „Rud“, links der „Rote Vogel“.



In der Bäumers



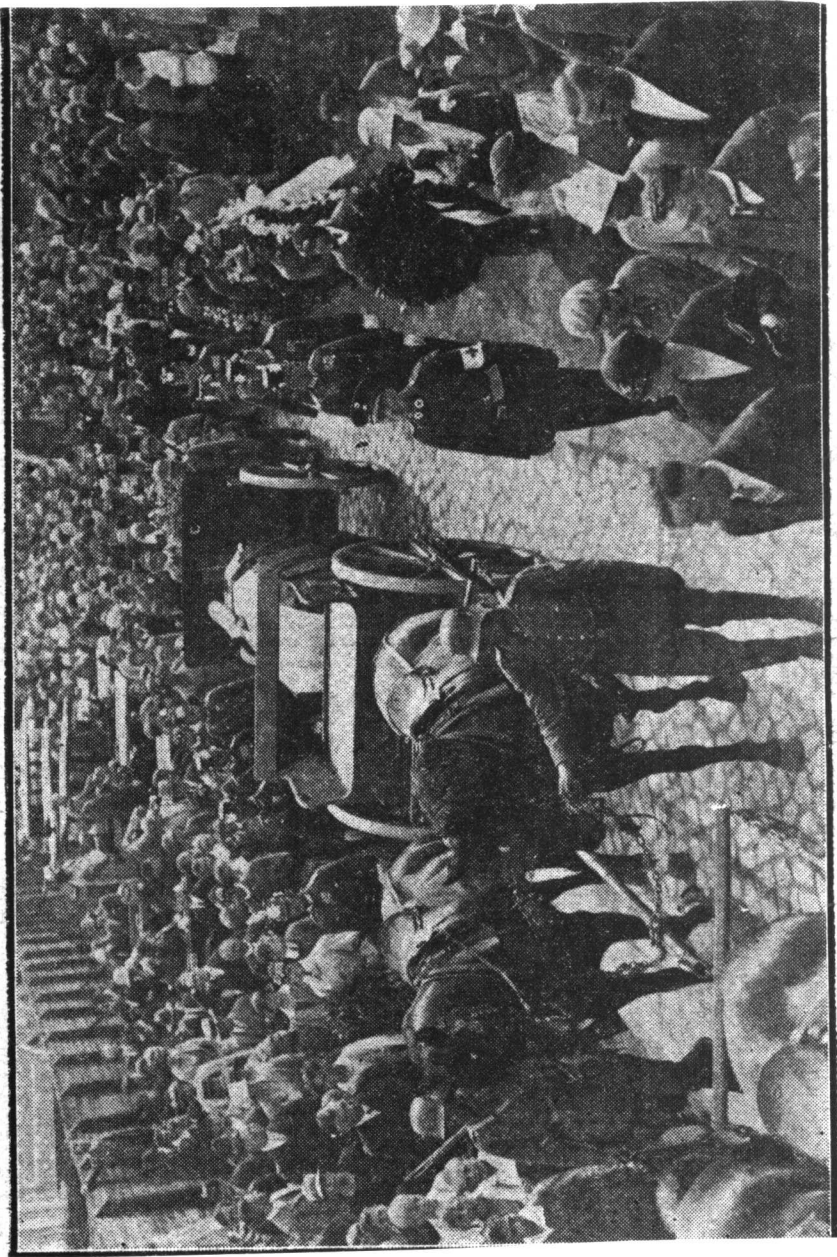




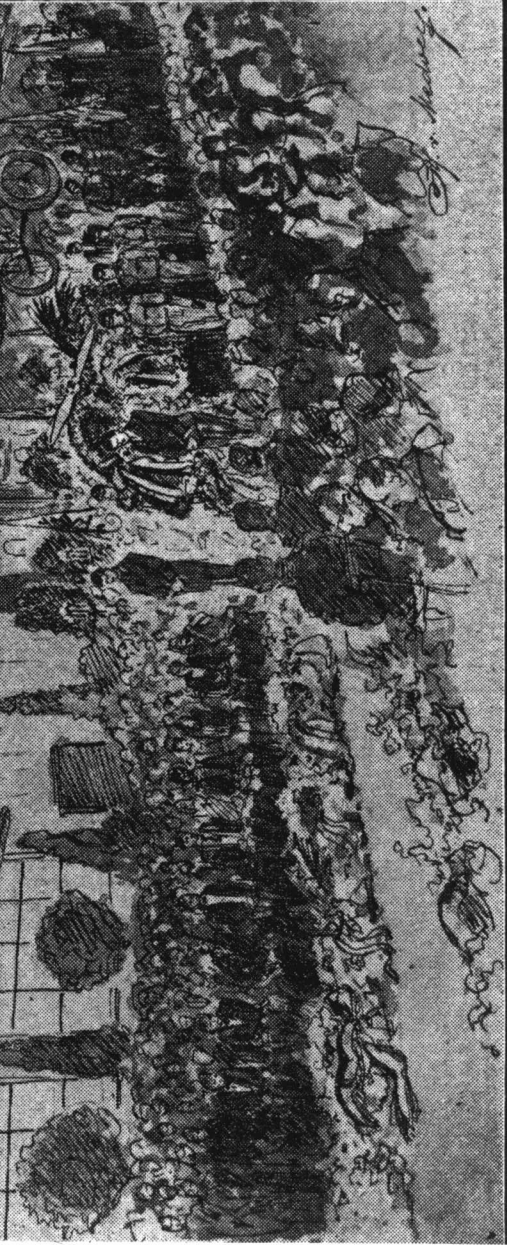
der Flughalle der Wäumer-Aero-Werke in Fußlabüttel.  
 15 Korpsbrüder Aufstellung genommen; rechts oben hängt die unbollende  
 Maschine "Pud", links der "Rote Vogel".



Wird aus der Junters-Maschine D 950.  
 Der "Himmelschreiber" macht ein Kreuz in die Luft.  
 In der Wäumer-Maschine unter dem Kreuz fliegt Chapitot Peterfen.



Die Lafette mit dem Sarge Wäumers verläßt den Flugplatz.



### Die Trauerfeier in der Flughalle der Wäumer-Aero-Werke in Fuhlshüttel.

Neben dem Sarge haben Blücher und Korpasbrüder Aufstellung genommen; rechts oben hängt die unvollendete Maschine „Pud“, links der „Rote Vogel“.

6

In der Wä-



Die Lafette mit dem Sarge Wäumers verläßt den Flugplatz.



## Hamburger Nachrichten

Nr. 344

### Bülow über Bäumers Fliegertod.

TU. Das tragische Geschick des deutschen Fliegers und Flugzeugkonstruktors Paul Bäumer hat zu lebhaften Betrachtungen darüber geführt, wie das Unglück geschehen konnte. Der Kriegskamerad und Freund des Weltrekordmeisters Bäumer, Harry von Bülow, Majoratsherr auf Bothkamp, selbst ein hervorragender Flugzeugführer, übermittelt dem „Holsteinschen Courier“ (Neumünster) einen Brief, der zweifellos in ganz Deutschland stärkste Beachtung finden wird und in dem es u. a. heißt:

„Ich las in der Presse einen ausführlichen Bericht über den Todessturz Bäumers, der sich auch mit den Ursachen des Unglücks beschäftigte. Ich halte es für meine unbedingte Pflicht, zu diesem Bericht Stellung zu nehmen, da er in verschiedenen Punkten kleine Unrichtigkeiten enthält und andere Tatsachen verschweigt, so daß für den Außenstehenden leicht der Eindruck erweckt wird, als wäre die Maschine technisch einwandfrei gewesen und die Ursache der Katastrophe läge in Bäumer selber (Ohnmacht) oder seinem fliegerischen Können begründet, wo doch das gerade Gegenteil der Fall ist.

