

## Zur Frühgeschichte der Luftfahrt in Schlesien

ANDREAS KLOSE, POTSDAM

### I. Überblick über die Frühzeit

Der erste Aufstieg eines Ballons in Schlesien erfolgte am 1. Januar 1784 in Breslau. Ein Professor Steiner und ein Herr Thaul ließen in Breslau einen kleinen Ballon von eineinhalb Meter Durchmesser aufsteigen.<sup>1</sup>

Schon wenige Wochen später, am 25. Februar 1784 ließ der königliche Kriegs- und Oberbaurat Langhans, der Architekt des Brandenburger Tores in Berlin, einen von ihm gefertigten Ballon in Breslau aufsteigen. Dieser Ballon legte in eineinviertel Stunden die Strecke bis Mühlwitz hinter Oels zurück.<sup>2</sup>

Ein bemannter Heißluftballon stieg in Schlesien zum ersten Mal am 27. Mai 1789 in die Lüfte. Der Franzose Jean-Pierre Blanchard, der mehrere Jahr lang Versuche mit Heißluftballons unternommen und schließlich auch den Kanal von Dover nach Calais in einem Heißluftballon überquert hatte, war mit seiner Erfindung auf Reise durch Europa gegangen. Dabei erreichte er auch Berlin. „Kaum war Herr Blanchard in Berlin von den Königs Majestät und dem ganzen Königlichen Hause mit so vorzüglicher Distinktion und Achtung für seine Geschicklichkeit aufgenommen worden, als sich der Ruf verbreitete, daß das in aller Absicht große, zum Theil sehr belehrende, und durchaus bewunderungswürdige Schauspiel einer Luftfarth auch in Breslau gegeben werden solle.“ Über diese „Luftreise“ berichtet ein 18seitiger Artikel in den Schlesischen Provinzialblättern.<sup>3</sup> Der Start dieses Ballons erfolgte außerhalb der Stadt zwischen dem Dom und dem neuen Tor im Innern der Festungsschanzen. „Die Wahl dieses Ortes war in aller Absicht gut. In der Mitte desselben die geräumige, niedrige Pläne für den Apparat und alle Reiseanstalten; und nach drei Seiten hin der hohe Wall, der die Menge der Zuschauer aufnahm, und eine Art von Amphitheater formirte.“ Gegen 5:30 Nachmittags stieg der Ballon auf und landete gegen 6:15 Uhr bei Groß Mertenau im Kreis Trebnitz. „Von der schönen und herrlichen Luftfahrt oder ihrem geschickten und kühnen Unternehmer redete nun ganz Breslau mit Vergnügen.“ Ein weiteres mal stieg im Jahre 1810 in Breslau ein Ballon in die Lüfte,<sup>4</sup> worüber aber keine näheren Informationen gefunden werden konnten.

In den folgenden Jahren erfolgten offenbar des öfteren Ballonaufstiege in Breslau, die sich zu Volksbelustigungen entwickelten. So kündeten im Breslauer Stadtarchiv Flugblätter aus den Jahren 1793, 1797, 1799, 1805 und 1810 von derartigen Ereignissen.<sup>5</sup>

Bis weit in das 19. Jahrhundert hinein spielten Experimente mit Ballons in Deutschland aber offenbar keine große Rolle. Ins deutsche Bewusstsein kam die Luftschiffahrt

1) H. MOERDEBECK, Handbuch der Luftschiffahrt mit besonderer Berücksichtigung ihrer militärischen Verwendung, Leipzig 1886, S. 71. 2) Schlesische Zeitung, Jahrgang 1784, Jubiläumsausgabe vom 27. Februar 1784, zitiert nach: Schlesische Flieger Nachrichten 4 (1986), Heft 4, S. 19–20. 3) A. G. STEINER, Geschichte der zu Breslau den 27. Mai von Herrn Blanchard unternommenen Luftreise, in: Schlesische Provinzialblätter 9 (Januar bis Junius 1789), S. 515–532. 4) Horst ZENGLER, Schlesische Luftfahrtgeschichte, Lensahn o. J. [um 1979], S. 5. 5) Dr. Erich BOHN, 125 Jahre Luftfahrt in Schlesien, in: Schlesische Zeitung 172 (1913), Sondernummer anlässlich der Jahrhundert-Ausstellung in Breslau, zitiert nach: Schlesische Flieger Nachrichten 4 (1986), Heft 4, S. 21–28, hier S. 22.

erst wieder, nachdem im deutsch-französischen Krieg 1870/71 aus dem von deutschen Truppen belagerten Paris der Belagerungsring mit Ballons überfahren wurde. Der Chef des preußischen Ingenieur-Korps erhielt bald danach den Auftrag, Versuche hinsichtlich einer militärischen Nutzbarkeit der Ballonfahrt anstellen zu lassen. Diese Versuche wurden mit im Krieg erbeuteten französischen Material vorgenommen. Im November 1883 erhielt der Hauptmann im Eisenbahn-Regiment Buchholtz, welcher den seit September 1881 in Berlin bestehenden „Verein zur Förderung der Luftschiffahrt“ mitbegründet hatte, vom Kriegsminister den Auftrag, Vorschläge betreffend die Bildung einer Luftschiffertruppe zu machen. Anfang 1884 wurde eine „Versuchsstation für Captifballons“ gegründet. Ende 1884 wurde der erste Fesselballon für militärische Zwecke in Dienst genommen.<sup>6</sup>

Dem 1881 in Berlin gegründeten Deutschen Verein für Luftschiffahrt<sup>7</sup> traten vereinzelt auch Mitglieder aus anderen Städten bei. Auch aus Schlesien lassen sich einzelne Mitglieder nachweisen, so etwa der 1888 verstorbene Generalleutnant a. D. Regely aus Glogau.<sup>8</sup> Im Dezember 1900 trat der Leutnant von Teichmann und Logischen in Breslau dem Verein bei, im Januar 1901 der Breslauer Universitätsprofessor Abegg.<sup>9</sup> Letzterer nahm schon am 22. April 1901 an einer Ballonfahrt vom Tempelhofer Feld bei Berlin aus teil.<sup>10</sup> Im Oktober 1901 wurden seine Ehefrau Lina Abegg und der Privatdozent Dr. Scholz aus Breslau als Mitglied aufgenommen.<sup>11</sup>

