

Die Anbindung Schlesiens an den nationalen und internationalen Linienluftverkehr 1919 bis 1945

ANDREAS KLOSE, POTSDAM

Nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg wurden aufgrund der Regelungen des Versailler Vertrages sämtliche im Deutschen Reich vorhandenen militärischen Luftfahrzeuggeräte beschlagnahmt.¹ Für zivil genutzte Privatflugzeuge gab es zunächst erhebliche Beschränkungen. So durfte die Höchstgeschwindigkeit 170 km/h nicht überschreiten, die Nutzlast war auf 600 kg beschränkt und die Steighöhe war auf 4 000 m beschränkt.² Deutsche Flugzeuge durften die Reichsgrenzen nicht überfliegen. Im Gegenzug verbot das Deutsche Reich ab Anfang 1923 auch das Überfliegen deutschen Territoriums.³ Aufgrund dieser Regelungen war die flugtechnische Ausrichtung Schlesiens nach dem ersten Weltkrieg ausschließlich nach Westen und Nordwesten orientiert.

Der Militärflugplatz in Gandau bei Breslau wurde nach dem ersten Weltkrieg nur noch für zivile Zwecke genutzt. Der Flugverkehr war aber unbedeutend. Die Deutsche Luft-Reederei bot zwar bereits Ende 1919 Flüge von Berlin nach Breslau und zurück zum Preis von 500 Mark für Hin- und Rückflug an. Flüge erfolgten jedoch nur nach Bedarf.⁴

Schon in den Jahren 1912/13 war in Deutschland ein Luftpostdienst gegründet worden, mit dem Post per Luft befördert wurde. Hierfür wurden vor dem Krieg Zeppelin-Luftschiffe verwendet. Nach dem Krieg kamen hierfür Flugzeuge zum Einsatz.⁵ Vom 4. Januar 1921 an eröffnete der Deutsche Luft-Lloyd Berlin-Johannisthal auf der Strecke Hamburg–Magdeburg–Breslau einen täglichen Flugpostdienst. Das Flugzeug startete in Hamburg um 10:15 Uhr und kam nach einer Zwischenlandung in Magdeburg in Breslau um 15:00 Uhr an. In die entgegengesetzte Richtung startete das Flugzeug um 8:45 Uhr in Breslau und erreichte Hamburg um 13:30 Uhr.⁶ Diese Flugpostlinie war aber nur rund drei Monate in Betrieb und wurde dann mangels ausreichender Inanspruchnahme eingestellt.⁷

Zur Breslauer Messe im April 1921 wurde dann eine Luftpostverbindung von Berlin nach Breslau und zurück eingerichtet. Vom 4. bis 9. April flog täglich von 11:00 bis 14:00 Uhr ein Flugzeug von Berlin nach Breslau und vom 5. bis 10. April täglich von 12:00 bis 15:00 Uhr ein Flugzeug von Breslau nach Berlin.⁸ Eine solche Luftpostverbindung bestand fortan wohl regelmäßig während der Breslauer Messe.

Ebenfalls ab 1921 gab es auch eine Luftverbindung, mit der Passagiere befördert wurden. Der Lloyd Luftdienst Bremen bot im Frühjahr 1921 eine Luftverbindung von Hamburg

1) Bekanntmachung betreffend Beschlagnahme des auszuliefernden Luftfahrzeuggerätes, in: *Flugsport* 13 (1921), S. 242–243. 2) Martin WRONSKI, Entwicklungsmöglichkeiten des deutschen Luftverkehrs, in: *Neues Wiener Journal* 35 (1927), Nr. 12.196 vom 6. November 1927, S. 8. 3) Georg HALLAMA, Breslau als internationaler Flughafen, in: *Deutschlands Städtebau. Breslau*, hg. v. Verkehrsamt der Stadt Breslau, Berlin ²1924, ND Würzburg 1980, S. 74–76, hier: S. 74. 4) *Flugsport* 11 (1919), S. 279, 291. 5) *Der Luftpost-Zeitungsvertrieb*, in: *Der Zeitungs-Verlag*, Jahrgang 1926, Nr. 24 vom 11. Juni 1926, Sp. 1350–1352, hier: Sp. 1350. 6) *Flugpostverbindungen*, in: *Neue Hamburger Zeitung* 25 (1920), Nr. 617 (Morgenausgabe) vom 24. Dezember 1920. 7) *Luftfahrt in Schlesien*, in: *Jahrbuch 1930 Wirtschaft, Verwaltung und Kultur Niederschlesien*, zitiert nach: *Schlesische Flieger Nachrichten* 6 (1988), Nr. 3, S. 5–7, hier: S. 5. 8) *Nachrichten für Luftfahrer*, hg. v. Reichsverkehrsministerium (Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen) 2 (1921), S. 195.

über Magdeburg nach Breslau an. Wir wissen hierüber nur aus einer indirekten Quelle. Mit dem Flugplan Nr. 5, der ca. Mitte 1922 in Kraft trat, wurde nämlich die Fluglinie Hamburg–Magdeburg–Breslau durch die Strecke Hamburg–Magdeburg–Leipzig–Dresden ersetzt.⁹ Im Flugplan Nr. 8 vom Mai 1922 war hingegen Breslau mit der Fluglinie Bremen–Leipzig–Dresden–(Prag)–Breslau wieder an das Flugliniennetz angebunden.¹⁰ Generell wurden die Fluglinien in jenen Jahren nur im Sommer betrieben. Dasjenige Luftfahrtunternehmen, das den größten Anteil am Passagier- und Posttransport hatte, flog hingegen Schlesien nicht an. Es handelte sich hierbei um die Deutsche Luftreederei, die 1921 knapp 42 % aller Passagiere und über 60 % der gesamten Luftpost transportierte.¹¹

Auch zur Breslauer Frühjahrsmesse 1924 richtete der Deutsche Aero-Lloyd einen Flugdienst Berlin–Breslau vom 9. bis 11. Mai ein. Am letzten Tag der Frühjahrsmesse fanden dann Schau- und Rundflüge auf dem Flughafen in Gandau statt.¹²

Ab dem Jahr 1925 kam es zu erheblichen Veränderungen im Linienflugverkehrswesen Deutschlands und Schlesiens. Im Frühjahr 1925 wurde „zum Anschluß Schlesiens an den deutschen Luftverkehr [...] unter Mitwirkung der Junkers-Luftverkehrs-A.-G. und unter Beteiligung der Provinz Niederschlesien und der Stadt Breslau eine Schlesische Luftverkehrs-A.-G. in Breslau und unter Beteiligung der Provinz Oberschlesien, der Stadt Gleiwitz und der oberschlesischen Industrie eine Oberschlesische Luftverkehrs-A.-G. in Gleiwitz gegründet.“¹³ Hierdurch intensivierte sich der Linienflugverkehr nach Schlesien. In Schlesien entstanden neue zivile Flugplätze bzw. wurden bisher nicht für den zivilen Luftverkehr genutzte Flugplätze nun von Linienflugzeugen angefliegen.

Hierzu gehörte der schon seit 1913 existente und vor dem ersten Weltkrieg sowohl zivil als auch militärisch genutzte Flugplatz in Gleiwitz.¹⁴ Die Anbindung des Flugplatzes an die Stadt erfolgte durch Automobile, die um 5:30, 10:15 und 14:45 Uhr ab dem Hotel Schlesischer Hof zum Flugplatz fuhren.¹⁵ Später – erstmals nachweisbar für 1934 – gab es einen bedarfsmäßigen Zubringerdienst, der einmal morgens und einmal nachmittags vom Hotel Haus Oberschlesien in Gleiwitz, dem Reichsbahnhotel in Beuthen und dem Hotel Admiralspalast in Hindenburg zum Flugplatz Gleiwitz fuhr.¹⁶

Hierzu gehörte auch der neu angelegte Flugplatz Görlitz, der sich rund drei Kilometer nördlich der Stadt befand. Er war bereits 1924 angelegt worden. Am 9. und 10. August 1924 fanden hier die Görlitzer Flugtage statt.¹⁷ Am 18. Juni 1925 wurde die Görlitzer Flughafen-Betriebsgesellschaft mbH gegründet und am 28. Juni der Flugplatz mit einem

9) Flugsport 13 (1921), S. 278. **10)** Flugsport 14 (1922), S. 200. **11)** Die Leistungen der Deutschen Luftreederei, in: Hamburgischer Correspondent 192 (1922), Beilage zu Nr. 101 (Morgen-Ausgabe) vom 1. März 1922, S. 3. **12)** Flugverkehr zur Breslauer Frühjahrsmesse, in: Berliner Stadtblatt 36 (1924), Nr. 79 vom 1. Mai 1924. **13)** Schlesischer Luftverkehr, in: Flugsport 17 (1925), S. 118. **14)** Anna STRZESZEWSKA, Gliwickie lotnisko [Der Gleiwitzer Flughafen], online unter www.gliwiczanie.pl/Reportaz/lotnisko/lotnisko.htm (abgerufen am 22. Januar 2017). **15)** Sommerflugplan 1927 der Deutschen Lufthansa, S. 19, online unter [www.jh-reisen.de/Fotos/Homepage%20Lufthansa/Lufthansa-Flugplaene/1927-04-19%20-%20Sommerflugplan%20bis%2031.08/1927-04-29%20\(6\).jpg](http://www.jh-reisen.de/Fotos/Homepage%20Lufthansa/Lufthansa-Flugplaene/1927-04-19%20-%20Sommerflugplan%20bis%2031.08/1927-04-29%20(6).jpg) (abgerufen am 31. Januar 2017). **16)** Deutsche Lufthansa, Sommerflugplan 1934, online unter [www.jh-reisen.de/Fotos/Homepage%20Lufthansa/Lufthansa-Flugplaene/1934-05-01%20-%20Sommerflugplan%20bis%2031.08/1934-05-01%20-%20Sommer%20\(4\).jpg](http://www.jh-reisen.de/Fotos/Homepage%20Lufthansa/Lufthansa-Flugplaene/1934-05-01%20-%20Sommerflugplan%20bis%2031.08/1934-05-01%20-%20Sommer%20(4).jpg) (abgerufen am 31. Januar 2017). **17)** Wikipedia-Artikel „Flugplatz Görlitz“ (abgerufen am 22. Januar 2017).