Die Maschine, auf der Bäumer den Tod fand, war bereits mehrmals grundlegend umgebaut worden. Der Grund dafür war, daß die Maschine weder den Erfordernissen einer modernen Jagdmaschine im entferntesten entsprach, noch einwandfreie fliegerische Eigenschaften hatte. In ihrer ersten Gestalt hatte sie vor etwa sieben Monaten auch den Flieger Landmann fast das Leben gekostet, auch er bekam die Maschine aus dem Trudeln nicht wieder heraus, schlug ebenfalls hart im Wasser des Dörsund auf, und daß er mit dem Leben davon kam, ist ein Wunder. Daraufhin wurden verschiedene Änderungen an der Maschine vorgenommen; bei den ersten Probeflügen zeigte sich nun aber, daß die Maschine erst recht fliegerisch nicht einwandfrei war. Darauf wurde sie nochmals umgebaut, und in dieser Gestalt hat nun Bäumer auf ihr den Tod gefunden. Warum hat Bäumer nun die Maschine aus dem Trudeln nicht wieder allmählich aufrichten können? Das Trudeln zunächst ist kein gewagtes Kunststück, sondern unbedingtes Erfordernis für jede Jagdmaschine, es ist eine Flugfigur, die im Kriege jedem Jagdflieger bekannt und geläufig war. Bei der Rohrbach-Maschine lagen Hauptfehler und -Gefahr in dem enormen Gewicht von 2100 Kilo einerseits und andererseits in dem endlos langen Rumpf; kamen diese ungeheuren Massen mit dem Hauptgewicht des Motors von 800 PS. an der Spitze des Rumpfes ins Stürzen, so konnte das Höhensteuer nicht mehr ausreichen, um die Maschine aufzurichten. Bäumer ist von allen Seiten gewarnt worden, die Maschine zu fliegen, es war hier wieder seine allbekannte Gutmütigkeit und Hilfsbereitschaft, die ihn die Bitte der Rohrbachwerke erfüllen ließ, die Maschine nach allen Richtungen auszuprobieren, um von dem besten deutschen Flieger ein einwandfreies Urteil über die Eigenschaften der Maschine zu bekommen. Diese Hilfsbereitschaft hat ihm das Leben gekostet. Aufzurichten konnte er die Maschine nicht wieder, nachdem sie infolge ihres ungeheuren Gewichts eine übernormale Fallgeschwindigkeit bekommen hatte, und kein Flieger der Welt hätte es gekonnt. Und warum er nicht mit dem Fallschirm absprang, als er sah, daß er die Maschine nicht mehr fangen konnte? Diese Frage wird immer ungeklärt bleiben; an eine Ohnmacht glaube ich nicht, Bäumer, dieser kraftstrotzende Mann wurde nicht ohnmächtig, dazu kenne ich ihn zu gut. Ich glaube weit eher, daß er nicht aus der Maschine herauskommen konnte.

Bei der enormen Fallgeschwindigkeit und der damit verbundenen Drehbewegung des Flugzeuges wurde er derartig in die Maschine hineingepreßt, daß er sozusagen wie festgenagelt auf seinem Sitz saß. Und die Absicht, abzuspringen, ist ja dadurch bewiesen, daß er sich losgeschnallt hatte. Aber, wie gesagt, wird diese Frage stets im Dunkel bleiben. So ist Bäumer, der selber ein so genialer Flugzeugkonstrukteur und wohl unbestritten der beste deutsche Flieger war, dessen „Saufwind“ mit seinen fabelhaften Leistungen gerade wieder in aller Munde war, das Opfer einer absoluten Fehlkonstruktion geworden.“



## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 205.

### Nachruf für Paul Bäumer.

Die Hamburger Flughafen-Verwaltung und die Hamburger Luftschiffhallen G. m. b. H. widmen Paul Bäumer einen Nachruf, in dem es heißt:

Paul Bäumer ist tot. Das bedeutet für die deutsche, insbesondere aber für die Hamburger Luftfahrt einen der aller schwersten Verluste. Nirgend aber wird die durch Paul Bäumers Ableben gerissene Lücke härter spürbar werden als im Hamburger Flughafen. Paul Bäumer war der Kernpunkt des örtlichen Fluglebens. Sein Können und seine Persönlichkeit gaben dem alten Flughafen die Betonung, das eigentliche Leben. Es wird dort sehr still werden. Sein Geist und seine Hand werden vermisst werden in der Flugzeugwerkstatt und in der Fliegerschule der Bäumers Aero G. m. b. H. Denn scheidet eine so stark ausgeprägte Persönlichkeit wie Paul Bäumer aus, muß notwendigerweise vieles fallen, was ihrer Auswirkung entsprang und — allen Gesetzen von der Ersetzbarkeit jedes Menschen zum Trotz — unersetzbar, unausfüllbar bleibt.

Die Hamburger Flughafen-Verwaltung beklagt den Tod Paul Bäumers aufs tiefste und schmerzlichste und fühlt sich gedrungen zu dieser öffentlichen Danksagung an den Verstorbenen für das, was er der Hamburger Luftfahrt geleistet, was er für sie gelitten hat.

n. n. Das tragische Geschick des Fliegers Paul Bäumer hat in der Presse zu lebhaften Betrachtungen darüber geführt, wie das Unglück

geschehen konnte. Der Kriegskamerad und Freund Bäumers, Harry v. Bülow, Boßkamp, selbst ein hervorragender Flugzeugführer, übermittelte jetzt dem Holsteinschen Courier, Neumünster, einen Brief, in dem er zu der Ursache des Unglücks Stellung nimmt. Er schreibt u. a.: „Die Maschine war bereits mehrmals grundlegend umgebaut worden. Hauptfehler und Gefahr lagen in dem enormen Gewicht von 2100 Kilo einerseits und andererseits in dem endlos langen Rumpf; kamen diese ungeheuren Massen mit dem Hauptgewicht des Motors von 800 PS. an der Spitze des Rumpfes ins Stürzen, so konnte das Höhensteuer nicht mehr ausreichen, um die Maschine aufzurichten, nachdem sie infolge ihres ungeheuren Gewichtes eine übernormale Fallgeschwindigkeit bekommen hatte. Und warum er nicht mit dem Fallschirm absprang? Ich glaube, daß er nicht aus der Maschine herauskommen konnte. Bei der enormen Fallgeschwindigkeit und der damit verbundenen Drehbewegung des Flugzeuges wurde er derartig in die Maschine hineingepreßt, daß er wie festgenagelt auf seinem Sitz saß. Und die Absicht, abzuspringen, ist ja dadurch bewiesen, daß er sich losgeschnallt hatte.“

## Hamburger Nachrichten

Nr. 381

### Bäumer-Gedenktag.

#### Ankunft der Jungfliegerstaffel.

Am Sonntag, 21. August, wird vom Hamburger Verein für Luftfahrt gemeinsam mit dem Altonaer Verein für Luftfahrt ein Großflugtag in Hamburg und Altona veranstaltet werden, der dem Gedächtnis Bäumers gewidmet sein wird. Schon am gestrigen Nachmittag traf auf dem Flugplatz in Fuhlsbüttel von Bremen her die Jungfliegerstaffel ein, die in der Hauptsache das Programm bestreiten wird.

Diese Jungfliegerstaffel, die aus 7 kleinen mit 75-PS-Motoren ausgerüsteten Udet-Flamingos besteht, hat es sich zur Aufgabe gemacht, im Gedenken an ihren großen Führer Bäume den Gedanken echter fliegerischer Kunst zu pflegen. Es handelt sich bei diesen Fliegern, deren Leiter Schwarz ist, um junge Piloten, die in der Nachkriegszeit ausgebildet sind, die aber heute nach drei- und vierjähriger Ausbildung über ein hohes fliegerisches Können verfügen, so daß sie hinter den alten bewährten Piloten des deutschen Flugportes nicht zurückstehen. Unter diesen Jungfliegern befindet sich auch Boehnke, wohl einer der besten Kunstflieger, die wir heute haben, ein Schüler Bäumers, der bereits am Dienstag nachmittag in einem schneidigen Flug auf D 995 Proben seines Könnens ablegte.

