Familie Ficklscherer von links: Therese, Mutter, Josef, Vater, unbekanntes Mädchen; dahinter stehend: Anton mit Frau/ Freundin

Durch Frau Kemnitzer geb. Götz, einer netten Dame, die meinen fachmännischen Rat zur Restaurierung ihrer Haustür einholte, erfuhr ich von der flugbegeisterten Familie, ihrer bereits verstorbenen Mutter, Therese geb. Ficklscherer.

Therese Götz geb. Ficklscherer

Therese, die jüngste von drei Geschwistern wollte unbedingt Einfliegerin werden. Leider hatte Sie nicht das Geld, um einen Flugschein zu erwerben und wurde von Messerschmitt in Augsburg abgewiesen.

Der zweitälteste, Johann, meldete sich zur Luftwaffe und wurde Pilot. Hier ist meine Recherche noch ganz am Anfang.

Der älteste, Anton, hatte seine Ausbildung zum Piloten noch im 1. Weltkrieg abgeschlossen.

Als einer der letzten ausgebildeten Piloten im Krieg, hatte er auch gelernt, sich mit dem Fallschirm retten zu können.

Der sonst sehr elitäre Verein von zumeist nur adeligen oder zumindest aus angesehenen Familien stammenden Piloten, benötigte eine Blutauffrischung und so sah man über Standesunterschiede geflissentlich hinweg und Toni konnte Pilot werden.

Toni hatte noch mehr Glück. Kurz nach seiner Frontberufung war der Krieg zu Ende. Wahrscheinlich in diesen letzten Tagen des Krieges lernte er noch Ernst Udet und /oder Ritter von Greim persönlich kennen.

Anton unter der Luftschraube vermtl. während seiner Ausbildung, macht Werbung für die Fliegertruppe

Zu den größten Veranstaltungen dieser Art gehörte das Rumpler Schaufliegen am 5. Oktober 1919 in Augsburg.
Quelle: Pletschacher

Der damalige Direktor Otto Meyer stellte zwei Rumplermaschinen zur Verfügung. Nach seiner Erinnerung zwei Ru DI. [Artikel]) Mit Sicherheit waren es aber nur eine Ru DI und eine Ru CX. Ritter von Greim flog auf einer Fokker D VII (vermutlich die Maschine, die er auch sonst bei Flugvorführungen dieser Art flog!)

Für die Altmeister war da ein Fallschirmspringer eine willkommene Ergänzung der Idee nach dem Krieg ihr Talent in Flugvorführungen zu zeigen. [Pletschacher Textauszug])
Für die Öffentlichkeit war ein Fallschirmabsprung etwas ganz Besonderes, hatten die meisten so etwas doch noch nie gesehen. [Gedicht])
Zu den größten Veranstaltungen dieser Art gehörte das Rumpler Schaufliegen am 5. Oktober 1919 in Augsburg. [Plakat])

Anton vermtl. am Tag seines Todes vor der Unglücksmaschine

Udet sollte in einem Schaukampf die Leistungsfähigkeit des Rumpler Jagdflugzeugs, gegenüber der Fokkermaschine demonstrieren.

Hier kommt etwas vollkommen Unverständliches. Herr Meyer erinnert sich an eine gelungene Veranstaltung! Pletschacher Textauszug)

Was aber geschah wirklich?

Toni der sicherlich noch nicht all zu oft mit dem Fallschirm absprang kam nach seinem Absprung aus einem Doppelsitzer (vermtl. Die Ru CX) heil auf die Erde zurück, war vielleicht deshalb so motiviert, daß er es wagte Udet um einen Flug mit dessen Ru DI zu bitten und verunglückte bei der Flugvorführung spektakulär, tödlich!