Flugtag eingeweiht. Ab dem 1. Juli 1925 wurde der Flugplatz Görlitz in das deutsche Flugliniennetz einbezogen.¹⁸

Im vom Reichsverkehrsministerium für Sommer 1925 festgesetzten Flugplan waren Flüge von Berlin über Breslau nach Gleiwitz und zurück mit einem Junkers-Flugzeug ausgewiesen. Das Flugzeug startete in Berlin um 14:45 Uhr und landete in Gleiwitz um 19:00 Uhr. In umgekehrter Richtung startete das Flugzeug um 6:30 Uhr und landete in Berlin um 10:40 Uhr.¹⁹ Mit Ablauf des Sommerflugplans wurde diese Fluglinie am 14. November 1925 für das Winterhalbjahr wieder eingestellt.²⁰

Ab dem 1. Mai 1925 nahm auch die neue Linie Breslau–Görlitz–Dresden–Leipzig–Erfurt–Kassel–Dortmund den Flugverkehr auf. Die Maschinen starteten in Breslau um 8:20 Uhr und landeten in Dortmund um 17:45. In umgekehrter Richtung starteten die Maschinen um 8:30 Uhr und landeten in Breslau um 17:10 Uhr.²¹ Über diese neu eingerichtete Fluglinie hieß es: „Die zweite in diesem Jahr neu errichtete westöstliche Luftverkehrsstrecke in Deutschland führt vom Ruhrgebiet über Cassel–Erfurt–Leipzig–Dresden–Görlitz nach Breslau und weiter bis Gleiwitz in Oberschlesien. Diese Strecke also verbindet die wichtigsten deutschen Industriezentren der oberschlesischen, mitteldeutschen und rheinisch-westfälischen Bergwerkgebiete miteinander und schneidet im großen mitteldeutschen Handelsplatz Leipzig jene ältere nordsüdliche Luftverkehrsstrecke, welche Berlin mit München verbindet. Gerade an dieser neuen Strecke des deutschen Luftverkehrs, welche durch die Initiative der beteiligten Stadtverwaltungen und Wirtschaftskreise im Zusammenwirken mit der Junkers-Luftverkehr A.-G. erschlossen worden ist, tritt die enge Verbindung des Luftverkehrs mit dem Wirtschaftsleben in besonders augenfälliger Weise in Erscheinung. Wie jedes Verkehrsmittel will auch der Luftverkehr in erster Linie ein Glied des Wirtschaftslebens sein, indem er nicht nur Personen, sondern gerade auch Frachten auf dem schnellsten Wege innerhalb des Reiches und zwischen den verschiedenen Staaten befördert.“²² Und der Gleiwitzer Oberbürgermeister Dr. Gerhard Colditz schrieb hoffnungsfroh: „Wenn somit Gleiwitz über außerordentlich willkommene Verkehrsbeschleunigungen verfügt, so ist es sicher, daß der Gleiwitzer Flugplan 1925 nur ein hoffnungsvoller Anfang ist für die spätere Stellung Oberschlesiens im internationalen Luftverkehrsnetz.“²³

Neben dem normalen Linienverkehr, der in den halbjährlich erscheinenden Flugplänen ausgewiesen war,²⁴ gab es zu besonderen Anlässen auch zusätzliche Linienflüge, wie sie beispielsweise seit Jahren zu den Breslauer Messen üblich waren. Während der Leipziger Herbstmesse 1925 beflog die Europa-Union täglich mit Junkers-Flugzeugen acht Luftverkehrslinien, darunter auch die Strecke Gleiwitz–Dresden–Leipzig. Die auf dieser Fluglinie eingesetzten Flugzeuge boten für sechs Passagiere Platz.²⁵ Mit dem am

18) Flugwesen in der Oberlausitz, online unter www.sorvia.de/flugwesen.html (abgerufen am 22. Januar 2017). 19) Schlesischer Luftverkehr, in: *Flugsport* 17 (1925), S. 149–151, hier: S. 150. 20) Aenderungen im Luftpostverkehr, in: *Hamburgischer Correspondent* (1925), 2. Beilage zu Nr. 529 (Morgen-Ausgabe) vom 12. November 1925, S. 2. 21) Schlesischer Luftverkehr, in: *Flugsport* 17 (1925), S. 149–151, hier: S. 150. 22) *Flugsport* 17 (1925), S. 286, 306–307. 23) Gerhard COLDITZ, *Oberschlesischer Luftverkehr*, in: *Gleiwitz, eine oberschlesische Stadt*, Monographien Deutscher Städte Band 12, Berlin 1925, S. 268–269, hier: S. 269. 24) Zahlreiche Flugpläne der Jahre 1925 bis 1945 sind online einsehbar unter: www.jh-reisen.de/Fotos/Homepage%20Lufthansa/lufthansa-flugplaene%20bis%201945.htm 25) *Acht-Staaten-Luftverkehr zur Leipziger Herbstmesse*, in: (Linzer) *Tages-Post* 61 (1925), Nr. 190 vom 22. August 1925, S. 3.

1. Oktober 1925 in Kraft tretenden Winterplan hielt die Europa-Union fünf Luftlinien ins Ausland aufrecht und beabsichtigte, noch weitere Linien aufrecht zu erhalten, die alle werktäglich einmal beflogen wurden. Zu diesen weiteren Linien gehörte die Strecke Berlin–Gleiwitz.²⁶

Der um die Mitte der 1920er Jahre zunehmende Flugverkehr erforderte bald einen Ausbau des Flughafens in Breslau-Gandau. 1925 befanden sich auf dem Flugplatz in Breslau-Gandau „drei gewaltige Flughallen“, deren eine mit einer Werft ausgestattet war. In diesen Hallen konnten jeweils mehrere Flugzeuge untergebracht werden. Auch Baulichkeiten für die Luftpolizei, für Fluggäste zum Übernachten und für die Flughafenverwaltung waren vorhanden. „Die Vorbedingungen für die Einrichtung internationaler und interkontinentaler Flugverbindungen sind also in Breslau-Gandau vorhanden und dies um so mehr, als auch Luftverkehrsunternehmungen und Flugzeugfabriken der Bedeutung Breslaus als internationaler Lufthafen wohl bewußt ihr besonderes Interesse Breslau zugewendet haben. So haben die Junkerswerke, die die führende Rolle im Luftverkehr einnehmen, in Breslau eine eigene Vertretung bei der Firma Hauck & von Damnitz eingerichtet und sie beabsichtigen, zwei internationale Linien über Breslau teils mittelbar, teils unmittelbar, zu führen.“²⁷

Nur wenig später wurde mit einem Umbau der Flughafengebäude begonnen. Am 31. Mai 1926 wurde anlässlich der Breslauer Landwirtschaftsausstellung ein neues, halbwegs einladendes Empfangs- und Verwaltungsgebäude in Betrieb genommen. Es handelte sich um einen Holzbau mit kleinem Säulenportikus und einem niedrigen Türmchen auf dem Dach, das als Tower diente. In dem Gebäude waren neben Empfangs- und Abfertigungsräumen auch Büros für die Deutsche Lufthansa, die Flugleitung, die Luftpolizei, den Zoll, die Wetterstation, die Funkstelle und die Reichspost und sogar ein kleines Flughafenrestaurant untergebracht. Sogar ein paar Zimmer zum Übernachten waren vorhanden.²⁸ Am 25. Juni 1926 erfolgte die Einweihung des Flughafengebäudes in Gandau.²⁹ Am 12. April 1926 war die Fluglinie Gleiwitz–Breslau–Halle–Köln eröffnet worden.³⁰ Die Anbindung des Flughafens an die Stadt erfolgte zu dieser Zeit über Automobile, die ab dem Hauptbahnhof viermal am Morgen und zweimal am späten Nachmittag zum Flughafen fuhren.³¹ Später – nachweisbar für 1933 – fuhren die Straßenbahnlinien 6 und 16 zum Flugplatz.³²

Am 22. August 1926 traf der bisher wohl prominenteste Fluggast nachmittags um 16:30 Uhr mit dem flugplanmäßigen Flugzeug der Lufthansa von Berlin kommend in Breslau ein. Der päpstliche Nuntius Eugenio Pacelli – ab März 1939 bis zu seinem Tod im Oktober 1958 Papst Pius XII. – besuchte von Berlin aus den Katholikentag in Breslau.³³

26) Winterluftdienst der Europa-Union, in: Wiener Zeitung 222 (1925), Nr. 213 vom 19. September 1925, S. 5. 27) HALLAMA (wie Anm. 3), S. 75. 28) Gerhard SCHEUERMANN, Das Breslau-Lexikon, Band 1: A–L, Dülmen 1994, S. 314. 29) Vorarlberger Landes-Zeitung 63 (1926), Nr. 145 vom 30. Juni 1926, S. 3. 30) Werner MÜLLER, Geschichte der Kölner Luftfahrt: 1920–1929, online unter www.koelner-luftfahrt.de/1920_start.htm (abgerufen am 24. Januar 2017). 31) Sommerflugplan 1927 der Deutschen Lufthansa, S. 16, online unter [www.jh-reisen.de/Fotos/Homepage%20Lufthansa/Lufthansa-Flugplaene/1927-04-19%20-%20Sommerflugplan%20bis%2031.08/1927-04-29%20\(6\).jpg](http://www.jh-reisen.de/Fotos/Homepage%20Lufthansa/Lufthansa-Flugplaene/1927-04-19%20-%20Sommerflugplan%20bis%2031.08/1927-04-29%20(6).jpg) (abgerufen am 31. Januar 2017). 32) Deutsche Lufthansa, Taschen-Flugplan. Winter-Ausgabe 1932–33. 33) Der Breslauer Katholikentag, in: Berliner Tageblatt und Handels-Zeitung 55 (1926), Nr. 395 (Morgen-Ausgabe) vom 22. August 1926.

