

## Der Tod des Friedensboten



Das Denkmal auf der Alberthöhe  
(Photographie in Privatbesitz M.L.)

Auf dem Photo schaut uns eine junge Dame offen an, die lässig an einer übermannshohen obeliskartigen Säule aus schwarzem poliertem Marmor lehnt, Wer ist sie? Was für eine Säule ist das? Was steht denn da d'rauf? Wo steht die denn?

Die Beschriftung auf der Rückseite der Photographie „*Denkmal Alberthöhe, Flugzeugabsturz Amis, 1930*“ gibt erste Anhaltspunkte zum Ort der Aufnahme, nämlich Montabaur, und auf Nachfrage bei ihrem Besitzer ist noch zu erfahren, dass die junge Dame die damals 17-jährige Klara Reiser ist, die nach ihrer Heirat Eisen hieß.

Doch was hat es mit diesem Flugzeugabsturz auf sich?

Zur Beantwortung dieser Frage muss man kurz auf die Situation im Westen Deutschlands am Ende des Ersten Weltkriegs eingehen:

Gemäß den Bestimmungen des Waffenstillstandsabkommens vom 11. November 1918 mussten sich die deutschen Truppen nicht nur innerhalb von 30 Tagen aus den besetzten Gebieten Frankreichs, Belgiens und Luxemburgs zurückziehen, sondern auch das gesamte linksrheinische deutsche Gebiet und einen 50 km breiten rechtsrheinischen Streifen räumen. Die alliierten Sieger rückten bis zum Rhein vor und bildeten zusätzlich vier rechtsrheinische Brückenköpfe mit einem Radius von 30 Kilometer um Köln, Koblenz, Mainz und Kehl. Während gegenüber Köln Briten, gegenüber Mainz Franzosen und um Kehl Belgier die Besatzung übernahmen, wurde der Koblenzer Brückenkopf nördlich der Lahn von US-amerikanischen Einheiten, südlich davon von Franzosen besetzt.<sup>1</sup>

In dieser Aufstellung verharrten die alliierten Truppen, während sich im Deutschen Reich in heftigen innenpolitischen Auseinandersetzungen eine parlamentarisch-demokratische Regierung unter der Führung der SPD-Politiker Friedrich Ebert als Reichspräsident und Philipp Scheidemann als Reichskanzler etablierte, und während die Siegermächte in Versailles unter Ausschluss der Besiegten über die Bedingungen eines Friedensvertrages verhandelten.

Die amerikanischen Expeditions-Streitkräfte errichteten das Hauptquartier ihrer zur Besatzung bestimmten 3. Armee, die sie als *American Forces in Germany / AFG* oder *American Army of Occupation / Amaroc* bezeichneten, in Koblenz. Montabaur wurde Hauptquartier der 1. US-Infanteriedivision und damit zentrale Stadt der „Coblenz Bridgehead Area“, über dem kurfürstlichen Schloss wehte das Sternenbanner. So waren ab dem 12. Dezember 1918 für eineinhalb Jahre ständig über 2000 Soldaten in Montabaur mit seinen damals 4200 Einwohnern und in den umliegenden Orten stationiert, die überwiegend in Privat-