Die Flugveranstaltungen am Sonntag sind so gelegt, daß sie zu gleicher Zeit in Hamburg und in Altona abgehalten werden, mit dem Unterschied allerdings, daß der Flugtag in Altona um 2 Uhr seinen Anfang nimmt, während er in Fuhlsbüttel eine halbe Stunde später beginnt und demgemäß auch später aufhört. In Altona wird zunächst ein Briestauben-Massenaufstieg stattfinden. Auf beiden Flugplätzen werden dann Aufstiegen von 6 Flugzeugen der Jungfliegerstaffel, Einzelkunstflüge und Kunstflüge zu Zweien, Loopings, Rollings, Trudeln und Segeln ausgeführt. Es sind dann weiter eine Bäume-Gedenktafette, gemeinsame Luftspiele, ein Ballonrammen und ein Luftrennen vorgesehen. Den Abschluß des Großflugtages werden Fallschirmabsprünge bilden.

Besonders bemerkenswert ist es, daß die Kunstflüge diesmal nicht einzeln, sondern in geschlossenen Formationen ausgeführt werden, wodurch die Schwierigkeit dieser Flüge außerordentlich erhöht wird. Während ihres Aufenthalts in Hamburg wird die Jungfliegerstaffel in den nächsten Tagen verschiedentlich Flüge über Hamburg unternehmen.

Bäumer, Paul

Hamburgisches  
Welt-Wirtschafts-Archiv

00877 + 0013 - 000

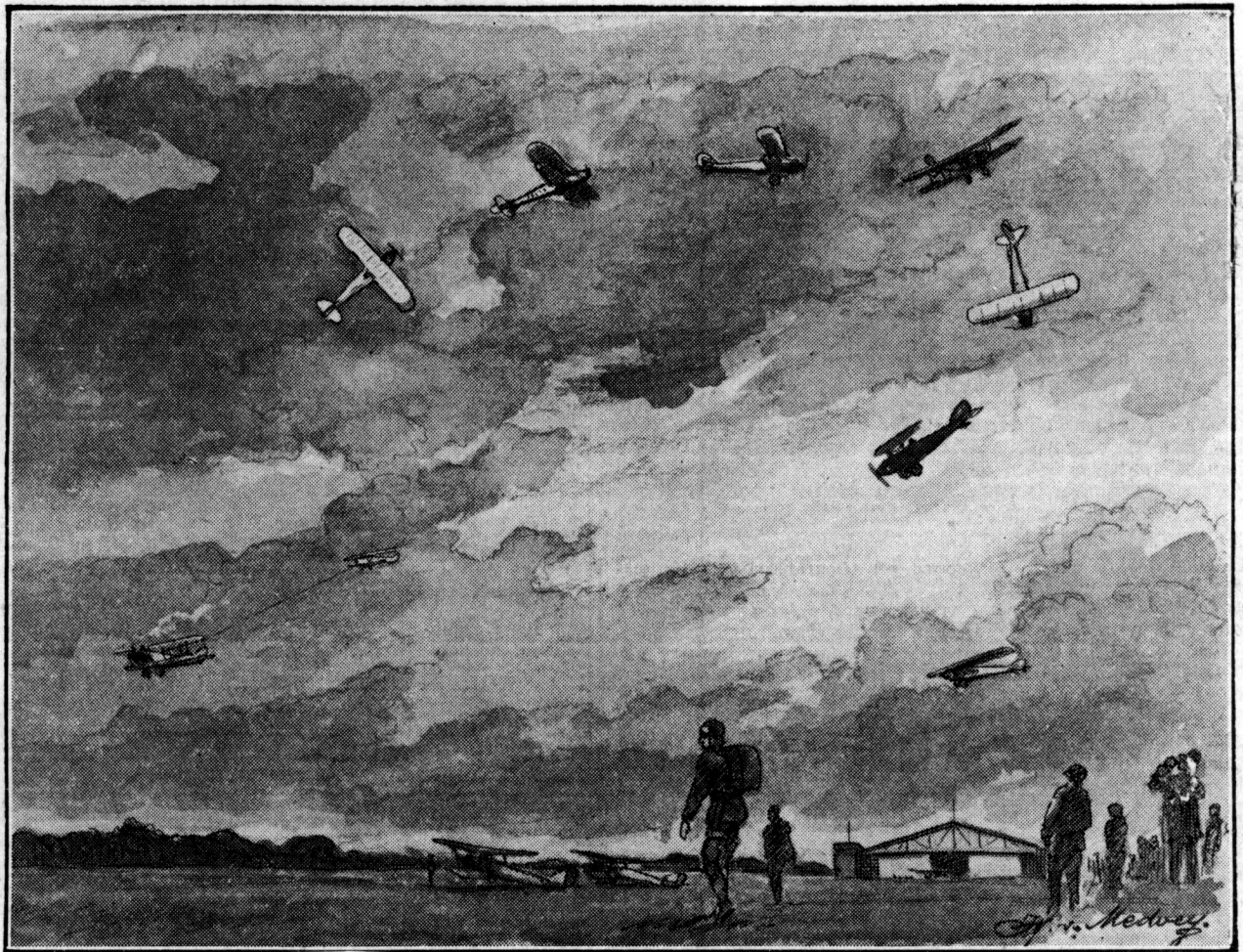
Signatur

Datum 22. Aug. 1927

Hamburger Nachrichten

Nr. 390

## Bäumer-Gedenktag in Hamburg und Altona.



wenden!



Nur fünf Wochen sind vergangen, seitdem die erschütternde Kunde von dem tödlichen Absturz Bäumers kam. Aber schon heute zeigt es sich, daß die deutsche Sportfliegerei sich durch den Tod eines ihrer Besten nicht hat entmutigen lassen, sondern daß sie bereit ist, im Sinne ihres Führers weiter zu arbeiten. Von diesem Geiste legte auch der Großflugtag Zeugnis ab, den der Deutsche Luftfahrt-Verband und der Hamburger Verein für Luftfahrt gemeinsam mit dem Altonaer Verein für Luftfahrt am Sonntag nachmittag in Hamburg und Altona veranstaltete. Wohl nicht besser konnte das Gedächtnis Bäumers wachgehalten und in weite Kreise des Volkes hineingetragen werden, als durch diesen Großflugtag, dem man den Namen eines Bäumers-Gedentages gegeben hatte. Nicht zu Unrecht, denn die Jungfliegerstaffel, die an diesem Nachmittag das Programm bestritt, besteht aus jungen, flugbegeisterten Piloten, die es sich zum Ziel gesetzt haben, ihrem großen Führer nachzueifern. Der Jungfliegerstaffel, die den Nachwuchs für die deutsche Sport- und Kunstfliegerei liefern soll, hat Bäumers sein besonderes Interesse entgegengebracht, unter ihr hat er gelebt und daran gearbeitet, den Nachwuchs heranzubilden. Heute sind die Mitglieder, die unter der Leitung des ausgezeichneten Chefpiloten Schwarz stehen, im eigentlichen Sinne nicht mehr als Jungpiloten zu bezeichnen. Mit dem Namen Jungflieger bezeichnet man diejenigen Piloten, die nach dem Kriege ihre Ausbildung genossen haben. Die Jungfliegerstaffel aber hat längst ihre Ausbildungszeit hinter sich gelassen und steht an fliegerischem Können und Begeisterung in keiner Weise hinter unseren altbewährten Sportfliegern zurück. Das zeigte auch der gestrige Bäumers-Gedentag auf dem Flugplatz in Fuhlsbüttel.

Der wolkenbruchartige Regen, der am Vormittag herniedergegangen war, hatte den Besuch wohl beeinflussen, nicht aber abhalten können. So hatten sich denn trotz des schlechten Wetters zahlreiche Besucher auf dem Flugplatz eingefunden, die der Veranstaltung mit Interesse folgten. Pünktlich zur angeordneten Stunde, um 3½ Uhr, begann der Bäumers-Gedentag mit einem Lustreigen von sechs Flugzeugen der Jungfliegerstaffel und der Bäumers-Aero GmbH. Die Luft war diesig und der Himmel mit dunklen Regenschauern bedeckt, so daß den Fliegern die Sicht außerordentlich erschwert wurde. Trotzdem wurden die Einzelflüge, Loopings, Turns, Rollings, Trudeln und Segeln und die Kunstflüge zu zweien mit außerordentlicher Sicherheit und Fertigkeit ausgeführt. Bei allen Kunstflügen, von der einfachsten bis zur schwierigsten Art, zeigten die Piloten, daß sie ihre Maschine fest in der Hand hatten.