Das Jahr 1926 brachte eine Reihe erheblicher Änderungen für den deutschen Linienflugverkehr. Am 6. Januar fusionierten der Deutsche Aero Lloyd und die Junkers Luftverkehr AG zur Deutschen Lufthansa AG. Auch die Schlesische Luftverkehrs AG ging in der Deutschen Lufthansa auf.³⁴ Dies führte zu erheblichen Synergieeffekten. Über den bereits am 6. April und damit fast einen Monat früher als sonst in Kraft getretenen Sommerflugplan des Jahres 1926 hieß es daher: „Durch die im Winter erfolgte Gründung der ‚Deutschen Lufthansa A.-G.‘ war es möglich, den Betrieb wesentlich einfacher, aber wirkungsvoller als in den Vorjahren zu gestalten. Das hervorstechendste Moment des neuen Flugplanes, der ja von dem größten Teil der deutschen Presse schon veröffentlicht worden ist, ist daher auch die bedeutend zweckmäßigere Verteilung der einzelnen Luftlinien. Das gesamte Streckennetz umfaßt die Länge von 17 000 km, die von über 100 Flugzeugen der besten im Luftverkehr erprobten Typen befliegen werden. Die Flugpreise halten sich etwa in den Grenzen der des vergangenen Jahres. Auf einigen Linien konnten sie sogar nicht unwesentlich herabgesetzt werden, was besonders anzuerkennen ist, wenn man bedenkt, daß große ausländische Luftverkehrsgesellschaften ihre Preise in diesem Jahre heraufgesetzt haben. So ist z. B. nach einer Meldung der ‚Times‘ auf der Strecke London-Paris der Flugpreis von den französischen und englischen Gesellschaften, die diese Strecke betreiben, um 20 % erhöht worden, während auf manchen deutschen Strecken gegenüber dem Vorjahre sogar eine Ermäßigung um 20 % festgestellt werden kann. Im übrigen halten sich die Flugpreise etwa in Höhe der Eisenbahnfahrpreise 1. Klasse. Die Flugzeiten sind auch im wesentlichen dieselben geblieben. Eine Verbesserung läßt sich dabei ja auch kaum erzielen, da die Höchstgeschwindigkeit unserer Flugzeuge, die von der Botschafterkonferenz auf 180 km/Std. festgesetzt ist, schon seit Jahren erreicht ist und erst vergrößert werden kann, wenn diese einschränkenden Bestimmungen fallen. Trotzdem kann man auch bei den Flugzeiten einige Verbesserungen feststellen, eben da, wo durch direktere Linienführung ein Zeitgewinn herausgeschlagen werden konnte [...].“³⁵

Eine weitere Änderung erfolgt durch das am 21. Mai 1926 in Paris zwischen dem Deutschen Reich und den alliierten Siegermächten geschlossene Luftfahrtabkommen, mit dem es zu erheblichen Erleichterungen in der zivilen Luftfahrt kam. So fielen unter anderem viele Beschränkungen beim Bau ziviler Flugzeuge weg. Das führte auch zu einem technischen Aufschwung. Im Sommer 1927 wurde hierzu in einer österreichischen Zeitung angemerkt: „Die deutsche Flugindustrie wurde durch die Bestimmungen des Friedensvertrages gezwungen, in den Grenzen des Erlaubten das denkbar Beste zu erreichen. Dadurch wurden die Konstrukteure veranlaßt, alle Kraft aufzubieten, und es gelang ihnen tatsächlich, durch die Vervollkommnung der einzelnen Bestandteile trotz der Hemmnisse bessere Erfolge zu erzielen, als die ehemaligen Feinde [...]. So kam es, daß alle in Betracht kommenden Stellen mit Begeisterung für die Unterstützung und Förderung des deutschen Flugwesens eintraten und dann, als die Beschränkungen hinsichtlich des Baues von Verkehrsflugzeugen fielen, den ungeheuren Aufschwung des deutschen Flugwesens ermöglichten.“³⁶

34) Luftfahrt in Schlesien, in: Jahrbuch 1930 Wirtschaft, Verwaltung und Kultur Niederschlesien, zitiert nach: Schlesische Flieger Nachrichten 6 (1988), Nr. 3, S. 5-7, hier: 7. 35) Schlesischer Luftverkehr, in: Flugsport 18 (1926), S. 137-138. 36) Deutschlands Vorherrschaft im Flugwesen, in: Salzburger Chronik 63 (1927), Nr. 190 vom 20. August 1927, S. 1-2.

Mit dem Abkommen fiel auch das Verbot für ausländische Flugzeuge, deutsches Territorium zu überfliegen, weg. Ausländische Fluggesellschaften konnten nun ihre Fluglinien über das Gebiet des Deutschen Reichs führen. Die erste ausländische Fluggesellschaft, die Schlesien überflog und auch eine Zwischenlandung in Breslau vornahm, war die französisch-rumänische Compagnie Internationale de Navigation Aérienne, abgekürzt CIDNA, die Rechtsvorgängerin der heutigen Air France. Am 10. August 1926 landete ein Flugzeug der CIDNA auf dem Flug von Paris nach Warschau von Prag kommend in Breslau.³⁷ Die CIDNA flog allerdings auf der Strecke Paris–Warschau–Breslau nicht regelmäßig, sondern nur bei Bedarf an.³⁸ Und mit dieser internationalen Fluglinienanbindung war auch bald Schluss. Im April 1927 verbot Polen, „daß deutsche Passagiere von Breslau nach Warschau fliegen“, woraufhin die CIDNA die Zwischenlandungen in Breslau einstellte.³⁹

Im Winter 1926/27 wurde erstmals der deutsche Luftverkehr auch im Winterhalbjahr in größerem Umfang durchgeführt. In der Zeit vom 16. Oktober 1926 bis zum 16. April 1927 wurden insgesamt 26 Fluglinien befliegen, darunter die Strecken Berlin–Breslau–Gleiwitz und Breslau–Gleiwitz–Wien.⁴⁰

Ab Sommer 1926 wurden auch die Luftpostlinien erweitert, insbesondere wurden Verbindungen mit dem Ausland aufgenommen. Zu diesen Luftpostlinien gehörte auch die Strecke Gleiwitz–Breslau–Halle (Saale)–Köln–London, die in 12 ¼ Stunden befliegen wurde.⁴¹ Diese Strecken wurden aber im Winter nicht bedient.⁴²

Im Februar 1927 unterzeichneten das Deutsche Reich und die Tschechoslowakei ein Abkommen, das zunächst das Überfliegen der beiderseitigen Landesgrenzen mit Privatflugzeugen gestattete und ferner die Einrichtung verschiedener Luftverkehrslinien vorsah. In der Folgezeit sollte gegen Ende März 1927 die Fluglinie Breslau–Prag–München mit dortigem Anschluss nach Genf und ferner die Fluglinie Gleiwitz–Brünn–Wien eingerichtet werden.⁴³ Während die Flugverbindung von Schlesien nach Wien ausschließlich von deutscher Seite finanziert und von deutschen Flugzeugen befliegen wurde, beteiligte sich die Tschechoslowakei an der Finanzierung der Linie Berlin–Dresden–Prag–Wien und wollte sie auch teilweise mit eigenen Flugzeugen befliegen.⁴⁴ Hier kam es aber zu erheblichen zeitlichen Verzögerungen. Die von der tschechoslowakischen Fluggesellschaft zunächst angemieteten holländischen Flugzeuge wurden nicht geliefert, so dass dann mit Staatszuschuss ein Farman-Goliathgroßflugzeug erworben wurde, das zwölf Passagiere aufnehmen konnte, während die von der Lufthansa genutzten Junkersflug-

37) Zdenek KVASNIČA, Czechoslovak First and Second Air Mail Issues, in: The czechoslovak special. Official Monthly Journal of the Society für Czechoslovak Philately 41 (1979), S. 73–77, hier: S. 75.

38) Kleines statistisches Taschenbuch für die Stadt Breslau 1933, hrsg. v. Statistischen Amt der Stadt Breslau, S. 61. 39) Der deutsche Sommerluftverkehr, in: Berliner Börsenzeitung 72 (1927), Beilage zu Nr. 169 vom 10. April 1927. 40) Der deutsche Luftverkehr im Winter, in: Berliner Börsenzeitung 72 (1926), Nr. 477 (Morgenausgabe) vom 13. Oktober 1926, S. 1926. 41) Der Luftpost-Zeitungsvertrieb, in: Der Zeitungs-Verlag, Jahrgang 1926, Nr. 24 vom 11. Juni 1926, Sp. 1350–1352, hier: Sp. 1352.