Auch Erfindungen in Bezug auf die Luftfahrt wurden schon frühzeitig in Schlesien gemacht. So wurde etwa am 25. März 1881 einem gewissen Kleeberg aus Breslau ein Patent auf eine Lenkvorrichtung für Luftballons erteilt.<sup>12</sup> Die Mitglieder Legal und Reichel der Schlesischen Gesellschaft für vaterländische Cultur beschäftigten sich schon 1882 mit der Ermittlung der zur Fortbewegung eines Menschen erforderlichen Flügelgröße.<sup>13</sup> Der Maschinenfabrikant C. Zenker in Breslau entwickelte 1885 einen neuartigen Ballonmotor mit Äther als Verdampfungsflüssigkeit.<sup>14</sup> Ein Georg Hannach aus Breslau meldete im Juli 1901 eine Flugvorrichtung zum Patent an.<sup>15</sup> Ab den 1880er Jahren gab es in Deutschland die ersten Zeitschriften, die sich mit Entwicklungen bei der Luftfahrt beschäftigten.

6) BUCHHOLTZ, Die Geburt und erste Kindheit der preussischen Militär-Luftschiffer-Abtheilung, in: Illustrierte Aeronautische Mitteilungen 4 (1900), S. 106. 7) Da die historischen Vereinsbezeichnungen der seinerzeitigen Rechtschreibung entsprachen, wird im Hinblick auf eine Vereinheitlichung innerhalb dieses Beitrags das Wort Luftschiffahrt durchgängig in der alten Schreibweise verwendet. 8) Deutscher Verein zur Förderung der Luftschiffahrt. Protokoll der Sitzung vom 25. Juni 1888, in: Zeitschrift für Luftfahrt 7 (1888), S. 287–288, hier S. 288. 9) Illustrierte Aeronautische Mitteilungen 5 (1901), S. 73, 74. 10) Illustrierte Aeronautische Mitteilungen 5 (1901), S. 113. 11) Deutscher Verein für Luftschiffahrt, in: Illustrierte aeronautische Mitteilungen 6 (1902), S. 29. 12) Deutsche Reichspatente auf dem Gebiete der Luftschiffahrt, in: Zeitschrift des Deutschen Vereins zur Förderung der Luftschiffahrt 4 (1885), S. 85–87, hier S. 86. 13) Karl MÜLLENHOFF, Die Grösse der Flugflächen, in: Zeitschrift des Deutschen Vereins zur Förderung der Luftschiffahrt 4 (1885), S. 161–169, hier S. 166. 14) Protokoll der am 13. Februar 1886 abgehaltenen Sitzung des Deutschen Vereins zur Förderung der Luftschiffahrt, in: Zeitschrift des Deutschen Vereins zur Förderung der Luftschiffahrt 5 (1886), S. 63–64, hier S. 64; C. ZENKER, Zenker's neuer Ballon-Motor, in: Zeitschrift des Deutschen Vereins zur Förderung der Luftschiffahrt 5 (1886), S. 112. 15) Patent- und Gebrauchsmusterschau in der Luftschiffahrt, in: Illustrierte Aeronautische Mitteilungen 7 (1903), S. 244–249 hier S. 245.

Schlesien wurde nun gelegentlich von Ballons überfahren und einige landeten auch in Schlesien. Dabei kam es 1893 zu einem Unglücksfall. Der Ballon »Humboldt« explodierte und verbrannte beim Landen in Schlesien durch elektrische Zündung. „An der Landungsstelle war eine Schar von Kindern versammelt, von denen viele durch Brandwunden leicht verletzt wurden. Am schlimmsten erging es einem Knaben, dem sämtliche Zähne herausgerissen wurden. An Ort und Stelle sind sofort über 100 Mark Schmerzensgelder verteilt, und der Vater des Knaben erhob eine Klage auf Erteilung einer Lebensrente für denselben. Trotzdem diese Klage abgewiesen wurde, sind für den Knaben doch die Kurkosten und ein künstliches Gebiß bezahlt worden.“<sup>16</sup> Einen Beinahe-Unfall gab es auch, als am 22. Juni 1904 ein in Charlottenburg bei Berlin gestarteter Ballon morgens um 4 Uhr 25 Minuten in dem Dorf Gräbschen bei Breslau landete und sich das Schleppseil in den Drähten der elektrischen Leitung verfang. Der Abstieg gelang dann aber doch ohne Unfall.<sup>17</sup>

Auch Landungen von in anderen Gegenden Deutschlands oder auch Österreichs gestarteten Ballons in Schlesien lassen sich ab den 1890er Jahren immer wieder nachweisen. Der Berliner Verein für Luftschiffahrt unternahm aus Anlass der Feier seines 25-jährigen Bestehens im Oktober 1906 eine Ballonwettfahrt von Berlin aus. Von den gestarteten Ballons landeten allein sechs in Schlesien.<sup>18</sup>

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts lassen sich auch vereinzelt Ballonstarts in Schlesien nachweisen. Der älteste aufgefundene Nachweis über einen Ballonstart in Schlesien berichtet dabei wiederum von einem Unglück. Im März 1902 verunglückte der Berufsluftschiffer Weinrich in Brockau bei Breslau schwer, als sein Ballon beim Aufstieg an einer Fahnenstange hängen blieb, er selbst aber abstürzte und schwere Verletzungen dabei erlitt.<sup>19</sup> Im Frühjahr 1904 startete ein Ballon des Berliner Vereins für Luftschiffahrt von Breslau aus.<sup>20</sup> Am 14. April 1906 vormittags um 10:23 Uhr startete der Berliner Verein für Luftschiffahrt unter Führung des Oberarztes Dr. Flemming und mit den Passagieren Professor Dr. Heyne und Dr. P. Krause zur 53. Fahrt mit seinem Ballon „Helmholtz“ in Breslau. Die Landung erfolgte um 6:30 Uhr nachmittags in Kruszewiak bei Posen. Die Entfernung belief sich auf 155 km, die Geschwindigkeit auf durchschnittlich 20 km in der Stunde und die Flughöhe belief sich auf bis zu 4400 Meter.<sup>21</sup> Der Berliner Verein für Schiffahrt unternahm gelegentlich noch weitere Ballonfahrten von Breslau aus.

