

Ansprache des Korrespondierenden Mitgliedes
ROBERT W. POHL

Herr Generaloberst, meine Herren! Sehr verehrter lieber Herr Zenneck!

Vor zehn Tagen haben Sie Ihren 70. Geburtstag gefeiert. Aus diesem Anlaß hat unser Herr Kanzler mich mit der Aufgabe betraut, im Kreise der Akademie ein paar Worte an Sie zu richten. Wir wissen alle, daß Sie ungern in den Vordergrund treten und daß auch bei festlichem Anlaß keinerlei Überschwenglichkeit von Ihnen geduldet wird. Dem soll auch Rechnung getragen werden.

Wie bei Ihrem 60. Geburtstag, so sind jetzt auch an Ihrem 70. Aufsätze erschienen, in denen Ihre mannigfachen Leistungen gewürdigt werden. Sie, Herr Zenneck, gehören zu den ersten, die das Gebiet der drahtlosen Nachrichtentechnik mit wissenschaftlicher Durchdringung gefördert haben. Die Verfasser der Ihnen gewidmeten Aufsätze betonen immer wieder mit Nachdruck und mit sichtlicher Dankbarkeit Ihr Eintreten für die Physik in der Technik. Mehrere Jahre haben Sie selbst, Ihre akademische Tätigkeit unterbrechend, in wichtigen Stellungen an der Lösung großer technischer Fragen mitgewirkt. Herr Zenneck hat — ich weiß nicht, ob das allen Anwesenden bekannt ist — selbst in einem kleinen Buch über seine technische Tätigkeit berichtet. Es handelt sich um zwanglose Vorträge und Aufsätze, die 1930 unter dem Sammeltitle »Aus Physik und Technik« erschienen sind. Der Leser erfährt dort Interessantes aus der Frühgeschichte der drahtlosen Telegraphie und auch über die Bindung des Luftstickstoffes, die Herr Zenneck in Norwegen bearbeitet hat. Ich kann nur sehr raten, einmal in dieses kleine Buch hineinzublicken.

Wenn man Ihre technische Tätigkeit erwähnt, so muß nach meinem Gefühl ein Punkt besonders betont werden, das ist Ihr Fernbleiben von allen geschäftlichen Dingen, die Wahrung Ihrer wissenschaftlichen und persönlichen Unabhängigkeit.

Neben Ihrem Verständnis für die Bedürfnisse der Technik und für die Klarstellung der Grundlagen kennt ein jeder die Art, mit der Sie sich stets für die Ausgestaltung des Hochschulunterrichts

eingesetzt haben, und zwar ganz besonders für seine experimentellen Vorlesungen. Mehr als einmal haben Sie ausgesprochen, die meisten der Experimentalvorlesungen seien schlecht, und das habe einen ganz einfachen Grund, die Dozenten seien nicht fleißig. Im Interesse der Betroffenen habe ich die Worte etwas gemildert. Jeder weiß, daß Sie die Eigenschaft »nicht fleißig« auch mit einem Wort auszudrücken verstehen. Niemand wird Ihnen, Herr Zenneck, das Recht zu solcher Kritik abstreiten. Ein Hochschulunterricht, der wirklich zum Grundsätzlichen durchstößt, verlangt eine sehr gewissenhafte, zeitraubende Vorbereitung. Mit ein paar überlegenen Anweisungen an Assistenten wird das nicht geschafft. Was in Ihren Vorlesungen und Vorträgen an Vorbereitungen steckt, können Fernerstehende schwerlich ermessen. Nur auf solche Vorbereitungen stützt sich aber Ihre Sicherheit, mit der Sie, Herr Zenneck, vor ein großes Auditorium treten und einleitend erklären: Ich will keine gelehrten Dinge bringen, will Einzelheiten vermeiden und sagen, worauf es wirklich ankommt. Und dann wörtlich: »Ich habe es immer als Zuhörer wissenschaftlicher Vorträge als erfreulich empfunden, wenn außer den Vortragenden wenigstens noch einige im Saal wissen, wovon überhaupt die Rede ist.« Bei Ihnen, Herr Zenneck, weiß man immer, wovon die Rede ist. Wir haben in diesem Saal verstanden, daß Ihr jetziges Forschungsgebiet, die Ionosphäre, für die Luftfahrt von großer Bedeutung ist. Wir haben auch verstanden, daß die Vorgänge der Ionosphäre aufs engste mit den Vorgängen in der Sonnenatmosphäre verknüpft sind. Aus diesem Grund bittet unser Herr Kanzler Sie, ein Buch über die Sonnenatmosphäre entgegenzunehmen, eine kleine Erinnerung an den heutigen Tag.