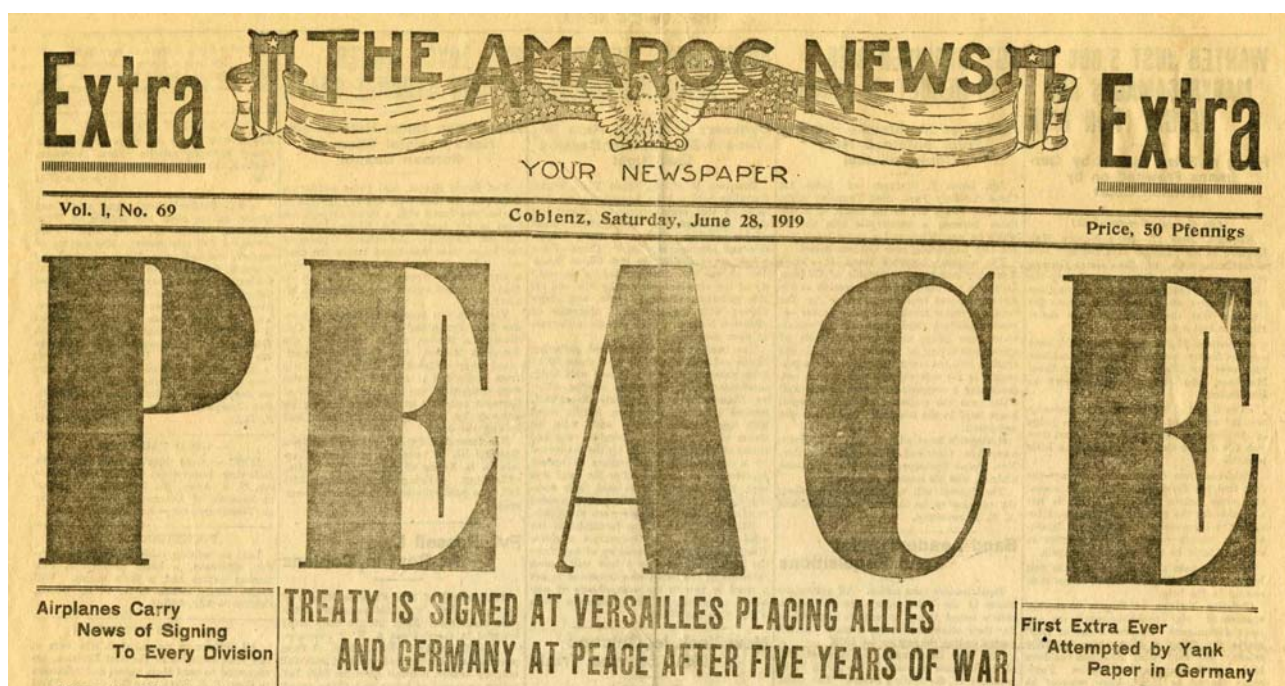
quartieren, in kleineren Gruppen auch in Schulen und Sälen untergebracht wurden. Montabaur war zudem öfters Treffpunkt großer Truppenmassen, die zum Sitz der 1. Division kamen, um z.B. den Nationalfeiertag am 4. Juli zu feiern.<sup>2</sup>

Eine Beschreibung der Besetzung und Verwaltung dieser amerikanischen Militärexklave soll hier unterbleiben, aber aus zeitgenössischen Schilderungen und Photographien<sup>3</sup> kann man schließen, dass sie nach den oft strengen und als demütigend empfundenen Maßnahmen der Anfangszeit mit regionalen Unterschieden trotz einiger Konflikte und ärgerlicher Vorfälle im allgemeinen nicht all zu hart war, soweit man das über eine Besetzung überhaupt sagen kann. Der Amerikaner galt immer noch als „der beste Feind“.<sup>4</sup>

Der 28. Juni 1919 jedoch war für Besatzer und Besetzte ein besonderer Tag: Die alliierten Truppen standen an diesem Tag bereit zum Einmarsch in den unbesetzten Teil des Deutschen Reiches, während in Versailles den deutschen Delegierten um Außenminister Hermann Müller der harte Friedensvertrag der Siegermächte zur Unterschrift vorgelegt wurde. Bei einer Verweigerung der Unterschrift drohte eine Besetzung ganz Deutschlands.

Die Erlösung von der Spannung und Ungewissheit der Soldaten in Montabaur brachte am späten Nachmittag eine in geringer Höhe über dem Divisions-Hauptquartier im Amtsgericht kreisende „Spad“-Jagdmaschine der in Koblenz stationierten 138<sup>th</sup> Aero Squadron, die eine Sondernummer der „Amaroc News“, des Nachrichtenblattes der US-Besatzungstruppen, abwarf, die quer über die Titelseite die Schlagzeile „PEACE“ zeigte.

Da der Friedensvertrag erst um etwa 16 Uhr von allen Beteiligten unterschrieben worden war, scheint die Nachricht aus Versailles per Funk nach Koblenz gemeldet worden zu sein, dort war die Meldung in das schon vorbereitete doppelseitige „*peace bulletin*“ eingefügt und dann innerhalb einer Stunde über 40 000 Flugblätter gedruckt worden. Zwei Piloten wurden quasi als Expresskuriere mit der öffentlichkeitswirksam in Szene gesetzten Benachrichtigung der über den ganzen rechtsrheinischen Brückenkopf verstreut stationierten Besatzungstruppen beauftragt. Damit wussten die amerikanischen „*Doughboys*“ (entspricht dem deutschen „*Landser*“) nicht nur, dass ihnen die wahrscheinlich gewaltsame und damit riskante und langwierige Invasion in Deutschland erspart blieb, sondern auch, dass ihre Heimfahrt in die USA in greifbare Nähe rückte.