Im Mittelpunkt des Nachmittags stand die Bäumers-Staffette, die aus Läufern, Reitern, Motorradfahrern, Kraftwagen und Flugzeugen bestand. An dieser Staffette beteiligten sich außer den Jungfliegern Läufer der Sportvereinigung Polizei, des Sportvereins Gimshüttel, des Hamburger Sportvereins und des Oberalster-Vereins für Wassersport, während die Reiter durch den Hamburger Schleppjagdverein, die Motorradfahrer durch die Sportvereinigung Polizei und den Motorportverein „Gansa“ und die Kraftwagenfahrer durch den Norddeutschen Automobilklub gestellt wurden. Es wurden vier Stafetten gebildet, die die Farben weiß, grün, gelb und blau führten. Die Läufer hatten zweimal 800 Meter zurückzulegen, die Reiter zweimal 1100 Meter, die Motorradfahrer eine Strecke von 4 Kilom. und die Kraftwagen eine Strecke von 6 Kilom. rund um den Flugplatz, während die Flugzeuge einen Dreiecksflug zwischen dem Flugplatz, Ochsenzoll und Schnelsen auszuführen hatten.

Die Niederschläge des Vormittags hatten den Boden des Flugplatzes aufgeweicht, so daß die Motorräder und Wagen vielfach stecken blieben. Die Staffette selbst wurde unter störendem Regen geleistet, wodurch die Sicht außerordentlich beeinträchtigt wurde.

Mit überlegenem Vorsprung führte die gelbe Staffette, die dann auch als erste durchs Ziel ging. Die siegreiche Staffette setzte sich zusammen aus den Läufern Krüger und Giermann (H.S.V.), Fräulein Böhlert (Hamburger Schleppjagdverein), Motorradfahrer Röber (Sportvereinigung Polizei), Fischer-Schierholz (Norddeutscher Automobilklub) auf Lancia und Bohne (Bäumers Aero G. m. b. H.). Trotz des ungünstigen Wetters müssen die Zeiten als recht gut bezeichnet werden. Die Gesamtzeiten stellten sich wie folgt: gelbe Staffette 32,45, blaue Staffette 38,36, weiße Staffette 40,10 und grüne Staffette 41,47 Minuten.

Einen prachtvollen Eindruck machten die Kunstflüge, die zu vier Flugzeugen ausgeführt wurden. Mit anerkennenswertem Schreie zeigten die Udet-Flamingos Gruppenloopings und Rollings.

Sehr unterhaltend gestaltete sich auch das Ballonrennen, an dem sich vor allem auch Bohne von der Bäumers Aero beteiligte. Zum Schluß wurden auch Kunstflüge zu sechs Flugzeugen in verschiedenen Formationen, und Lustreigen und Luftspiele vorgeführt. Die Fallschirmabsprünge der kühnen Fallschirmpiloten Limberger und Jonas, die das besondere Interesse erweckten, gingen glatt vor sich. Der Fallschirm entfaltete sich schnell und die Piloten landeten sicher auf dem Flugplatz.

Starkes Interesse fand auch das Luftrennen Hamburg-Altona-Hamburg, das von vier Udet-Flamingos bestritten wurde. Die Flugzeuge starteten in Fuhlsbüttel, flogen bis nach Altona, wo sie an einer bestimmten Stelle zu wenden hatten, und kehrten dann mit höchster Geschwindigkeit zum Flugplatz zurück.

Auch das Anhängerflugzeug, die Luftlokomotive D 1152 mit dem Piloten Benz als Flugzeugführer und Raab im Anhänger, einem kleinen Segelflugzeug, war aufgestiegen, um nach Bahrenfeld zu fliegen. Der Start war fast unbemerkt vom Publikum vor sich gegangen. Plötzlich, kurz hinter der Vorsteher Rennbahn, senkte sich das Flugzeug. Durch eine Verletzung der Zündkerzen wurde das Flugzeug zur Notlandung auf einer Wiese an der Alsterfrug-Chaussee gegenüber der Feuerwache gezwungen. Mit großer Geschwindigkeit landete Benz über die hohen Bäume hinweg, ohne daß das Flugzeug auch nur im geringsten beschädigt wurde. Erst als die Landung vollzogen war, löste Raab die Anhängerkerle des Segelflugzeuges und landete ebenfalls glatt auf einer Wiese in nächster Nähe. Das Flugzeug konnte bald nach dem Flughafen zurückstarten, während das Segelflugzeug durch ein Auto abgeholt wurde. Am Abend startete das Anhängerflugzeug noch einmal. Diesmal glückte der Flug; das Anhängerflugzeug löste sich leicht und landete glatt auf dem Flugplatz.

Den ganzen Nachmittag über hatte eine Kapelle ihre Weisen auf dem Flugzeug erklingen lassen. Nach Beendigung des Flugtages nahm Bürgermeister D. Dr. Schröder, der der ganzen Veranstaltung beigewohnt hatte, die Preisverteilung an die Sieger der Staffette vor. Mit warmen Worten gedachte er in einer Ansprache Paul Bäumers, dem dieser Tag gewidmet war. Seine Bitte ging dahin, daß auch die jungen Piloten seinem Beispiel nachfolgen möchten, damit sein Name nicht nur durch das Wort, sondern durch die Tat geehrt werde. An die Sieger wurden dann Plaketten und Bäumers-Gedächtnisbilder verteilt.

\*

Gleichzeitig wurde auch auf dem Altonaer Flugplatz, wo Kommandant Bohl und Dipl.-Ing. Jürgensen die Sportleitung hatten, das selbe Programm abgewickelt. Hier hatte sich trotz des Regens eine immerhin beträchtliche Zuschauermenge eingefunden, die bei den Klängen der Musik des „Deutschen Orchesters“ die Vorgänge in der Luft aufmerksam verfolgte. Zu Beginn der Veranstaltung ließen die Hamburg-Altonaer Brieftaubenzüchter Tausende von Brieftauben aufsteigen, die in einem dichten

Schwarm über das Gelände zogen und sich dann in alle Richtungen teilten.

Im Mittelpunkt der Veranstaltung stand auch hier die gemischte Staffette, die gebildet wurde aus je einer Läuferin und je einem Läufer des Ottensener Sportvereins, je einer Reiterin der Reit- und Fahrerschule Grebe (Groß-Flottbek), je einem Reiter des Reitervereins der Elbdörfer, je einem Radfahrer des Altonaer Bicycle-Clubs von 1869/80, je zwei Motorradfahrern des Motorrad-Clubs Altona, je einem Fahrzeug des Norddeutschen Kanomag-Clubs und je einem Flugzeug. Drei Staffeln waren gebildet, ihre Farben waren blau, weiß und rot, die Farben der Provinz Schleswig-Holstein. Kurz nach dem Start setzte ein starker Regen ein, gleichwohl wurde die Staffette durchgeführt. Obwohl „rot“ infolge eines Zwischenfalles durch den Radfahrer weit zurückgefallen war, holten Auto und Flugzeug glänzend auf, so daß „rot“ vor „weiß“ und „blau“ siegte.

Als besondere Zugabe gab es einen Rückenflug des Jungfliegers Böhmke, der mit außerordentlich starkem Beifall belohnt wurde. Zum Schluß gab es auch hier Fallschirmabsprünge, die von Fräulein Thomas und Herrn Bahr vom Altonaer Verein für Luftfahrt ausgeführt wurden und bei zahlreichen Besuchern als Höhepunkt der Veranstaltung galten.

## Hamburgischer Correspondent

Nr. 392

### Paul Bäumers Gedenktag.

#### Ein Höhepunkt der Sportfliegerei in Hamburg.

Gibt es schöneren Dank an einen Toten als die Lebendigkeit seines Werkes zu zeigen, Mittler zu sein des Geistes, der haftet, anspornt, begeistert? Die Tausende von Menschen, (der Flugplatz in Fuhlsbüttel hat selten mehr gesehen) die gekommen waren an der Ehrung Paul Bäumers teilzunehmen, lebten mit der eindrucksvollen Kundgebung, die die Jungflieger, diese Kerntruppe der Flugkunst, boten. Sahen Schüler ihrem Meister nachstreben und einen Tag im Hamburger Fliegerleben bereiten helfen, der ein großer und schöner war. So werden, obwohl der erhoffte materielle Erfolg sicher nicht erheblich gewesen ist, die Flugtage in Hamburg und Altona ihren starken ideellen Wert haben und das Interesse am Flugsport fördern helfen.