42) Vgl. Oesterreichischer Flugpostverkehr, in: (Linzer) Tages-Post 64 (1928), Nr. 32 vom 8. Februar 1928, S. 4, wo die Wiederaufnahme des Flugpostverkehrs auf der Strecke Wien–Brünn–Gleiwitz–Breslau–Berlin vermeldet wird. 43) Luftverkehr Deutschland-Tschechoslowakei, in: Flugsport 19 (1927), S. 85. 44) Luftverkehr Österreich-Deutschland, in: Wiener Zeitung 224 (1927), Nr. 10 vom 14. Januar 1927, S. 2.

zeuge nur neun Passagiere aufnehmen konnten.⁴⁵ Ab 1928 beflog die tschechoslowakische Fluggesellschaft dann auch die Strecke Prag–Breslau.⁴⁶

Über die Eröffnung der Flugstrecke Gleiwitz–Brünn–Wien wurde aus Gleiwitz am 22. April 1927 berichtet: „Auf dem hiesigen Flugplatz fand heute die feierliche Eröffnung der Fluglinie Gleiwitz–Brünn–Wien statt. Junkers-Großflugzeug ‚D 23‘ traf unter Führung des Piloten Stollbrock mit einiger Verspätung hier ein. Das Flugzeug setzte, von einer zweiten Junkers-Flugzeugmaschine begleitet, um 12 Uhr 7 Min. den Weiterflug über Brünn nach Wien fort.“⁴⁷ Diese Linie wurde aber nur im Sommer 1927 und im Sommer 1928⁴⁸ beflogen. Der Sommerflugplan 1929 und alle späteren Flugpläne weisen die Verbindung Gleiwitz–Brünn–Wien nicht mehr aus.⁴⁹

Mit dem Sommerflugplan 1927 erfolgte eine massive Erweiterung der Fluglinien der Lufthansa um rund 50 %. Die Ausweitung des Streckennetzes der Lufthansa wurde teils bejubelt, teils aber auch kritisch betrachtet. Der Hamburger Anzeiger merkte zu dem neuen Sommerflugplan an: „Es steht unzweifelhaft fest, daß erst die Einführung des regelmäßigen Nachtflugverkehrs der deutschen Luftfahrt Wirtschaftlichkeit verleiht. So erstaunlich die Verkehrsregelmäßigkeit und Betriebssicherheit unseres Luftverkehrs sein mögen, so sehr darf man es als ein bedauerliches Manko bezeichnen, daß die Lufthansa auch in diesem Jahr auf die Ausnutzung der Abend- und Nachtstunden verzichtet. Der schärfste Konkurrent des Flugzeugs bleibt also in Deutschland nach wie vor der Nachtschnellzug. [...] Im neuen Sommerfahrplan ist nur auf der Linie Berlin–Moskau ein halber Nachtflug (Abflug morgens 3 Uhr) vorgesehen. Die so dringend gewünschte Ost-Weststrecke und die Nord-Südstrecke sind als Nachtflugstrecken noch Projekt geblieben. Die Entwicklung drängt dazu, diese Nachtflugverbindungen zu schaffen, und es ist zweifellos nur eine Frage der Bodenorganisation, bis dieses Problem gelöst ist.“⁵⁰ An anderer Stelle wurde kritisch angemerkt: „Die Vergrößerung des Verkehrsnetzes und der Kilometerzahl ist in erster Linie dadurch verursacht, daß eine große Anzahl lokaler innerdeutscher Strecken in Betrieb genommen werden, soll, bei denen die Wirtschaftlichkeit gänzlich außer acht gelassen ist. Viele kleinere Städte haben den Ehrgeiz, ‚auch‘ Luftverkehr zu haben und die Taschen der Steuerzahler in Anspruch zu nehmen zur Erfüllung dieser Großmannssucht. Etwas anderes ist es kaum, wenn jetzt Städte wie Cottbus, Flensburg, Gera, Gießen, Goslar, Hildesheim, Quedlinburg und andere gleich große Ortschaften angefliegen werden.“⁵¹

Zu diesen kleineren Städten gehörte auch Hirschberg. Zwei Kilometer östlich von Hirschberg, südlich des Dorfes Hartau befand sich bereits bisher auf einem 750 × 450 m

45) Staatshilfe für die tschechische Fluggesellschaft, in: Berliner Börsenzeitung 73 (1927), Beilage zu Nr. 361 (Morgenausgabe) vom 5. August 1927. 46) Die Entwicklung des Flugverkehrs in der Tschechoslowakei, in: Pilsner Tagblatt 31 (1930), Nr. 189 vom 11. Juli 1930, S. 2. 47) Eröffnung der Fluglinien Gleiwitz–Brünn–Wien, in: (Linzer) Tages-Post 63 (1927), Nr. 91 vom 22. April 1927, S. 13. 48) Karte „Streckennetz der Deutschen Lufthansa Sommer 1928“, abgebildet unter www.verkehr.dergloeckel.eu/2010/02/der-sommerflugplan-der-deutschen-lufthansa-1928 (abgerufen am 31. Januar 2017). 49) Auswertung der Flugpläne der Deutschen Lufthansa, die eingestellt sind unter <http://www.jh-reisen.de/Fotos/Homepage%20Lufthansa/lufthansa-flugplaeae%20bis%201945.htm> (abgerufen am 31. Januar 2017). 50) Hugo BREITNER, Der fliegende Schlafwagen. Die fehlenden Nachtflugverbindungen — eine Frage der Bodenorganisation, in: Hamburger Anzeiger 40 (1927), 2. Beilage zu Nr. 91 vom 20. April 1927. 51) Luftverkehr Sommer 1927! Ein falscher Ehrgeiz und seine Einwirkung auf die Flugkosten, in: Hamburger Anzeiger 40 (1927), 1. Beilage zu Nr. 93 vom 22. April 1927.

großen Gelände mit fester Grasnarbe ein Notlandeplatz.⁵² Dieser Notlandeplatz wurde nun zu einem Flugplatz ausgebaut. Der über das Rollfeld verlaufende Weg wurde gesperrt. Betriebsstofflager für 2 000 l Benzin und 1 000 l Einheitsbetriebsstoff der Deutschen Luft-hansa wurden angelegt. Eine Polizeiflugwache und eine während des planmäßigen Flug-verkehrs besetzte Posthilfsstelle wurden eingerichtet. Hangars oder Verwaltungsgebäude wurden aber nicht erbaut.⁵³ Ende Mai 1927 wurde dann der Flugplatz „Riesengebirge“ als Hauptstützpunkt für die vorgesehene Fluglinie Berlin–Hirschberg–Breslau eröffnet. Die Errichtung dieses Flugplatzes dürfte wohl auch mit dem zunehmenden Touristen-verkehr in Verbindung gestanden haben. Die Hauptverkehrsstelle für das Riesen- und Isergebirge plante nämlich zeitgleich die Anlage einer Seilschwebebahn von Agneten-dorf auf den Spindlerpass.⁵⁴ Gegen Mitte Juni 1927 wurde der Flugplatz Hirschberg von der Luftaufsichtsbehörde freigegeben und fortan auf der Strecke Breslau–Riesengebirge (Hirschberg)–Görlitz–Cottbus–Berlin einmal täglich befliegen. Der Flug startete um 6:00 Uhr in Breslau, erreichte Hirschberg um 6:45 Uhr, Görlitz um 7:45 Uhr und schließlich Berlin um 9:20 Uhr. In der Gegenrichtung startete das Flugzeug um 15:35 Uhr in Berlin, erreichte Görlitz um 17:20 Uhr, Hirschberg um 18:05 Uhr und Breslau um 19:00 Uhr.⁵⁵

Im selben Jahr wurde für die neue Fluglinie Gleiwitz–Neisse–Hirschberg auch in Neisse ein Flugplatz angelegt.⁵⁶ Es handelte sich dabei um den 3 km nordwestlich der Stadt ge-legenden ehemaligen Exerzierplatz Stephansdorf, der ebenfalls bereits bisher als Notlande-platz gedient hatte. Das Gelände hatte eine feste Grasnarbe und war 550 × 600 m groß, im Süden allerdings durch Schützengräben unbrauchbar.⁵⁷ Auf dem Gelände wurden nun eine Flugzeughalle von 30 × 35 m, Werkstätten zur Reparatur von Holz- und Metall-flugzeugen, Tanks für 10 000 l „Einheitsbetriebsstoff der Deutschen Lufthansa“ und ein Verwaltungsgebäude errichtet. Es gab einen Sanitätsraum und eine Polizeiflugwache.⁵⁸ Der Flugplatz wurde Ende Juni 1927 eingeweiht.⁵⁹ Der Linienflugverkehr auf der Strecke Gleiwitz–Neisse–Hirschberg wurde am 21. September 1927 aufgenommen.⁶⁰

Nachdem 1925 der Linienflugverkehr mit dem Flughafen Gleiwitz aufgenommen und im April 1927 durch Flugverbindungen über Brünn nach Wien und über Neisse nach Hirsch-berg erweitert worden war, wurde im Juni 1927 die Oberschlesische Flughafen GmbH mit Sitz in Gleiwitz gegründet, deren Zweck der Ausbau des ober-schlesischen Flughafens Gleiwitz und die Durchführung des Betriebs auf dem Fluggelände war. Als erste Maß-nahme wurde der Bau eines Empfangsgebäudes beschlossen,⁶¹ das dann im August 1929 eingeweiht wurde.