Der Kopf des Extrablattes.<sup>5</sup> Das gezeigte Exemplar wurde ziemlich sicher von Captain Schulze abgeworfen und dann nach Görgeshausen weitertransportiert, von wo es ein Soldat der D-Kompagnie der dortigen 1<sup>st</sup> US-Engineers nach Hause schickte oder bei der Heimreise mitnahm.

Da!

Der Auftrag des Piloten war mit dem Abwurf der Extrablätter über Montabaur erledigt, er war schon von nur etwa 30 wieder auf 100 m Höhe gestiegen, als plötzlich der Motor seiner Maschine aussetzte. Sie kippte über die Tragfläche ab, verlor schnell an Höhe und krachte in der Nähe des Wolfsturms kopfüber in das Gartengelände der Alberthöhe. Der im Flugzeugwrack eingeklemmte Flugzeugführer, der Captain Walter Herman Schulze, wurde zwar noch geborgen und in das amerikanische „*Field Hospital Nr. 2*“ in Dernbach gebracht, er starb aber dort kurz darauf an seinen schweren Kopf- und wohl auch inneren Verletzungen, ohne das Bewusstsein wiedererlangt zu haben.<sup>6</sup> Er wurde am nächsten Tag mit großem militärischem Zeremoniell auf dem amerikanischen Militärfriedhof auf der Karthause in Koblenz bestattet, aber schon ein knappes Jahr später in die USA überführt.<sup>7</sup> Die Ursache des Unfalls wurde nie geklärt. Die Spad XIII, ein französischer einsitziger Doppeldecker, galt mit ihrem 220 PS starken Hispano-Suiza-Motor als zuverlässiges Jagdflugzeug der Alliierten, das fliegerische Können Schulzes stand bei Vorgesetzten und Kameraden außer Zweifel. Aber die Maschine war offenbar selbst mit dieser fliegerischen Erfahrung nicht mehr zu stabilisieren und zu einer „*pancake*“-Notlandung zu bringen.



Die zerstörte „Nr.14“ von Captain Schulze als Sehenswürdigkeit für amerikanische Soldaten (Postkarte von 1919, M.L.)



Der Grabstein des „Friedensboten“ auf dem amerikanischen Militärfriedhof in Koblenz. Über der Beschriftung das Zeichen der US-amerikanischen „Aviatoren“ (Piloten) des Ersten Weltkriegs. Bei der Überführung von Walter H. Schulze in die USA begleitete ihn dieser Grabstein.

In Montabaur wurde das Andenken an den tragischen Friedensboten auf besondere Weise gepflegt: Die Eltern des toten Piloten kauften die Absturzstelle und ließen sie als Parzelle 8/3676 Flur 23 in das Grundbuch eintragen. Für den Abschluss dieses Geschäfts waren sie mit Walters Geschwistern Helen und Victor Hugo (nur der älteste Bruder Paul

Jr. fehlte) persönlich nach Montabaur gekommen und bevollmächtigten am 28.06.1922, also am dritten Todestag ihres Sohnes, den Kanzleisekretär Jakob Beres zum Kauf eines 7 qm großen Grundstücks von den Besitzern Josef und Maria Dupp, der dann von diesem für den stolzen Preis von 3000 Mark auch abgeschlossen wurde<sup>8</sup>. Auf diesem Fleckchen deutschen Bodens oberhalb des Wolfsturms, im Verlauf der heutigen Dillstraße, ließen sie die Gedenksäule an ihren Sohn errichten, die auf schwarzem Marmor unter den Luftwaffen-Schwingen goldfarben beschriftet war: „*In memory of the peace messenger Walter H. Schulze, Captain USA. Killed here June 28, 1919, by falling with his aeroplane after delivering the message that peace had been declared and that world war was ended.*“<sup>9</sup>

Zu Hause in Chicago erinnerte die Familie durch Denkmale anderer Art an den Gefallenen: Zum einen stellte der Bruder Paul in einem „*Memorial Book*“, das er 1925 im Selbstverlag in kleiner Auflage drucken ließ, Lebensdaten und Photos (u.a. auch der Gedenksäule) zusammen, zum anderen stifteten die Eltern dem Kunstinstitut von Chicago 15 Gemälde zur Einrichtung der „*Walter H. Schulze memorial gallery of American paintings*“, die heute noch existiert.

