

Friedrich Rüdberg (1892 in Wülfel, Hannover - 1977 in Haifa, Israel)

von seiner Tochter, Elisheva Litan



Friedrich Rüdberg als Pilot während eines Fluges im I. Weltkrieg
(Foto: privat)

Einführung

Wie das Leben von vielen anderen kann die Geschichte Friedrich Rüdbergs uns ein Bild des zwanzigsten Jahrhunderts vor Augen führen. Meine Erinnerungen und verschiedenste schriftliche Belege sind Mosaiksteine in diesem Bild.

Aus einem bürgerlichen Haus stammend gehörte er noch zu der Generation, die obligatorisch Latein im Gymnasium lernte. Er wurde ein belesener Mann. Der Kaiser rief und Friedrich eilte zur Fahne. Er überlebte den Ersten Weltkrieg, begann seine Laufbahn in den Nachkriegsjahren in Berlin und kam in verantwortlicher Stellung ins Ausland.

Friedrich gründete eine Familie mit einer liebenden Frau. Sie war nicht nur eine Zierde, sondern selbst eine Persönlichkeit. Sie war den Schwierigkeiten der kommenden Jahre gewachsen. In den schwersten Zeiten hatte sie Ohr und Kraft für die Familie und für andere Menschen.

Der Verfall seiner Welt mit Überhandnahme des Nationalsozialismus war ein schwerer Schlag für ihn, aber er fand seinen Weg und nahm Teil am Aufbau einer neuen Heimat in Israel, damals noch Palästina.

Familiärer Hintergrund und Jugend

Das Leben der Menschen im zwanzigsten Jahrhundert wurde weitgehend vom historischen Geschehen bestimmt. Zu Beginn dieses Jahrhunderts war Friedrich Rüdberg acht Jahre alt. Er war das vierte Kind von Georg Rüdberg und Elsbeth, einer Tochter des Landesrabbiners von Braunschweig, Levi Herzfeld. Die älteren Geschwister waren Werner (geb. 1882), Reinhold (1883) und Stefanie (1886). Die Familie lebte in Wülfel. Der Vater besaß eine Federn- und Deckenfabrik. Die Fabrik machte bankrott, die Ehe wurde geschieden, der große Bruder Werner ging in die Kaufmannslehre und dann nach England.



Friedrich Rüdberg als Zwölfjähriger (1904)
(Foto: privat)

Der zweite Bruder Reinhold war ausschlaggebend in Friedrichs Entwicklung. Die Familie war inzwischen nach Hannover gezogen. Bis zum 16. Lebensjahr ein schlechter Schüler, wurde er plötzlich interessiert, so plötzlich, dass der Lehrer nicht glauben wollte, dass eine bestimmte Arbeit Friedrichs eigene sei. Er beendete das Realgymnasium und ging dann auf die Technische Hochschule in Hannover. Anfang September 1914, direkt vor seinen Endprüfungen als Elektroingenieur, meldete er sich freiwillig zur Armee. Er kam zur Flieger-Ersatz-Abteilung Hannover. Das war zwölf Jahre nach dem ersten Motorflug.

Ein jüdischer Kampfflieger des Ersten Weltkriegs blickt zurück: Friedrich Rüdberg 1975 in einem Brief über seine Laufbahn 1915 - 1918, Begegnungen und die Folgen nach 1933

[...] Die Grundausbildung als Pilot erhielt ich zwischen Juni und Dezember 1915 in der Flieger-Ersatz-Abteilung Nr. 5 in meiner Heimatstadt Hannover. An die Namen der leitenden

Offiziere und meiner Kameraden habe ich wenig Erinnerung, bis auf einen aktiven Vize-Feldwebel [...], der als Flugschüler durch besondere Begabung und ganz besondere menschliche Zuverlässigkeit auffiel. Im Sommer 1917 begegnete ich Nathanael noch einmal bei Cambrai - bereits in schnellem Aufstieg als Kampfflieger. Sehr bald danach wurde er leider abgeschossen.



Friedrich Rüdberg als Pilot, März 1916
(Foto: privat)

Früh im Januar 1916 wurde ich zur Etappen-Fliegerschule der 5. Deutschen Armee auf dem Truppenübungsplatz Frescati der Festung Metz versetzt, befehligt von einem Oberleutnant Schmikali, der es hervorragend verstand aus uns Flugschülern etwas herauszuholen. Auch ihn traf eines Tages das Schicksal als Kampfflieger über Metz.



Ausweis der Fliegerschule Metz für Friedrich Rüdberg
(Foto: privat)

Von dort ging es auf Front-Abruf zum Armee-Flugpark 5 in Montmédy, als der strategische Angriff auf Verdun schon mehrere Monate im Gange war. Montmédy unterstand einem

Hauptmann Keller, der sich aber vor allem mit der Organisation von Bomberangriffen durch größere Verbände beschäftigte und sich binnen Jahresfrist durch Angriffe auf Paris den „Pour-le-Mérite“ erflog, den höchsten deutschen Orden. Ich wurde bald zur Artillerie-Flieger-Abtl. 209 (Hauptmann Funk) - auf dem Ostufer der Maas - versetzt, wo die Hauptaufgabe im Einschließen unserer Batterien auf Frontziele - bereits mir Radio-Verbindung vom Flugzeug zur Batterie - war. Mein Beobachter war ein Lt. Testorph aus Lübeck - sehr befähigt. Er war vorgesehen bei dem unmittelbar bevorstehenden Angriff auf das Verdun-Innenfort Souville die schwersten Belagerungsgeschütze einzuschließen. Am Abend vor dem Angriff nahm er mich mit zu einer letzten Besprechung mit dem Artillerie-Kommandeur des Angriffsabschnitts. Aber die Franzosen kamen dem deutschen Angriff um 8 Stunden zuvor. Noch während Testorphs Besprechung ging über der deutschen Infanterie-Ausgangsstellung ein Feuerwerk von Signalraketen hoch und bis wir wieder in unserm Flughafen waren, hatten die Franzosen die Ausgangslinien für den deutschen Angriff überrumpelt - es was das Ende der deutschen Verdun-Offensive, die die französische Front aus den Angeln heben sollte. - Noch während ich vor Verdun stand - wo wir noch mehr oder weniger eine Art Gentlemen-Flieger waren - begannen Franzosen und Engländer am 1. Juli 1916 etwa 200 km westnordwestlich von Verdun die schwere Angriffsschlacht an der Somme. Bald mussten einzelne Beobachter und Piloten von Verdun zur Verstärkung an die Somme gehen und so kam ich um den 1. August 1916 zur Flieger-Abt. A 259, die im zentralen Abschnitt der Somme-Front zwischen Péronne und Bapaume mit Artillerie-Einschießen und Fotokontrollen der englischen Frontlinien beschäftigt war. Die Abteilung wurde zunächst von Hauptmann Kühn und später von Hauptmann Klepke geleitet und umfasste 6 oder 7 Aufklärungsflugzeuge. Bis Ende September waren die Engländer uns auf der Erde und in der Luft numerisch schwer überlegen. Dann kam in der Luft eine dramatische Wendung. Bis in den September war die Zahl der deutschen Kampfflugzeuge beinahe winzig und ihre Flugleistung sehr mäßig. Ende September kam das erste hochwertige deutsche Kampfflugzeug (Albatros D 3) an die Somme-Front und mit ihm kam der junge Hauptmann Boelcke, der sich vor Verdun zu einem erfahrenen Luftkämpfer entwickelt hatte, und als erster verstand nicht allein, sondern in Staffelformation von etwa 5 - 7 Piloten an die Front zu gehen. Binnen 14 Tagen beherrschten die neuen deutschen Jagdstaffeln den Luftraum über der Somme-Front. Es war wie ein Aufatmen für uns. Dann kam Ende Oktober eine schwarze Stunde: Beim Angriff auf einen Engländer riss ein Staffelmittglied mit dem Fahrgestell seines Flugzeuges die obere Tragfläche von Boelckes Flugzeug weg - es war aus. Die Trauerfeier für ihn in der Kathedrale von Cambrai in Gegenwart seiner beiden Eltern werde ich nie vergessen. Jeder von uns hatte in dem 26-Jährigen seinen Freund

und Beschützer gesehen. Boelcke hatte 40 feindliche Flugzeuge zerstört - im Herbst 1916 eine unerhörte Leistung.

Von der Abteilung A 259 erinnere ich noch 2 Beobachter-Offiziere: Lt. Gehrts, ein hervorragend tüchtiger Foto-Offizier, und Oberlt. Wiether, der später Kommandeur eines R-Flugzeuges wurde, das mindestens 1 Tonne Bombengewicht schleppte. Leider wurde er bei der Rückkehr von einem England-Nachtflug bei der Landung abgeschossen.