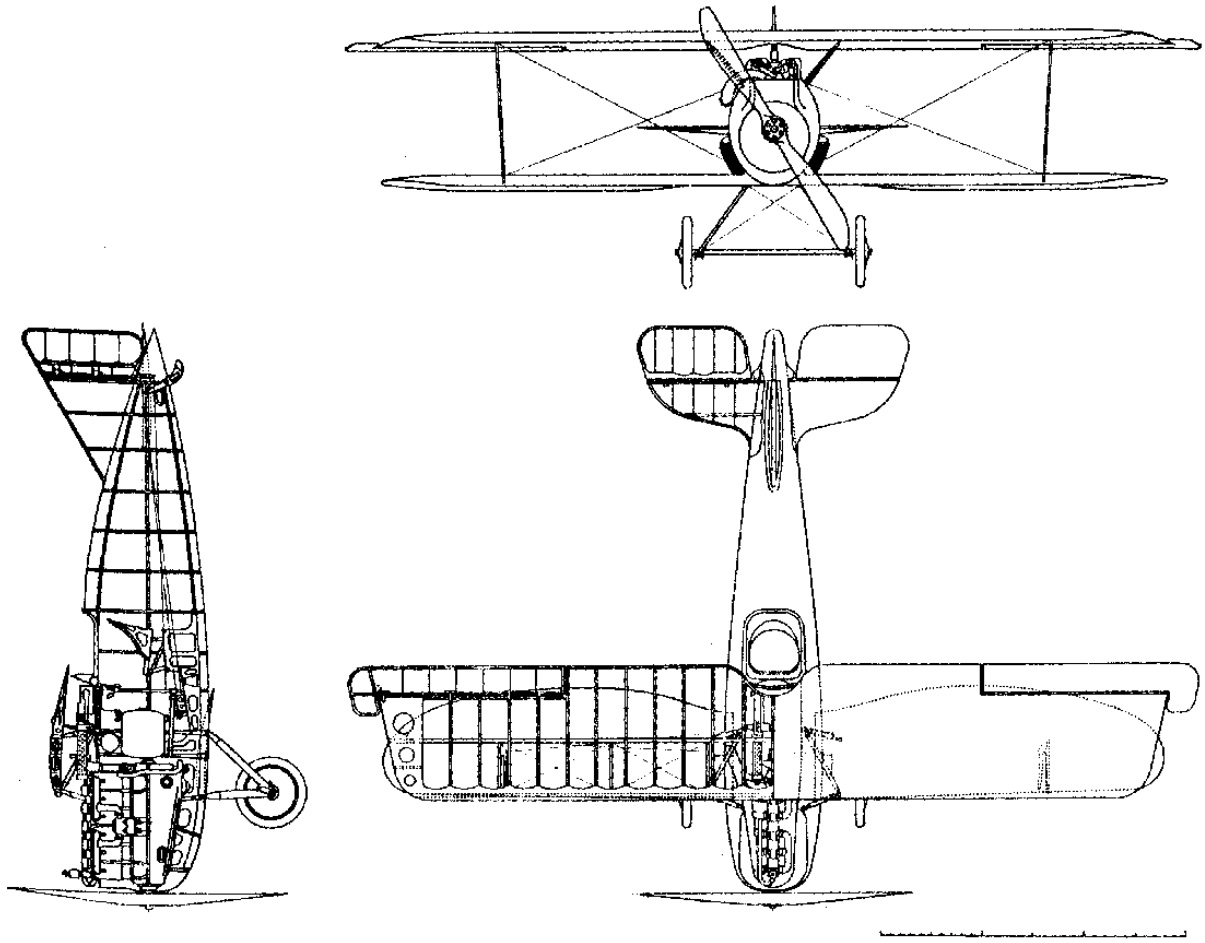
Bei seiner Bestattung hielt der Direktor der Rumpler Werke noch eine lobende Grabrede!

Am Mittwoch, den 8. Oktober wurde der verunglückte Flugzeugführer Anton Ficklscherer auf dem Westfriedhof in Augsburg beerdigt. Die Teilnahme war eine überwältigende. Herrliche überaus zahlreiche Kranzspenden bekundeten die allgemeine Sympathie und Hochachtung, deren sich der Heimgegangene in Augsburg und weit darüber hinaus mit Recht erfreute. derselbe Flugzeugführer, der ihn zu seinem Fallschirmabsprung flog, flog ihm mit schwarzumflorter Maschine die Ehrenrunde. Am offenen Grabe widmete Oberleutnant Ungewitter dem zu den glänzesten und zu den größten Hoffnungen Dahingeschiedenen prächtige Worte. ***Hierauf sprach der Direktor der Rumpler-Werke über die ungewöhnliche Fähigkeit, von der unbeschreiblichen Gewandtheit und Kühnheit als Flieger, von der großen Charakterschönheit als Mensch, der im schönsten Jugendalter so schnell verblichen.***
Mit Stolz kann seine Vaterstadt Neumarkt ihres Sohnes gedenken, der erfüllt war von rastlosem Drange nach vorwärts, getrieben von höchstem Ehrgeiz und dem Wunsche, in seiner ihm alles geltenden Fliegerei das Größte zu leisten. Ein ehrendes Andenken bleibt ihm für immer gesichert.