\*

Sonne hat man sich immer gern gewünscht, wenn die schlanken Flamingos in der Luft tummeln sollen, Kapriolen schießen und andere halbschwerische Kunststücke vollziehen. Ché-pilot Schwa r z und seine Flieger zeigen trotz Regen und Wind, was schert sie es, meisterhaft den hohen Stand deutscher Sportflugkunst. Unbekümmert um das hadernde Element ziehen sie ihre Kreise beim Einzelflug, in Geschwader, beim Looping, Trudeln und all den schwierigen Übungen, deren Bewältigung für den modernen Sportflieger Selbstverständlichkeit geworden ist.

Dann strömt von diesen Männern eine Welle tatkräftigen Erlebens in die Menge. Mag einer der Besten geblieben sein —, es geht weiter, rastlos vorwärts. Das große Verdienst des Deutschen Luftfahrt-Verbandes, des Hamburger und des Altonaer Vereins für Luftfahrt ist es, der deutschen Sportfliegerei in Hamburg-Altona einen Werbetag bereitet zu haben, dessen Auswirkungen spätere Veranstaltungen spüren werden. Und auch die Bäume r- A e r o, das ureigene Produkt unseres gefallenen Meisters der Luft, wird weiterkommen in der Erfüllung der seiner noch harrenden Aufgaben aus dem Nachlaß des Lufthelden.

\*

Sportflugtage bedürfen der Popularität, wenn sie die Anteilnahme breiterer Schichten wecken sollen. Nur dann, wenn alle Kreise unseres Volkes durchdrungen sind von der Notwendigkeit deutscher Sportfliegerei, wird der Aufstieg aus der bisherigen materiellen Beengtheit in die freien Höhen unbehinderter sportlicher Leistung führen. Nie darf eine Meinung von einem Akrobatentum der Luft entstehen. Sportsleute sind es, die sich einsetzen für den Ausbau der Flugkunst und damit beitragen, Flugsicherheit zu fördern. Dankbare Helfer entstanden den Fliegern bei der großen Flugstafette in den Säulern der Vereine H. S. V., Polizei, Fuhlsbüttel und Oberalfster, den Reitern vom Schleppjagdverein, den Motorfahrern der Polizei und dem M. S. C. Danja und den Automobilisten vom M. A. C. Im großen Rahmen des Tages dürfen die kühnen Fallschirmpiloten L i m b e r g e r und J o n a s nicht vergessen werden, F ü p p B o h n e von der Bäume r- A e r o nicht, der mit gewohnter Meisterschaft seine „Riste“ steuerte, und die gelungene Vorführung des Luftschleppzuges mit dem Piloten B e n z und R a a b im Anhänger.

Alles hier Gestreifte in Verbindung mit den verschiedenen anderen Punkten des stattlichen Programms, kann nur Mittel sein des Ausdrucks des großen Erfolges dieses Tages im Ansehen der Sportfliegerei. Ihn gestaltet zu haben, muß allen aktiv Tätigen Dank gesagt werden.

hh.



## Hamburger Nachrichten

Nr. <sup>No</sup> 434

### Eine Paul-Wilhelm-Bäumer-Ehrenmal-Spende.

Aus Duisburg wird gemeldet:

In einer Sitzung des Meidericher Bürgervereins wurde beschlossen, dem kühnen Flieger Paul Bäumer ein Denkmal in seiner Heimatstadt zu errichten. Die Mittel dafür sollen durch eine Spende aufgebracht werden, die den Namen „Paul-Wilhelm-Bäumer-Ehrenmal-Spende“ erhalten soll. Die Sammlung, über die der Oberbürgermeister Dr. Jarres das Protektorat übernommen hat, wird sich über ganz Deutschland erstrecken.

## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 18.

### Duisburgs Bäumerehrung.

Unser Vertreter in Duisburg meldet uns:

Es war unmittelbar nach dem Tode Paul Bäumers, des berühmten Fliegers und Gründers der Aero-Bäumer in Hamburg, an die Stadt Duisburg, die Heimat Bäumers, ihren Willen kundgab, eine dauernde Bäumerehrung zu schaffen. Eine Jungfliegerschule soll es werden, die das Andenken Paul Bäumers sichert. Wenn möglich, soll auch eine kleine finanzielle Hilfeleistung für die um ihre Existenz ringende Bäumers-Aero in Hamburg damit verbunden sein. Duisburg hatte 5000 RM, Mülheim (Ruhr) 3000 RM für diese Zwecke gestiftet. Nun haben auch die führenden Kreise aus Luftfahrt, Sport, Verwaltung, Industrie und Handel Duisburgs und Mülheims einen gemeinsamen Aufruf zu Sammlungen jetzt erlassen, die zur Förderung des Fliegernachwuchses Verwendung finden sollen. In Gemeinschaft mit der Stadt Duisburg will die Ortsgruppe Duisburg-Mülheim des Niederrheinischen Vereins für Luftschiffahrt eine großzügig eingerichtete Fliegerschule mit Flugzeughalle und Fluggelände auf dem Neuenkamp, unmittelbar am Rhein, schaffen, die die Arbeits- und Unterrichtsstätte für die flugbegeisterte Jugend werden soll. Die Duisburg-Ruhrorter Häfen A.-G. hat das Gelände dafür zur Verfügung gestellt, das Gelände ist auch bereits planiert und eine Halle ist errichtet, in der sieben Flugzeuge untergebracht werden können. Das erste Schulflugzeug soll den Namen „Paul Bäumer“ tragen und damit ein sichtbares Bäumers-Denkmal in den Lüften sein.



## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 255.

\* **Bäumer-Ehrenmal.** Für den verstorbenen Hamburger Flieger Paul Bäumer wird der Hamburger Verein für Luftfahrt im Hamburger Flughafen Fühlbüttel ein Ehrenmal errichten. Die von einem Ehrenmalausschuß eingeforderten Denkmalsentwürfe sind inzwischen geprüft worden. Der Ausschuß hat zwei Entwürfe zur engeren Wahl gestellt. Es sind die Entwürfe von den Bildhauern Albrecht und Ruß. Die Entscheidung darüber, welcher von diesen beiden Entwürfen zur Ausführung gelangen soll, wird der Vorstand des Vereins in den nächsten Tagen treffen. Die Grundsteinlegung soll am 23. September erfolgen. Das Gartenbauwesen hat bereits mit der Herrichtung des Platzes im alten Flughafenteil, nördlich vom Verwaltungsgebäude der Luftaufsicht begonnen. Die Sammlung für das Ehrenmal hat 3169 Reichsmark ergeben.

Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 433

**Ein Ehrenmal für Paul Bäumer**

ws. Hamburg, 14. 9. (Eigenbericht)

Der Hamburger Verein für Luftfahrt wird dem im vorigen Jahre in Kopenhagen tödlich verunglückten Hamburger Flieger Paul Bäumer auf dem Hamburger Flugplatz in Fuhlsbüttel ein Ehrenmal errichten. Von den eingegangenen Entwürfen sind die Arbeiten der Bildhauer Albrecht und Rußl zur engeren Wahl gestellt worden. Die Grundsteinlegung soll am 23. September im alten Flughafen nördlich vom Verwaltungsgebäude der Luftaufsicht erfolgen.



## Hamburger Fremdenblatt

N~~2~~ 269

### Grundsteinlegung des Bäumler-Ehrenmals.

Das Bäumler-Ehrenmal, für das am 30. September, nachmittags 4 Uhr, der Grundstein gelegt werden soll, wird vom Hamburger Verein für Luftfahrt zur Erinnerung an den am 15. Juli 1927 tödlich abgestürzten Flieger Paul Bäumler errichtet. Dem ruhmvollen Pour-le-mérite-Flieger, dem vorwärtstrebenden Mann, der nach Beendigung des Krieges sich wieder auf die Schulbank setzte, sein Abiturium machte und das Studium aufnahm, der dann erneut sich dem Flugwesen zuwandte und in schwerer Zeit mit vollem Einsatz seiner Person dem deutschen Flugwesen wieder in den Sattel half, bis ihn das Fatus-Loos traf, ihm soll das Ehrenmal gesetzt werden.