Zwischen dem Herbst 1916 und dem März 1917 riegelten die Deutschen im Rücken der oft nur behelfsmäßigen Somme-Stellungen ihre Front in verkürzter Länge durch eine neue Linie mit Betonbunkern etc. ab. Die neue Linie wurde im März 1917 bezogen. Wir selbst übersiedelten nach dem neuen Flughafen Le Cateau nahe Cambrai. Vor allem aber bekamen wir Anfang 1917 viel leistungsfähigere Beobachtungsflugzeuge (1 Pilot plus 1 Beobachter,) durch die unsere kriegsmäßige Flughöhe von höchstens etwa 3000 m auf etwa 5500 m Höhe verlegt wurde. Mehrfach erreichte ich 6000 m ohne Benützung eines Sauerstoffgerätes. (Steigzeit etwa 30 - 40 Minuten). Statt der alten Fotogeräte von etwa 30 cm Brennweite, mit denen der Beobachter den Apparat freihändig im Luftstrom auf das Ziel einstellen musste, bekamen wir Apparate mit 120 cm Brennweite, die senkrecht im Rumpf montiert wurden. Das gab unserer Fotokontrolle auf der Feindseite einen starken Auftrieb. Ohne Vergrößerungen konnte man z.B. erkennen, ob in einem englischen Flughafen Kampfflugzeuge oder Aufklärungsflugzeuge auf dem Boden standen.

Von meinen übrigen Kameraden - auch wenn sie sehr verlässliche Beobachter oder Piloten waren - ist wohl niemand bekannt geworden. Seit meinem Eintritt in die Abteilung um Anfang August 1916 bis etwa Februar 1917 stieg ich vom dienstjüngsten zum dienstältesten Piloten auf. Es bedeutete, dass ich bei Überweisung neuer Flugzeugtypen die Maschinen als erster zu fliegen hatte und dass neu ankommende Beobachter-Offiziere ihre ersten Frontflüge mit mir machten. Meist verliefen diese Aufgaben völlig routinemäßig. Zufällig wurde mir auch am Tage des Bezuges der neuen deutschen rückwärtigen Stellungen ein neuer Beobachter zugeteilt. Der Termin der Rückverlegung war den Engländern offenbar bekannt. So herrschte zwischen den alten und den neuen Stellungen auch in der Luft Hochbetrieb. Nach einiger Zeit wurden wir von vier englischen Fightern gestellt. Mein junger Beobachter machte einen besonders guten Eindruck, hat meine Warnungszeichen aber offenbar nicht begriffen und lag mit durchschossenem Fuß in der Karosserie, ehe er auch nur einen Schuss abgeben konnte. Da saß ich da mit de facto null einsetzbaren Maschinengewehren gegen 4 x 2. Durch Zufall flog ich an dem Tage eine nicht ganz moderne, aber außergewöhnlich stabile Maschine, mit der ich ungewöhnlich scharfe Kurven drehen konnte. So brachen meine Gegner den Kampf

nach etwa 5 - 8 Minuten ab. Nach der ersten Salve ins Zentrum glückten ihnen nur noch Treffer in die äußersten Flügelspitzen etc. Später ergab sich, dass die Erwähnung dieses Kampfes in meinem Führungszeugnis meine Eintrittskarte in das Richthofen-Geschwader wurde - des berühmtesten deutschen Jagdgeschwaders des Ersten Weltkrieges.

Friedrich Rüdberg als Angehöriger der Abteilung A 259 mit Flieger-Abzeichen und Eisernem Kreuz

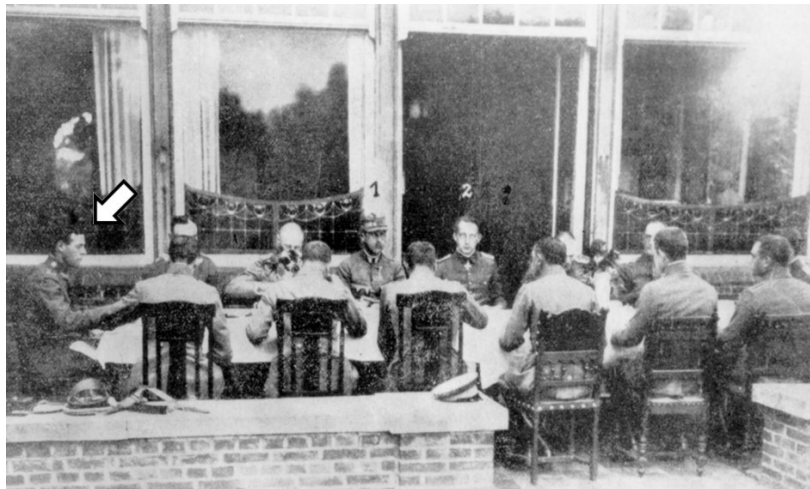
(Foto: privat)



Bald nach Beginn des Jahres 1917 erklärten die USA Deutschland den Krieg. Für die Fliegertruppe wurde u.a. die Erhöhung der Zahl der Jagdstaffeln von 40 auf 80 beschlossen. Für ihre Aufstellung musste auf Piloten mit Fronterfahrung aus den bestehenden Beobachtungsabteilungen zurückgegriffen werden. So kam auch ich etwa Ende August 1917 für eine Woche auf die Jagdstaffel-Schule nach Valenciennes. Von heute her gesehen erscheint mir die damalige, rein auf das Fliegerische eingestellte Ausbildung als reichlich primitiv. Es gab keinerlei Übungsschießen auf feste oder bewegliche Ziele. Dabei kam es in Wirklichkeit darauf an, den Luftangriff mit den ersten zwei, drei Salven zur Entscheidung zu bringen - wie ich es z.B. in dem Kampf an der Somme mit den vier Engländern erlebt hatte.

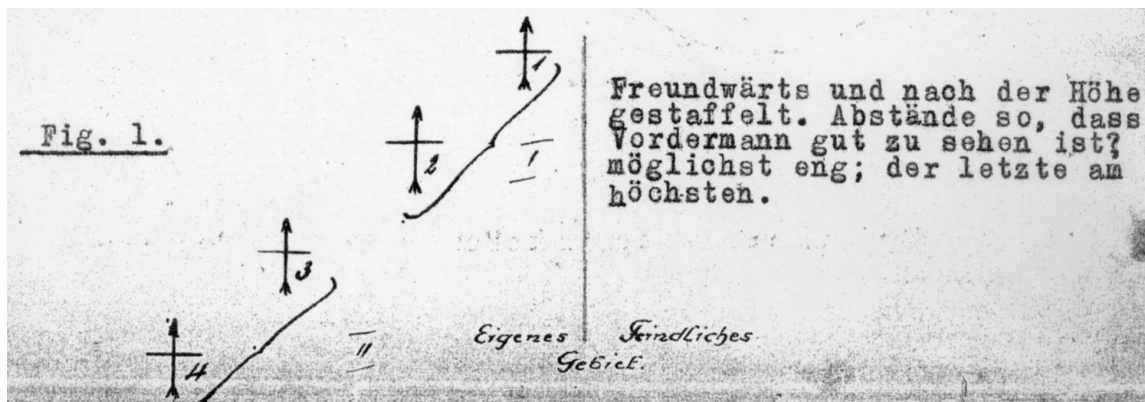
Von Valenciennes wurde ich zur Jagdstaffel Nr. 10 in dem belgischen Dorf Marcke bei Kortrijk versetzt, die von dem „Pour-le-Mérite“-Flieger Werner Voß (etwa 22) geführt wurde. Nr. 10 war eine der vier Jagdstaffeln, die das Jagdgeschwader Nr. 1 unter Führung des Rittmeisters Manfred von Richthofen bildeten. Die drei anderen Staffeln benutzten in unserer Nachbarschaft einen gemeinsamen Flughafen. Nr. 10 hatte ihren eigenen Flughafen; so habe ich von Richthofen nie persönlich gesehen, auch nicht seinen damaligen Adjutanten [Karl] Bodenschatz, der später unter Göring General der Flieger für die Abteilung „Fliegendes Personal“ wurde. Voß war bei meiner Meldung etwas unzufrieden: Meine Ernennung zum Offizier stand unmittelbar bevor und das Eisene Kreuz 1. Klasse hatte ich nach dem Somme-Luftkampf erhalten: „Das sollten Sie sich doch alles bei mir verdienen.“