Nun muß ich Sie, Herr Zenneck, noch einmal zitieren: »Die Physik gilt bei Vielen als eine Wissenschaft, die in physikalischen Instituten betrieben wird und von der der Außenstehende wenig sieht und hört und jedenfalls nichts versteht. Dieser Eindruck wird meistens noch verstärkt, wenn die Physiker populäre Vorträge halten. Meine Absicht ist, Ihnen zu zeigen, was die Physik für unser gesamtes Forschen, Leben und Wissen bedeutet.«

Mit erfrischender Deutlichkeit treten Sie so als Mahner auf, aber nicht nur als Mahner, sondern selber ein Beispiel gebend, ein Beispiel für schlichte, klare und sachliche Darstellungen. Diese Offenheit und Sachlichkeit findet man aber nicht nur in Ihren Vorträgen, sondern auch bei Ihrer Mitwirkung bei Verhandlungen aller Art. Viele Mit-

glieder der Akademie kennen das aus eigener Erfahrung. Trotzdem muß ein Beispiel angeführt werden. Bei einer der letzten Sitzungen des Deutschen Museums in München wurden von einigen Anwesenden Geldmittel angekündigt und weitreichende Pläne nicht nur erläutert, sondern auch gleich gepriesen. Sie, Herr Zenneck, hatten diese erfreuliche Aussicht einem weiteren Kreise zur Kenntnis zu bringen. Die Tatsachen wurden von Ihnen mit knappen Worten mitgeteilt. Aber Sie entwarfen dann kein Bild von der großen Zukunft des Deutschen Museums. Es hieß stattdessen nur trocken, Sie wollten es auch weiterhin mit dem Wahlspruch der Henne halten: »Erst legen, dann gackern.«

Mit Ihrer Arbeit, mit Ihrem Überblick, mit dem sachlichen Urteil und der offenen, immer humorvollen und nie verletzenden Sprache haben Sie sehr viel Nutzen geschaffen. Sie werden jedes Verdienst darin ablehnen, das weiß jeder, der Sie kennt. Daher wage ich es auch nicht, die Dankbarkeit auszusprechen, die viele Ihrer Fachgenossen Ihnen gegenüber empfinden. Aber Sie müssen mir erlauben, im Namen aller Anwesenden einen Wunsch auszusprechen, der lautet: Mögen Ihnen, lieber Herr Zenneck, weiter erhalten bleiben Ihre Gesundheit, Ihre Arbeitskraft und Ihre Erfolge zum Nutzen der Physik und der Technik und nicht zum wenigsten zum Nutzen dieser unserer Akademie, der die große Aufgabe gestellt ist, durch eine verständnisvolle Zusammenarbeit von Wissenschaft und Technik die deutsche Luftfahrt zu fördern.

**Ansprache des Vizepräsidenten
Willy Messerschmitt
anlässlich des 50. Geburtstages des
Ordentlichen Mitgliedes und Kanzlers
ADOLF BAEUMKER**

**Verlesen durch Herrn Ludwig Prandl
auf der 4. Wissenschaftssitzung der
Ordentlichen Mitglieder am 11. Juli 1941**

Mitglieder und Gäste der Deutschen Akademie der Luftfahrtforschung!

Am 14. Juli 1941 vollendet Adolf Baeumker, Ordentliches Mitglied und Kanzler unserer Akademie seit ihrer Gründung, sein 50. Lebensjahr. Die heutige Wissenschaftssitzung der Ordentlichen Mitglieder bietet willkommene Gelegenheit, ihm unsere Grüße und Glückwünsche zu übermitteln. Gerade heute vermissen wir ihn besonders ungern in unserem Kreis und bedauern aufrichtig, daß Krankheit ihn behindert, unter uns zu sein. Möge die vom Arzt verordnete Kur ihn bald völlig genesen lassen, so daß auch unsere Akademie sich seiner tätigen Mitarbeit wieder voll erfreuen kann.