52) Verzeichnis der deutschen Lande- und Notlandeplätze nach dem Stande vom 1. Mai 1927, in: Nach-richten für Luftfahrer, hrsg. v. Reichsverkehrsministerium (Luftfahrtabteilung) 8 (1927), S. 246–256, hier: S. 246. 53) Flughandbuch für das Deutsche Reich, Berlin 1928, zitiert nach www.pennula.de/flughand-buch/flughafen-hirschberg.htm (abgerufen am 23. Januar 2017). 54) Ein Flugplatz „Riesengebirge“, in: (Linzer) Tages-Post 63 (1927), Nr. 92 vom 23. April 1927, S. 2. 55) Harz und Riesengebirge an den Flug-verkehr angeschlossen, in: Berliner Börsenzeitung 72 (1927), Reise- und Bäderbeilage Nr. 26 zu Nr. 291 (Morgenausgabe) vom 25. Juni 1927, S. 9. 56) Franz-Christian JARCZYK, Die Dörfer des Kreises Neisse, Hildesheim 1982, S. 260. 57) Verzeichnis der deutschen Lande- und Notlandeplätze (wie Anm. 52), S. 250. 58) Flughandbuch für das Deutsche Reich (wie Anm. 53). 59) Die Einweihung des Flughafens Neisse, in: Neisser Zeitung, Jahrgang 1927, Nr. 148 vom 1. Juli 1927, abgedruckt in: Schlesische Flieger-nachrichten 6 (1988), Nr. 5, S. 17–22. 60) Herbstluftverkehr 1927, in: Flugsport 19 (1927), S. 361–362, hier: S. 362. 61) Der Ausbau des Gleiwitzer Flughafens, in: Oberschlesien im Bild. Wöchentliche Unter-haltungsbeilage des ober-schlesischen Wanderers, Jahrgang 1928, Nr. 10 vom 2. März 1928.

„In der vergangenen Saison“, so hieß es im Februar 1928 in einem Bericht der Lufthansa, „konnte zum ersten Male die Zahl von 100 000 im regelmäßigen Verkehr beförderten Passagiere überschritten werden, nachdem in den früheren Jahren, von 1923, dem Beginn eines organisierten deutschen Luftverkehrs, an gerechnet, 56 000, 55 000, 13 000 und 8 000 Personen zu verzeichnen waren. Ein ähnliches Bild der Ausdehnung und Intensivierung zeigt das deutsche Streckennetz, auf welchem 1927 die Luft-Hansa-Flugzeuge über 9 Millionen Flugkilometer zurücklegten. Erst seit diesem Jahre kann man mit voller Berechtigung von einem geschlossenen europäischen Luftverkehrsnetz sprechen. Deutschland hat heute mit sämtlichen in Frage kommenden europäischen Staaten Luftverkehrsabkommen geschlossen, nachdem im Jahre 1927 die Verkehrsbeziehungen mit der Tschechoslowakei, Norwegen, Italien und Spanien aufgenommen worden sind, ueber tschechisches Gebiet führen die Strecken Berlin-Dresden-Prag-Wien, Breslau-Prag-München, Berlin-Breslau-Gleitwitz-Brünn-Wien und Halle/Leipzig-Chemnitz-Prag-Wien. [...] Allein Polen fehlt noch in diesem Ring des europäischen Luftverkehrs. [...] Annähernd 2 000 Tonnen Fracht, Gepäck und Zeitungen wurden von deutschen Flugzeugen im Jahre 1927 befördert.“⁶² Die auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof im Sommer 1927 täglich startenden Flugzeuge konnten insgesamt rund 200 Passagiere befördern.⁶³

Das deutsche Flugnetz hatte sich seit dem Krieg zu dem größten und leistungsstärksten ganz Europas entwickelt. „Die Bedeutung der deutschen Ueberlegenheit kommt jedoch vor allem in der Lage des Flugverkehrsnetzes zum Ausdruck“, schrieb eine österreichische Zeitung. „Dieses Netz umfaßt 76 Fluglinien in einer Ausdehnung von 30.000 Kilometer und einer täglichen Leistung von mehr als 60.000 Flugkilometer. Das deutsche Flugverkehrsnetz ist dreimal so groß als das nächstgrößte in Europa, das französische. Außerdem muß berücksichtigt werden, daß das Verkehrsnetz fortgesetzt im Ausbau begriffen ist und daß gewaltige Projekte, so die Einrichtung einer Fluglinie nach Peking in Ausarbeitung begriffen sind. Wenn es überhaupt jemals zu einem transozeanischen Flugverkehr kommen wird, so wird bestimmt Deutschland darin die Führung erlangen, denn nirgends sind die Voraussetzungen für ein solches Unternehmen in besserer Form vorhanden, wie eben in Deutschland, wo man gerade in der Herstellung von Großflugzeugen, die allein für die Bewältigung solcher Strecken in Betracht kommen, immer besonderes Augenmerk zugewendet hat. [...] Die deutsche Lufthansa, die den gesamten Flugverkehr in Deutschland, aber auch darüber hinaus, beherrscht, ist das mächtigste Flugunternehmen der ganzen Welt. Großzügigkeit ist das hervorstechendste Merkmal der Arbeitsweise dieser Unternehmung. Dabei wird aber auch auf die möglichste Sicherheit des Fliegens der größte Wert gelegt. Nirgends sind weniger Flugunfälle zu verzeichnen als auf den Strecken, die von der deutschen Lufthansa befahren werden. Von der Bedeutung des deutschen Luftverkehrs für Europa kann man sich einen Begriff machen, wenn man berücksichtigt, daß mehr als die Hälfte aller Flugverkehrslinien in Europa auf Deutschland entfallen.“⁶⁴

In den Anfangsjahren der zivilen Luftfahrt erfolgten Flüge nur tagsüber. Allerdings wurden die Flugzeiten noch während der Geltung der Winterflugpläne bereits dahingehend geändert, dass wegen der früheren hellen Tagesstunden ab Februar auch die Fluglinien

62) Flugsport 18 (1928), S. 64–65. 63) Eröffnung des Sommerflugverkehrs der Deutschen Lufthansa, in: Allgemeiner Tiroler Anzeiger 20 (1927), Nr. 90 vom 20. April 1927, S. 5. 64) Deutschlands Vorherrschaft im Flugwesen, in: Salzburger Chronik 63 (1927), Nr. 190 vom 20. August 1927, S. 1–2.

früher flogen und damit größere Strecken am Tage bewältigen konnten. So wurde beispielsweise während der Geltung des Winterflugplans 1927/28 die Fluglinie Berlin–Breslau–Gleiwitz ab dem 6. Februar 1928 bereits wieder über Brünn bis Wien verlängert.⁶⁵

Im Sommer 1927 wurde im Deutschen Reich die Fluglinie Berlin–Danzig–Königsberg als erste Linie überhaupt auch nachts befliegen. Ab dem Jahr 1928 begann der Ausbau des Nachtflugverkehrs. Mit dem Sommerflugplan 1928 kam die Strecke Berlin–Hannover hinzu. Als nächste Nachtflugstrecke waren neben Berlin–Halle/Leipzig und Fürth/Nürnberg–München auch Berlin–Breslau–Gleiwitz vorgesehen.⁶⁶

Voraussetzung für den Beginn des Nachtflugverkehrs war jedoch die Vollendung des Ausbaus der Befeuerungsanlagen.⁶⁷ Jedoch waren diese auf den schlesischen und auch anderen Flugplätzen um diese Zeit – genauer im Jahr 1928 – noch nicht vorhanden. Beim Flughafen Breslau wurde auf vorherige Anforderung beim Flughafenbetreiber, der Industrie-, Gelände- und Gleis GmbH in Breslau, das Verwaltungsgebäude durch weiße Scheinwerfer beleuchtet. Auf dem Beobachtungsturm gab es rotes Neonfeuer und weißes Warnungsfeuer auf den Schornsteinen der Provinzialblindenanstalt, der Fabriken im Südosten des Rollfeldes sowie der Ziegelei im Westen des Rollfeldes, das durch weißes Blinkfeuer unterbrochen wurde. Auf der St.-Hedwigs-Kirche im Osten des Rollfeldes war ebenfalls ein rotes Warnungsfeuer, das durch weißes Blinkfeuer unterbrochen wurde. Auf Anforderung bei der Deutschen Lufthansa AG als Verkehrsgesellschaft oder der Polizeiflugwache wurden Landefeuer aus grünen, weißen und roten Feuern parallel der Windrichtung entzündet. Und auf den anderen Flugplätzen Schlesiens sah es noch schlechter aus. An keinem der schlesischen Flugplätze war eine Nachtbefeuerung vorhanden. Am Flughafen Gleiwitz konnte auf Anforderung der Flugleitung Landefeuer aus grünen, weißen und roten Feuern in Reihe parallel zur Windrichtung erleuchtet werden. Ein rotes Feuer war auf dem Turmgebäude östlich der Flugzeughalle vorhanden. Auf dem Flugplatz Görlitz waren allein die auf Anforderung erleuchteten grünen, weißen und roten Feuer in Reihe parallel zur Windrichtung vorhanden. In Neisse konnten auf Anforderung bei der Polizeiflugwache vier rote Feuer auf 15 bzw. 10 m hohen Masten südlich der beleuchteten Flugzeughalle und wiederum die grünen, weißen und roten Feuer in Reihe parallel zur Windrichtung erleuchtet werden. Noch schlechter war es in Hirschberg bestellt. Hier wurden auf Anforderung bei der Polizeiflugwache zwei weiße und eine rote Magnesiumfackel entzündet und der Pilot musste zwischen den beiden weißen Fackeln auf die rote Fackel hin landen.⁶⁸ Auf den kleineren Flugplätzen in Görlitz, Hirschberg und Neiße dürfte es daher kaum zu Nachtflügen und schon gar nicht zu planmäßigen Nachtflügen gekommen sein.