Das Jagdgeschwader Nr. 1 bekam sein Aktionsfeld nach meiner Erinnerung unmittelbar vom Obersten Hauptquartier zugewiesen (Nennstärke 4 x 14 Piloten). Als ich kam, „bearbeitete“ es den Luftraum über dem Kampffeld der „Herbstschlacht 1917 in Flandern“, eine der blutigsten Infanterie- und Artillerieschlachten der damaligen Westfront. In der Luft ging es entsprechend zu. Und gerade Nr. 10 geriet nach meiner Ankunft in eine schwere Pechsträhne. Voß war ein wunderbarer Pilot - mit damals fast 50 Luftsiegen - vorbildlich schlicht und gerade im Umgang. Dem Geschwader war kurz vor meinem Eintritt ein neuer ungewöhnlicher Kampfflugzeug-Typ zum Ausprobieren überwiesen: ein Fokker-Dreidecker, von dem man sich die Fähigkeit zu noch schärferen Kurven erwartete als sie den allgemein üblichen Zweideckern möglich war. Ein Modell flog von Richthofen selbst; das zweite flog Voß; den Namen des Piloten der dritten Maschine vergaß ich. Zum Unglück war Voß der typische Einzelgänger und kein Teamleader. Er flog mit uns gemeinsam zur Front; dann ging er allein auf Jagd und überließ [es] uns, wie wir zurechtkamen. Natürlich rechneten sich die Engländer schnell aus, dass die drei Dreidecker von „großen Kanonen“ geflogen wurden, und machten bewusst Jagd auf sie. An einem Vormittag kam Voß von der Front zurück und machte zwei Loopings über dem Hafen - sein Signal, dass er zwei Engländer abgeschossen hatte. Die Einzelheiten jedes Luftsieges mussten in ein besonderes Meldeformular eingetragen werden. An diesem Morgen geschah es Voß, dass er versehentlich seinen Namen in die Stelle des Formulars einsetzte, die für den Namen des abgeschossenen Feindpiloten vorgesehen war. Nach unserem letzten Frontflug am Abend kam er nicht zurück. Am nächsten Früh gingen wir über die Front und warfen eine Meldetasche mit langen schwarz-weiß-roten Wimpeln ab. Nach etwa 10 Tagen kam durch das Rote Kreuz die Bestätigung seines Todes.



Aufnahme aus „Die Woche“ Nr. 39 (Sommer 1917), S. 1332. Die Originalbildunterschrift lautet: *Erzherzog Carl Albrecht von Österreich (1) mit Leutnant Voß (2) an der Kaffeetafel vor dem Kasino der Jagdstaffel Voß. Zur Erinnerung an den bekannten Kampfflieger, der bei seinem Angriff auf den 50. Feind fiel. Das Foto entstand in Kortrijk (Flandern), links außen Friedrich Rüdberg (s. Pfeil).*

Bis zur Überweisung eines neuen Kampfführers führte uns unser dienstältester Staffelpilot, den wir alle sehr liebten, aber ohne die besondere Eignung für einen Flandern-Luftkampfführer. Nach wenigen Tagen begegneten wir über der Front einem hervorragenden englischen Fighter, offenbar auch einem typischen Einzelgänger. Aber direkt rückwärts hinter ihm flogen zwei weitere Flugzeuge mit der alleinigen Aufgabe, ihm im Kampf den Rücken freizuhalten. Wir flogen in der üblichen Enten-Formation zu siebt und ich - wie für den Dienstjüngsten üblich - an einem der beiden Enden der Kette. (Also als letzter oben rückwärts). Beim Anflug auf uns von rückwärts (wir konnten mit den zwei fest eingebauten Maschinengewehren nur vorwärts schießen) schoss der Engländer nicht etwa auf mich oder meinen Kameraden am andern Kettenende als den leichtesten Zielen - das war ihm offenbar zu simpel -, sondern schoss den Kameraden vor mir aus der Kette heraus, der mit brechenden Flügeln zu Boden ging. Beim zweiten Angriff, 10 Minuten später, schoss der Engländer unseren zuvorderst fliegenden Staffelführer ab, der brennend abstürzte. Unser armer Weiler hatte beide Male den Angreifer zu spät gesehen, um mit uns noch in eine scharfe Kurve gehen zu können.



Ausschnitt aus den Fliegerschulungsunterlagen Friedrich Rüdengbergs: „Der Entenflug; anwendbar gegen einen wenig aggressiven Feind; reine Angriffsformation“

(Foto: privat)

Nach etwa einer Woche bekamen wir einen anderen Führer, Lt. Klein, der sofort daranging, aus uns ein Team zu machen. Aber noch wenigstens 10 Wochen war uns nicht ein Erfolg beschieden. Übrigens konnten wir die ganze Zeit - mit einer Ausnahme - nie [mit] mehr als einer Siebenerkette an die Front gehen. Bei der Verfolgung einer englischen Bomberstaffel von einem Angriff auf Gent kam es zu einer Spaltung der Staffel: Ich wurde von Benzinmangel überrumpelt und musste notlanden. Ein anderer Kamerad kam aus unbekanntem Gründen von der Gruppe ab und wurde dabei von einer anderen hoch angesehenen deutschen Jagdstaffel abgeschossen: Wir flogen seit einer Woche eine neue Flugzeug-Type, die die andere Staffel nicht rechtzeitig in der Luft erkannte.

Im Geschwader fielen - abgesehen von einer sehr großen Zahl von Verwundungen - während seiner etwa zwanzigmonatlichen Existenz etwa 50 - 60 Piloten. Unsere Staffel hatte in den letzten 4 Wochen vier Tote, mutmaßlich mehr wie jeder dritte. Kleinere Zwischenfälle wie ein Bein-Prellschuss von mir an einem Nachmittag und eine harten Notlandung am nächsten Vormittag zählten eigentlich nicht. Es trug sich zu - man dachte nicht viel darüber nach. Bei einem Mittagessen hielt einer von uns den Suppenlöffel auf dem Weg zum Munde einen Augenblick an und meinte: „Mehr wie 9 Monate hat wohl keiner von uns.“ „Kann schon sein“, meinte ein anderer und das Essen ging weiter. Von meinen damaligen Kameraden in Nr. 10 wurde einer eine Berühmtheit. Er wurde der erfolgreichste Fesselballon-Angreifer der Zeit und hat - zur Hauptsache in Flandern - mehr als 20 von ihnen abgeschossen, was ihm den „Pour-le-Mérite“ und einen frühen Tod brachte: Lt. Löwenhardt, ein Muster an Kaltblütigkeit.

Ein anderer Kamerad, Lt. Kühn, begegnete mir später - etwa 1934 - während meiner Tätigkeit für die AEG in Istanbul wieder, als er inzwischen Generaldirektor der staatlichen sächsischen Elektrizitätswerke geworden war. - Im November 1917 wurde mir ein dreimonatlicher Winterurlaub bewilligt zur Ablegung meines Staatsexamens als Diplom-Ingenieur. Im Mai 1918 wurde ich an eine ruhige Front im Elsass versetzt: Jagdstaffel 75 auf dem Flugplatz Habsheim neben Mühlhausen. Unser Führer war ein Oberlt. von Wedel, ein feiner Kerl, der den Mut hatte bei einer Mahlzeit zu erzählen, dass ihm bei seinem ersten Flug ohne Fluglehrer die Knie geschlottert hatten. Ich hatte das Wort „es schlotterten ihm die Knie“ für eine literarische Floskel gehalten, bis mir bei meinem ersten Alleinflug das Gleiche passierte. Aber ich behielt meine Weisheit für mich. Nachfolger von von Wedel wurde ein Oberlt. Karjus aus Ostpreußen, dem dort im Herbst 1914 die rechte Hand abgeschossen [worden] war und der nun ausgezeichnet mit eiserner Prothese flog.

[...] bleibt wohl noch eins zu berichten: Meine Schwester Stefanie heiratete 1910 ihren später früh verstorbenen Mann, Alfred Wichert, aus einer der preußischen Offiziers-Beamten-Familien. In der Erwartung ihren zwei „halbarischen“ Söhnen beistehen zu können, blieb sie nach 1933 in Deutschland. Sie erhielt eines Tages die Aufforderung, sich an ihrem Wohnsitz Freiburg i. Br. dann und dann mit Handgepäck am Hauptbahnhof einzustellen. Nachbarn brachten sie zu Dr. Gertrud Luckner, einer der Sekretärinnen des katholischen Caritas-Verbandes in Freiburg, die mit Kenntnis des damaligen dortigen Erzbischofs systematisch versuchte, politisch Verfolgten jeder Religion beizustehen. G.L. - ein zielbewusster, klarer, fast fanatisch durchgreifender Mensch - entschied nach Anhören meiner Schwester, dass der bestgeeignete Mann für diese Angelegenheit Generalleutnant von Pohlmann („Pour-le-

Mérite“-Träger), Divisionskommandeur im 1. Weltkrieg in Freiburg sei. Von Pohlmann ließ sich ein Bild von unserer Familie geben: Mein Bruder Werner: Schöpfer des für seine Generation maßgebenden chinesisch-deutschen Lexikons - mein Bruder Reinhold: zuvor in vorstandsähnlicher Position im Hause Siemens als ein Spitzenmitglied der damaligen deutschen Elektro-Research. Von Pohlmann entschied, sich direkt mit Göring in Verbindung zu setzen, der während seiner Tätigkeit als Direktor der preußischen Militärakademie einer seiner Schüler gewesen [war]. Die Feststellung, ob die einstige Offiziersliste des Richthofen-Geschwaders meinen Namen enthielt, war einfach: der Deportationsbefehl wurde niedergeschlagen. [...]