Im Oktober 1906 war der „dem Wiener Aeroklub gehörige Ballon «Helios» [...], wie die Wiener Zeitungen berichten, vor einigen Tagen in unglaublich kurzer Zeit von Wien bis vor die Tore von Breslau geflogen und wie durch ein Wunder vor einer Katastrophe bei der Landung bewahrt worden. Sein Führer Dr. Schlein ist nach einer furchtbaren Schleppfahrt nur dadurch schwerer Leibes- und Lebensgefahr entgangen, daß der an der

16) C. BUSLEY, Die vermeintliche Gefährlichkeit des Ballonfahrens und die damit verknüpfte Versicherungsfrage, in: Illustrierte aeronautische Mitteilungen 10 (1906), S. 1–9, hier S. 7. 17) Wiener Luftschiffer-Zeitung 3 (1904), S. 180. 18) Die Feier des 25-jährigen Bestehens des Berliner Vereins für Luftschiffahrt, in: Illustrierte aeronautische Mitteilungen 10 (1906), S. 445–456, hier S. 454. 19) Wiener Luftschiffer-Zeitung 1 (1902), S. 55. 20) Berliner Verein für Luftschiffahrt, in: Illustrierte aeronautische Mitteilungen 8 (1904), S. 176. 21) A. F., Berliner Verein für Luftschiffahrt, in: Illustrierte aeronautische Mitteilungen 10 (1906), S. 212–215, hier S. 213.

Erde schleifende Korb einen Baum entwurzelte und mitnahm, der ihm als Anker diente und den Ballon zum Stillstand brachte. Wie merkwürdig! Derselbe Ballon «Helios» machte unter demselben Führer die Fahrt nach Breslau in umgekehrter Richtung am 14. und 15. Oktober bei dem Berliner Wettbewerb, sah sich damals aber «durch absolute Windstille» nach einer Fahrt von 25 Stunden und 43 Minuten zur Landung bei Leisewitz, nahe Breslau, genötigt. Die Landung verlief damals aufs glatteste.“<sup>22</sup>

1907 gab es in Breslau bereits ein preußisches Luftschiifferbataillon,<sup>23</sup> über das sich sonst aber keine Nachrichten finden. In den Jahren 1908 bis 1910 wurden in Breslau dann eine Reihe von Vereinen – der Schlesische Verein für Luftschiffahrt 1908, der Schlesische Flugsport-Club 1909 und der Schlesische Aero-Club 1910 – und anderen Unternehmen gegründet, die sich mit der Luftschiffahrt beschäftigten. An diesen Vereinen und Unternehmen waren oftmals dieselben Personen maßgeblich beteiligt und vielfach waren es auch Offiziere. Am 1. Oktober 1910 hatten der Schlesische Verein für Luftschiffahrt 1360 Mitglieder, der Schlesische Flugsport-Club 182 Mitglieder und der im selben Jahr gegründete Schlesische Aero-Club 32 Mitglieder.<sup>24</sup>

Als am 5. August 1908 das erst am 20. Juni 1908 in Betrieb genommene Luftschiff LZ 4 des Grafen Zeppelin in Echterdingen durch ein Gewitter vollständig zerstört wurde, ging eine große Welle der Hilfsbereitschaft durch das ganze Reich. Aus Breslau wurde bereits am 6. August vermeldet: „Sämtliche Breslauer Bankhäuser, der Schlesische Verein für Luftschiffahrt, die meisten Tageszeitungen eröffneten Sammlungen für Zeppelin.“<sup>25</sup> Am 7. August 1908 bewilligte der Breslauer Magistrat in seiner Sitzung 10 000 Mark zu einer Zeppelin-Spende und rief am nächsten Tag die Bürgerschaft zu Spenden auf.<sup>26</sup> Insgesamt 122 000 Mark wurden in der Provinz Schlesien gespendet, die damit von allen deutschen Provinzen an erster Stelle lag.<sup>27</sup>

Die Entwicklung immer leistungsfähigerer Flugapparate wurde durch zahlreiche Wettbewerbe mit teils hohen ausgesetzten Preisgeldern befördert, die mitunter auch vom Militärfiskus ausgesetzt wurden, der ein massives Interesse an der Entwicklung leistungsfähiger und im Militär einsetzbarer Flugapparate hatte.

Die Fliegerei wurde nicht nur von Praktikern betrieben, sondern auch theoretisch erforscht. Dr. phil Georg von dem Borne, der im Vorstand des Schlesischen Vereins für Luftschiffahrt und des Schlesischen Flugsport-Clubs, Privatdozent für Geophysik und angewandte Geologie an der Universität Breslau sowie Leiter der königlichen Erdbebenwarte in Krietern bei Breslau war, wurde mit dem Wintersemester 1910/1911 zum Dozenten der Luftschiffahrt an der Technischen Hochschule Breslau berufen.<sup>28</sup> An der Universität Breslau beschäftigte er sich ebenfalls mit der Fliegerei und hielt im Wintersemester 1911/12 eine Vorlesung über „Die wissenschaftlichen Grundlagen der Luftschiffahrt – Theorie der Luftschiffahrt“.<sup>29</sup>

22) A. F., Ballon „Helios“, in: Illustrierte aeronautische Mitteilungen 10 (1906), S. 445. 23) Wiener Luftschiiffer-Zeitung 6 (1907), S. 206. 24) Vereine im deutschen Luftschiiffer-Verbande, in: Hermann HOERNES (Hrsg.), Buch des Fluges, III. Band, Wien 1912, S. 123–124. 25) Grazer Tagblatt 18 (1908). Nr. 217 vom 8. August 1908, S. 5. 26) Wiener Luftschiiffer-Zeitung 7 (1908), S. 204. 27) ZENGLER (wie Anm. 3), S. II. 28) Hochschulnachrichten, in: Grazer Tagblatt 20 (1910), Nr. 272 vom 3. Oktober 1910, S. 3. 29) Jahrbuch über die Fortschritte auf allen Gebieten der Luftschiffahrt 1912, München 1912, zitiert nach: [www.pennula.de/luftfahrtgeschichte/jahrbuch-luftschiiffer-zeppelin-luftschiifferahrt-1912.htm](http://www.pennula.de/luftfahrtgeschichte/jahrbuch-luftschiiffer-zeppelin-luftschiifferahrt-1912.htm) (abgerufen am 8. Januar 2017).