Neben den offiziellen Flugplätzen gab es in Schlesien – wie überall im Deutschen Reich – eine Vielzahl von Notlandeplätzen innerhalb der einzelnen Luftüberwachungsbezirke.⁶⁹ Im Luftüberwachungsbezirk Breslau waren dies folgende:

S a g a n . Lage 1,5 km südlich von Sagan an der Chaussee Sagan–Halbau und 1 km südwestlich des Bahnhofs Sagan. Der Landeplatz bestand aus festem Sandboden mit leichter

65) Ab 6. Februar erweiterter Flugplan, in: Berliner Börsenzeitung 73 (1928), Nr. 55 vom 2. Februar 1928, S. 6.

66) Der Sommerfahrplan der deutschen Lufthansa, in: Flugsport 20 (1928), S. 166–168, hier: S. 168.

67) Luft-D-Züge, in: Salzburger Wacht 29 (1927), Nr. 299 vom 31. Dezember 1917, S. 5. 68) Flughandbuch für das Deutsche Reich (wie Anm. 53). 69) Verzeichnis der deutschen Lande- und Notlandeplätze (wie Anm. 52), S. 246, 250.

Humusschicht, mit Gras und Heidekraut bewachsen. An drei Seiten grenzte Nadelwald, an der vierten (Nord-)Seite befanden sich ein Sandweg und eine 6 m hohe Hochspannungsleitung. Der Notlandeplatz hatte eine Größe von 800×600 m und war geeignet zum Start und zur Landung für Junkers F 13 und G 23 sowie für alle Flugzeuge der Klasse A.

Schweidnitz. Lage $2\frac{1}{2}$ km nordwestlich von Schweidnitz (Exerzierplatz). Der Landeplatz hatte eine feste Grasnarbe. Der Platz wurde durch einen Graben, an dem Bäume stehen, in einen nördlichen und einen südlichen Teil geteilt. Das günstigste Landegelande war der Nordteil. Vorsicht war geboten, da die Reichswehr oft Schützengräben aushob. Der nördliche Teil hatte eine Größe von 700×700 m, der südliche Teil von 600×400 m. Geeignet war der Notlandeplatz für Junkers F 13 und G 23 sowie alle Flugzeuge der Klasse A.

Bunzlau. Lage $4\frac{1}{2}$ km nördlich von Bunzlau, $1\frac{1}{2}$ km westlich von Wiesau in der Nieder-Tillendorfer Heide. Es handelte sich um ein hochgelegenes, trockenes, sandiges, mit Grasnarbe versehenes Heidegelände. Durch den Platz führte von Norden nach Süden ein leicht ausgefahrener Sandweg. Der Notlandeplatz hatte eine Größe von 250×500 m und war geeignet für Junkers F 13 und alle Flugzeuge der Klasse A.

Glogau. Lage 5 km nordöstlich Glogau, $\frac{1}{2}$ km nordöstlich des Dorfes Zerbau (ehemaliger Artillerie-Schießplatz). Das Gelände bestand aus sandigem Boden mit fester Grasnarbe. An der Nordgrenze des Platzes befand sich ein 4 m breiter Wassergraben. Bei der Landung war Vorsicht geboten, da mehrere sumpfige Stellen vorhanden waren, die aber aus der Luft erkennbar waren. Der Notlandeplatz hatte eine Größe von 600×600 m und war geeignet für Junkers F 13 und alle Flugzeuge der Klasse A.

Frankenstein. Es handelte sich um ein Wiesengelände $2\frac{1}{2}$ km südöstlich von Frankenstein mit fester Grasnarbe und von leicht welligem Acker umgeben. Der Notlandeplatz hatte eine Größe von 400×600 m und war für Junkers F 13 und alle Flugzeuge der Klasse A geeignet.

Liegnitz. Lage $2\frac{1}{2}$ km südsüdöstlich von Liegnitz, unmittelbar westlich der Bahnlinie Liegnitz-Königszelt. Das Gelände hatte eine feste, trockene Grasnarbe, war vollkommen eben und umgeländefrei. Es hatte eine Größe von 180×330 m und eignete sich für Junkers F 13 und alle Flugzeuge der Klasse A. Ein Landezeichen in T-Form lag aus.

Im Luftüberwachungsbezirk Oppeln gab es folgende Notlandeplätze:

Ratibor. Lage 1 km östlich der Stadt, südlich des Kleinbahnhofs Plania. Das Gelände bestand aus trockenen, festen, leicht welligen Wiesen. Erkennungsmerkmal war ein 50 m hoher Schornstein der Dampfziegelei im Westen des Notlandeplatzes. Seine Größe betrug 350×400 m.

Neustadt. Lage 2 km nördlich der Stadt. Früherer Exerzierplatz mit trockenem, festem Wiesengelände. Der Bahnhof Neustadt im Süden des Platzes diente als Ansteuerungspunkt. Die Größe betrug 500×500 m.

Oberglogau. Lage 1,2 km nordwestlich der Stadt, hart östlich des Dorfes Mockau. Es handelte sich um eine Wiese, die auf der Westseite feucht war. Ansteuerung über das westlich des Platzes gelegene Dorf. Der Platz hatte eine Größe von 400×500 m.

O p p e l n . Lage 1,5 km östlich der Stadt. Es handelte sich um einen ehemaligen Exerzierplatz mit fester Grasnarbe. Als Orientierungspunkte beim Anflug diente die 0,5 km westlich des Platzes gelegene Kaserne und im Süden und Südosten gelegene Schießstände. Der Notlandeplatz hatte eine Größe von 400 × 400 m. und war für Verkehrsflugzeuge nur in ostwestlicher Richtung und westöstlicher Richtung anfliegbar.

Am 4. Juli 1928 gab es über Oberschlesien ein schweres Unwetter mit Windstärken von über 140 km/h, das erhebliche Verwüstungen anrichtete. „Auf dem Gleiwitzer Flughafen wurden beide Flugzeughallen abgedeckt und die in den Hallen stehenden Flugzeuge durcheinander geworfen und beschädigt.“ Auch andernorts, bis hin nach Breslau, richtete der Sturm schwere Schäden an.⁷⁰ Am 10. August 1929 wurde das neu erbaute Verkehrs- und Verwaltungsgebäude am Flughafen Gleiwitz, dessen Bau 1927 beschlossen worden war, eingeweiht. Das Gebäude enthielt neben technischen und Verwaltungseinrichtungen auch „große Restaurationsräume, eine Terrasse und Gartenanlagen nebst Kinderspielplatz, die manche Ausflügler hinauslocken werden. Damit wird der Zweck erstrebt, weite Kreise mit dem Fliegen vertraut zu machen. Das Publikum hat eine gute Uebersicht über das gesamte Fluggelände, ohne unmittelbar mit diesem in Berührung zu kommen.“⁷¹

Über die Flugstrecken, auf denen Breslau angefliegen wurde, sind wir recht gut informiert. Es waren dies im Jahr

1925: die Flugstrecke Berlin-Breslau-Gleiwitz (vom 1. Mai bis zum 14. November) und Breslau-Dresden-Ruhrgebiet (vom 11. Mai bis 30. September);⁷²

1926: Berlin-Breslau, Gleiwitz-Breslau-Halle-Köln, Breslau-Görlitz-Dresden-Leipzig/Halle (jeweils vom 19. April bis 16. Oktober) und Berlin-Breslau-Gleiwitz (vom 16. Oktober bis 31. Dezember);⁷³

1927: Berlin-Breslau-Gleiwitz-Wien (vom 1. Januar bis 17. April), Berlin-Breslau-Gleiwitz-Brünn-Wien (vom 18. April bis zum 31. Dezember), Breslau-Halle/Leipzig-Köln und Breslau-Prag-München (vom 18. April bis zum 15. Oktober), Gleiwitz-Breslau-Stettin (vom 20. Mai bis 19. August) und Berlin-Cottbus-Görlitz-Hirschberg-Breslau (vom 23. Mai bis 21. September);⁷⁴

1929: Berlin-Breslau-Gleiwitz, Breslau-Berlin, Düsseldorf-Dortmund-Kassel-Halle/Leipzig-Breslau, Breslau-Halle/Leipzig-Köln, Stettin-Breslau-Gleiwitz, Breslau-Prag-München, Breslau-Hirschberg;⁷⁵

1930: Breslau-Berlin-Gleiwitz (1. März bis 31. Dezember), Breslau-Dresden-Halle/Leipzig-Erfurt-Dortmund-Essen/Mülheim-Düsseldorf, Gleiwitz-Breslau-Halle/Leipzig-Köln (vom 1. Mai bis 31. Oktober), Breslau-Hirschberg-Cottbus-Berlin, Breslau-Hirschberg (1. Mai bis 30. September), Breslau-Prag-München (1. Mai bis 31. August), Paris-Straßburg-Nürnberg-Prag-Breslau-Warschau (1. Mai bis 31. Dezember).⁷⁶

70) Große Verheerungen auf dem Gleiwitzer Flugplatz, in: Reichspost 35 (1928), Nr. 185 vom 5. Mai 1928, S. 6. 71) Das Empfangsgebäude am Gleiwitzer Flughafen, in: Oberschlesien im Bild, Jahrgang 1929, Nr. 36 vom 6. September 1929, S. 4. 72) Kleines statistisches Taschenbuch für die Stadt Breslau 1926, hrsg. v. Statistischen Amt der Stadt Breslau, S. 53; 1927, S. 63. 73) Kleines statistisches Taschenbuch für die Stadt Breslau 1927, hrsg. v. Statistischen Amt der Stadt Breslau, S. 63. 74) Kleines statistisches Taschenbuch für die Stadt Breslau 1928, hrsg. v. Statistischen Amt der Stadt Breslau, S. 57. 75) Kleines statistisches Taschenbuch für die Stadt Breslau 1929, hrsg. v. Statistischen Amt der Stadt Breslau, S. 47. 76) Statistisches Jahrbuch der Stadt Breslau 1931, hrsg. v. Statistischen Amt der Stadt Breslau, S. 57.