Briefe aus dem Krieg 1914 - 1917

Während der Kriegsjahre korrespondierte Friedrich mit seinem Bruder Reinhold, welcher die Briefe mit sich nahm, als er Deutschland verließ. Ich fand sie im Nachlass meiner Mutter. Reinhold, der große Bruder, war die Adresse für Erlebnisse, Erfahrungen und wichtige Überlegungen. Friedrich bat ihn dafür zu sorgen, dass die Mutter genügend zur Erholung käme. Auch bat er Reinhold der Mutter zu verschweigen, wenn er Aufregendes erzählte:

18.09.1914

Lieber Reinhold,

Ich möchte Dir doch mitteilen, dass ich zum Beobachter ausgebildet werde; Mama habe ich es noch nicht berichtet und ich bitte Dich, es ihr je nach ihrem Befinden zu sagen oder zu verschweigen. Vorläufig steigen wir 10 neue Beobachter ja noch nicht auf, da zunächst stark theoretischer Unterricht ist; heute begann er. Taktischer Unterricht bei einem Oberleutnant, dem ich erfreulicherweise angenehm aufgefallen bin; er hatte mir ein Lehrbuch versprochen, und als ich vergaß es abzuholen, brachte er es mir auf die Stube; ich war einfach platt. Das Exerzieren halte [ich] bisher vorzüglich durch. [...]

Herzlichst Dein Friedrich

20.09.1914

Vielen Dank für Deine Karte vom 18. Dass ich hier wieder herausgesetzt werde, ist kaum anzunehmen, da der Antrag auf Umschreibung auf Befehl des Hauptmanns von dem Bataillon gestellt ist und so etwas doch öfter vorkommt. Außerdem bin ich heute sogar zum Lehrer in Instrumentenkunde für die Beobachter bestimmt worden. Ein anderer (Assistent in der Hochschule) erteilt Motorenkunde usw.

Besonders interessant ist natürlich der taktische Unterricht bei einem sehr feinen Oberleutnant. Er erzählte mal beiläufig, dass die Russen ihre eignen Flieger haufenweise abgeknallt haben in Ostpreußen. Übernächste Woche werden wohl die praktischen Übungen in einer kleinen nihilistischen Untugend beginnen; dazu wird natürlich die Heide abgesperrt. Hoffentlich werden wir mal auf London losgelassen. Was draußen vorgeht, erfahren wir ab und zu durch unbedeutende Hannoversche Zeitungen; wenn Du ab und zu mal welche schicktest, wäre ich Dir sehr dankbar. - Du hast doch meine Karte bekommen, dass ich Beobachter wurde? Es ist wohl doch besser, es Mutti zu erzählen, damit sie sich schon an den Gedanken etwas gewöhnt. - Bitte berichte Papa!! - Die ersten Wochen steigen wir übrigens selten auf; ich kann beim Beobachterunterricht auch immer noch wegen zu wenig Grips etc. abgesägt werden. Der Dienst bekommt mir glänzend; ich bin ganz zufrieden u. froher Stimmung. Die Mannschaften guter Durchschnitt, Kaserne neu u. sauber, Essen gut. Man kann es wirklich bisher nicht besser verlangen.

Herzliche Grüße [...]

Dein Friedrich

In einem Brief vom 03.02.1915: Er genießt das Fliegen, selbst wenn er nur mitfliegt und Zeit für Gefühle hat.

22.02.1915: *Ich bin am Ziel aller meiner Wünsche:* Der Unteroffizier Rüdberg tritt zur Flugzeugführer-Korporalschaft über.

11.03.1915: Jeder Schritt in seiner Ausbildung erfüllt ihn mit Freude und er schreibt es seinem Bruder.

14.11.1915

Lieber Reinhold,

wir sind seit langer Zeit zu Untätigkeit verurteilt; die Novembernebel und Stürme machen das Fliegen fast stets unmöglich und sonst zu einem recht zweifelhaften Vergnügen. Das letzte Mal wurde ich herauf- und heruntergeworfen wie sonst nur im Sommer mittags durch Sonnenböen. Zwei Notlandungen infolge Versagen des Motors habe ich in dieser Zeit glatt durchgeführt. Es waren die ersten überhaupt und ich bin froh nun zu wissen, wie das geht. Wir werden notdürftig durch Turnen, Unterricht usw. beschäftigt; aber das rechnet man nicht als Tätigkeit, sodass man sich nicht allzu befriedigt fühlt. Das Wetter lässt mich in der Erle-

digung der Flugmeister-Bedingungen nur sehr langsam vorankommen und da ich nun mit zu den älteren Feldpiloten gehöre, muss ich rechnen als solcher herauszukommen. Leider kann ich da nur zu einem Park kommen, wo es neuerdings, besonders in Frankreich, höchst langweilig sein soll. Fast dasselbe wie Garnisondienst. Ich habe vor ein paar Tagen Alfred [Alfred Wichert, Rüdenbergs Schwager] gebeten, den Versuch zu machen, mich nach dort zu einem Flugpark zu bringen. Aber ich fürchte, wenn überhaupt etwas daraus wird, sitze ich dann längst in Frankreich. Durch Dr. Elias kann ich mich leider nicht anfordern lassen, denn der kann bei der Feldflieger-Abteilung nur Flugmeister gebrauchen. Käme ich zu einem Park der Balkanarmee, so hätte ich wenigstens den Vorteil, etwas mehr von der Welt kennen zu lernen. Wenigstens solange dort unten noch Bewegungskrieg ist.

Nun wollte ich Dir noch etwas von einem sehr interessanten Besuch erzählen, den ich gestern Nachmittag gemacht habe. Auf der Durchreise von Friedrichshafen nach dem nördlichsten Teil der deutschen Nordseeküste wartet das neueste Marineluftschiff in der Halle auf der Heide auf besseres Wetter. Ich muss sagen, der alte Graf [Zeppelin] wird Freude haben an der Entwicklung, die sein Werk während des Krieges genommen hat. Nach den Erklärungen, die man uns gab, halte ich es nicht für wahrscheinlich, dass bei der Beschießung von Städten eine Abwehr durch Flugzeuge erfolgreich sein kann. Wenn man nicht ständig einen Schwarm von Flugzeugen in mehreren tausend Meter Höhe über der Stadt patrouillieren lässt, ist wohl nicht viel gegen einen Zeppelinangriff zu machen. Dieser erfolgt heute oft in über 4000 Meter Höhe. Bis ein Flugzeug diese Höhe erreicht hat (vom Boden aus), ist der Zeppelin mit gut 95 km/h Geschwindigkeit längst über alle Berge. Mit kriegsmäßiger Belastung steigt das Luftschiff normal in 5 Minuten auf 2000 Meter. Unsere allerbesten Flugzeuge können in dieser Zeit auf vielleicht gut 1000 Meter steigen. Mit der Maschine, die ich zur Feldpilotenprüfung benutzte, hätte ich 2000 Meter bei rücksichtslosem Draufgehen vielleicht in 45 Minuten schaffen können. Das ist allerdings noch eine alte große Kiste vom Kriegsbeginn mit 100 PS-Motor. Jedenfalls wird ein Flugzeug modernster Bauart, also vielleicht ein Fokker-Apparat mit 160 PS [...] und 3 Masch.-Gewehren, sicherlich noch mindestens 30 - 40 Minuten gebrauchen, um auf gut 4000 Meter zu steigen. Hat der dann diese Höhe glücklich erreicht, so sieht er sich einer Breitseite von gleichfalls 3 Masch.-Gewehren gegenüber. Insgesamt sind 7 Stück vorhanden; 3 auf dem Schiff und 2 in jeder Gondel. Dem Luftschiff ist es möglich, dann erheblich rascher wie wir auf über 6500 Meter zu steigen. Wasserballast, F.S.-Einrichtung (Reichweite ca. 500 km), Motoren usw., alles kann im Notfall durch den Zug an einer Strippe abgeworfen werden.

21.12.1915: Er verzichtet auf Urlaub, um Weihnachten Fliegen zu üben.