Des 50. Geburtstages eines Mannes in betonter Form zu gedenken, ist immer dann berechtigt, wenn Verdienst und Wirken schon in diesem Lebensalter Dank und Würdigung verdienen. Der 50. Geburtstag Adolf Baeumkers ist Anlaß, uns seiner bleibenden Verdienste um Luftfahrt und Luftwaffe zu erinnern. Luftfahrtwissenschaft und Luftfahrttechnik gedenken dankbar seines Wirkens und seiner Arbeiten, die seit 1918/19 nur dem einen Ziel galten: der Wiedererrichtung einer starken und selbständigen Luftwaffe durch Neu- und Wiederaufbau der Luftfahrtwissenschaft und -technik. Der Verlauf der großen Bewährungsprobe unseres Volkes beweist, wie richtig Baeumker schon vor langen Jahren die Entwicklung der Luftfahrttechnik voraussah und wie folgerichtig er bei all seinen vielfältigen Maßnahmen arbeitete.

Wenn wir die persönliche Entwicklung Adolf Baeumkers von Jugend auf und sein Wirken für die Luftfahrt betrachten, so sehen wir, wie der Dreiklang Humanistische Bildung, Künstlerisches Empfinden und Soldatische Haltung Mensch und Werk geformt hat. Zu diesen drei Grundelementen gesellte sich aus seiner wechselreichen Arbeit ein hohes Maß diplomatischen Geschicks, das es ihm — oft gegen stärkste Widerstände — ermöglichte, seine weit gespannten Ideen Gestalt gewinnen zu lassen. Dazu tritt ein weiteres: Vor welche Aufgaben Adolf Baeumker auch immer gestellt wurde, er hat sie nicht nur stets mit reinstem Idealismus ergriffen und sich mit wenigen gleich ihm begeisterten Mitarbeitern oder notfalls ganz allein für das als richtig Erkannte bis zum äußersten eingesetzt; er hat darüber hinaus Begeisterung für ideelle Ziele zu wecken und zu erhalten vermocht.

Adolf Baemker stammt aus einem Hause hoher geistiger und künstlerischer Interessen, dessen Mittelpunkt der Vater war, der als akademischer Lehrer um die tiefsten Erkenntnisse des Lebens rang. In engen Freundeskreise hat Baemker mit großer Sohnesliebe oft davon gesprochen, wieviel er dem Vater auf geistigem und künstlerischem, insbesondere musikalischem Gebiet verdankt. Was dem Knaben zunächst als Zwang erschien, das stundenlange Notenumblättern beim sonntäglichen Musizieren, führte ihn zugleich an höchste innere Werte heran. Die lebendige und starke Beziehung Baemkers zu den Werken reiner deutscher Musik hat hier ihre Wurzel.

Adolf Baemker besuchte die Vorschule und die Gymnasien in Breslau, Bonn am Rhein und Straßburg. Mit Straßburg und dem Elsaß verbindet ihn seit jenen Tagen eine echte Zuneigung, ja man kann Straßburg als seine Wahlheimat bezeichnen. Sein künstlerisches Feingefühl, seine Aufgeschlossenheit für alle kulturellen Lebensäußerungen fanden auf diesem geschichtlichen Boden reiche Nahrung. Hier begann auch 1908 mit dem Eintritt in das 1. Unterelsässische Infanterieregiment seine militärische Laufbahn.

Überblicken wir den Werdegang und das Schaffen Baemkers seit seinem Eintritt in das Heer, so drängt sich uns zwangsläufig eine Gliederung in drei Abschnitte auf: die Zeit von 1908 bis 1927 als Soldat und Offizier mit der schon im Weltkrieg erfolgenden Wendung zur Luftfahrt, die Zeit von 1927 bis 1933 mit ihrem Wirken für die Luftfahrt vom Reichsverkehrsministerium aus und die Zeit seit 1933 mit dem Auftrag des Reichsmarschalls des Großdeutschen Reiches zum Neuaufbau der deutschen Luftfahrtforschung.

I.

Adolf Baemker war mit ganzer Seele und voller Begeisterung Soldat. Insbesondere die Zeit als Truppenoffizier gehört zu den schönsten seines Lebens. Bereits im Jahre 1912 wird er mit 21 Jahren Bataillonsadjutant. Er erlebt den Aufbruch der Nation im Jahre 1914 als Offizier und meistert — von einem Unfall kaum genesen — seine Aufgaben bei der Mobilmachung unter Aufbietung seiner letzten Kräfte. Er nimmt an den Schlachten bei Mülhausen und Saalburg teil. Schwerste Krankheit wirft ihn für zwei Monate nieder. Gesundet arbeitet er an dem Ausbau der Festungswerke Straßburgs. Den Höhepunkt seines damaligen Schaffens bildet die Aufstellung eines Gesamtentwurfes für die Befestigung des