Erste Zwischenbemerkung:

In einer „Nacht- und Nebel-Aktion“ wurde die Säule auf Betreiben nationalsozialistischer Montabäurer Bürger vielleicht schon 1937, nach anderen Aussagen erst am Tag der deutschen Kriegserklärung an die USA im Dezember 1941 entfernt. In einer Zeit neuer deutscher Größe war für die Erinnerung an den Überbringer der Nachricht vom „Schandfrieden von Versailles“ kein Platz, sie wurde wohl in's „Grübchen“, die damalige Müll- und Bauschuttdeponie an der Elgendorfer Straße, entsorgt.

Der Sockel soll noch bis zur Baulandumlegung in den 60er Jahren zu sehen gewesen sein, in deren Rahmen auch nach dem zwischenzeitlich vergessenen Eigentümer dieser Miniparzelle geforscht wurde. Auf Einladung der Stadt Montabaur besuchte damals Schulzes Schwester Helen zum zweiten Mal den Absturzort.

Zweite Zwischenbemerkung:

Fordert ein von wem und wann auch immer entferntes Denkmal nicht geradezu heraus, sich näher mit ihm zu beschäftigen? Nach den Gründen für seine Errichtung und nach den Gründen für seine Entfernung zu fragen? Muss man da nicht auf Spurensuche gehen und ganz individuell recherchieren, wer dieser „*Peace Messenger*“ war, was für ein Mensch hier fern seiner Heimat sein Leben verlor, welche Spuren sein Leben und sein Tod hinterließen? Könnte man nicht sogar an der Absturzstelle diese Spuren dokumentieren, um einerseits an den Friedensboten von damals, andererseits aber auch daran zu erinnern, dass heute immer noch Friede nicht selbstverständlich ist, angesichts neuer Bedrohungen allerdings ganz neu definiert werden muss?

Die Ergebnisse dieser Spurensuche waren vor allem dank der großen Hilfsbereitschaft amerikanischer Historiker und Archive so überraschend vielfältig und umfangreich, dass im Folgenden das Leben des getöteten Piloten fast durchweg mit noch unveröffentlichten Quellen und Abbildungen dargestellt werden kann:<sup>10</sup>