08.05.1916: *Wie überall ist aber auch in der Fliegerei Ruhe eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg.*

01.07.1916, Montmédy

Lieber Reinhold,

Endlich und ganz überraschend kam es! Ich sitze in einer Maschine, will den Motor probieren, um zu einem kleineren Fluge zu starten. Ganz in der Nähe der Hauptmann mit den Beobachteroffizieren bei einer Besprechung. Da höre ich durch das Geräusch des langsam laufenden Motors den Ruf: „Unteroffizier Rüdenberg zum Hauptmann!“ Ich überlasse die Kiste dem Monteur und melde mich. „Machen Sie sich fertig zu einem Fluge mit Herrn Leutnant B. Um 9 Uhr starten 3 Maschinen und sperren die Nord- u. Ostfront.“ Welche kannst Du Dir ja denken [Verdun]. Dann folgen noch Angaben über die spezielle Aufgabe und die Linie, auf der wir uns halten sollen. Dann sind wir uns selbst überlassen und machen uns fertig, während das MG aufgesetzt wird. Die erste Maschine geht ab, einige Minuten später folge ich und als ich in 300 Meter Höhe zum Platz zurücksehe, beobachte ich den Start der letzten. Zuerst halte ich die Richtung gegen den Wind, um schnell zu steigen, aber nach vielleicht 8 Minuten drehe ich ab und folge dem Lauf der ... [Maas] nach Süden. Und nun geht's zum ersten Male mit militärischem Auftrage zur Front. Die vorgeschriebene Linie ist erreicht und nun heißt es Achtgeben auf andere Flugzeuge. Jede Maschine, die ohne unser Abzeichen die Linie zu kreuzen versucht, muss angegriffen werden. Aber es war ziemlich einsam. In meiner Höhe etliche Kameraden, anscheinend bei Aufklärungsflügen begriffen. Auch weit über mir, kaum im Sonnenlicht zu erkennen, schweben einige Apparate. Aber die interessieren mich heute nicht, sie liegen außerhalb meiner Schicht. Dann und wann erscheinen, vielleicht 3000 Meter hoch, dicke schwarze Punkte am Himmel, die sich in kurzer Zeit zu hellem Dunst auflösen: platzende Schrapnells. Unter mir Wälder, Dörfer, zerknickt, zerstört, Landstraßen, deren Baumreihen plötzlich abbrechen. Weiter gegen die Berge zu hat die Erde ganz sandige Färbung, von Bebauung keine Spur mehr. Dann die weit ausgebauten Stellungen, ganz umgesetzt an manchen Stellen von kreisenden, dunklen Punkten. Unsere Zeit war ziemlich bald abgelaufen, man war ja immer beschäftigt. So sind wir ohne ein ernsthaftes Abenteuer nach Haus zurückgekehrt.

2. Juli. *Heute morgen war ich wieder draußen, ich bin wirklich froh nun ernsthafte Beschäftigung zu haben. Hoffentlich hält sie an, solange ich noch hier im Park bin. Besonders kitschig ist meine Tätigkeit übrigens immer noch nicht. [...]*

Einen herzlichen Gruß von Deinem Friedrich

21.08.1916: *Heute morgen ist mir das Feldflieger-Abzeichen übergeben worden.*

08.09.1916: Eine längere Erklärung und Besprechung über die Beförderung in den Offiziersrang.

Ein weiterer Brief gibt seiner Verehrung für den Bruder Ausdruck: *Ich habe kürzlich Deine Explosionsarbeit gelesen [...]. Ich habe Dir sagen wollen, dass ich außerordentlich die Kühnheit bewundere, mit der Du dies Dir völlig neue Gebiet angegriffen, wie die Festigkeit, mit der Du alle Folgerungen gezogen hast. Ich möchte soweit auch einmal kommen. Ich freue mich herzlich, dass Du jetzt in weiteren Kreisen die Anerkennung dafür gewinnst.*

Friedrich ist kritisch, auch sich selbst gegenüber, er kennt seine Schwächen und berichtet voll Freude über gesundheitliche und seelische Stärkung. Die Beschreibungen sind lebhaft. Man bespricht Innen- und Außenpolitik: Wo steht der Krieg? Man freut sich über Gelingen, aber auch: *Wann wird dieses gegenseitige Morden enden?* Friedrich berichtet tief beeindruckt über die Zerstörung, die der Krieg verursacht: Er beschreibt, wie ein Dorf in kurzer Zeit zu Staub wurde.

Reinhold sorgt für verschiedenste Bücher, auch zum Weiterstudieren. Friedrich will seine verschobenen Abschlussprüfungen an der Technischen Hochschule nachholen.

22.10.1916: Ein Brief über die Möglichkeit des eigenen Todes. 57 Jahre später wird Friedrichs Enkel an diesem Datum im Jom-Kippur-Krieg umkommen:

Lieber Reinhold.

Ich möchte Dir eine nicht sehr angenehme, aber durch die Umstände gebotene Frage vorlegen. Falls mich einmal das Schicksal ereilen sollte, wünscht Ihr dann meine Überführung nach Deutschland oder soll man mich auf dem deutschen Friedhof in St. Quentin beisetzen, wo schon mancher berühmtere Berufsgenosse von mir liegt? Das würde meiner Eitelkeit durchaus genügen. Ich fürchte auch, dass eine Überführung sehr kostspielig sein wird. Telegramme brauchen manchmal zuviel Zeit, so dass die Abteilung wünscht, von vornherein über die Absichten der Angehörigen unterrichtet zu sein. Die Frage wurde akut durch den vor kurzem erfolgten Tod eines Beobachters, der durch Absturz im Luftkampf fiel. Du kannst ja ein-

mal mit Stef [Schwester] darüber sprechen; Mutt [Mutter] braucht ja nichts davon zu wissen.

[...]

Herzlichst Dein Friedrich

20.09.1917

Lieber Reinhold,

Ich bin jetzt wieder drin; es ist recht ordentlicher Betrieb, wir fliegen 2 - 3 Mal am Tage; jedes Mal für 1 - 1 1/2 Stunden im Jagdflugzeug zu fliegen ist wirklich eine Freude; die Art u. Weise des Fluges bietet vorläufig natürlich viel Neues. Heute haben wir - unten war Trommelfeuer - eine wilde Wolkenfliegerei veranstaltet, man musste aufpassen nicht zusammenzurennen. Ich habe einem engl. Infanteriefieger u. seinem Begleiter Befehl erteilt, nach Hause zu gehen; weiter reichte die Kommandogewalt leider noch nicht. Die drüben sind auch nur Menschen.

Herzl. Dein Friedrich

23.09.1917

Lieber Reinhold,

Gestern Abend ist mir meine Beförderung zum Officier bekannt gegeben [worden].

Einen frohen Gruß!

Dein Friedrich

<p>Versetzungen (unter Angabe des Datums und der Kompanie [Bataillon, Batterie]):</p> <p>3.2.16 Fliegerkorps 10 8.6.16 A.H.P. 5 5.7.16 Fl. Abt. 209 4.8.16 Fl. Abt. 221 9.8.16 A.H.P. i 10.8.16 Fl. Abt. 26 7.9.17 Jasta 10 7.11.17 Fl. Abt. 27 4.18.17 Fl. Abt. 27 14.5.18 Jasta 75 17.12.18 Fl. Abt. 27 19.12.18 Fl. Abt. 27 11.10.15 Fl. Abt. 27 27.10.16 Fl. Abt. 27 20.5.17 Off. Ass. ernannt 19.9.17 Jasta d. Res. bef.</p> <p>7. Datum und Art der Entlassung:</p> <p>19.7.19 mahl Kom. Kdo. Kompanie I nach aus dem Reservierat entlassen</p>	<p>8. Von welchem Truppenteil:</p> <p>Flieger - Kommando - Abteilung 5 Kommando</p> <p>Nr. der Truppenstammrolle:</p> <p>Nr. für 19</p> <p>Körpergröße:</p> <p>9. Orden und Ehrenzeichen:</p> <p>U. H. I. 5.9.16 U. H. I. 16.7.17 Fliegerführerabz 7.8.16</p> <p>10. Feldzüge, Verwundungen:</p> <p>5.7.-28.16 Feld. 4. Verdun 10.8.-27.9.16 Feld. a-d. Grise 12.10.-26.11.16 do. 27.11.16-15.3.17 Kampf a-d. Grise 16.3.-30.4.17 Kampf v. d. Gabelle</p>
--	---

Aus Friedrich Rüdengbergs Militärpass: Versetzungen, Truppenteil, Orden, Feldzüge
 (Foto: privat)

Judentum

Friedrich erwähnte sein Jüdischsein nur einmal in diesen Briefen als er seinem Bruder schrieb, dass er Offizier werden wolle. Es gäbe das Problem der Konfession: *Freilich glaube ich kaum, dass dies unter meinen Verhältnissen viel ausmachen wird.*

In einer Zusammenfassung von 1966 erzählt er noch etwas:

Eines Tages sprach mich der neue Abteilungsführer, Hauptmann Backhaus, auf dem Flugplatz an: „Sie sollen gesagt haben, die Abteilung habe Sie zur Jagdstaffelschule versetzt, weil Sie Jude sind.“ - „Herr Hauptmann, ich habe nie etwas Derartiges gesagt!“ - Frage: „Wer?“ - „Die Äußerung stammt von Flugkameraden.“ - Backhaus mit Emphase: „Wer hat diese Äußerungen getan?“ Ehe ich mich kontrollieren konnte, schoss mir die Antwort heraus: „Herr Hauptmann werden nicht verlangen, dass ich den Namen nenne.“ - B.: „Welch unerhörte Taktlosigkeit von Ihrem Kameraden. Sie können gehen.“

Erst als Hitler das aufbrachte, wurde Jüdischsein ein Thema oder ein Problem für Friedrich. Bis zu dieser Zeit hatte er gedacht und gefühlt, dass er ein Deutscher ist. Seine Briefe während des Krieges lassen daran keinen Zweifel.