Nachruf in Neumarkter Zeitung 11.Okt.1919, Quelle: Kemnitzer

Flugzeugführer Ficklscherer von hier ist am Sonntag Nachmittag in Augsburg bei Gegenwart von 20.000 Zuschauern ums Leben gekommen. Seiner Familie, die den tapferen Sohn auf so tragische Weise verlor, unsere innigste Teilnahme. Aus Augsburg wird nur, zu dem Unglücksfall gemeldet: Die Bayer. Rumpler- Werke A.G. veranstalteten am 5.d.M. auf ihrem Flugplatz in Haunstetten ein großes Schaufliegen zugunsten des Deutschen Volksbundes für Kriegs- u. Zivilgefangene. Oberleutnant Udet und Oberleutnant Greim legten auch hier wiederum Proben ihrer unvergleichlichen Kunst Luftkampf und Sturzflug ab. Flugzeugführer Ficklscherer führte einen wohlgelungenen Fallschirmabsprung vom Flugzeug aus durch. Daneben gelangten noch auf Rumpler- Verkehrsflugzeugen eine Reihe von Passagier- und Freiflügen zur Durchführung. Kurz vor Schluß der Veranstaltung ereignete sich noch- vor Tausenden von Menschen ein tödlicher Unglücksfall. Flugzeugführer Anton Ficklscherer erbat sich die Genehmigung zu Sturzflügen auf der Maschine von Udet. Dabei stürzte er aus mäßiger Höhe ab, Die explodierte Maschine fiel mit dem Flieger auf einen Holzschuppen, der in Brand geriet und von der Feuerwehr gelöscht werden mußte. Der Flieger selbst hatte unter den Trümmern des Flugzeuges den Tod gefunden.

Nachruf in Augsburger Zeitung 07.Okt.1919, Quelle: Kemnitzer



Der Rumpler- Doppeldecker Typ 8 D1 (Ru DI) Quelle: Archiv Deutsches Museum München

Was kann der Grund sein, ein Unglück dieser Art so vollständig zu vergessen? Heute würde niemand mehr von kühnen Taten und tollen Flugvorführungen sprechen angesichts eines solchen Unglücks!

Mann kann nur spekulieren. Zum einen waren die Schrecken des Krieges noch allgegenwärtig. Was ist schon ein einzelnes Menschenleben verglichen mit den Unzähligen von beinahe jeder Familie erbrachten Opfer dieses Krieges? Letztlich flog und starb auch Toni für diese Kriegsopfer!
Zum anderen könnte es auch einen kommerziellen Grund geben:
Die Bayerischen Rumpler Werke aufgegangen in die Messerschmitt AG, heute in der EADS, hatten möglicherweise Gründe dieses Unglück nicht näher zu untersuchen.
Der Rumpler- Doppeldecker Typ 8 D1 (Ru DI) war das Endergebnis sehr langer Forschungs- und Entwicklungsarbeit, des Entwicklungsteams rund um Edmund Rumpler. Bereits 1916 wurde mit der Entwicklung der Maschine begonnen, die nie zum Einsatz kam. Im Februar 1918 beschloß die Idflieg

Zur Erinnerung!

Unseres lieben Tonis „Ruhm und Tod"

Am 5. Oktober war der Tag,
An dem sich zugetragen, was ich sag.
Und 1919 hatten wir g'schrieb'n,
Wo unser Toni furt is blieb'n.

Acht Tage hörte man schon sagen:
Den Fallschirmabsprung tut einer wagen,
Ein Schauflieg'n war angesetzt,
Weng Augsburg auf der Wies gehetzt.

Und wie sonst so auch heute
Erschienen auch dahier viel Leute,
Udet und Greim, es war bekannt,
Machten Flugkämpfe miteinand.

Sie machten's schön, es ist zum sagen,
Doch hörte man schon allseits sagen:
Wann kommt denn der mit'n Fallschirm dran,
Wegen dem wir eigentlich kommen san.

Als nun beendet das Fliegen nach Programm
Kam unser Toni dann daran.
Ein Flüstern ging durch die Runde:
Er steht schon an der Maschin', der verwegene Kunde.

Im Nu drehte sich der Propeller,
In die Luft ging's schnell, immer schneller.
Das Flugzeug kreiste wie eine Taube
Und Tränen sah man in manchem Auge.

Die Höhe zum Abspringen war nun erreicht,
Manches Herz war dabei erweicht;
Man hörte überall schon klagen,
Der junge Mensch muß jetzt sein Leben wagen.