Diese nicht nur in Schlesien, sondern im gesamten Deutschen Reich erfolgten Entwicklungen führten dazu, dass Deutschland bald die bis dahin auf dem Gebiet der Luftfahrt führenden Franzosen eingeholt und überholt hatte. Ende 1913 wurde vom Grafen de La Vaulx, einer der einflussreichsten und führenden Persönlichkeiten der französischen Luftschiffahrt und des Flugwesens in einem Aufsatz ausgeführt: „Wenn man ein wenig neugieriger gewesen wäre, hätte man wahrnehmen können, daß die Deutschen — ohne ihre bewundernswerte und fruchtbare Anstrengung zum Bau einer mächtigen Luftflotte aufzugeben — die Flugkunst nicht vernachlässigten, sondern mit einer unermüdlichen Zähigkeit und ohne Lärm — in der Stille — ihre Flugmaschinen-Fabriken und ihre Flugschulen vermehrten. Als vor kurzem bekannt wurde, daß der Rekord für die größte ohne Zwischenlandung zurückgelegte Entfernung von einem Deutschen geschlagen wurde, daß auch der Dauerrekord für den Flug mit einem Passagier durch einen deutschen Flieger verbessert wurde, als man erfuhr, daß zu dem großen Entfernungspreis, der einen Minimalflug von 1000 Kilometern in 24 Stunden voraussetzt, neun Piloten sich qualifiziert hatten — als man das alles erfuhr, war man bei uns überrascht und erstaunt. Mit Verblüffung vernahm man dann noch — und noch heute ist das der Allgemeinheit nicht bekannt —, daß in diesem Jahre die Zahl der Flieger, die ihr Flugzeugnis erwarben, in Deutschland größer gewesen ist als in Frankreich, und daß die privaten und militärischen Flugplätze ebenfalls zahlreicher geworden sind als bei uns. Gewiß haben wir noch heute durch die Qualität unserer Apparate und unserer Flieger einen Vorsprung, aber wir stehen im Begriff, ihn ebenso zu verlieren, wie wir früher unseren Vorsprung im Ballonwesen und in der Luftschiffahrt einbüßten.“<sup>30</sup>

Die Begeisterung für Luftschiffe, Gleitflieger und schließlich auch motorisierte Flugzeuge erfasste auch die Öffentlichkeit. Ab etwa 1910 wurden im gesamten Deutschen Reich, aber auch im europäischen und außereuropäischen Ausland eine Vielzahl an Flugwochen veranstaltet, bei denen es um die Vorführung dieser neuen Technik und ihrer Weiterentwicklungen, aber auch um neue Rekorde ging. Diese Veranstaltungen hatten teils Zigtausende an begeisterten Besuchern. Die folgende Darstellung gibt einen Überblick über die in Schlesien bis zum Ende des ersten Weltkriegs vorhandenen Vereine, Unternehmen, Flugplätze und die ab 1910 auch hier stattgefundenen fliegerischen Großveranstaltungen.

## 2. Der Schlesische Verein für Luftschiffahrt

Anfang 1908 wurde in Breslau der erste sich mit Luftschiffahrt beschäftigende Verein in Schlesien gegründet. „In Breslau hat sich am 13. Januar 1908 ein schlesischer Verein für Luftschiffahrt konstituiert. Seine Satzungen sind den Satzungen des Berliner Vereins nachgebildet worden. Der Gründungsversammlung ging eine öffentliche Versammlung voraus, die so zahlreich besucht war, daß der große Festsaal des neuen Vereinshauses der Schlesischen Gesellschaft für vaterländische Kultur die Teilnehmer kaum zu fassen vermochte. Der Oberpräsident v. Zedlitz-Trützschler, der Kommandierende General des VI. Armeekorps Woyrsch und andere Persönlichkeiten aus der Generalität und der

<sup>30</sup>) Luftfahrt. Ein Alarmruf an die französischen Flieger, in: Rigaische Rundschau. Organ der Baltischen konstitutionellen Partei 47 (1913), Nr. 290 vom 16. Dezember 1913, S. 10.

hohen Beamtschaft, zahlreiche Offiziere und Herren aus der Provinz, Mitglieder der Sportvereine, Herren und Damen aus allen Kreisen der Bürgerschaft nahmen an der Versammlung teil. Hauptmann a. D. Hildebrandt hielt einen einleitenden Vortrag über Luftschiffahrt. Unmittelbar darauf folgte die Gründerversammlung, in der die Statuten beraten und angenommen wurden. Den Vorsitz des neuen Vereins übernahm Universitätsprofessor Abegg. In den Vorstand wurden gewählt: Herr Universitätsprofessor v. d. Borne als stellvertretender Vorsitzender, Kapitän Freiherr v. Kloch als Schriftführer, Hauptmann Gottschalk als Vorsitzender des Fahrtenausschusses und Bankdirektor Dr. Korpulus als Schatzmeister. Der Jahresbeitrag beträgt 12 Mark. Mit etwa 120 Mitgliedern trat der Verein ins Leben. Am 14. machte der Verein seine erste Fahrt, die mit Herrn und Frau Prof. Abegg nach etwa vier Stunden unter Führung von Dr. K. Ladenburg nahe Ostrowo an der russischen Grenze endete.“<sup>31</sup>