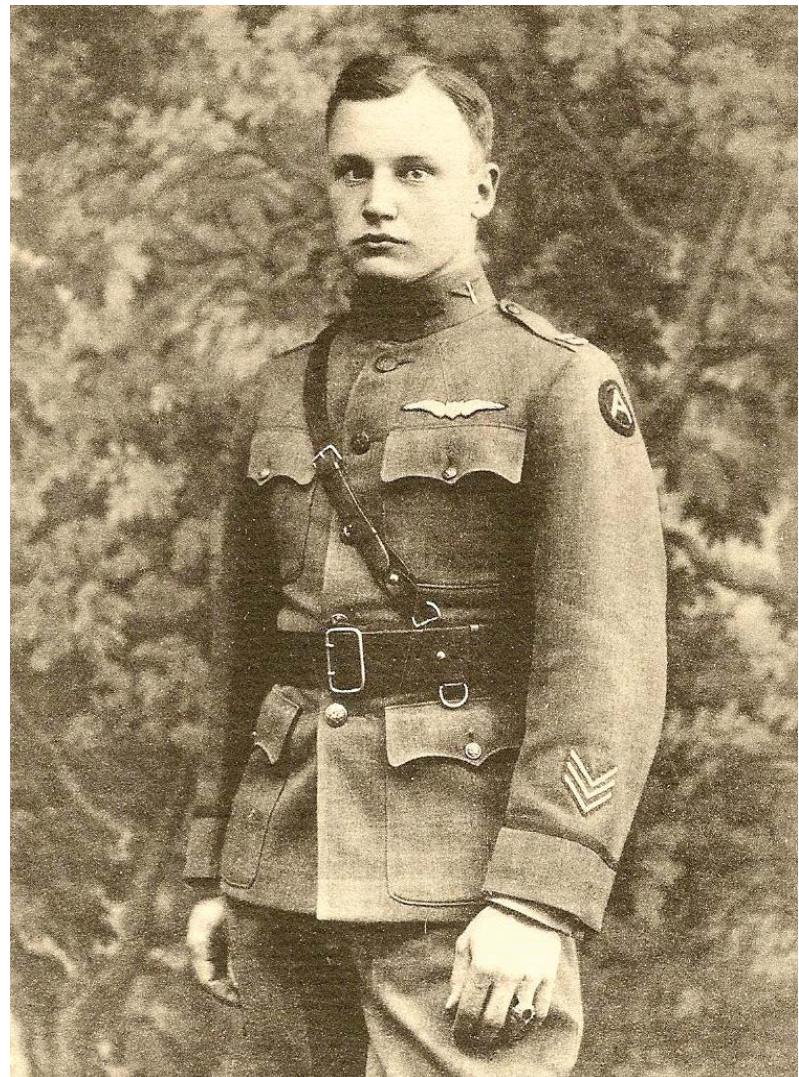
Walter Herman Schulze wird am 2. September 1893 im Stadtteil Kenilworth von Chicago, Illinois, geboren. Er ist das erste Kind des in Osterode im Harz aufgewachsenen und um 1885 in die USA eingewanderten Paul Schulze und dessen ebenfalls deutschstämmige Ehefrau Ida, geborene Johl, aus Michigan. Damit wird er in eine einflussreiche und vermögende Familie hineingeboren, Gründer und Besitzer einer heute noch existierenden bekannten Großbäckerei. Die Familie fühlt sich einerseits ganz selbstverständlich als Amerikaner, andererseits spricht Walter bis zur Einschulung nur deutsch, und von späteren Offizierskameraden ist überliefert, dass er den Spitznamen „*Dutch*“ trug, also „Deutscher“. Mag sein, dass er sich während seines Aufenthalts in Deutschland mit den Einheimischen in seiner ersten Muttersprache unterhalten konnte.

Als Vierzehnjähriger wird Walter Kadett der renommierten Shattuck-School in Faribault, Minnesota, und wechselt mit 19 auf die Sheffield Scientific School, einen Teil der bekannten Yale-Colleges in New Haven, Connecticut, die er aber schon im Frühjahr 1913 wieder verlässt.

Er absolviert dann an der berühmten US-Militärakademie West Point eine Offiziersausbildung und wird nach der Kriegserklärung der USA an Deutschland im April 1917 vorzeitig befördert als Leutnant der 8. Kavallerie-Division in Fort Sam Houston, Texas, zugeteilt, obwohl er schon damals zur noch jungen amerikanischen Fliegertruppe will. Im Mai wird er mit seinem Regiment nach Frankreich verschifft, und *„er hätte sich wohl kaum vorstellen können, dass er seine Heimat nie mehr wieder sehen würde, als er, ein Bild von Jugend, Gesundheit und Glück, seine Mutter und Schwester zum Abschied küsste“*. Schon am 6. Dezember wird er vorläufig zum Captain/Hauptmann befördert und kommandiert einige Monate in La Rochelle eine „Remount Station“, die die Aufgabe hat, den Pferdebestand der Fronttruppen zu ergänzen. Bevor sein Regiment zum Fronteinsatz in den Abschnitt Toul verlegt wird, wird er am 28. Juli 1918 nach mehreren Eingaben und einer persönlichen Vorsprache beim Kommandierenden General des US Air Service, so die damalige Bezeichnung der amerikanischen Luftwaffe, endlich zu den Fliegern versetzt und beginnt in Tours (etwa 200 km südwestlich von Paris) seine Fliegerausbildung.



Walter Herman Schulze als „Senior“ der Shattuck-School um 1911/12  
(Photo in Privatbesitz P.S. IV)



Der Hauptmann der Fliegertruppe 1919. Das weiße „A“ auf dem Oberarm weist ihn als Angehörigen der Besatzungsarmee aus, die drei Winkel am Unterarm belegen seine über eineinhalbjährige Dienstzeit in Europa. An der linken Hand trägt Schulze den Jahrgangs-Ring von West Point.