Kriegsende, Beruf und Familiengründung

Von Dezember 1917 an war Friedrich in Hannover. Nach kurzer Zeit in Cottbus kam er nach Habsheim. In den Briefen von dort wird nicht erwähnt, dass er eine schwedische Delegation unterwies, aber ich fand das Referat, das er ihr vortrug, und einige Bilder.

Wir lesen nur wenig, aber Scharfes, über die große Enttäuschung bei Kriegsende. Wie viel hatte man davon verstehen können, wohin der Krieg führen würde? Schon einige Tage nach Kriegsende drückte Friedrich seine Sicherheit über die zukünftige Entwicklung seines eigenen Lebens aus.

Friedrich wurde Assistent bei dem bekannten Professor Petersen an der TH Darmstadt und arbeitete unter anderem bei Flettner in Berlin, der versuchte die Energie des Windes auszunützen.

1922 heiratete er Hansi, die Tochter des verstorbenen Albert Rosenfelder, der Teilhaber beim Verlag G. Löwensohn in Fürth war. Noch im selben Jahr zog das junge Paar nach Berlin und 1924 in die Kurländer Allee 41, in eine Hälfte eines Zweifamilienhauses mit Garten und Goldregen am Eingang. Die beiden Töchter wurden 1924 und 1927 geboren.

Reinhold Rüdberg hatte schon eine gehobene Stellung bei Siemens, als Friedrich beschloss seinen eigenen Weg zu gehen und nicht „der Bruder von ...“ zu sein. Er ging zur AEG-Berlin in die Überseeabteilung.

In der Türkei

Im Herbst 1931 wurde Friedrich Rüdberg technischer Direktor der AEG-Türkei. Dies war das Jahrzehnt der Industrialisierung der Türkei, an der die weltweit größten Firmen mitwirkten. Es wurden Elektrizitäts- und Bergwerke, Fabriken und vieles andere aufgebaut. Namen wie Eskischehir [Industriestadt in Anatolien] und Songuldak [Bergbauzentrum an der türkischen Schwarzmeerküste] waren bei uns häufig in Gebrauch.

Friedrich lernte das Land gut kennen. Alles war neu und interessant für meine Eltern: die Menschen um uns in Istanbul, die Gegend, der Bosphorus, das Schwarze und das Marmarameer, die Leute uns gegenüber, auf der asiatischen Seite des Bosphorus, und die fantastischen Moscheen. Wir hatten einen wundervollen Blick auf den Bosphorus und den Dolmabahçe-Palast mit Park und Uhrturm.

Von 1933 an kamen viele Leute aus Deutschland. Juden und politisch verfolgte Akademiker wurden von der türkischen Regierung angestellt, um die Universitäten in Istanbul und Ankara aufzubauen. Sie waren unser gesellschaftlicher Verkehr. Meine Eltern hörten jetzt die Dinge, die man nicht aus den Zeitungen ersehen konnte. Im nächsten Jahr nahmen sich meine Eltern drei Wochen Zeit, um sich während des Urlaubs auf dem Berg Uludağ bei Bursa lesend die jüdische Geschichte anzueignen. Danach entschlossen sie sich noch bevor die Entlassung der AEG kam, nicht nach Deutschland zurückzukehren. Ein schwerwiegender Entschluss in sehr vielen Beziehungen. Das hieß auch, dass wir nicht in unser geliebtes Haus in der Kurländer Allee zurückkehren würden. Mein Vater formulierte das so: *Nun aber ohne Umwege nach Palästina!*

Auswanderung nach Palästina

Im Winter 1935/36 fuhren meine Eltern dorthin, um sich umzusehen. Friedrich sprach mit Pinchas Rutenberg, dem Gründer der *Palestine Electric Corporation* und im September fing er an, dort zu arbeiten. Wir zogen nach Haifa. Herr Direktor war jetzt ein Neuankömmling unter den Alteingesessenen. Hansi, mit ihrer Seelenstärke und Ausdauer, war die Stütze, nicht nur in diesen schweren Jahren.

Der Unterschied in der Lebensweise war die kleinste der Schwierigkeiten. Eine neue Sprache war zu bewältigen. Ein großer Teil des mitgebrachten Geldes erleichterte das uns zwei Töchtern. In Berlin hatte ich in der Waldschule gelernt, in Istanbul wurden wir in der deutschen Schule unterrichtet; wir wurden ja nur für wenige Jahre ins Ausland geschickt. Damals war ich noch ein Kind. Ich bemerkte eine Veränderung in der Atmosphäre der Schule erst im Herbst 1935. In Haifa kamen die Töchter in die ausgezeichnete Biramschule.

Die Eltern hatten auch noch anderes zu tun, aber gaben sich große Mühe die neue Sprache zu erlernen. Nach einigen Jahren konnte mein Vater die gute Zeitung „Ha'aretz“ lesen, zog aber die englische Zeitung vor, man war doch schon viele Jahre an die lateinischen Buchstaben gewöhnt.

Meine Mutter konnte später eine gute Beziehung zu ihren Enkeln entwickeln, was leider nur wenigen Menschen aus der Einwanderergeneration gelang. Selbst Eltern hatten solche Probleme mit ihren bereits im Lande geborenen Kindern. Nur sehr wenige unter den Erwachsenen fühlten sich in der anderen Kultur zuhause. Nur wenige von ihnen haben Theater genossen oder Belletristik, besonders jene Einwanderer, die aus Deutschland kamen. Auf die Frage eines Freundes, wie ein Emigrant sich fühlt, antwortete Friedrich: *Es wäre besser, wenn der Vater schon der Emigrant war.*

Schon in den ersten Jahren hier im Land wandte sich Friedrich an die jüdischen Behörden mit dem Vorschlag, eine Schnellbahn zwischen Haifa und Tel Aviv zu planen. Es wurde nichts daraus. Später machte er sich an eine Untersuchung der Möglichkeit und der Rentabilität der Ausnützung des Torfs im Hula-Tal [Nordisrael], zusammen mit seinem Freund Lastmann, für das *Israel Research Council*. Man sprach einerseits über Produktion von Energie und andererseits über Ausnützung des Bodens für die Landwirtschaft. Als dann ein Teil der Gegend wieder unter Wasser gesetzt wurde und ich mich erkundigte, was mit dieser Untersuchung geschehen sei, antwortete die Elektrizitätsgesellschaft, dass sich dieser Plan nicht rentiere, aber die Untersuchung sei im Archiv aufbewahrt. Ich besitze auch eine Kopie dieser Untersuchung.

Die „Jeckes“ und die Entwicklung in Palästina

Die Einwanderung der deutschen Juden nach Palästina war seit 1933 zu einem Strom geworden. Wie auch andere Einwanderergruppen hatten sie einige Charakteristika. Sie wurden „Jeckes“ genannt. Erst nach Jahren wurden ihre guten Eigenschaften anerkannt. Heute ist „Jecke“ ein Kompliment. In Tefen, im Westgalil, befindet sich ein Museum der deutschen Juden, das auch vor Augen führt, wie viele bekannte Deutsche Juden waren.

Viele der Einwanderer aus Deutschland waren sehr an der Entwicklung des Landes, der Wirtschaft und der Gesellschaft interessiert, konnten aber keinen Einfluss ausüben, weil sie nicht genügend Hebräisch beherrschten. Es wurde eine Partei gegründet, *Aliya chadascha*, das heißt *Neue Einwanderung*. Ich erinnere mich an einige Versammlungen in unserer Wohnung, aber glaube nicht, dass diese Sache lange anhielt. - Giora Josephthal aus Nürnberg war in der *Ma-*

pai, der großen sozialistischen Partei, tätig und sehr aktiv und anerkannt. Es gibt in Israel Straßen, die nach ihm benannt wurden.