„Nach einmonatigem Bestehen zählte der Verein in seiner 1. Mitgliederversammlung am 14. Februar bereits etwa 220 Mitglieder und ist inzwischen auf über 250 angewachsen. Der Verein hat einen wissenschaftlichen Ausschuß gebildet (Professor Abegg, Privatdozent Dr. von dem Borne, Professor Lummer, Professor Pringsheim) und einen flugtechnischen Ausschuß (Ingenieur Schrader, Ingenieur Bittner, Ingenieur Leischner). Als Beisitzer sind in den Vorstand eingetreten Burggraf und Graf zu Dohna-Schlodien, Reg.-Assessor Dr. Erythropel, Hauptmann Jen Usch, Chefredakteur Roese, Kreisbaumeister Seybold, Hauptmann a. D. Tilsen, als stellvertretender Vorsitzender des Fahrtenausschusses Leutnant v. Hymmen. Der Verein ist inzwischen in den Deutschen Luftschifferverband aufgenommen und in das Vereinsregister gerichtlich eingetragen worden. Durch Zeichnung seitens der anwesenden Mitglieder wurde die Anschaffung eines eigenen Vereinsballons von 1437 cbm bereits sichergestellt. Dazu erhält er seitens eines Stifters noch einen 700-cbm-Ballon, die beide in kurzem zur Verfügung des Vereins sein werden und ihm die Möglichkeit einer regen Tätigkeit sichern Diese wird noch erleichtert durch das äußerst dankenswerte Entgegenkommen der städtischen Gasanstalt III, die bei rechtzeitiger Benachrichtigung der Ballonfüllung jedesmal ein besonders leichtes Gas von höchstens 0,41 bereitstellen wird. Dies bedeutet einen Auftriebsgewinn von ca. 60 g pro cbm, d. h. 40 kg für den kleinen, 90 kg für den großen Ballon gegenüber dem gewöhnlichen Gas von 0,46 Dichte.“<sup>32</sup>

Bereits am 23. April 1908 erfolgte die Taufe des angeschafften Ballons. „Die Feier fand statt auf dem Gelände der städtischen Gasanstalt III an der Trebnitzer Chaussee. Eine gewaltige Menge von Zuschauern hatte sich eingefunden, unter ihnen die Spitzen der Behörden, der Oberpräsident von Schlesien, Graf Zedlitz und Trützschler, der kommandierende General des 6. Armeekorps, von Woyrsch, und der Oberbürgermeister von Breslau. Der Ballon, der 1437 cbm fasst und in der Fabrik von Riedinger in Augsburg hergestellt ist, war bereits vor der Taufe durch eine Fahrt, die in der Nähe von Frankfurt a. O. endete, erprobt worden. Am Taufstage herrschte prächtiges Frühlingswetter. Der Festplatz und der Ballon waren mit Blumen und Flaggen in den schlesischen Fahnen geschmückt. Nachdem der Ballon gefüllt und zur Abfahrt fertig gemacht worden war,

31) Illustrierte Aeronautische Mitteilungen 12 (1908), S. 67. 32) ABEGG, Schlesischer Verein für Luftschiffahrt, in: Illustrierte Aeronautische Mitteilungen 12 (1908), S. 135.



leitete Professor Abegg, der Vorsitzende des Vereins, die Tauffeierlichkeiten durch eine Begrüßungsansprache ein. Nach ihm hielt Herzog Viktor von Ratibor die Taufrede. Er wies auf die Bedeutung des Tages hin und sprach den Wunsch aus, dass er eine gute Vorbereitung für den Verein werden möge. Seine Rede schloss mit einem dreifachen Hurra auf den Kaiser. Darauf vollzog der Herzog die Taufe mit den Worten: „Ich nenne dich ‚Schlesien‘, indem er eine mit Helium gefüllte Glasröhre, dem einzigen Gase, dessen Verflüssigung bisher noch nicht gelungen ist, an dem Korbe des Ballons zerschmetterte. Zugleich fiel die Hülle, die bis dahin den Namen ‚Schlesien‘ bedeckt hatte. Dann wurde der Ballon abgewogen und begab sich mit Prof. Abegg als Führer und den Herren Graf Dohna auf Gr. Kotzenau, Dr. von dem Borne und Leutnant Hymmen auf die Reise. Um 11 ¼ Uhr war der Aufstieg erfolgt. Nach zweistündiger Fahrt landete man in Gransdorf, Kreis Adelnau, an der schlesisch-posenschen Grenze, 65 km von Breslau. Der Ballon hatte eine Höhe von 2700 m erreicht.“<sup>33</sup>

Anlässlich der Taufe des großen Ballons wurde ein Wettfliegen kleiner Ballons veranstaltet, an dem 67 Ballons teilnahmen. „11 Ballons landeten in der nächsten Umgebung von Breslau bis Sacrau-Pawelwitz, 17 weitere westlich der Bahn Oels-Militisch, die meisten, nämlich 33, östlich dieser Bahn vor der Posenschen Provinzgrenze; ins Posensche gelangten noch 3; die weitest gelegenen Fundorte waren schliesslich: 1. Psary bei Turek, russ. Polen, Guv. Kalisch (148 km), 2. Klonowa bei Lututow, russ. Polen, Guv. Kalisch (100 km), 3. Hoffnungstal, Post Moltkesruh, Kreis Pieschen, Provinz Posen (99 km).“<sup>34</sup>

Bei seiner Mitgliederversammlung am 16. Juni 1908 wurden 21 neue Mitglieder aufgenommen. Es wurde ferner beschlossen, dass „hinfort die Ballonaufstiege öffentlich durch Anschlag im Lloydbüro und durch Inserate bekanntgegeben werden. Die Aufstiege werden von jetzt an für 50 Pfennig jedermann zugänglich sein; die Versammlung lehnte den Antrag ab, dieses Eintrittsgeld auch von den Mitgliedern zu erheben, sofern sie sich durch ihre Mitgliedskarten ausweisen. [...] Weiter wurde auf Anregung des Vorstandes beschlossen, innerhalb des Vereins eine Lotterie mit Losen zu 1 Mark zur Gewinnung von Gratisfahrten zu veranstalten; es soll für je 100 Mark Reingewinn eine Freifahrt vergeben werden und die Gewinne innerhalb der Mitglieder abtretbar sein. [...]