Der Air Service wird zu dieser Zeit immer noch massiv ausgebaut, auf amerikanischen Lizenzbauten und britischen und französischen Maschinen werden in den USA und in Frankreich etwa 5000 junge Offiziere der Expeditionsstreitkräfte zu Piloten ausgebildet.<sup>11</sup> Schulze durchläuft die normale Flugzeugführer-Ausbildung mit dem theoretischen und praktischen Einführungskurs beim „*2<sup>nd</sup> Aviation Instruction Center*“ in Tours und der anschließenden Ausbildung zum Jagdflieger beim „*3<sup>rd</sup> Aviation Instruction Center*“ in Issoudun (etwa 100 km südöstlich von Tours), wo er gleichzeitig als Kommandeur des „Feldflughafens Nr. 9“ Dienst tut. So besetzt er als ausgebildeter „West-Pointer“ neben seiner Flugausbildung immer auch Posten, auf die eigentlich höhere Dienstgrade gehören, und ist auch durchaus bereit zum Aufstieg in der doppelten Bedeutung des Wortes, nämlich im Sinne der Beförderung und im Sinne des Fliegens.

Trotz der forcierten Ausbildung kommt Walter Schulze aber zu keinem Kampfeinsatz mehr. Denn er erhält erst ein paar Tage nach dem Waffenstillstand, am 23. November 1918, seine Ernennung und wird als Jagdflieger zur 185<sup>th</sup> Aero Squadron nach Rembercourt an der Maas versetzt, die damals mit den britischen „Sopwith Camels“ ausgerüstet ist. Dass er für Flugvorführungen bei der „First Army Horse Show“ in Bar-sur-Aube im Dezember 1918 ausgewählt wird, zeigt, dass er schon damals ein sehr guter Pilot gewesen sein muss. Als die USA ihre Truppenpräsenz reduzieren und nach und nach auch ihre Luftwaffe in die Heimat zurückverlegen, beantragt Schulze die Versetzung zur Besatzungstruppe und wird daraufhin der in Koblenz stationierten „41<sup>st</sup> Aero Squadron“ zugeteilt. Als auch diese Europa verlässt, beantragt er wieder eine Versetzung und kommt zur „138<sup>th</sup> Aero Squadron“, der letzten noch in Übersee verbleibenden US-Jagdstaffel mit nur noch 12 Flugzeugen vom französischen Typ „Spad“.

Vielleicht ergeben weitere Nachforschungen Hinweise, warum Schulze so beharrlich in Deutschland bleiben wollte: Bessere berufliche Einsatz- und Karrieremöglichkeiten in Europa? Die Möglichkeit, weiter als Flieger Dienst zu tun, denn für ihn ist Fliegen „der unterhaltsamste Sport auf der Welt“? Verwandtschaftliche oder persönliche Bindungen im Herkunftsland seines Vaters, vielleicht sogar eine Beziehung zu einem deutschen „Fraulein“? Oder einfach nur Abenteuerlust und der Versuch, die Freiheiten des Überseeinsatzes möglichst lange zu genießen, bevor man zuhause in dem unspektakulären Garnisonsdienst versauert und dann Papas Fabrik übernimmt? Jedenfalls nimmt er noch im Juni an einer Nachtflugausbildung seiner Staffel teil, damals die größte Herausforderung auch an erfahrene Piloten.

Als, wahrscheinlich schon ein paar Tage vorher, für den Kurierflug des 28. Juni 1919 Freiwillige unter den Jagdfliegern gesucht werden, um die Friedensnachricht möglichst schnell den rechtsrheinisch stationierten Truppen des Brückenkopfes zu überbringen, melden sich die beiden 25-jährigen Hauptleute St. Clair Streett<sup>12</sup> und Walter H. Schulze für diese ungewöhnliche und ehrenvolle Aufgabe. Der Ausgang dieses Fluges ist bekannt: *„Seine Maschine krachte kopfüber in den Boden, zu Füßen von Tausenden von amerikanischen Soldaten, deren Heimreise er gerade verkündet hatte. Von da an wurde er in der Besatzungstruppe als der >Peace Messenger< bezeichnet“*.