1936 begann der arabische Aufstand. In dieser Zeit kamen nicht nur Juden ins Land, sondern auch Araber, die hier Arbeit suchten. Die Araber wollten eine weitere jüdische Einwanderung verhindern und griffen Siedlungen und Fahrzeuge an. Die Balfour-Deklaration (1917) hatte viele politische Gegner im britischen Ministerium für die Kolonien und in der Administration hier in Palästina. Diese tat wenig, um die „Unruhen“ zu beruhigen. Daraufhin begann die jüdische Selbstverteidigung, die illegale Hagana.

Die Väter unserer Schulkameraden wachten mindestens einmal in der Woche, aber unser Vater *turnte*. Man kann doch den Kindern nicht sagen, dass der Vater an einer illegalen Tätigkeit teilnimmt! Das ging so, bis eines Abends meine Großmutter fragte: *Gehst Du heute nicht auf die ... in die Turnstunde?* Beide Töchter beherrschten genügend Deutsch - wir brauchten uns unseres Vaters nicht mehr zu schämen. Er war kein Drückeberger.

Friedrich wirkte immer viel jünger, als er wirklich war. So kam niemand in der Hagana auf die Idee, dass er Erfahrung aus dem Weltkrieg hatte. Man hätte vieles von ihm lernen können. Eine lustige Geschichte aus der Zeit: Nach einer Nachtwache auf einem Dach verirrte er sich und fand sich hinter einem Gitter wieder. Als er endlich jemanden fand und ihn bat zu öffnen, um zur Arbeit zu gehen, kam die Antwort: *Ja, das sagen alle, die hier raus wollen.* Er hatte auf dem Dach einer Nervenanstalt gewacht.

Der Zweite Weltkrieg und die Gründung des Staates Israel

Während des II. Weltkriegs war unser Land zwischen zwei Fronten: Syrien und Nordafrika. Die britische Armee hatte hier sehr viele Soldaten. Meine Eltern, wie viele jüdische Familien, empfangen am Sonntagnachmittag Soldaten und Offiziere, um ihnen einige Stunden in privater Umgebung zu ermöglichen. Mein Englisch profitierte davon und die Briten hörten nebenbei einiges über uns und den Zionismus. Unter anderem sahen sie Fotos aus meines Vaters Fliegerzeit. Die englischen Offiziere des II. Weltkriegs bestaunten die Qualität der Fotos aus dem I. Weltkrieg.

Der Krieg brachte viele Schrecken mit sich: Die große Sorge um unsere Verwandten, von denen wir vollkommen abgeschnitten waren, die Bombardierung durch italienische Flugzeuge, Befürchtungen einer deutschen Besetzung und außerdem das Problem der Ernährung, da diese weitestgehend vom Import abhing.

Meine Eltern hatten gehofft, dass ich auf die Universität gehen würde, aber als ich unter diesen Umständen in die Landwirtschaft ging, verstanden sie das. Dann schloss ich mich dem

Kibbuz Beth-Ha'arawa, am Nordende des Toten Meeres an und sie waren sehr stolz. Ich glaube, dass die rege Teilnahme meiner Eltern am Leben ihrer Kinder ihre Identifikation mit unserem Land noch vertiefte.

Direkt nach dem Beschluss der United Nations am 29. November 1947, Palästina zwischen Arabern und Juden aufzuteilen, begannen die Feindseligkeiten. Als die Engländer am 15. Mai 1948 das Land verließen, schlossen sich sieben arabische Staaten zu einem Krieg gegen den neugeborenen Staat Israel zusammen. Der Krieg war überall, auch in Haifa. Friedrich fuhr jeden Tag durch all das zur Arbeit. Ich verlor mein Heim, Beth-Ha'arawa, das am südlichen Ende des Jordans und direkt an der transjordanischen Grenze lag.

Die ersten Jahre Israels aus der Sicht Friedrich Rüdenergs (aus einem Brief vom 29.10.1949)

[...] Du hast recht mit Deiner Bemerkung, dass unsere Gemeinschaft hier einen großen Schritt vorwärts gekommen ist. Und wenn ihre Aufgaben - gemessen an ihrer Größe - nicht immer noch unerhört groß wären und vielleicht für einige Jahre noch im Wachsen sein würden, dann würden wir mehr Zeit haben uns bei dem Staunen aufzuhalten über das, was während der letzten vier Jahre sich hier ereignet hat und erreicht wurde. „Gestern“ waren wir zweidrittel Millionen Menschen, heute oder in drei Monaten überschreiten wir die erste Million. Jeder Dritte auf der Straße war noch nicht mit „dabei“. „Dabei“ heißt bei den Monaten vom November 47 bis Ende 48, als das englische Kabinett beschloss auf den Abschuss der fünf englischen Kampfflieger durch israelische Piloten nicht zu reagieren. In Wirklichkeit hat die Zeit der Hochspannung bei uns natürlich viel früher begonnen als am 30. November 1947. [...]

Von uns Rüdenergs sind Elisabet [Elisheva] und ihr Mann weitaus am stärksten im Zentrum der Handlungen gestanden. Vor sieben Jahren - nach dem Maturum - ging Elisabet in die Kibbuzbewegung. Ein Jahr danach kam sie ans Tote Meer in den einzigen dort befindlichen Kibbuz Beth-Ha'arawa - „The House in the Desert“ - wie es im Film später genannt wurde. Sie wurde Mitglied von Beth-Ha'arawa, das 4 Jahre vorher begründet war. Ihr späterer Mann gehörte zu den Gründern. Im Dienste dieses Kibbuz standen beide bis zu der Nacht vor der Ausrufung des Staates Israel. Jerusalem war eingekreist; einer seiner Südpfeiler, der Kibbuz Ezion, war gefallen, weil kein Waffenfähiger mehr am Leben war, und so erhielt Beth-Ha'arawa an jenem Abend aus Tel Aviv einen lakonischen Radio-Befehl: sofortige Räumung und Abmarsch auf den Lastschiffen des Pottasche-Werkes vom Nord- zum 80 km entfernten Südufer des Toten Meeres und diesen Platz verteidigen. Auch er war abgeschnitten, aber bald war ein landing strip [eine Landebahn] eingerichtet, der [eine] Flugverbindung mit Tel Aviv

ermöglichte, quer über die ägyptischen Etappenstraßen. Hier - nahe dem biblischen Sodom - blieb Isi [Elishevas Mann] als Offizier mehr als ein halbes Jahr und Elisabet als Verbandschwester mehr als drei Monate, bis sich ihre Tochter Michal meldete und sie herausgeflogen wurde, um zu den Kibbuz-Müttern und -Kindern zu stoßen, für die in der Nähe von Tel Aviv vorübergehend Unterkunft geschaffen war. [...]

In diese Zeit [1946] fiel der Tag, an dem ein englisches Bataillon Beth-Ha'arawa umzingelte, um Vierfünftel der Männer in Gefangenschaft abzuführen [Vergeltung für eine Aktion der Hagana, bei der in einer Nacht bis auf eine alle Brücken an der Landesgrenze zerstört wurden. Die Engländer suchten die Täter - Mitglieder der Palmach - in den Kibbuzim in der Nähe der Brücken]. Isi verbrachte ein halbes Jahr hinter Stacheldraht nahe dem großen englischen Militärcamp Rafah an der ägyptischen Grenze. Die Technik bei Besetzungen war, dass die Frauen die Männer umringten, um die Tommies von ihnen abzuschneiden, um hinauszuzögern, bis auf Rauchsignale die Nachbardörfer zu Hilfe eilten; aber Beth-Ha'arawa lag isoliert und Entsatz war unmöglich. Über Isi war man besonders beunruhigt, da er der Hagana-Beauftragte am Platz war, aber schließlich wurde auch er wieder frei. Du siehst, unsere Kinder sind ziemlich trainiert worden, to take it. [...]

Wenn ich so viel von unsern Kindern gesprochen habe, so entschuldigt mich dabei eines: Ihr Leben ist ein Beispiel für die Art, wie während der letzten Dekade und länger hier Zehntausende das Leben angepackt haben und das zur Realität gemacht haben, was - unter anderem die großen Sachverständigen des englischen Foreign Office für unmöglich gehalten haben. Bringt man es fertig, die Dinge aus weiter Sicht philosophisch anzusehen, so haben die kleinen Vertreter einer großen Nation sich um Israel ein Verdienst erworben, allerdings unfreiwillig. Die moralischen und sachlichen Fundamente dieses Baus und seiner Erbauer sind durch einen Brennofen gegangen und - ich glaube - die Grundlagen werden reichen, um zunächst eine weitere Million Menschen mitzuverankern. Dass dabei auch noch unzählige Schwierigkeiten überwunden werden müssen, ist völlig klar [...].