Der Vorsitzende des flugtechnischen Ausschusses, Ingenieur Schrader, erstattete dann den Bericht über die bisherigen Arbeiten dieser Vereinsgruppe und illustrierte ihn durch Lichtbilder. Es ist in Sitzungen und besonders in praktischer Tätigkeit auf dem Feld der Gleitmaschine bereits viel tüchtige Vorarbeit geleistet worden. Mehrere Monoplane, d. h. Flieger mit einer Fläche, verschiedener Formen und Grössen bis zu 22 qm Fläche, sind gebaut worden und neuerdings wurde durch Beihilfe des Vereinsmitgliedes Zimmermeister Valentin ein Abflugerüst von über 6 m Höhe mit einer schrägen Gleitfläche errichtet. [...] Den letzten Punkt der Tagesordnung bildete der Fahrtenbericht, den der Vorsitzende erstattete. Bei den bisherigen 8 Fahrten fungierten als Führer ausser dem Vorsitzenden selbst Burggraf und Graf zu Dohna-Schlodien, G. Gottschalck und Dr. E. Ladenburg. [...] Bei den Fahrten, deren eine von Gleiwitz, die anderen von Breslau

33) Schlesischer Verein für Luftschiffahrt. Ballontaufe, in: Illustrierte Aeronautische Mitteilungen 12 (1908), S. 232-233. 34) R. A., Schlesischer Verein für Luftschiffahrt. in: Illustrierte Aeronautische Mitteilungen 12 (1908), S. 396-397.

ausgingen, beteiligten sich 12 Neulinge, so dass der Verein jetzt bereits 27 Ballonfahrer, darunter 4 Führer, zählt. Die längste bisherige Fahrt dauerte 6 Stunden, die weiteste betrug ca. 200 km, die grösste erreichte Höhe war ca. 2800 m.“<sup>35</sup>

Bei dieser weitesten Fahrt dürfte es sich um eine am 24. Juni 1908 veranstaltete Fahrt nach Böhmen gehandelt haben, über die unter dem Titel „Durch die Lüfte über das schlesische Hochgebirge“ ein ausführlicher Bericht in einer Zeitschrift erfolgte. Während der Flug von Breslau bis in die Nähe von Jungbunzlau fünf Stunden betrug, belief sich die Rückfahrt mit der Eisenbahn auf 12 Stunden.<sup>36</sup>

Ende November 1908 ereignete sich bei einer Ballonfahrt ein unvorhergesehenes Ereignis. „Als der Ballon ‚Schlesien‘ am Samstag in nord-nord-östlicher Richtung von Breslau über Krotoschin, Jarotschin und Zekom fuhr und sich noch ungefähr 100 Meter von der russischen Grenze entfernt befand, fielen bei klarem Wetter, wo die deutsche Flagge des Ballons weithin sichtbar war, von russischen Gebiet, wahrscheinlich von Grenzkosaken abgefeuert, etwa 15 Schüsse, von denen der letzte den Korb traf und in einen Sandsack einschlug, ohne jemanden zu verletzen. Der Ballon landete glücklich eine Meile von Znin.“<sup>37</sup>

Zu Problemen und Unfällen kam es immer wieder. Am Morgen des 10. März 1909 stieg der Ballon „Schlesien“ mit 4 Personen und 13 Sack Ballast bei heftigem Wind auf. Bei der Landung am frühen Nachmittag kam der Ballonkorb „mit heftigem Aufprall auf den Erdboden, überschlug sich mehrmals und schleuderte drei seiner Insassen sowie seine Ballongeräte heraus, so daß nur noch der Führer des Ballons, Prof. Dr. Abegg, im Korbe verblieb. Im Zeitraum von 6 Minuten stieg der Ballon, mit nur noch 4 Sack Ballast beschwert, auf etwa 1500 m und kam wieder zur Erde herab. Er legte dabei eine horizontale Strecke von etwa 4 km zurück, woraus sich eine Fahrgeschwindigkeit auf nur 40 km berechnet. In großer Höhe war der Ballon bereits völlig entleert und stürzte mit ungeheurer Geschwindigkeit zur Erde. Dr. Abegg hatte einen schweren Schädelbruch erlitten.“<sup>38</sup>

Im Juli 1909 veranstaltete der Schlesische Verein für Luftschiffahrt ein Wettfliegen, an dem außer dem schlesischen Verein die Vereine von Posen, Graudenz und Kolmar in Pommern beteiligt waren. „Beim Ballon-Fuchsrennen gewann den 1. Preis ‚Bochum‘ (Schlesischer Verein) unter Führung von Frau L. Abegg (Breslau), der Gattin des Begründers und I. Vorsitzenden des Schlesischen Vereins Professor Dr. Abegg, den 2. Preis Ballon ‚Kolmar‘ i. P. (Kolmarer Verein), Führer Frau La Vuiante (Berlin), den 3. Preis Ballon ‚Posen‘ (Posener Verein) Führer Lt. Mattersdorff (Posen).“<sup>39</sup>

Ein schweres Unglück ereignete sich am 3. April 1910. Morgens um 9 Uhr war der Ballon „Schlesien“ bei ziemlich heftigem Wind in Breslau aufgestiegen. Gegen Abend landete er in Latzig, Kreis Belgard, in Pommern. „Zwei der Insassen, der Kaufmann Karl Gerstel

35) R. A., Schlesischer Verein für Luftschiffahrt. in: Illustrierte Aeronautische Mitteilungen 12 (1908), S. 396–397. 36) R. A., Durch die Lüfte über das schlesische Hochgebirge, in: Illustrierte Aeronautische Mitteilungen 12 (1908), S. 476–477. 37) Voralberger Landes-Zeitung 45 (1908), Nr. 273 vom 25. November 1908, S. 3. 38) Unfälle mit Flugapparaten, Freiballonen und Luftschiffen. I. Im Jahr 1909, in: Jahrbuch über die Fortschritte auf allen Gebieten der Luftschiffahrt 1 (1911), S. 447–455, hier S. 449. 39) Deutsche Zeitung. Vormalis „Der Neue Hausfreund“ 5 (1909), Nr. 3 vom 16. Juli 1909, S. 8.



sowie eine Dame stiegen aus, und der Vorsitzende des Schlesischen Vereins für Luftschiffahrt Professor Abegg blieb allein noch im Ballon zurück. Ein plötzlich einsetzender Windstoß riß den Ballon los und trieb ihn in nordwestlicher Richtung davon. Bei Tessin erfolgte die Landung so plötzlich, daß die Gondel umkippte. Professor Abegg wurde später schwer verwundet neben der Gondel aufgefunden; in das Tessiner Krankenhaus gebracht, erlag er dort seinen Verletzungen, einem linksseitigen Schädelbruch, noch am selben Abend.“<sup>40</sup> Abegg hatte erst 1909 sein Führerpatent zum Fliegen eines Ballons erhalten. Seither hatte er aber so zahlreiche Aufsteige gemacht, dass er als einer der erfahrensten Ballonführer Deutschlands galt. Bis zu seinem Tod absolvierte er 28 große Ballonfahrten, darunter eine 24stündige Dauerfahrt in der Sylvesternacht 1909 bei nahezu 20 Grad Kälte.<sup>41</sup>