Und er ist damit offiziell der letzte Gefallene der USA im Ersten Weltkrieg.

Und das vielleicht Erstaunlichste am Schluss: Das Grab von Walter Herman Schulze existiert noch! Nach seiner Überführung in die USA erhielt er als im Einsatz gefallener US-Offizier, *„der die Ideale der Einrichtung verkörpert, deren Produkt er war“*, am 27. Juli 1920 mit allen militärischen Ehren seine letzte Ruhestätte mit einem imponierenden Grabmonument auf dem Friedhof der Militärakademie West Point.

**„There he was, and is, a soldier.**

**Peace, sweet peace, to the memory of our friend, Captain Schulze“**.<sup>13</sup>



Das Grabmonument des „Peace Messenger“ auf dem West-Point-Friedhof, auf dem sein Einsatz und sein Tod in Montabaur beschrieben werden (Photographie vom Juni 2008).

Autor: Claus Peter Beuttenmüller M.A.

## FUSZNOTEN:

- <sup>1</sup> Diesen Brückenkopf haben in der Wäller Heimat z.B. schon Jörg Harlé („Coblenz Bridgehead Area“, 1998, S. 120-125) und Robert Lotz („Ein Eiserner Vorhang durchzog den Westerwald“, 2001, S. 27-37) beschrieben. Als Souvenir für die US-Soldaten wurde seinerzeit eine reich bebilderte Beschreibung der rechtsrheinischen Landschaften und Stationierungsorte herausgegeben, die auch eine Karte mit der Außengrenze des Brückenkopfes zeigt: Charles S. Coulter und Harry J. O'Connor, *The Bridgehead Sentinel*, Koblenz 1919.
- <sup>2</sup> So resümiert der Magistrat der Stadt Montabaur am 22.03.1928 [Stadtarchiv Montabaur, Abt.4 Nr.842]. Vgl. auch „Circus day guide, First Division, Montabaur Germany“, Koblenz 1919, und „First Division Circus Program“, *Koblenzer Volkszeitung* 1919.
- <sup>3</sup> Ein großer Bestand von Bildern auf Glasplatten des Niederelberter Photographen Valentin Altmann aus der Besatzungszeit ist noch nicht ausgewertet. In der Ortschronik von Niederelbert (Texte und Bilder im Spiegel der Zeiten, 1995) werden aber einige schöne Beispiele des damaligen amerikanischen „Garnisonslebens“ gezeigt.
- <sup>4</sup> So die Schulchronik von Elgendorf. Eine umfassende Auswertung der Schul- und Pfarrchroniken zu diesem Thema steht noch aus. Die mir bekannten zeigen alle das Bild der natürlich wegen der Quartierlasten abgelehnten Besatzungsmacht auf der einen Seite und den (oft nicht ganz uneigennützig) freigiebigen und freundlichen „Boys“ auf der anderen Seite. Die Pastoren jedenfalls beklagen durchweg das „sittliche Verhalten“ weiblicher Gemeindeglieder und weisen empört auf die lebenden Folgen dieser Fraternalisierung und noch empörter auf die offenbar häufigen Abtreibungen hin. Einige der US-Soldaten blieben nach ihrer Dienstzeit im Westerwald und gründeten hier Familien.
- <sup>5</sup> Reproduktion eines in den Washington State University Libraries, Abteilung MASC, aufbewahrten Originals.
- <sup>6</sup> Das Ereignis ist nach den bisherigen Recherchen nur von einem deutschen Augenzeugen überliefert (Hermann Ament in: Franz Josef Löwenguth, *Montabaur Anno Dazumal*, Montabaur o.J., wo auch eine Abbildung des „wrecked American Aeroplan“ und andere Aufnahmen der amerikanischen Besatzung von Montabaur gezeigt werden). Das Montabaurer Kreisblatt für den Unterwesterwaldkreis meldet erst am 2.07.1919 knapp den Tod des amerikanischen Flugzeugführers „am Samstag Abend gegen 7 Uhr“, während Leser in den USA schon einen Tag früher von dem „tragic incident“ und anderen Ereignissen dieses Tages erfahren hatten (Edwin L. James, *Airmen announce peace on the Rhine*, in: *The New York Times* vom 1.07.1919). Die Besatzungszeit ist mit vielen Details, wozu auch der Absturz von Captain Schulze gehört (S.27) dargestellt in: Alfred E. Cornebise, *The Amaroc News*, Carbondale 1981.