Der Hamburger Bildhauer Richard Rühl hat in seinem Entwurf für das Bäumler-Ehrenmal zweifellos eine glückliche Hand gehabt. Das etwa 3,50 Meter hohe Denkmal aus Stein ist eine verjüngt zulaufende schlanke Pyramide, aus der sich, von Lichtstrahlen umgeben, sanft die aufschwebende geflügelte Jünglingsgestalt löst. Als Material wird Muschelschale verwendet, der die Gewähr für unbedingte Wetterfestigkeit bildet, zugleich aber durch seine Härte geeignet ist, die feste Art und Standhaftigkeit des Mannes zu charakterisieren, für den er zeugt.

Inmitten eines großen Rosenplatzes, umgeben von frischem Birkengrün, soll das Denkmal sich erheben, nicht weit von der Stelle, wo Paul Bäumler gewirkt hat.

Hamburger Nachrichten

Nr. 452

## Das Bäumer-Ehrenmal im Hamburger Flughafen.

Das Bäumer-Ehrenmal wird vom Hamburger Verein für Luftfahrt zur Erinnerung an den am 15. Juli 1927 tödlich abgestürzten Flieger Paul Bäumer errichtet. Dem ruhmvollen Bour-le-mérite-Flieger, der nach Beendigung des Krieges sich wieder auf die Schulbank setzte, sein Abiturium machte und das Studium aufnahm, der dann erneut sich dem Flugwesen zuwandte und in schwerer Zeit mit vollem Einsatz seiner Person dem deutschen Flugwesen wieder in den Sattel half, bis ihn das Marus-Bos traf, ihm soll das Ehrenmal gesetzt werden. Weit über Deutschlands Grenzen hinaus war Paul Bäumer bekannt und ist als Mensch und Flieger geehrt worden. Sein fliegerisches Können verschaffte ihm hohes Ansehen in Flugkreisen, sein bescheidenes, prächtiges Wesen eroberte sich alle Herzen. Der Jugend war er ein Vorbild, der Jugend sollen seine Ziele auch in dem Ehrenmal in weiterer Zukunft erhalten bleiben.

Kein Latenmal, sondern ein Ehrenmal soll deshalb diesem edelsten deutschen Mann an der Stelle gesetzt werden, wo er gewirkt hat und wo sein Geist weitergepflegt wird. Hamburg kann stolz sein auf Bäumer, dessen Namen und Person so ganz mit unserer Hansestadt verbunden war. Nur ein Bildwerk, das emporweist zu dem hohen Ziel der Fliegerei und das den kraftvoll heldenmütigen Sinn Bäumers versinnbildlicht, kann den symbolischen Gedanken wiedergeben.

Der Hamburger Bildhauer Richard Kuöhl hat in seinem Entwurf für das Bäumer-Ehrenmal zweifellos eine glückliche Hand gehabt. Das etwa 3,50 Meter hohe Denkmal aus Stein ist eine schlanke Pyramide, aus der sich, von Lichtstrahlen umgeben, eine aufschwebende geflügelte Jünglingsgestalt löst. Jede Linie deutet nach oben, die scharfen Konturen weisen hinauf und in noch verstärkender Weise wird die Senkrechte betont, durch die Flügel, die wie Pfeile wirken, in den stilisiert angedeuteten Federn. Im Mittelpunkt soll jedoch die markig kraftvolle Figur stehen, kein Bild des Helden, sondern ein Sinnbild Bäumerschen Geistes. Der Unterbau ist mit Absicht einfach geformt, soll aber den entscheidenden Eindruck noch unterstützen. Zwei schwere, wuchtige Blöcke bilden ihn und lassen durch die Betonung der Wageredten die scharf herausgearbeitete Senkrechte des Denkmals wirkungsvoller in Erscheinung treten. Als Stoff wird Muschelschale verwendet, der die Gewähr für unbedingte Wetterfestigkeit bildet, zugleich aber durch seine Härte geeignet ist, die feste Art und Standhaftigkeit des Mannes zu versinnbildlichen, für den er zeugt.

Inmitten eines großen Rosenplatzes, umgeben von frischem Birkengrün, soll das Ehrenmal sich erheben, nicht weit von der Stelle, wo Paul Bäumer gewirkt hat. Ein schöner Schmuck unseres Flughafens. Der Mithilfe vieler Hände ist es zu danken, daß nun der Grundstein gelegt werden kann. Die fleißige Sammlung des Hamburger Vereins für Luftfahrt hat die Mittel hierfür geschaffen. Rat und Hilfe wurden bei der Durchführung des Planes in großzügiger Weise von der Baubehörde sowie von der Flughafenverwaltung dem Verein gewährt.

Möge das nun entstehende Bäumer-Ehrenmal im Hamburger Flughafen seinen Zweck ganz erfüllen, Paul Bäumer zur ehrenden Erinnerung, den folgenden Geschlechtern eine Mahnung zur Nachahmung im fliegerischen Geiste.



Ehrenmal für den Hamburger Flieger Paul Bäumer.  
Entwurf des Bildhauers Richard Kuöhl (Hamburg).

## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 273.

### Grundsteinlegung des Bäumers-Ehrenmals.

Im alten Flughafenteil hat der Hamburger Verein für Luftfahrt eine große Gemeinde zu einer ernstlichen Erinnerungs- und Dankesfeier versammelt; es soll der Grundstein gelegt werden für ein Ehrenmal, das seinem Mitgliede, dem verstorbenen Hamburger Kunstflieger Paul Bäumer, als äußeres Zeichen der Dankbarkeit und Verehrung gewidmet ist. In einer großen Rosenanlage, umschattet von schlanken Birken, wird es sich im alten Flughafenteil, der Stätte, wo Paul Bäumer für Hamburgs und die deutsche Flugkunst wirkte, erheben, eine Schöpfung des Hamburger Künstlers Kuchl.

In seiner Festansprache richtete der Erste Vorsitzende des Vereins, Bürgermeister Dr. Schröder, schlichte Worte an die Kameraden und Freunde, denen Paul Bäumer nahestand. Dann dankte er allen, die zum Werden des Denkmals beigetragen; besonderen Dank sollte er den Hamburger Behörden, vor allem der Baudeputation und dem Gartenbauwesen.

Herr von Heimburg verliest die Denkmalsurkunde, die u. a. diese Worte prägt: „Ueber uns die Fliegerei!“ das war der Leitspruch Paul Bäumers, dessen Wirken über das irdisch Kleinliche hinausstrebte, der Sonne entgegen.

Nachdem die Urkunde nach altem Handwerksbrauch eingemauert ist, fallen die Hammerschläge durch Bürgermeister Dr. Schröder für den Hamburger Verein für Luftfahrt, durch Frau Bäumer, durch Herrn Schröder als Geschäftsführer der Bäumers-Hero, durch den Chargierten vom Corps Suebo-Borussia, durch Herrn von Heimburg für die Luftaufsicht, durch Herrn Froben für den Flugtechnischen Verein und den Ring der Flieger, durch Herrn v. d. Golz für die Flughafenverwaltung und durch Herrn Kirchstein für die Deutsche Luft Hansa; begleitet sind die Schläge von herzlichen Erinnerungsworten.



Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 213

Enthüllung des Hamburger Bäumler-  
Ehrenmals

ws. Hamburg, 10. 5. (Eigenbericht)

Auf dem Hamburger Flugplatz wurde am  
Himmelfahrtslage das Ehrenmal für den vor  
zwei Jahren tödlich verunglückten Pour-le-  
mérito- und Sport-Flieger Paul Bäumler  
unter starker Anteilnahme der Hamburger Be-  
völkerung feierlich enthüllt. Die Gedächtnis-  
rede hielt Bürgermeister D. Dr. Schröder.  
Unter den Klängen des Liedes „Ich hatt'  
einen Kameraden“ wurde die Hülle von dem  
Denkmal genommen. Eine Fülle von Kranz-  
spenden von Behörden und Grüße ehemaliger  
Flugkameraden wurde an dem von dem Ham-  
burger Bildhauer Ruhöl geschaffenen Ehren-  
mal niedergelegt.

## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 7 . . .

### Paul Bäumers Leben für die Fliegerei

Im Hamburger Flughafen Fuhlsbüttel steht das schlichte Denkmal, das 1929 zur Erinnerung an Paul Bäumer errichtet wurde. Ein geflügelter Mensch reckt sich absprungbereit dem Himmel zu. Die Motoren der modernen Flugzeuge brausen täglich ihren Salut über diesem Ehrenmal. Die Steinfigur ist ein Symbol.



Paul Bäumer nach einem Gemälde

Wie dieser Mensch vom Denkmalssockel hinweg zur Höhe drängt, so war Bäumers Leben ein einziges Streben: Fliegen, die Luft beherrschen. Als 1927 Paul Bäumer bei einer Kunstflugvorführung über dem Kopenhagener Flugplatz Raskrup abstürzte und im Ozean ertrank, da verlor Deutschland einen seiner begeistertsten Pioniere der Luftfahrt.

Paul Bäumer hinterließ eine Witwe und einen Sohn. Sie haben heute ein neues Heim gefunden, in dem die Erinnerung an den Toten fortlebt. Bäumers Sohn zeigt uns die Propellerstücke vieler Maschinen, zeigt die Aufnahmen des Vaters, zeigt das große Ölgemälde im Arbeitszimmer, bräut Aufzeichnungen und Tagebuchblätter.

#### Erste Flugbegeisterung

Vorkriegszeit: Der junge Bäumer ist aus seiner Heimatstadt Duisburg nach Süddeutschland ins Murrnath gekommen. Graf Zeppelins Werk am Bodensee ist nicht weit. Einmal dabei sein, wenn das Wunderschiff sich in die Höhe erhebt. Bäumer flüchtet mit einem Freund beim Morgengrauen aus dem Schulgebäude — zum Bodensee. Das war die erste Tat für die Fliegerei. Sie wurde mit harter bitter bezahlt. Als er mit der Schule fertig ist, nur ein Wunsch: Fliegen lernen. Als Assistent arbeitet Bäumer bei einem Zahnarzt in Mörs. Aber nebenbei hat er sich mit einem Flieger angefreundet und zum ersten Male geht es hinauf in die Lüfte. Die Pilotenprüfung steht

„Als der Krieg ausbrach“, erzählt Bäumers Sohn, „gab es ja noch wenig Fliegerstellen. Vater hatte zuerst keine Möglichkeit, sein Flugkönnen anzubringen. Als Kriegsfreiwilliger zog er mit den 70ern ins Feld. Ostfront, Westfront. 1915 wird er verwundet. Dem Rekonvaleszenten endlich gelingt es, zu einer Fliegertruppe als Techniker zu kommen. In Johannisthal auf der Fliegerschule legt er die Prüfungen ab und ein Jahr später ist er einer der erfolgreichsten Kriegsfieger. 1917 ist Vater zum Gefreiten, einen Monat später zum Unteroffizier befördert worden. Im April 1918 erhielt er das Leutnantenpatent, vorher war er bereits mit dem Verdienstkreuz ausgezeichnet worden. Kurz vor Kriegsende erhielt er den Pour le mérite. 44 Abschüsse feindlicher Flugzeuge sind ihm beglaubigt worden.“

Paul Bäumers Sohn erzählt dann eine der aufregendsten Situationen, in die sein Vater geriet.

#### Erbitterter Luftkampf

„Vater hatte den 29. Gegner abgeschossen. Da wurde über dem Brilloner Wald ein Artillerieflugzeug gemeldet. Die Maschine ist startbereit, der Propeller wird angelassen, Vater fliegt allein. Der Feind befindet sich in etwa 2000 Meter Höhe. Anscheinend leitet er das Feuer der feindlichen Artillerie. Über der deutschen Front läßt er sich treiben. Jetzt bemerkt er die deutsche Maschine und macht kehrt. Als Vater zum Schein die Flugrichtung ändert, kommt das feindliche Flugzeug wieder näher, um im nächsten Augenblick wieder zu wenden. Es ist ein stattlicher Bristol-Doppelsitzer. Anscheinend ist ihm nicht viel am Luftkampf gelegen, es geht ihm darum, seinen Auftrag auszuführen.“

Vater „markiert“ Heimflug, und außer Sicht gekommen, steigt er auf 3000 Meter. Und tatsächlich, dieses Manöver bemerkt der Gegner nicht. Aus 3000 Meter Höhe läßt Vater seine Maschine abrutschen und hängt sich von hinten an die feindliche Maschine. Was die MGs herhalten können, wird das Feuer eröffnet. Rechts und links zerfehen die Einschüsse die Tragflächen. Aber die Maschine ist nicht aus der Fahrtrichtung zu bringen. Da, auf einmal will der Gegner dem MG-Hagel entgehen, macht eine Kurve, um seitlich auszuweichen. Das ist sein Verderben. Die nächsten Schüsse sitzen in der Maschine. Es hat den Anschein, als ob Benzintank und Steuerung getroffen sind. Aber die Maschine hält sich noch immer. Einige Sekunden später taucht hinter Vaters Maschine ein Engländer auf. Die Lage ist jetzt gerade umgekehrt. Der Engländer nimmt die deutsche Maschine aufs Korn. Ehe mein Vater zur Besinnung kommt, geht der Sitz seiner Maschine in Flammen auf. Er muß jetzt in die gleiche Kurve gehen, wie vorher der brennende Bristol. Die Maschine rutscht seitlich so steil ab, daß Vater durch das Eigengewicht aus dem Flugzeug geworfen wird. Nur noch ein Gedanke: wenn jetzt der Fallschirm sich nicht ordnungsgemäß auseinanderfaltet,

wenden

## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 7 . . .

## Paul Bäumers Leben für die Fliegerei

Im Hamburger Flughafen Fuhlsbüttel steht das schlichte Denkmal, das 1929 zur Erinnerung an Paul Bäumer errichtet wurde. Ein geflügelter Mensch reckt sich absprungbereit dem Himmel zu. Die Motoren der modernen Flugzeuge brausen täglich ihren Salut über diesem Ehrenmal. Die Steinfigur ist ein Symbol.



Paul Bäumer nach einem Gemälde

Wie dieser Mensch vom Denkmalssockel hinweg zur Höhe drängt, so war Bäumers Leben ein einziges Streben: Fliegen, die Luft beherrschen. Als 1927 Paul Bäumer bei einer Kunstflugvorführung über dem Kopenhagener Flugplatz Raskrup abstürzte und im Dreifund ertrank, da verlor Deutschland einen seiner begabtesten Pioniere der Luftfahrt.

Paul Bäumer hinterließ eine Witwe und einen Sohn. Sie haben heute ein neues Heim gefunden, in dem die Erinnerung an den Toten fortlebt. Bäumers Sohn zeigt uns die Propellerstücke vieler Maschinen, zeigt die Aufnahmen des Vaters, zeigt das große Ölgemälde im Arbeitszimmer, bräut Aufzeichnungen und Tagebuchblätter.

### Erste Flugbegeisterung

Vorkriegszeit: Der junge Bäumer ist aus seiner Heimatstadt Duisburg nach Süd-Deutschland ins Altmünster gekommen. Graf Zeppelins Werft am Bodensee ist nicht weit. Einmal dabei sein, wenn das Wunderschiff sich in die Höhe erhebt. Bäumer flüchtet mit einem Freund beim Morgengrauen aus dem Schulgebäude — zum Bodensee. Das war die erste Tat für die Fliegerei. Sie wurde mit harter bitter bezahlt. Als er mit der Schule fertig ist, nur ein Wunsch: Fliegen lernen. Als Assistent arbeitet Bäumer bei einem Zahnarzt in Mörs. Aber nebenbei hat er sich mit einem Flieger angefreundet und zum ersten Male geht es hinauf in die Lüfte. Die Pilotenprüfung steht bevor, der Krieg bricht aus.