Die Ballonfahrt war zwar eine Männerdomäne, es gab aber in vielen Luftschiffvereinen auch Frauen, die die Berechtigung zur Führung eines Ballons hatten. Beim Schlesischen Verein für Luftschiffahrt waren dies im Dezember 1910 Kathi Freise, Sanitätsratsgattin in Görlitz, und Lina Abegg, die Witwe des im Frühjahr verstorbenen ersten Vorsitzenden des Vereines.<sup>42</sup> Später – im Jahr 1911 oder 1912 – kam auch noch die Ehefrau des Dr. Kunicke aus Breslau hinzu.<sup>43</sup>

Noch im Jahr 1908 war vom Schlesischen Verein für Luftschiffahrt ein Flugtechnischer Ausschuss unter Leitung des Ingenieurs Erich Schrader gebildet worden.<sup>44</sup> Die Tätigkeit des flugtechnischen Ausschusses war bald von Erfolg gekrönt. Bereits im Januar 1909 wurde berichtet: „Dank der unermüdlichen anregenden Tätigkeit des Flugtechnischen Ausschusses des Schlesischen Vereines für Luftschiffahrt sind auch in Schlesien verschiedene Modelle von Flugmaschinen zur Prüfung eingereicht worden, auf Grund deren der Verein sich entschlossen hat, zunächst den Bau von Schwingenflüglern in Angriff zu nehmen, von denen der eine von Herrn Kellert in Leobschütz, der andere von Herrn W. Simon in Neurode erfunden worden ist. Auch in Brieg ist eine Flugmaschine von dem Buchhalter Ledwa konstruiert und dem Ausschuß zur Begutachtung vorgelegt worden. Das Prüfungsergebnis der Fachmänner des Vereines soll ein überaus günstiges gewesen sein, und auf Grund desselben hat sich die Maschinenbauanstalt Krietern in Breslau bereit erklärt, die etwa 25.000 Mark betragenden Kosten für den Bau dieses Flugapparates zu übernehmen.“<sup>45</sup> Für seine Gleitflugversuche hatte sich der Schlesische Verein für Luftschiffahrt bei Breslau eine Abflugbahn errichtet.<sup>46</sup> Bereits im Jahr 1908 hatte der Verein einen Preis für ein geeignetes Material für Drachenflieger-Gleitflächen ausgeschrieben. Es wurde verlangt, dass das Material „möglichst geringes Gewicht, möglichst hohe

40) Ein neues Ballonunglück, in: Windausche Zeitung 4 (1910), Nr. 13 vom 27. März 1910. 41) Zum Ballonunglück des „Schlesien“, in: Illustrierte Unterhaltungen zu den Opper Nachrichten vom 3. April 1910, zitiert nach: <http://dolny-slask.org.pl/944951,foto.html?idEntity=518985> (abgerufen am 27. Januar 2017). 42) Deutsche Ballonführerinnen, in: Bozner Nachrichten und Allgemeiner Anzeiger 7 (1910), Nr. 287 vom 17. Dezember 1910, S. 5. 43) Schlesische Ballonführerinnen, Aus „Schlesische Chronik“ 1911/12, zitiert nach: Schlesische Flieger Nachrichten 7 (1989), Nr. 2, S. 17. 44) Erich SCHRADER, Flugtechnischer Ausschuss des Schlesischen Vereins für Luftschiffahrt, in: Illustrierte Aeronautische Mitteilungen 12 (1908), S. 67. 45) Walter OERTEL, Der gegenwärtige Stand der Aviatik Deutschlands, in: Allgemeine Automobil-Zeitung 10 (1909), Nr. 3 vom 17. Januar 1909, S. 39–41, hier S. 40. 46) BUSLEY/STADE, Protokoll des Sechsten Deutschen Luftschiffertages, in: Illustrierte Aeronautische Mitteilungen 12 (1908), S. 818–833, hier S. 822.

Widerstandsfähigkeit gegen Witterungseinflüsse und verhältnismäßig geringen Preis hat und daß dasselbe in ausreichender Menge zu beschaffen ist. Auch muß das Material die Möglichkeit bieten, an Holz- und Metallstäben durch Umnähen, Nageln oder mittels Deckleisten in einfacher Weise sicher befestigt zu werden.“<sup>47</sup>