- <sup>7</sup> Berichte des Bürgermeisters vom 29.05.1920 und des Friedhofsinspektors der Stadt Koblenz vom 21.08.1920 [Stadtarchiv Koblenz, Best.623 Nr.7832].
- <sup>8</sup> Bericht von Heinrich Fries, Archivar des Stadtarchivs Montabaur, vom 10.03.1966 an Helen Burch, geb. Schulze. Der hoch klingende Kaufpreis (Zum Vergleich: Das Briefporto betrug seit 1.07.1922 zwischen 1 und 3 Mark.) relativiert sich, wenn man ihn zum damaligen Wechselkurs von etwa 1:400 umrechnet: Er betrug ganze 7 Dollar! Der Besuch war den „Amaroc News“ immerhin noch 1922 einen kurzen Artikel wert (Ausgabe vom 27.06.1922).
- <sup>9</sup> „*Im Gedenken an den Friedensboten Walter H. Schulze, Hauptmann der USA. Gefallen hier am 28. Juni 1919, als er nach der Überbringung der Meldung von der Unterzeichnung des Friedensvertrags und der Beendigung des Weltkrieges mit seinem Flugzeug abstürzte*“.
- <sup>10</sup> Mein Dank gilt besonders Elaine McConnell vom USMA West Point Archiv, Cheryl Gunselmann von den Washington State University Libraries, Barbara Heck von den Yale University Archives, Marilee Meyer von den West Point Graduates und Michael R. Patterson vom Nationalfriedhof Arlington (vgl. [www.findagrave.com](http://www.findagrave.com)). Soweit nicht anders belegt, stammen die biographischen Angaben und Photos hauptsächlich aus folgenden Quellen: Paul Schulze Jr., *Captain Walter H. Schulze, The Peace Messenger 1893-1919*. In memoriam, Chicago 1925; George H. Nettleton, *Yale in the World War*, New Haven 2005, S.195; Association of Graduates of the United States Military Academy West Point, Registereintrag („Cullum file“) von Walter Herman Schulze, Nr. 5653; ebd., *Annual Report of 1921*. Besonders detaillierte Informationen zu den Lebensumständen des „Friedensboten“ verdanke ich seinen Großneffen Walter H. Schulze III und Paul Schulze IV, die sein Andenken in der Familie pflegen und sogar noch persönliche Erinnerungstücke wie seinen Offizierssäbel in Ehren halten.
- <sup>11</sup> US Government Printing Office, *The official record of the United States part in the Great War*, Washington 1920, Kapitel 7, S. 91-109, *Airplanes, motors and balloons*. M. Maurer, *The U.S. Air Service in World War I*, Vol. 1, Washington 1978. Im November 1918 waren 1238 amerikanische Piloten im Einsatz, während 2226 noch ihre Ausbildung absolvierten. Die Kriegsbilanz des US Air Service: 755 Flugzeuge abgeschossen, 357 verloren, dabei 109 Piloten gefallen.
- <sup>12</sup> St. Clair Streett bewies auch nach seiner Zeit bei den AFG seine Unternehmungslust als Kommandeur des ersten Alaska-Fluges 1920 und als Höhenflieger 1928. Im Zweiten Weltkrieg machte er Karriere bei der US Air Force und wurde 1952 als hochdekoriertes General verabschiedet. Er starb am 1.10.1970, also 51 Jahre nach seinem Kameraden Schulze, dessen vielleicht ebenfalls große Zukunft mit seinem Absturz über Montabaur verhindert war.
- <sup>13</sup> „*Da war er und da ist er Soldat. Frieden, süßen Frieden, dem Andenken unseres Freundes, Hauptmann Schulze.*“ Mike Hendricks, *Burial at West Point a rare honor. „People you’ve read about“ rest in Military Academy’s old cemetery*. In: *The Seattle Times* vom 15.04.1990. Nachruf „An Appreciation“, in: *The Amaroc News*, 29.06.1919.