„Als der Krieg ausbrach“, erzählt Bäumers Sohn, „gab es ja noch wenig Fliegerstellen. Vater hatte zuerst keine Möglichkeit, sein Flugkönnen anzubringen. Als Kriegsfreiwilliger zog er mit den 70ern ins Feld. Ostfront, Westfront. 1915 wird er verwundet. Dem Kellnerbaleszenten endlich gelingt es, zu einer Fliegertruppe als Techniker zu kommen. In Johannisthal auf der Fliegerschule legt er die Prüfungen ab und ein Jahr später ist er einer der erfolgreichsten Kriegsflyer. 1917 ist Vater zum Gefreiten, einen Monat später zum Unteroffizier befördert worden. Im April 1918 erhielt er das Leutnantspatent, vorher war er bereits mit dem Verdienstkreuz ausgezeichnet worden. Kurz vor Kriegsende erhielt er den Pour le mérite. 44 Abschüsse feindlicher Flugzeuge sind ihm beglaubigt worden.“

Paul Bäumers Sohn erzählt dann eine der aufregendsten Situationen, in die sein Vater geriet.

### Erbitterter Luftkampf

„Vater hatte den 29. Gegner abgeschossen. Da wurde über dem Brillener Wald ein Artillerie-Flugzeug gemeldet. Die Maschine ist startbereit, der Propeller wird angelassen, Vater fliegt allein. Der Feind befindet sich in etwa 2000 Meter Höhe. Anscheinend leitet er das Feuer der feindlichen Artillerie. Über der deutschen Front läßt er sich treiben. Jetzt bemerkt er die deutsche Maschine und macht kehrt. Als Vater zum Schein die Flugrichtung ändert, kommt das feindliche Flugzeug wieder näher, um im nächsten Augenblick wieder zu wenden. Es ist ein stattlicher Bristol-Doppelsitzer. Anscheinend ist ihm nicht viel am Luftkampf gelegen, es geht ihm darum, seinen Auftrag auszuführen.“

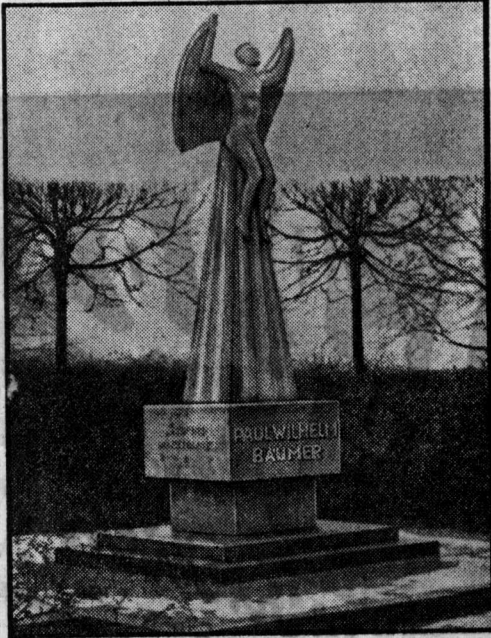
Vater „markiert“ Heimflug, und außer Sicht gekommen, steigt er auf 3000 Meter. Und tatsächlich, dieses Manöver bemerkt der Gegner nicht. Aus 3000 Meter Höhe läßt Vater seine Maschine abrutschen und hängt sich von hinten an die feindliche Maschine. Was die MGs herhalten können, wird das Feuer eröffnet. Rechts und links zerfehen die Einschüsse die Tragflächen. Aber die Maschine ist nicht aus der Fahrtrichtung zu bringen. Da, auf einmal will der Gegner dem MG-Hagel entgehen, macht eine Kurve, um seitlich auszuweichen. Das ist sein Verderben. Die nächsten Schüsse sitzen in der Maschine. Es hat den Anschein, als ob Benzin und Steuerung getroffen sind. Aber die Maschine hält sich noch immer. Einige Sekunden später taucht hinter Vaters Maschine ein Engländer auf. Die Lage ist jetzt gerade umgekehrt. Der Engländer nimmt die deutsche Maschine aufs Korn. Ehe sein Vater zur Besinnung kommt, geht der Sitz seiner Maschine in Flammen auf. Er muß jetzt in die gleiche Kurve gehen, wie vorher der brennende Bristol. Die Maschine rutscht seitlich so steil ab, daß Vater durch das Eigengewicht aus dem Flugzeug geworfen wird. Nur noch ein Gedanke: wenn jetzt der Fallschirm sich nicht ordnungsgemäß auseinanderfaltet.

wenden



## Zwischen Leben und Tod

Eindrücke von Sekunden. Die brennende Maschine stürzt in die Tiefe. Von dem verderbenbringenden Gegner nichts zu sehen. Und wenige Meter weiter der in Brand geschossene Bristol. Auch sein Schicksal ist besiegelt. Er stürzt



Das Denkmal in Fuhlsbüttel

Aufn. H. Mecklenburg

zu Boden, zerschellt. Ein Ruck, Vaters Fallschirm hat sich geöffnet. Weit bläht sich die Seide. Aber noch besteht die Gefahr, zwischen den Linien zu landen. Ein Blick auf Uhr und Kompaß, die am Arm getragen werden. Zeit und Richtung ergeben nicht gerade ein günstiges Resultat. Und dann ist es doch geschafft. Kurz hinter der ersten Infanterielinie kommt Vater zu Boden. Alle Knochen waren heil geblieben. Und ein Kamerad kommt auf Vater zugestürzt und ruft ihm zu: „Mensch, Bäumer, wo kommst du denn her?“ Ein ehemaliger Schulfreund entwirrt ihn aus der Seide des zusammenschlagenden Schirms. Ein eigenartiges Zusammentreffen!

März 1918 wird Bäumer verwundet. Rinn- schuß. Für längere Zeit geht es ins Lazarett. Er ist noch nicht genesen, quält die Ärzte: Lassen Sie mich wieder an die Front. Man verweigert ihm die Bitte. Eines Tages ist Bäumer auf und davon. Meldet sich bei der Staffel. Als der Krieg aus ist, steht der Flieger Bäumer wieder am Anfang. Versailles knebelt die Luftfahrt.

Der Offizier wird wieder Zahntechniker. Bäumer macht Examen. Büffelt wieder in den wissenschaftlichen Werken und in Harburg führt er gemeinsam mit seiner Frau die Praxis. Aber es hält ihn nicht lange in Harburg. 1922 gibt er den Beruf auf, die Frau führt allein die Praxis weiter. Allen Hemmungen zum Trotz, alle Inflationschwierigkeiten überwindend wird in Hamburg 1923 die Bäumer-Aero G. m. b. H. gegründet.

## Arbeit für eine Idee

Jetzt werden Pläne gezeichnet, Modelle entworfen. Der ehemalige Kriegsfieger arbeitet für die Friedensfliegerei. Neue Typen von Sportflugzeugen will er bauen. Aus den Konstruktions-

plänen entsteht sein berühmter „Saufewind“. Wenn man heute die Photos sieht, dann ist diese Maschine, die wie ein Pfeil auf ihren kurzen gedrunghenen „Beinen“ steht, ein Vorläufer unserer heutigen Blitzflugzeuge. Aus „Saufewind I“ wird „Saufewind II“. Fuhlsbüttel hat einen großen Tag, als der Welt Höhenrekord für Kleinflugzeuge gebrochen wird. 6600 Meter hoch steigt die Maschine.

Paul Bäumers Werk in Hamburg bekommt einen Namen, das Ausland interessiert sich für die deutsche Arbeit. Bäumer bekommt Angebote über Angebote. Aber er bleibt seiner Arbeit in der Werk treu. Neues schaffen, neue Pläne entwerfen, das kann er nur hier in der Selbständigkeit.

Dann kommt der Unglückstag in Kopenhagen. Auf 3000 Meter hat er sich hinaufgeschraubt. Dann beginnt der Todessturz. Als die Hilfsboote auf den Öresund hinausfahren und die Trümmer des Flugzeuges absuchen, können sie nur noch Bäumers Leiche bergen.

Paul Bäumer ist 31 Jahre alt geworden. Aber seine Lebensidee wurde erfüllt.