Donon-Gebietes, eines Bergmassivs der Nordvogesen zwischen der lothringischen Hochebene und dem oberrheinischen Tiefland. Moderne Grundsätze — wie Tiefenstaffelung, schachbrettartige Feuerverteilung, Tarnung — werden hier erstmals angewendet. Mit primitiven Aufnahme-geräten macht Adolf Baumker dabei seine ersten Luftbilddaufnahmen. Diese Flüge sollten seinen weiteren Werdegang entscheidend beeinflussen. Echte Begeisterung für das Fliegen läßt ihn auf die für ihn trotz seiner Jugend schon damals vorgesehene Verwendung im Generalstab verzichten und Flugzeugbeobachter werden. Als solcher wird er bis 1917 an vielen Stellen, zuletzt als Stabsbildoffizier der IV. Armee, verwendet. Im Oktober des gleichen Jahres für die Generalstabsausbildung wieder zur Infanterie versetzt, wird er inmitten der Flandernschlacht Kompanie- und Bataillonsführer und für kürzere Zeit Batteriechef bei der Feldartillerie; auch als Ballonbeobachter wird er eingesetzt, sodann noch in Flandern. 1918 wird Baumker dem Generalstab überwiesen und erlebt am 8. August 1918 an der Somme in der Stellung eines Divisions-Generalstabsoffiziers den ersten Zusammenbruch einer deutschen Heeresfront. Danach nimmt er an den Rückzugskämpfen teil, bis wiederum — zwei Wochen vor Kriegsende — eine schwere Erkrankung ihn zur Rückkehr in die Heimat zwingt. Nach Kriegsende versucht Baumker vergeblich in Freiberg i. Br. als letzter Adjutant des dortigen Fliegerhorstes diesen kleinen aber nicht unwichtigen Teil der deutschen Fliegertruppe zu retten. Bei Abschluß des Versailler Vertrages ist er an der deutschen Ostgrenze beim Grenzschutz in Danzig. In diesem Augenblick des Niederganges gelobt sich Baumker, nicht wie so viele andere zu resignieren und umzusatteln, sondern nun erst recht all sein Können und seine Arbeitskraft für den Wiederaufbau der deutschen Wehrmacht einzusetzen.

Die Jahre nach dem Kriege sehen Baumker zunächst in den verschiedensten militärischen Stellungen, wobei er stets danach strebt, die Erfahrungen des Krieges auch anderen Stellen nutzbar zu machen. So versucht er z. B. — leider vergeblich —, die Luftphotogrammetrie beim Amt für Landesaufnahme einzuführen. Bei Auflösung der Luftwaffe ist er Angehöriger der Inspektion der Fliegertruppen, seit Mai 1920 Assistent der Inspektion für Waffen und Gerät beim Reichswehrministerium, dem jetzigen Heereswaffenamt, danach Luftwaffenreferent beim Wehrkreiskommando III in Berlin. Hier erlebt Baumker in Zusammenarbeit mit verständnisvollen und hervorragenden Vorgesetzten und Kameraden

Jahre schönsten Schaffens an seinem stets gleichgebliebenen Ziel. Was in jenen Jahren an organisatorischer Vorarbeit für den Wiederaufbau der Wehrmacht geleistet wurde, wird erst in späterer Zeit voll gewürdigt werden können. Das gleiche gilt von den Jahren 1924 bis 1926, in denen Bacumker im Truppenamt des Reichswehrministeriums wichtige Grundlagen schuf, auf denen später bei der Errichtung der deutschen Luftwaffe als selbständigem Wehrmachtsteil planmäßig aufgebaut werden konnte. Seine Gedanken über die künftige Gliederung einer neuen deutschen Luftwaffe und ihre Stellung in der gesamten Wehrmacht fanden damals — 1925 — ihren Niederschlag in einer richtungweisenden Arbeit über »Die Selbständigkeit einer Luftstreitmacht«, die zunächst als Sonderdruck vom Reichswehrministerium verteilt und später im Jahrbuch der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt nachgedruckt wurde. In die Jahre 1919 bis 1923 fällt auch Bacumkers publizistischer Kampf gegen die pazifistische Haltung gewisser Kreise der Luftfahrt, den er unter Nennung seines Namens vornehmlich in den Zeitschriften »Illustrierte Flugwelt« und »Illustrierte Flugwoche« führte, einem Oppositionsorgan gegen die amtlich bezahlten Fachzeitschriften.

