

ben", das glückhafte Luftschiff vom Bodensee, überflog am 12. September 1911 das Hessenland und seine Hauptstadt — allerdings ohne zu landen. Die Luftschiffbesuche, die für später mit Landungen in Marburg und Kassel geplant waren, mußten leider wegen zu geringer Teilnahme der Besitzenden unterbleiben.

Immerhin war das verfloffene Jahr mit den Vereinsgründungen in Kassel und Gießen, mit den zahlreichen Freiballonsfahrten, den Tagen des Rundflugs und dem Besuch der Schwaben für das Hessenland an Luftschifferischen Ereignissen reich. Doch es sollte nicht zu Ende gehen, ohne uns ein weiteres bedeutsames Erlebnis zu bringen. Referendar K. Caspar besuchte in den ersten Dezember Tagen mit seinen Flugzeugen seine Vaterstadt Kassel. Da er nicht nur einer der erfolgreichsten deutschen Flieger, sondern vor allem auch der erste und bisher einzige hessische Flieger ist, sei es mir erlaubt, einiges über die Persönlichkeit des Mannes zu sagen.

K. Caspar ist ein Herrenflieger in des Wortes eigenster Bedeutung, d. h. einer der in Deutschland leider noch so wenigen, die, den besten Kreisen angehörend, Person und Vermögen der Förderung der Flugsache opfern. Caspar entstammt einer angesehenen Kasseler Beamtenfamilie. Nach dem Besuch des Kasseler Wilhelmsgymnasiums studierte er zunächst in Marburg Rechtswissenschaft. Durch vielfache Auslandsreisen war sein Unternehmungsgeist und sein Wagemut geweckt, er unterbrach das Studium, um als Kriegsfreiwilliger an dem Aufstand in Südwestafrika teilzunehmen, wo er in zahlreichen Gefechten mit Auszeichnung mitkämpfte. Eine schwere Typhuserkrankung zwang ihn zur Heimkehr. In Marburg und Lübdingen vollendete er seine Studien und bestand in Kassel die Referendarprüfung. Nach der ersten Ausbildung in Karlsruhen wurde er in den Kammergerichtsbezirk nach Berlin versetzt, wo er noch jetzt tätig ist. Hier kam Caspar in Beziehung zu der in Johannisthal aufstrebenden Flugsache, der er sich bald mit zäher Tatkraft zuwandte. Mit dem ihm eigenen praktischen Blick erkannte er sofort die beste und aussichtsreichste Flugzeugart und ließ im Oktober 1910 die erste deutsche „Taube“ bei den Rumpwerkern bauen, mit der er noch heute fliegt. Als Caspar zum zweiten Male im Flugzeug saß, flog er bereits allein, und mit seiner vierten Fahrt erlangte er das Zeugnis als Flugzeugführer. Mannigfaltig waren die Schwierigkeiten, mit denen Caspar, wie damals mehr oder weniger jeder Flieger, zu kämpfen hatte. Doch mit eisernem Willen überwand er sie und schritt oder sagen wir: flog kaltblütig über sie hinweg der Flugbahn des Erfolges

zu. Geradezu tollkühn war für die damaligen deutschen Verhältnisse sein Plan, von Berlin nach Kassel zu fliegen. Es ist bekannt, daß er, als sein Versuch bei Merseburg so schrecklich scheiterte, immerhin den größten Überlandflug (155 Kilometer in 105 Minuten) zurückgelegt hatte. Für seine Kaltblütigkeit mag die Tatsache angeführt werden, daß er, als er mit gebrochenen Gliedern unter seinem Flugzeug lag, sich nicht eher aufheben ließ, bevor er eine Anzahl Depeschen diktiert hatte. Als man ihm die langen Fliegerstiefeln von den Beinen schnitt, bat er lächelnd, man möge sie vorsichtig aufschneiden, da sie neu genäht und hoffentlich bald wieder gebraucht werden müßten. Sechzehn Wochen lag Caspar im Merseburger Krankenhaus in Gipsverbänden. Doch schon zu Anfang Oktober erschien er in Johannisthal wieder am Start. Er ließ sich in sein Flugzeug heben und blieb fünf Stunden in der Luft. Die Folgezeit war ihm eine ununterbrochene Kette von Erfolgen. In der Leipziger Flugwoche errang er den ersten Preis gegen die besten Flieger, als er bei starkem Hagelwetter flog. An die Leipziger Flugtage schlossen sich die in Halle. Die andern Teilnehmer ließen ihre Flugzeuge mit der Bahn nach Halle bringen. Caspar allein wagte es, bei einer Windgeschwindigkeit von 10—12 Sekundenmetern den Weg durch die Luft zurückzulegen, wofür er den Überlandflugpreis erhielt. Drei weitere erste Preise wurden ihm bei dem Hallenser Fliegen zuteil. So wurde Caspar zu einem der erfolgreichsten deutschen Flieger und brachte des Hessenlandes Namen in den schärfsten Wettbewerben zu Ehren.

Nun kam er zum ersten Male als Flieger in die Heimat. Von der traurigen Tatsache, daß er weder von der Stadtverwaltung noch von der großen Masse der Bürgerschaft die erhoffte Unterstützung fand, soll hier nicht weiter die Rede sein. Sie war eine bittere Enttäuschung für den tapferen Mann, der sich so lange auf den Augenblick gefreut hatte, wo er auf den Schwingen seiner Taube über dem Hessenlande kreuzen würde. Was Caspar als Flieger bedeutet, davon konnten sich alle die überzeugen, die in jenen vier Tagen zum Forste pilgerten. Trotz dem teilweise widrigen Wetter stieg er immer und immer wieder auf und steuerte mit sicherer Meisterhand sein wundervolles Flugzeug. Man muß ihn auf seinem Führersitz haben sitzen sehen, um die Begeisterung zu fühlen, mit der er sein Steuer führt. Auf eine Einladung des Fliegers durfte ich mit ihm emporfliegen. Als wir in sicherem Fluge über den Waldbauer Wiesen schwebten, sah ich mich nach meinem Führer um. Nie werde ich den Ausdruck seines Gesichtes vergessen. er strahlte vor Glück und seine Augen