Mit dem ab dem 15. Oktober 1928 geltenden Winterflugplan wurde als erste Schlesien berührende Flugstrecke die Fluglinie Berlin–Breslau–Gleiwitz erstmals auch während des gesamten Winters befliegen.⁷⁷ Mit dem Sommerflugplan 1930 war eine Post- und Frachtluftlinie von Wien nach Istanbul eingerichtet worden. Mit dem Sommerflugplan 1931 wurde diese Linie bis Breslau erweitert. Von Berlin wurde nun mit dem Nachtschnellzug Post und andere Fracht nach Breslau gebracht und von dort per Flugzeug nach Wien und Istanbul weitergeflogen.⁷⁸

Flugverbindungen von Breslau oder Gleiwitz nach Polen gab es praktisch nicht. Von den bekannten Flugplänen der Deutschen Lufthansa werden Ende der 1920er und in den 1930er Jahren Flugverbindungen von Breslau oder Gleiwitz aus zu den polnischen Flughäfen in Posen, Gdingen, Warschau, Kattowitz, Krakau, Kowno und Lemberg nahezu nicht angezeigt. Die Flugverbindung der CIDNA von Paris über Prag und Breslau nach Warschau wird in den Sommerflugplänen 1929 und 1931 und dem Herbstflugplan 1931 ausgewiesen. In den anderen Jahren wurde unmittelbar von Prag aus nach Warschau geflogen. Ansonsten weist lediglich der Sommerflugplan 1936, dem Jahr der Olympischen Spiele in Berlin, eine Fluglinie Berlin–Breslau–Gleiwitz–Krakau–Lemberg aus.⁷⁹

Über den Umfang des Luftverkehrs auf dem Flughafen Breslau liegen eingehendere Statistiken mit Zahlen der jährlichen Starts und Landungen sowie der Fluggäste vor:⁸⁰

Jahr	planmäßiger		außerplanmäßiger		örtlicher Flugbetrieb	
	Luftverkehr				Starts und Landungen	Fluggäste
	Starts und Landungen	Fluggäste	Starts und Landungen	Fluggäste		
1925	1 784	1 776				
1926	2 617	2 145				
1927	1 434	4 353				
1928	2 723	5 810	647	399	1 640	345
1929	3 529	5 238	411	303	2 012	1 355
1930	3 744	6 326	525	503	4 366	2 175
1931	3 784	6 320	629	553	5 888	1 895
1932	2 970	5 798	638	668	6 140	3 805
1933	2 430	7 127				
1934	2 881	7 797				
1935	3 028 ⁸¹	6 554				
1937	3 899	13 147				

77) Der Winterflugplan der deutschen Lufthansa, in: Flugsport 20 (1928), S. 439. 78) Sommer-Flugplan der Luft-Hansa, in: Hamburgischer Correspondent 201 (1931), Nr. 189 (Morgenblatt) vom 24. April 1931, S. 3. 79) Auswertung der Flugpläne der Deutschen Lufthansa, die eingestellt sind unter www.jh-reisen.de/Fotos/Homepage%20Lufthansa/lufthansa-flugplaene%20bis%201945.htm (abgerufen am 31. Januar 2017). 80) Statistisches Jahrbuch der Stadt Breslau 1926, hrsg. v. Statistischen Amt der Stadt Breslau, S. 53; dito 1928, S. 57; dito 1931, S. 57; dito 1934, S. 44; Kleines statistisches Taschenbuch für die Stadt Breslau 1933, hrsg. v. Statistischen Amt der Stadt Breslau, S. 61; dito 1935, S. 29. 81) In der Quelle sind 30 028 angegeben. Es muss sich hier um einen Schreibfehler handeln.

Die Frachtbeförderung am Flughafen Breslau nahm – von einem Einbruch im Rahmen der Weltwirtschaftskrise 1929 abgesehen – kontinuierlich zu und verfünffachte sich innerhalb von zehn Jahren, wie folgende Übersicht zeigt:⁸²

Jahr	Frachtgut insgesamt	davon Postgut	davon Frachtgut	davon Reisegepäck
1925	21 750 kg	13 521 kg	1 175 kg	7 054 kg
1926	33 702 kg	17 901 kg	2 501 kg	13 300 kg
1927	46 764 kg	9 360 kg	5 290 kg	28 114 kg
1928	82 337 kg	29 353 kg	14 476 kg	38 508 kg
1929	55 428 kg	16 963 kg	10 328 kg	28 137 kg
1930	175 001 kg	32 034 kg	101 258 kg	41 709 kg
1931	92 538 kg	24 767 kg	33 129 kg	34 687 kg
1932	78 919 kg	24 287 kg	7 684 kg	38 948 kg
1933	82 564 kg	23 323 kg	15 845 kg	43 395 kg
1934	85 557 kg	18 892 kg	21 400 kg	45 265 kg
1935	101 615 kg	36 203 kg	25 630 kg	39 782 kg
1936	123 747 kg			
1937	181 118 kg	72 896 kg	29 395 kg	78 827 kg

Ab 1934 setzte die Lufthansa verstärkt Junkers-Flugzeuge des Typs Ju 52 ein. Diese Flugzeuge hatten eine Höchstgeschwindigkeit von 280 km/h und eine Reisegeschwindigkeit von 240 km/h und boten Platz für Post, Fracht und 16 Passagiere. Zu Jahresanfang 1934 besaß die Lufthansa bereits 12 Flugzeuge dieses Typs und hatte weitere 12 in Auftrag gegeben. Außerdem wurden im Jahr 1934 verschiedene Blitzstrecken innerhalb des Liniennetzes geschaffen, auf denen das Schnellflugzeug He 70 der Heinckel-Werke eingesetzt wurden. Dieses Flugzeug erreichte eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 315 km/h. Die Strecke Hamburg–Breslau konnte nun in 100 Minuten bewältigt werden.⁸³ In der Folgezeit wurden immer neue Rekorde aufgestellt. Im Juni 1935 flog ein Flugzeug dieses Typs auf der Strecke Köln–Berlin eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 360 bis 370 km/h. Die Strecke von Hamburg nach Köln wurde in 70 statt der fahrplanmäßigen Dauer von 95 Minuten zurückgelegt.⁸⁴

Der kleine Flugplatz in Neisse findet sich im Fluglinienplan der Lufthansa das letzte Mal im Herbst 1929.⁸⁵ Für das Jahr 1930 habe ich einen Flugplan nicht auffinden können. Ab spätestens dem Sommerflugplan 1931 wurde Neisse nicht mehr angefliegen.⁸⁶ Im Sommer

82) Statistisches Jahrbuch der Stadt Breslau 1926, hrsg. v. Statistischem Amt der Stadt Breslau, S. 53; dito 1928, S. 57; dito 1931, S. 57; dito 1934, S. 44; Kleines statistisches Taschenbuch für die Stadt Breslau 1933, hrsg. v. Statistischem Amt der Stadt Breslau, S. 61; dito 1935, S. 29; dito 1936, S. 65; dito 1938, S. 46.

83) Wieder eine Etappe in der Verkehrsentwicklung. Berlin näher als Volksdorf. Die Lufthansa stellt neue Schnellflugzeuge in den Dienst, in: Hamburger Anzeiger 47 (1934), Nr. 2 vom 3. Januar 1934, S. 1.

84) In 70 Minuten von Hamburg nach Köln, in: Hamburger Nachrichten 144 (1935), Nr. 261 (Morgen-Ausgabe) vom 7. Juni 1935, S. 1.

85) Lufthansa-Streckenplan 1929, online auf [www.jh-reisen.de/Fotos/Homepage%20Lufthansa/Lufthansa-Streckenplaene/1929%20-%20Herbstflugplan%20\(1\).jpg](http://www.jh-reisen.de/Fotos/Homepage%20Lufthansa/Lufthansa-Streckenplaene/1929%20-%20Herbstflugplan%20(1).jpg) (abgerufen am 29. Januar 2017). 86) Lufthansa-Streckenplan 1931, online auf [www.jh-reisen.de/Fotos/Homepage%20Lufthansa/Lufthansa-Flugplaene/1931-05-01%20-%20Flugplan%20Sommer%20bis%2031.08.%20\(1\).jpg](http://www.jh-reisen.de/Fotos/Homepage%20Lufthansa/Lufthansa-Flugplaene/1931-05-01%20-%20Flugplan%20Sommer%20bis%2031.08.%20(1).jpg) (abgerufen am 29. Januar 2017).