Ein dunkler Schatten löste sich von der Kiste,
Es war der Sprung ins Ungewisse.
Du löste sich des Bannes Macht
Der Fallschirm hat sich aufgemacht.

Langsam ging es runter
Eine Bewegung der Menge wurde munter,
Denn als er glücklich war gelandet
Riefen alle: „Gott sei Dank."

Es war ein Jubel, kaum zu fassen;
Er brauchte nicht sein Leben lassen,
Durch die Freude jedoch aufgepeitscht
Wurde er noch mehr gereizt.

Er hatte ja noch keine Ruh',
Ging nun auf die rote Maschine zu;
Da er war nun einmal keck
Flog er mit der Maschine weg.

Ein Kreisen war es hin und her,
Wir getrauten uns zu flüstern immer mehr;
Doch nun kam der Schicksalsschlag
Die Maschine stürzte ab.

In Flammen auf zur Himmelszone
Begrub sie gerissen lieben Toni.
Wir konnten es noch gar nicht glauben
Durchlief uns da ein grausiges Erscheinen.

Es hatte ihn getroffen, was man zu sagen kaum vermag,
So endete grausig der schöne Oktobertag.

Motto: Fliegen auch die Flugzeuge hin und her,
Doch unser armer Toni nimmer mehr.

Augsburg, den 15. Januar 1920.

Als Nachruf unserem lieben unvergeßlichen Toni Ficklscherer von seinem treuen Freunde Vizefeldwebel Stauber.

aufgrund der Erfahrungen beim ersten Jäger Vergleichsfliegen lediglich 50 weitere Flugzeuge 7D7 für Versuche in Auftrag zu geben. Das Flugzeug konnte auch bei den darauffolgenden Tests im April 1918 nicht befriedigen. Es zeigte sich das die Konstruktion in vielen Details zu schwach ausgelegt war und die Flugeigenschaften "Fragwürdig" erschienen. Das Flugzeug wurde in dieser Ausführung von der Idflieg abgelehnt! Bis zum Ende des Krieges hatten es die Rumpler Werke nicht geschafft die Ru D I flugsicher zu bekommen! Windsock Mini Datafile 14)

Man glaubte die Flugzeuge, in der Zeit nach dem Krieg bis zum Versailler Diktat, als schnelle Kurierflugzeuge verkaufen zu

Mutter Ficklscherer am Grab ihres Sohnes Anton, in Augsburg

können. Diesem Zweck war die Flugschau dienlich. Der Tod unseres "lieben Tonis" könnte auf die Unzulänglichkeiten dieses Flugzeuges und den Wunsch endlich aus der Entwicklung Profit zu schlagen, begründet werden.

