

NDB-Artikel

Lyncker, *Alfred* Freiherr von General, Förderer der technischen Truppen, * 3.10.1854 Neuhof-Lasdehnen Kreis Pillkallen (Ostproußen), † 8.4.1919 Berlin-Wilmersdorf.

Genealogie

V →Richard (1827–1901), preuß. Geh. Reg.- u. Landrat, S d. →Aemil (1777–1851), auf Nemmersdorf (Ostpr.), preuß. Landrat u. Hauptm., u. d. Luise v. Haeseler;

M Marie (1830–70), T d. Kriegsgerichtsrats Johs. Julius Bodendorf u. d. Natalie Emilie Haagen;

◉ Königsberg (Pr.) 1881 Franziska (1860–1923), T d. KR Friedrich Werner Wien, auf Bansen, u. d. Franziska le Goullon;

3 S, 1 T.

Leben

L. diente in der preuß. Armee zu einer Zeit, als die Technik in die Heere einzog und ihre Ausrüstung auf vielen Gebieten revolutionierte. Nach dem Besuch der Kriegsakademie war er in Generalstabstellungen tätig, wurde 1905 Generalmajor und erhielt 1907 die Inspektion der Verkehrstruppen, die aus Eisenbahn- und Telegraphen-Truppen, einem Luftschiffer-Bataillon und einer Versuchskompanie für Motorluftschiffahrt bestanden. Er begann seine fruchtbare Tätigkeit bei der Telegraphen-Truppe, die er von drei auf fünf Bataillone vermehrte. 1911 ersetzte er den Morseapparat durch die Funkentelegraphie und erhöhte den Bestand an Feldfernsprechern. Für die Eisenbahntruppe ließ L. in den großen Festungen „Verkehrsoffiziere vom Platz“ ausbilden, denen das Verkehrswesen im Festungsbereich unterstand. Er stellte 1912 eine zweite Eisenbahn-Brigade auf, die er dezentral in Hanau am Main stationierte. Nach dieser Verstärkung genehmigte das Kriegsministerium aufgrund der Heeresvorlage von 1912 auch eine neue Inspektion der Eisenbahntruppen.

Von der neuen Luftfahrtindustrie war feldbrauchbares Fluggerät damals schwer zu erhalten. Daher setzte L. bei der Luftschiffentwicklung dreifach an: mit eigenen Konstruktionen des Luftschiffer-Bataillons sowie solchen von August v. Parseval und von Ferd. Gf. v. Zeppelin. Dabei entstand mit dem Luftschiff von Major →Hans Groß (1860–1924) gebaut 1907/08, das erste deutsche Militär-Luftschiff. Nach mehrmaligem Einsatz in den Herbstmanövern konnte L. 1909 in Köln die drei Luftschiff-Systeme in einem besonderen Manöver zusammen erproben. 1907 richtete er in Friedrichshafen eine Luftschifferschule ein, an

der 1909 Graf Zeppelin selbst eine Abteilung ausbildete. 1912 verfügte das Heer bereits über zwei Luftschiffer-Bataillone und zehn Luftschiffhallen. Durch L.s Initiative stieg das öffentliche Interesse am Luftschiff stark an.

L. war auch Schöpfer der Kraftfahrtruppe, die wichtige Impulse für die junge Automobilindustrie geben sollte. Er stellte eine Kraftfahr-Abteilung auf, veranstaltete eine Transportübung über 1315 km und führte 1908 seine Idee der Subventionierung beim Kauf von heerestauglichen Motorlastwagen aus, wodurch sich der Absatz steigerte. Die Anzahl der Lastzüge im Deutschen Reich stieg 1908-12 um das sechsfache (930 Stück), die Zahl der Lieferfirmen verdoppelte sich auf zwölf. 1912 konnte L. noch eine zweite Subventionsperiode vorbereiten.

Schwieriger war es für L., die Fliegerei einzuführen, die das Kriegsministerium zu den Zirkuskünsten rechnete. Beeindruckt von dem von Karl Lanz ausgesetzten „Preis der Lüfte“ und Louis Blériots Ärmelkanal-Überfliegung, gründete L. 1910 mit einem von Enno Walter Huth geliehenen Albatros-Doppeldecker und einem Fluglehrer in Döberitz die erste Militär-Fliegerschule. Bald entsandten alle Truppenteile Offiziere in die Fliegerschule. 1912 hatte sie 20 Flugzeuge; statt ausländischer Motoren standen deutsche Fabrikate von Daimler, NAG, Argus oder Körting zur Verfügung. L. ließ Flugwochen und Offiziers-Flugwettbewerbe veranstalten. Als 1911 bekannt wurde, daß die franz. Armee über 200 Heeresflieger verfügte, beschaffte L. zusätzliche Etatmittel für die Fliegertruppe.

Nach diesen Erfolgen mit den neuen Truppenteilen wurde L.s Inspektion 1911 zu einer „Generalinspektion des Militärischen Verkehrswesens“ erweitert, er selbst 1912 zum General d. Infanterie befördert. Als aber eine Denkschrift des Großen Generalstabes über den Ausbau der Fliegertruppe und die Bildung einer Inspektion des Militärflugwesens am Widerstande des Kriegsministeriums scheiterte, nahm er 1913 den Abschied. Bis zu seinem Tode war L. in der Industrie tätig, u. a. als Aufsichtsrat der Benz & Cie AG.

Literatur

G. Braunbeck (Hrsg.), Die Entwicklung d. mit. Kraftfahrwesens, in: Braunbeck's Sport-Lex., Automobilismus, 1910, S. 304-08;

P. Heinsius u. R. Fries, Der Subventionswagen, 1912;

Der Motorwagen 16, 1913, H. 3, S. 62/63 (P);

A. Isbert, 30 J. Auto, 1929, S. 129-39;

W. Hofstaetter, Gesch. d. Luftfahrt, 1937, S. 72-78.

Autor

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

, „Lyncker, Alfred Freiherr von“, in: Neue Deutsche Biographie 15 (1987), S. 586-587 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