1934 wurde der planmäßige Flugbetrieb am Flugplatz Görlitz eingestellt.⁸⁷ Der Flughafen Hirschberg wurde während des Sommers noch bis 1938 angefliegen.⁸⁸ Allerdings wurde Hirschberg nicht mehr auf überregionalen Linien angefliegen, sondern seit 1935 allein von Breslau aus.⁸⁹

Im Sommer 1937 erreichte die Zahl der täglichen Abflüge vom Flughafen Breslau mit 24 einen neuen Rekord.⁹⁰ Mit dem Winterflugplan 1937/38 vergrößerte sich die Zahl der Fluglinien, die ganzjährig von der Lufthansa befliegen wurden, erheblich. Erstmalig wurde nun auch im Post- und Frachtstreckennetz die Strecke Berlin–Breslau ganzjährig geflogen.⁹¹

Nach der Annexion der Tschechoslowakei im Jahr 1938 wurde mit dem Sommerflugplan 1939 nach über zehn Jahren ab dem 16. April 1939 wieder eine Fluglinie Breslau–Gleiwitz–Wien eingerichtet, mit der Wien von Breslau aus in zwei Stunden zu erreichen war.⁹²

Mit Kriegsausbruch Anfang September 1939 wurde der Linienflugverkehr mit denjenigen Staaten, mit denen Deutschland nun Krieg führte, eingestellt. Insgesamt nahm der Linienflugverkehr kriegsbedingt ab und insbesondere wurden die kleineren Städte nicht mehr angefliegen. Hiervon war auch Gleiwitz betroffen. Nach dem Sommerflugplan 1940 wurden nur noch „zwölf deutsche Städte, nämlich Berlin, Wien, München, Danzig, Königsberg, Breslau, Lodsch, Kattowitz, Nürnberg, Dresden, Graz und Hamburg im Sommer von der Lufthansa angefliegen [...]. Hinzu kommt dann wie üblich Prag. Die Flugzeiten sind so gelegt, daß zwischen Berlin und München, Berlin und Königsberg oder Wien und Berlin Hin- und Rückreisen an einem Tag gut zu ermöglichen sind. Wieder aufgenommen wird die Strecke Berlin–Breslau, die nach Kattowitz und Wien weitergeführt wird. Insgesamt fliegt die Lufthansa in diesem Jahr 16 Länder an und bedient dabei werktäglich 25 verschiedene Städte im Ausland.“⁹³

Im Laufe des Krieges wurde der Flugplan immer stärker reduziert. Nach dem ab dem 4. November 1940 geltenden Winterfahrplan flog die Lufthansa nur noch 9 deutsche und 14 ausländische Großstädte in 10 europäischen Ländern an. Das Verkehrsnetz hatte sich auf 11 000 km verringert (zum Vergleich: 1928 hatte es noch rund 30 000 km betragen). Dies beruhte vor allem darauf, dass „dem deutschen Luftverkehr [...] gegenwärtig in allererster Linie die Pflege des Personen-, Fracht- und Postverkehrs mit den nicht am Krieg beteiligten Ländern Europas übertragen ist. Flugverbindungen innerhalb des Reiches werden daher von der Deutschen Lufthansa nur insoweit aufrecht erhalten, als sie sich in die internationalen Luftwege eingliedern [...]“ Die Strecke Budapest–Wien–Bres-

87) Wikipedia-Artikel „Flugplatz Görlitz“ (abgerufen am 22. Januar 2017). **88)** Lufthansa-Streckenplan 1938, online auf [www.jh-reisen.de/Fotos/Homepage%20Lufthansa/Lufthansa-Flugplaene/1938-03-27%20-%20Sommerflugplan%20bis%2001.10/1938-03-27%20-%20Sommerflugplan%20bis%2001.10.%20\(1\).jpg](http://www.jh-reisen.de/Fotos/Homepage%20Lufthansa/Lufthansa-Flugplaene/1938-03-27%20-%20Sommerflugplan%20bis%2001.10/1938-03-27%20-%20Sommerflugplan%20bis%2001.10.%20(1).jpg) (abgerufen am 29. Januar 2017). Im Sommerflugplan 1939 ist Hirschberg nicht mehr verzeichnet, vgl. <http://picclick.de/alter-Sommer-Flugplan-Deutsche-Lufthansa-1939-org-331882986104.html#&gid=1&pid=6> (abgerufen am 31. Januar 2017). **89)** Lufthansa-Streckenplan 1938 (wie Anm. 83). **90)** In wenigen Stunden quer durch Europa!, in: Altonaer Nachrichten 85 (1937), Nr. 77 vom 2. April 1937, S. 2. **91)** Winterflugplan 1937/38. Immer mehr Ganzjahres-Strecken, in: Hamburger Nachrichten 146 (1937), Nr. 266 vom 26. September 1937, S. 3. **92)** Flugsport 31 (1939), S. 247. **93)** Der Sommerflugplan der Deutschen Lufthansa, in: Illustrierte Kronen-Zeitung 41 (1940), Nr. 14.441 vom 1. April 1940, S. 3.

lau-Berlin wurde bereits nicht mehr von der Lufthansa, sondern von der ungarischen Fluggesellschaft Malert befliegen.⁹⁴ Der europäische Sommerfahrplan 1941, an dem sich neben der Lufthansa noch Fluggesellschaften aus zehn europäischen Ländern beteiligten, verband dann immerhin wieder 15 europäische Staaten miteinander. Der Flughafen Breslau war nun in die sog. nordischen Strecken eingebunden, die von Dänemark bzw. Schweden über Berlin-Breslau-Wien bis nach Ungarn führten.⁹⁵ Von Breslau aus konnten im direkten Linienflugverkehr ohne Umsteigen nur noch Berlin, Budapest, Kopenhagen, Malmö, München, Stockholm, Wien und Zürich erreicht werden.⁹⁶

Über die letzten Kriegsjahre liegen Angaben zu planmäßigen Linienflügen zu den schlesischen Flughäfen Breslau-Gandau und Gleiwitz nicht mehr vor.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Einbindung Schlesiens in das deutsche Flugliniennetz maßgeblich dadurch geprägt war, dass aufgrund der Regelungen nach dem ersten Weltkrieg auch deutsche zivile Flugzeuge über viele Jahre die Reichsgrenzen nicht überfliegen durften. Aufgrund seiner Lage zwischen Polen und der Tschechoslowakei war Schlesien somit eine Art Fluglinien-Sackgasse. Ab 1927 waren Linienflüge über Breslau nach Prag und weiter nach München und für wenige Jahre auch von Gleiwitz nach Wien möglich. Linienflüge ins benachbarte Polen oder über Polen hinweg in die Sowjetunion erfolgten hingegen auch in den 1930er Jahren nicht. Breslau entwickelte sich daher nie zu dem östlichen Flughafen-Drehkreuz, das sich manche Mitte der 1920er Jahre erhofft hatten.⁹⁷ Breslau und Gleiwitz blieben letztlich Provinzflughäfen. Die weiteren Flugplätze in Görlitz, Hirschberg und Neisse wurden nur wenige Jahre linienmäßig angefliegen und spielten selbst im nationalen Flugnetz schon bald keine Rolle mehr.

94) Lufthansa steigert Winterleistung, in: Neues Wiener Tagblatt 74 (1940), Nr. 356 vom 25. Dezember 1940, S. 14. 95) Ab 1. März Flugplanwechsel bei der Lufthansa, in: Illustrierte Kronen-Zeitung 42 (1941), Nr. 14.773 vom 2. März 1941, S. 6. 96) Lufthansa-Streckenplan 1941, online auf [www.jh-reisen.de/Fotos/Homepage%20Lufthansa/Lufthansa-Flugplaene/1941-06-08%20-%20Sommerflugplan/1941-06-08%20\(5\).jpg](http://www.jh-reisen.de/Fotos/Homepage%20Lufthansa/Lufthansa-Flugplaene/1941-06-08%20-%20Sommerflugplan/1941-06-08%20(5).jpg) (abgerufen am 29. Januar 2017). 97) Vgl. Otto ZIMMER-VORHAUS, Schlesien im Luftverkehr, in: Schlesien, hrsg. v. Schlesischen Verkehrsverband Breslau, Berlin-Halensee 1925, S. 123, der Breslau nach Wegfall der Nachkriegsbeschränkungen in folgende Flugstrecken eingebunden sah: Breslau-Warschau, Danzig-Posen-Breslau-Wien-Triest, Breslau-Thorn-Königsberg-St. Petersburg, Breslau-Kiew-Char-kow. HALLAMA (wie Anm. 3), S. 75, sah Breslau künftig als Zwischenstopp der Flugstrecken Lissabon-Wladiwostok, Hamburg-Teheran sowie Skandinavien-Italien.

Schlesische Geschichtsblätter

Zeitschrift für Regionalgeschichte Schlesiens

45. Jahrgang (2018) Herausgegeben vom Verein für Geschichte Schlesiens e. V. Heft 3 (November)

SPATA: Liegt das antike ptolemäische Budorigum/Budorgis in Schlesien?, 73–78 KLOSE: Die Anbindung
Schlesiens an den nationalen und internationalen Linienluftverkehr 1919 bis 1945, 79–94

SCHMIDT: Eine nicht zustande gekommene Stiftungsprofessur für Wirtschaftsgeographie an der
Friedrich-Wilhelms-Universität Breslau 1919–1929, 95–106

Mitarbeiter dieses Heftes:

Prof. Dr. Andreas KLOSE,
Dr. Jürgen W. SCHMIDT,
Manfred SPATA,

Schriftleiter: Prof. Dr. Andreas KLOSE,
Redaktion: Stefan GUZY,

Gestaltung und Satz: Zwölf, Büro für Grafikdesign, Paul-Lincke-Ufer 44a, 10999 Berlin
Druck und Bindung: Pinguin Druck, Marienburger Straße 16, 10405 Berlin

Verein für Geschichte Schlesiens e. V.
Berliner Ring 37
97753 Karlstadt (Main)
www.verein-fuer-geschichte-schlesiens.eu

ISSN 2190-4871