1925 gehörte Bacumker der ersten deutschen Militärkommission an, die drei Monate zum Studium der Heeresluftstreitkräfte in den Vereinigten Staaten weilte. Kurz danach erhielt er wiederum ein seinen Lebensablauf entscheidend beeinflussendes Kommando. Er wurde für die Zeit vom Frühjahr 1926 bis zum Frühsommer 1927 der erste deutsche militärische Luftfahrtdelegierte bei der sogenannten Abrüstungskonferenz in Genf. Seine Freunde wissen, wieviel er gerade in dieser Zeit für seine spätere Tätigkeit gelernt hat, sie wissen aber auch, daß die von ihm damals täglich neu empfundene Mißachtung der deutschen Ehre zu einer inneren Erkrankung führte, die sich bis heute auf seinen Gesundheitszustand auswirkt. Unbefriedigt von dieser unfruchtbaren Aufgabe, die ihm trotz entsprechender Anträge nicht abgenommen wurde, nahm Bacumker im Juli 1927 seinen Abschied als Rittmeister mit der Uniform des 16. Preussischen Reiterregimentes, um im Reichsverkehrsministerium als Regierungsrat die Fragen der flugtechnischen Neuentwicklung und der Luftfahrtforschung zu bearbeiten.

II.

Bereits seit 1921 tritt Bacumker in Beziehungen zur Luftfahrtwissenschaft und -technik und zum Luftsport. Mit regem Interesse verfolgt er

die Anfänge der deutschen Segelflugbewegung und nimmt zur Weiterentwicklung und zu manchen technischen Fragen des Segelflugs in Fachzeitschriften grundlegende Stellung. Sein Weg zur Luftfahrtwissenschaft aber ging über das Luftbild- und Navigationswesen. Hier arbeitet er insbesondere im Navigationsausschuß der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt aktiv mit und wird 1921 in den Vorstandsrat dieser Gesellschaft berufen. Die persönlichen Beziehungen, die Bacumker dabei zu den Kreisen der Luftfahrtwissenschaft und -technik und des Luftsports anknüpfen konnte, kamen ihm in seiner neuen Tätigkeit als Referent im Reichsverkehrsministerium zugute. Hier konnte er sich mit all seiner Tatkraft und seinem ganzen persönlichen Geschick für sein altes Ziel einsetzen. Zu seinem Referat gehörte die Fürsorge für die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt in Berlin-Adlershof, die Aerodynamische Versuchsanstalt Göttingen und die jetzige Deutsche Versuchsanstalt für Segelflug in Darmstadt, die frühere Rhön-Rossitten-Gesellschaft. Auf den verschiedensten Wegen förderte er damals den Luftfahrtgedanken, und manche Entwicklung wichtiger Typen hat seiner Fürsorge vieles oder alles zu danken. Wenn sich auch in dieser Zeit namentlich wegen der parlamentarischen Einflüsse und der außenpolitischen Situation des Reiches nicht alles so erreichen ließ, wie Bacumker es erstrebte, so hat er doch dank seinem ständigen Drängen für vieles die Grundlage schaffen können. Wichtige Gebrauchsflugzeuge, Motoren und Ausrüstungsteile sind damals in Zusammenarbeit mit der Wehrmacht und anderen Stellen entstanden, und es zeugt von dem richtigen Gefühl Bacumkers für technische Entwicklung, daß auch heute noch manches aus dieser Zeit als richtungweisend gilt.

Schon damals versuchte Bacumker, die Brücke von der Luftfahrtforschung zu den anderen Forschungsgebieten zu schlagen, indem er die Fühlung zur Notgemeinschaft der deutschen Wissenschaft aufnahm. Die reine Forschung in den Forschungsanstalten neben den notwendigen zweckgerichteten Tagesaufgaben zu erhalten, war auch dabei sein stetes Streben. Er erreichte im Reichshaushalt eine Loslösung der Mittel für Entwicklung und Forschung von denen für die Beschaffung und schuf damit eine klare Grundlage für die Durchführung seiner Ziele in Forschung und Entwicklung.