An den Wänden Plakate, Wahlen zur Nationalversammlung, ein Aufruf der Kriegsgefangenenfürsorge. Ich packe Greims Arm: >Wir werden wieder fliegen" sage ich und entwickle meinen Plan.
Am nächsten Morgen schon sind wir auf dem Büro der Kriegsgefangenenfürsorge. Wir wollen Luftkämpfe zugunsten der Gefangenen veranstalten, Luftkämpfe, Kunst- und Schauflüge.
Man ist skeptisch. Wenn wir Maschinen beschaffen können, ja. Aber das wird schwer sein. In Bamberg sollen zwar welche stehen, ganz neue, die noch nicht abgeliefert sind.
So fahren wir nach Bamberg hinaus. Ein kalter, freudloser Morgen. Die Apparate stehen in einer ***leeren*** *Fabrikhalle, einer neben dem anderen, wie Pferde vor einer Abdeckerei. Sie warten auf die Ablieferung an den Feind, das trostlose Ende. Das Herz blutet einem, wenn man das alles sieht.*
Wir verhandeln lange mit dem Materialverwalter. Schließlich können wir zwei Apparate loseisen. Einen Fokker D-VII für Greim, einen Fokker Parasol für mich.
Vierzehn Tage später an allen Plakatsäulen Münchens Anschläge: Luftkämpfe auf dem Oberwiesenfeld. Der Pour-le-me'rite-Flieger Ritter von Greim gegen Oberleutnant Ernst Udet. < Tausende kommen, Zehntausende. Es wird ein großer Erfolg für die Kassen der Kriegsgefangenenhilfe.
>Eigentlich" sagt Greim, ist es doch scheußlich: das, was wir draußen im Ernst betrieben haben, jetzt so zur Schau zu stellen . . ., >Aber wir fliegen wieder<, sage ich.
Und wir fliegen jeden Sonntag in einem anderen Ort, rund um München herum in ganz Bayern. Die Leute kommen und zahlen, die Kriegsgefangenenhilfe ist zufrieden mit uns. Wenn wir landen, werden wir von Neugierigen umringt, die wissen wollen, wie, s draußen war.«
Zu den größten Veranstaltungen dieser Art zählte ein Volksflugtag, der im Herbst 1919 auf dem Gelände der Bayerischen Rumpler-Werke in Augsburg abgehalten wurde. Udet und Ritter von Greim sind wieder mit von der Partie, und so bekam die Veranstaltung den Namen "Rumpler Schaufliegen Udet - Greim«. Ein von Professor Ludwig Hohlwein geschaffenes mehrfarbiges Plakat, das als Blickfang die beiden ehemaligen Jagdflieger zeigte, wurde eine Woche vor dem Flugtag in Augsburg und München an den Litfaßsäulen angeschlagen. Es verfehlte seine Wirkung nicht. Am Sonntag, den 5. Oktober, strömten Tausende flugbegeisterter Menschen aus nah und fern zum Flugplatz an der Haunstctterstraße.
Vormittags flogen Udet und Greim ihre Maschinen ein. Es standen drei Jagdeinsitzer, zwei Rumpler Ru Dl und eine Fokker DVII zur Verfügung. Am frühen Nachmittag begann das Schaufliegen. ***Otto Meyer, der Direktor der Bayerischen Rumpler-Werke, erinnerte sich an die spektakulären Vorführungen: »Als erster startet Ernst Udet. Nach überraschend kurzem Anlauf zieht er den kleinen roten Doppeldecker sofort steil auf große Höhe, setzt dort zum sogenannten Immelmann-Turn an, jener plötzlichen Kehrtwendung zur Änderung der Flugrichtung, wie sie der deutsche Jagdflieger Immelmann im Luftkampf einführte. Dann macht Udet ein paar Rollings, wobei er das Flugzeug, ohne an Höhe zu verlieren, mehrmals elegant um die Längsachse dreht. Schließlich geht er mit donnerndem Motor in den Sturzflug über und schlägt den ersten Looping. Nach mehrfacher Wiederholung dieser klassischen Kreisflugfigur stellt er den Motor ab, gleitet im Sideslip mitten auf das Fluggelände zu, um die nun seitlich über den Tragflügel mit pfeifenden Spanndrähten abrutschende Maschine dicht über dem Boden geradezurichten und nach kurzem Ausschweben zu landen.« Der Beifall der Zuschauer rauschte auf, und schon war Ritter von Greim in der Luft, um ebenfalls - zunächst solo - seine Flugkünste zu demonstrieren. Dann steht das gemeinsame Schaufliegen der beiden Piloten auf dem Programm, der Höhepunkt der ganzen Veranstaltung. »Sie jagen abwechselnd hintereinander her«, berichtete Otto Meyer, -brausen dicht über das Flugfeld, reißen ihre Maschinen wieder hoch und vollführen regelrechte Luftkämpfe, wobei die Maschinen oft so dicht aneinandergeraten, daß es den Anschein erweckt, als würden sie im nächsten Augenblick zusammenprallen. Die Zuschauer am Flugfeld verfolgen diese oft gefährlich aussehenden Situationen mit atemloser Spannung. Aber gleich darauf bricht die Menge in Jubel aus, wenn sich die Flugzeuge durch geschicktes Manövrieren wieder voneinander entfernen.«***
So liefen die Schauflüge Udet-Greim vor begeisterten Zuschauermengen ab und erinnerten die Menschen noch einmal an die soeben überstandenen Kämpfe der Fliegertruppen. Die letzte Vorstellung wurde in Tegernsee gegeben. Udet schrieb: »Greim ist ein ebenbürtiger Gegner. Er kann sich so in den Kampf hineinleben, als wenn es Ernst und kein Spiel wäre. Einmal in Tegernsee verfolgt er mich so hitzig, daß er die Hochspannungsleitung übersieht. Sein Flugzeug verfängt sich, schlägt auf dem See auf und versinkt. Er selbst bleibt unverletzt, aber mit der Fliegerei hat's ein Ende. Ein Ersatzapparat ist nicht mehr zu beschaffen. Ich muß meinen Fokker sofort abliefern, stehe wieder auf der Erde.«
Die Schauflüge waren zu Ende - und damit auch die bayerische Militärfliegerei.

Textauszug aus "Die Königlich Bayerischen Fliegertruppen**" Quelle: Peter Pletschacher**