Friedrich Rüdenergs Leben bis zur Pensionierung

In den vierziger Jahren war Friedrich sehr oft krank. Erst als er 1953 beinahe verblutete, stellte sich heraus, dass kein Arzt sein Magengeschwür erkannt hatte. Wegen Komplikationen dauerte die Erholung über ein Jahr. Im Lauf seines Lebens hatte mein Vater noch einige Bauchoperationen, trotzdem blieb er immer ein gut aussehender Mann.

Das Wiedergutmachungsabkommen mit Deutschland wurde 1952 unterzeichnet. Darin verpflichtete sich Deutschland, grundlegende Ausrüstung für unsere Industrie zu liefern. So kam

1954 der Vorschlag, dass Friedrich als Beauftragter der *Israel Electric Corporation* nach Deutschland gehen solle, um die Käufe aus Wiedergutmachungszahlungen durchzuführen. Das war kein leichter Entschluss. Meine Mutter erkannte die Möglichkeit, dass die große verantwortliche Aufgabe das beste Heilmittel für meinen Vater sein könnte, und so geschah es. Nach einem halben Jahr fuhr auch meine Mutter nach Köln. Sie blieben dort bis Ende 1960. Mit der Zeit übernahm Friedrich auch Arbeiten für *Mekorot*, eine Gesellschaft für Wasserversorgung. So konnte er sich jetzt sehr aktiv am Aufbau seiner neuen Heimat beteiligen. Friedrich nahm die Beziehung zu einigen seiner früheren Freunde wieder auf. Besonders erfreulich war das Treffen mit Fritz Stiegler, der damals Generaldirektor der Elektrizitätswerke Westfalens war.

Die Möglichkeit häufiger mit seiner Schwester Stefanie und ihren Söhnen in Deutschland zusammen zu sein, war noch eine Freude. Die enge Beziehung von früher mit den Neffen vertiefte sich. Vergrößerte Einnahmen ermöglichten Reisen, aber das wurde doch nur wenig ausgenutzt. Jetzt überlegte man, ein Auto zu kaufen. Eine unangenehme Überraschung verhinderte das: Es stellte sich heraus, dass Friedrich farbenblind war. Der Pilot im Weltkrieg durfte kein Auto lenken!

Während dieser Jahre verließen mein Mann, ich und unsere drei Kinder unseren Kibbuz. Meine Schwester heiratete und meine Eltern erhielten eine minimale Entschädigung für unser Haus in Berlin, so konnten sie uns beiden bei unseren Neuanfängen etwas helfen.

Friedrichs Bruder Reinhold war 1938 nach Harvard gegangen. Nach dem II. Weltkrieg erhielt er von der amerikanischen Regierung eine Entschädigung für den Gebrauch eines seiner Patente. Er benützte sie, um seine Brüder mit Frauen und seine Schwester für drei Wochen in die Schweiz einzuladen. Das war ein großes Ereignis nach der langen Trennung durch die Kriegsjahre mit ihren Erlebnissen.



Friedrich und Hansi Rüdberg 1950 bei Adelboden (Schweiz)

(Foto: privat)

Im Ruhestand

Nach Abschluss der Arbeit in Deutschland fuhren meine Eltern für drei Monate in die USA zu Reinhold. Friedrich sonnte sich in der Atmosphäre von Harvard. Die beiden Ehepaare verbrachten ein intensives Zusammensein. Friedrich und Hansi sahen auch viel anderes in diesem großen Land, das sie nicht kannten.

Als Friedrich und Hansi 1960 in ihre behagliche Wohnung auf dem Karmel in Haifa zurückkehrten, konnten sie endlich ihr Familienleben genießen. Sie liebten und achteten ihre Schwiegersöhne und beide Töchter. Sie konnten jetzt die Entwicklung ihrer fünf Enkel, die damals zwei bis zehn Jahre alt waren, miterleben. Friedrich konnte sich den Themen widmen, die ihn schon immer interessiert hatten: Wirtschaft, Architektur, unsere Geschichte und die der ganzen Welt. Er fasste alles schriftlich zusammen. Vieles diktierte er seiner Frau, anderes schrieb er mit der Hand. Der große Bücherschrank kam jetzt zu voller Geltung. Er enthielt deutsche Klassiker und auch moderne Literatur, Wissenschaften und Wissenschaftler, auch in Englisch und ein wenig Französisch und Hebräisch. Und eine lange Reihe Kunstbücher. Das einzig Jüdische, bis in die dreißiger Jahre, waren Schriften des Großvaters, Rabbiner Levi Herzfeld.

Vergnügen außer Lesen waren Ausflüge, Reisen, Wandern und Konzerte, soweit das Geld reichte. Meine Eltern hinterließen eine große Zahl von Grammophonplatten. Viele ausführliche Briefe gingen jetzt an Familie und Freunde ins Ausland, auch nach Deutschland.

In den ersten Jahren der Pensionierung besuchten meine Eltern u.a. Griechenland und Italien. Dort fanden sie Berge, Kunst und Architektur. Friedrich bereitete unsere Reisen sehr sorgfältig vor: Wir bekamen Aufstellungen von Entfernungen, Höhen der Berge und Information über das, was nicht zu versäumen war in den Gegenden, die wir besuchen wollten. Wir genossen das sehr.



Hansi und Friedrich Rüdberg, ca. 1970
(Foto: privat)

Bis an sein Lebensende nahm Friedrich regen Anteil an allen Ereignissen. 1973 fiel unser Sohn im Krieg auf dem Berg Hermon. Mein Vater, der damals bettlägerig war, stand auf und kam zur Beerdigung.

Einige Zeit vor Friedrichs Tod hatten mein Mann und ich mit ihm eine Diskussion über Politik: Kissinger und der Staat Israel. Wir waren verschiedener Meinung. Wir brachen das Gespräch ab, weil er sich sehr aufregte. Unsere Zukunft war ihm, auch damals noch, sehr wichtig.

Friedrich Rüdenergs Tod

Er starb beinahe 85 Jahre alt. Ein halbes Jahr danach kamen meine Schwester und ihr Mann bei einem Autounfall um. Die ersten Worte, die meine Mutter herausbrachte, als sie das hörte, waren: *Wie gut, dass Friedrich das nicht erlebte!* Dies war für mich der erschütterndste Ausdruck der tiefen Verbundenheit, die in dieser Ehe bestand.

Dies war das Leben eines Menschen, der im zwanzigsten Jahrhundert lebte und der überlebte.

Resümee: Lebenslauf von Friedrich Rüdenerg, von ihm selbst 1969 verfasst

[...] Besuchte in Hannover von 1898 bis 1904 das Goethegymnasium und anschließend bis zur Reifeprüfung 1910 das Realgymnasium zur Zeit der Professoren Dr. Fiehn, Ballerstedt und Bräuer; studierte an der TH Hannover Elektrotechnik unter Kohlrausch, ging 1914 als Freiwilliger zur Flieger-Ersatz-Abt. 5 - Hannover, wurde dort und in Metz-Frescati als Flugzeugführer ausgebildet und seit 1916 in den Schlachten vor Verdun, an der Somme und in Flandern eingesetzt, dort im Herbst 1917 als Offizier-Flieger unter Werner Voß im Richthofen-Jagdgeschwader. Vervollständigte von 1919 bis 1921 als Assistent von Prof. Dr. W. Petersen seine Berufsausbildung an der TH Darmstadt. Nahm 1922 als Elektro-Ingenieur am Bau des staatlichen Kraftwerks Hannover-Ahlem teil; arbeitete 1923/24 bei dem Ingenieur-Erfinder Anton Flettner in Berlin. Seit Ende 1924 Elektro-Ingenieur der Übersee-Verkaufsabteilung der AEG in Berlin unter Dr. Ing. E. Adler und anschließend im Herbst 1931 als technischer Direktor zur AEG-Türkei nach Istanbul entsandt zur Bearbeitung von Industrie- und Militärbauten in Anatolien und am Schwarzen Meer. Musste 1936 AEG und Heimat verlassen. Von 1936 bis 1959 bei der Israel Electric Corporation - Haifa, dem dortigen Landes-Elektrizitätswerk. Durch die IEC-Haifa von 1954 - 1959 als Beauftragter zur Israel Mission Köln entsandt, der die Durchführung des staatlichen deutsch-israelischen Wiedergutmachungsvertrages (von 1953) übertragen war. In Hannover Wiedersehen mit dem Jugendfreund A. Falke - BDA und anderen. Nach Pensionierung Ende 1959 mehrere Monate

in den USA und seitdem wieder auf dem Karmel in Haifa. Erlebte dort die Jahre der Vorbereitung auf die Errichtung des Staates Israel (1948) und der anschließenden Durchführung. - Seit 1922 verheiratet mit Hansi Rosenfelder aus Fürth / Bayern: zwei Töchter und fünf Enkel in Israel.

bearbeitet von Gerhard Jochem, August 2007

[Index*](#)

[Home*](#)