Nur einige der vielen Aufgaben jener Zeit können hier genannt werden: Bacumker fördert die Vorarbeiten für ein Höhenflugzeug, wobei die zusammengefaßten Arbeiten der Deutschen Versuchsanstalt für Luft-

fahrt und der Notgemeinschaft der deutschen Wissenschaft schließlich zu einem Auftrag zur Konstruktion eines Höhenflugzeuges bei der Firma Junkers Flugzeug- und Motorenwerke führten; er leitete Vorarbeiten ein für ein Langstrecken-Verkehrsflugzeug, für das Transozean-Projekt, bei dem die Deutsche Lufthansa beteiligt wurde, ebenso für die Entwicklung von Bombenflugzeugen. Auch die Vorläufer der heutigen Dornier-Flugzeuge für den Fernverkehr gehören zu dieser Reihe.

Auf dem Motorengelbiet hat Bauckner in jener Zeit Arbeit geleistet, die sich bis in die heutige Zeit auswirkt. Er hat als erster eine zusammenfassende Bearbeitung der neuzeitlichen wassergekühlten Motoren erreicht und die Aufstellung von Richtlinien und Arbeitsplänen für den 20- und den 30-Liter-Motor veranlaßt; er schuf die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Zusammenarbeit der Firmen Daimler-Benz A.-G., Junkers Flugzeug- und Motorenwerke, A.-G., BMW-Flugmotorenbau GmbH. und Argus Motoren Gesellschaft mbH., aus der die grundlegenden Arbeiten für die jetzt in der Luftwaffe eingeführten wassergekühlten Motoren DB 601 und Jumo 211 hervorgingen. Es gelang ihm auf dem Gebiet der Zellen und der Motoren, durch Aufgabenstellung nach verschiedenen Richtungen der Industrie lebensnotwendige Mittel zufließen zu lassen. Auch an der Durchführung des von der Marine angeregten Amerikafuges der Do X arbeitete Bauckner mit, wobei es ihm gelang, Material- und Personalschwierigkeiten zu überwinden. Nicht unerwähnt darf schließlich bleiben, daß Bauckner an der Entwicklung der Zeppelinluftschiffe durch Unterstützung besonderer Versuche mitzuwirken vermochte.

Der Entwicklung von Flugzeugen und Motoren für die internationalen Wettbewerbe, insbesondere für die sogenannten »Europafüge«, galt seine besondere Aufmerksamkeit.

Auch wurden schon damals unter seiner persönlichen Verantwortung die entscheidenden Schritte zur Schaffung von Flugzeugschleudern (Katapulten) für Handels- und Kriegsschiffe unternommen.

All diese sachlichen und auf das eine klare Ziel abgestellte Arbeit Bauckners wurde durch parlamentarische Einflüsse und Vertreter der damaligen Regierungstellen in einer heute kaum noch verständlichen Weise erschwert. So konnte, um nur eins zu nennen, nur gegen vielfache Widerstände die Entwicklung eines Mehrzweckflugzeuges bei Heinkel durchgeführt werden.

Auf allen Gebieten zeigte sich schon damals das bewußte Streben Baumkers, die vorher unabhängigen Entwicklungsrichtungen der einzelnen Firmen durch verständnisvolles Eingreifen des Reiches in große einheitliche Linien zu lenken, wobei er insbesondere die Arbeit in den Forschungsanstalten mit der in den Entwicklungsabteilungen der Luftfahrtindustrie zusammenzubringen wußte.

III.

So hat Adolf Baumker in den Jahren vor der nationalsozialistischen Erhebung unter Einsatz seiner Persönlichkeit und seiner ganzen Arbeitskraft dafür gesorgt, daß die Aufbauarbeit in der deutschen Luftfahrt nicht der wissenschaftlichen Grundlagen zu entbehren brauchte, die maßgebend und richtungweisend für Höchstleistungen sind.

Im Jahre 1933 wird Baumker als Leiter der Luftfahrtforschung in das Reichskommissariat für Luftfahrt berufen und nach Bildung des Reichsluftfahrtministeriums Chef der Forschungsabteilung dieses Ministeriums. Im gleichen Jahre wird er zum Ministerialrat ernannt. Eine gewaltige Aufgabe wird ihm vom Reichsmarschall des Großdeutschen Reiches Hermann Göring persönlich gestellt: die Belegung geistigen Schaffens in Luftfahrtwissenschaft und -technik, der Ausbau der zur Forschungsarbeit berufenen Wissenschaftsorgane in Arbeitsumfang und Personal und zugleich die Schaffung modernster Luftfahrtforschungseinrichtungen, die — denen der stärksten ausländischen Macht gewachsen und später möglichst sogar überlegen — die gesamte Luftfahrttechnik umfassen sollten. Baumker hat gelegentlich diesen Auftrag als den ehrenvollsten seines Lebens bezeichnet, und wir alle wissen, mit welcher Hingabe er sich ihm gewidmet hat. Die Richtlinien waren vom Reichsmarschall im März 1935 klar umrissen worden. Sie galt es mit Leben zu erfüllen. Baumkers Arbeit wurde unterstützt durch den Staatssekretär der Luftfahrt, Generalfeldmarschall Milch, und die Leiter des Technischen Amtes, insbesondere den jetzigen Generalluftzeugmeister, Generaloberst Udet. Es galt, das Forschungswesen der Luftfahrt nach einem Gesamtplan so neu zu organisieren, daß alle in den seit dem Kriege vergangenen Jahre gesammelten Erfahrungen verwertet wurden. Heute ist noch nicht die Zeit, über das Geleistete abschließend zu berichten. Die Pläne Baumkers aber haben bereits in wenigen Jahren so weitgehend feste Gestalt gewonnen, daß wir ihre Größe und Einmaligkeit abzuschätzen vermögen. Man kann wohl ohne Übertreibung sagen, daß

heute dank seiner weiten Voraussicht dem großartigen Aufbau der deutschen Luftwaffe und der deutschen Luftfahrtindustrie ein solcher der deutschen Luftfahrtforschung ebenbürtig zur Seite steht. Daß auch die Luftfahrtlehre aus dieser Entwicklung Nutzen zog, war bei der engen Verflechtung von Forschung und Lehre an den Hochschulen selbstverständlich. Auch hier wurde Vorbildliches geleistet und aus der Entwicklung von Großforschungsanlagen und den Erfordernissen bester Ausbildung des wissenschaftlichen Nachwuchses folgerichtig die Grenze in Aufgaben und Mitteln gezogen. Überall sehen wir den ordnenden und lebhaften Geist, der Bewährtes bestehen läßt und Überlebtes rücksichtslos beseitigt.

Die Darstellung des unter Führung Baeumkers von der Forschungsabteilung des Reichsluftfahrtministeriums und den Forschungsanstalten und -instituten seit 1933 Geleisteten würde diesen Rahmen überschreiten. Die von der Deutschen Akademie der Luftfahrtforschung in Angriff genommene Schriftenreihe »Beiträge zur Geschichte der deutschen Luftfahrtwissenschaft und -technik« wird auch hierüber zu gegebener Zeit ausführlich berichten.

Noch fehlte im Gesamtbau der Luftfahrtforschung die Brücke, die eine dauernde lebendige Verbindung zwischen Forschung und Erfahrung herstellt. Sie wurde in der Vereinigung für Luftfahrtforschung gefunden, die 1933 auf Veranlassung Baeumkers gegründet wurde. 1936 wurde der Rahmen erweitert und zweckdienlicher gefaßt: Die Lilienthal-Gesellschaft für Luftfahrtforschung übernahm Aufgaben und Tradition der Vereinigung für Luftfahrtforschung und der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt, die sich nach 25jähriger verdienstvoller Tätigkeit aufgelöst hatte. Der Reichsminister der Luftfahrt Hermann Göring übernahm die Schirmherrschaft dieser neuen Gesellschaft und brachte damit zum Ausdruck, welche Bedeutung er ihren Aufgaben beimaß. Auf 5 Jahre verdienstvoller Tätigkeit kann die Gesellschaft, deren Präsidium Adolf Baeumker als Geschäftsführender Präsident angehört, nunmehr zurückblicken. Über Leistungen und Bedeutung dieser Gesellschaft zu sprechen, erübrigt sich in diesem Kreis. Bestände sie nicht, sie hätte im Kriege geschaffen werden müssen. Es mag Adolf Baeumker die größte Genußtunung sein, daß diese in Arbeitsweise und Organisation von ihm geprägte Gesellschaft bereits nach wenigen Jahren des Wirkens in ihrer Arbeit ebenso von der Industrie wie von der Forschung getragen wird und daß sie dem Ausland zum Vorbild wurde.

Im gleichen Jahre 1936 wurde auf die persönliche Initiative des Reichsministers der Luftfahrt durch Erlaß des Führers und Reichskanzlers vom 24. Juli 1936 die Deutsche Akademie der Luftfahrtforschung gebildet. An ihrem Werden und der Erfüllung der ihr gestellten Aufgaben hat Adolf Bacumker, der zum Kanzler dieser Akademie ernannt wurde, hervorragenden Anteil. Wir alle, die wir in der Deutschen Akademie der Luftfahrtforschung mit ihm zusammenarbeiten, danken ihm für das, was er mit der Akademie für die deutsche Luftfahrtforschung und damit für die gesamte deutsche Luftfahrt geleistet hat. Viele Schwierigkeiten waren gerade hier zu überwinden, und es bedurfte oft des ganzen Geschicks Bacumkers, die Akademie durch alle Fährnisse hindurchzusteuern, bis sie durch ihre Leistungen sich durchsetzen konnte.

Seine reiche Erfahrung und seinen unerschöpflichen Ideenreichtum hat Adolf Bacumker diesen beiden Organisationen in besonderem Maße zuteil werden lassen. Bewußt hat er dabei zu den Anfängen einer Tradition beigetragen. Durch den Ausbau der Lilienthal-Gesellschaft und durch die Arbeit der Deutschen Akademie der Luftfahrtforschung, durch Erfüllung ihrer Rahmen mit wissenschaftlichem Leben, durch die repräsentative Ausgestaltung ihrer Tagungen, durch die Aufnahme der Beziehungen zum Ausland hat er der deutschen Luftfahrtwissenschaft und -technik eine überragende und einzigartige Stellung in der Gesamtwissenschaft und -technik geschaffen.

Die Erfolge, die heute die deutsche Luftwaffe im Kampf um Deutschlands und Europas Zukunft erringt, wären nicht möglich ohne die langjährige Forschertätigkeit und die innige wechselseitige Anregung zwischen Luftfahrtforschung und Luftfahrttechnik. Wie vielseitig die Aufgaben sich entwickelten und welche vielerlei Bedingungen zu erfüllen waren, um dieses Ziel zu erreichen, das zeigt uns die weit gespannte Arbeit auf dem bisherigen Lebensweg Adolf Bacumkers. Tiefstes Verständnis für die Eigenart wissenschaftlicher Arbeit, wurzelnd in der geistigen Atmosphäre des Vaterhauses und der humanistischen Erziehung, künstlerisches Empfinden und Phantasie-reichtum als natürliche Anlagen, Geschick und Feingefühl und der klare nüchterne, das Wesentliche vom Unwesentlichen trennende Blick des Soldaten haben Bacumker es ermöglicht, die ihm gestellten Aufgaben zu lösen. Aber nicht darin erschöpfte sich die immer von neuem überraschende Arbeitskraft und Energie dieses Mannes, daß er gestellte Aufgaben erfüllte, er verglich

vielmehr nach jedem Teilerfolg mit unbestechlicher Selbstkritik sein Ziel und das Erreichte. Er ruhte nie auf Erreichtem aus, sondern sah sogleich die sich daraus ergebende neue Aufgabe. Was Adolf Baumker darüber hinaus allen seinen Mitarbeitern zum Vorbild werden ließ, ist das Wissen und Beachten selbst der kleinsten und unwichtig erscheinenden Einzelheiten. Der Fernerstehende sieht nur die große Linie und den einheitlichen Stil, die alle Äußerungen der deutschen Luftfahrtforschung auszeichnen. Seine Mitarbeiter kennen das unendliche Maß von Kleinarbeit und von Erziehungsarbeit, das notwendig ist, um einer Idee Ausdruck und Form zu geben.

Die deutsche Luftfahrtforschung dankt Adolf Baumker heute bei Vollendung des 50. Lebensjahres für die allseitige, nie erlahmende Fürsorge. Die Deutsche Akademie der Luftfahrtforschung legt als Zeichen ihrer Dankbarkeit ihrem Kanzler am heutigen Tage einen Beitrag zur Geschichte der Luftfahrtforschungsanstalten vor. Wir wissen, daß die Pflege dieses neuen Gebiets der Geschichtsforschung Adolf Baumker besonders am Herzen liegt, und wir hoffen mit ihm, daß der Geschichte der fünf großen Forschungsanstalten bald weitere Arbeiten folgen werden.

Wir alle gedenken heute Baumkers als unseres nie ermüdenden Kanzlers. Unsere herzlichsten Glückwünsche verbinden sich mit dem aufrichtigen Wunsch für eine schnelle völlige Genesung. Möge er bald in der Lage sein, sich den gegenwärtigen und den bei der Neugestaltung des Europäischen Raumes aufsteigenden Problemen mit dem ihm eigenen Ideenreichtum erfolgreich zuzuwenden zu können.