Im September 1908 führte der Schlesische Verein für Luftschiffahrt einen Wettbewerb durch, der in den Folgejahren in ähnlicher Weise immer wieder und im Übrigen von Luftfahrtvereinen im gesamten Reich und darüber hinaus durchgeführt wurde und auch die militärische Nutzung der Ballonfahrt deutlich macht. „Der Schlesische Verein für Luftschiffahrt veranstaltete am Sonntag, den 20. September, gemeinsam mit der Deutschen Motorfahrer-Vereinigung, Gau Schlesien und Posen, eine Uebung, der folgende Idee zu Grunde lag: ‚Die Stadt Breslau ist belagert; der Feind hat die Umgebung im Umkreis von 15 km Tiefe besetzt. Um die Verbindung mit dem Entsatzheer zu gewinnen, wird der Freiballon ‚Schlesien‘ benutzt. Er erhält den Auftrag, wichtige Depeschen im Rücken des Feindes aufzugeben. Der Feind, der den Aufstieg bemerkt, versucht, mit Hilfe von Kraftfahrzeugen aller Art, den Ballon bei seiner Landung abzufangen, ohne ihn zu beschädigen.‘ Da solche Veranstaltungen auch anderwärts vielleicht Nachahmung finden, so folge hier einiges aus dem dafür ausgearbeiteten Reglement, welches übrigens von einem der beiden veranstaltenden Vereine Interessenten zur Verfügung gestellt wird. Der Ballonführer ist in seinen Massnahmen nur insofern beschränkt, als er jedenfalls innerhalb der deutschen Grenzen und höchstens 3 Stunden in der Luft bleiben darf. Landet er innerhalb 15 km von Breslau, so gilt der Ballon als gefangen. Zwischenlandung ist gestattet, doch kann hierbei der Ballon natürlich gefangen genommen werden, was als geschehen gilt, wenn ein Verfolger den Ballonkorb berührt. Die Motorfahrzeuge dürfen keinesfalls näher als 100 Schritt an den Ballon herankommen. Im Ballon wird ein Platz für ein Mitglied der Motorfahrer-Vereinigung zu 20 M. zur Verfügung gestellt, in jedem mehrsitzigen Automobil ein Platz zu 10 M. für je ein Mitglied des Vereins für Luftschiffahrt. Der Gewinnpreis fällt der Motorfahrer-Vereinigung zu, wenn der Insasse eines seiner Automobile innerhalb 20 Minuten, oder der Fahrer eines einsitzigen Rades innerhalb 10 Minuten nach der Landung des Ballons auf dem Landungsplatz erscheint und den Ballonführer durch Handschlag begrüßt. Wird keine dieser Bedingungen erfüllt, so ist der Verein für Luftschiffahrt Gewinner. Ehrenpreise erhalten die Besitzer der zuerst und zuzweit am Landungsplatz eintreffenden Automobile sowie Motorräder, falls sie innerhalb einer Stunde nach der Landung eintreffen. Wird letztere Bedingung nicht erfüllt, so kann der Ballonführer den ersten Ehrenpreis für Wagen erhalten, sofern er das Resultat durch besonders geschickte Führung erreicht hat. Das Wetter war für die Verfolger sehr günstig, da der Ballon bei klarem Sonnenschein dauernd sichtbar war. Der Wind war massig, da der Ballon während seiner Fahrzeit von 9 bis 11 Uhr 42 rund 75 km, d. h. ca. 27 in der Stunde, zurücklegte. Nur die Richtung erschwerte den Verfolgern ihre Aufgabe, da der Ballon zweimal die Oder kreuzte, so dass die meisten durch Fahren verzögert wurden, obwohl es schliesslich nicht nötig gewesen wäre und man am linken Ufer auf der vorzüglichen Berliner Chaussee die besten Chancen gehabt hätte; wegen der unbekanntenen Landungszeit konnte dies aber nicht vorher beurteilt werden. Der Ballonführer

47) Wiener Luftschiffer-Zeitung 7 (1908), S. 135.

Dr. v. d. Borne hatte seine Chancen nach Möglichkeit ausgenutzt und war kurz vor Ablauf der ihm zur Verfügung stehenden Frist auf einer Waldlichtung im Kreise Glogau nahe dem historisch berühmten Dorf Hochkirch gelandet. Schon 14 Minuten später (11 Uhr 56) erreichte jedoch als Erster der Adlerwagen von Herrn A. Klemm-Oels den Landungsplatz und gewann damit den Wanderpreis, sowie den ersten Ehrenpreis. Als Zweiter traf Herr Eitner (Motorrad) 12 Uhr 3, als Dritter der Wagen des Herrn Pülscheu-Blaziewo ein. Später fanden sich noch eine recht grosse Zahl der Verfolger zusammen. Insgesamt hatten sich 11 Automobile und 8 Motorräder beteiligt.<sup>48</sup>

Am 1. Oktober 1910, also rund 2  $\frac{3}{4}$  Jahre nach seiner Gründung, hatte der Schlesische Verein für Luftschiffahrt 1360 Mitglieder.<sup>49</sup> Am 1. Oktober 1911 betrug die Mitgliederzahl hingegen nur noch 1050,<sup>50</sup> was wohl an der zwischenzeitlichen Gründung weiterer Vereine und der Auflösung einzelner Ortsgruppen lag. Wohl nach der Gründung des Niederschlesisch-märkischen Vereins für Luftfahrt im Juni 1912 ging die Zahl der Vereinsmitglieder noch einmal herunter und belief sich am 1. Oktober 1912 auf 836 und am 1. Oktober 1913 auf 734 Mitglieder.<sup>51</sup>

Schon bald nach der Gründung des Vereins bildete sich eine oberschlesische Gruppe in Oppeln, die sich ebenso rasch großer Beliebtheit erfreute. Am 9. Mai 1908 fand in Gleiwitz ein Vortragsabend statt und am Folgetag wurde ein Ballonaufstieg veranstaltet.<sup>52</sup> Im Herbst 1908 bildete sich eine Ortsgruppe in Görlitz, die mit einem Aufstieg des Ballons „Schlesien“ am 5. Dezember 1908 bei der städtischen Gasanstalt in Hennersdorf an die Öffentlichkeit trat.<sup>53</sup> Am 18. September 1909 wurde eine Ortsgruppe in Glogau gegründet, der innerhalb weniger Wochen rund 100 Mitglieder beitraten, die sich aber spätestens 1911 wieder auflöste.<sup>54</sup> In Frankenstein wurde 1910 eine Ortsgruppe gegründet, die 1914 als sehr rührig bezeichnet wurde.<sup>55</sup> Am 5. Mai 1912 wurde von ihr eine Ballonverfolgung mit Automobilen veranstaltet<sup>56</sup> und am 19. April 1913 nahm die Ortsgruppe Frankenstein eine Nachtfahrt mit einem Ballon vor.<sup>57</sup> Weitere Ortsgruppen bildeten sich in Hirschberg, Schweidnitz und Liegnitz. Die Ortsgruppe Schweidnitz führte im August 1911 in Schweidnitz sehr erfolgreiche Flugtage durch, löste sich aber offenbar im Jahr 1912 wieder auf. Auch die Ortsgruppe Liegnitz bestand nur wenige Jahre und löste sich 1912 wieder auf.<sup>58</sup>

Beim Starten von Heißluftballons war offenbar in der Anfangszeit das örtliche Militär behilflich, wie sich aus einem unter dem 17. Mai 1911 vermeldeten „sonderbaren Verbot“

48) Kriegsgemässe Verfolgung eines Ballons durch Automobile und Motorräder, in: *Illustrierte Aeronautische Mitteilungen* 12 (1908), S. 583–584. 49) *Vereine im deutschen Luftschiffer-Verbande*, in: *HOERNES* (wie Anm. 24), S. 123–124. 50) *Vereinswesen*, in: *Jahrbuch der Luftfahrt* 2 (1912), S. 601–618, hier S. 619. 51) *Jahrbuch des Deutschen Luftfahrer-Verbandes* 1913, Berlin 1913, S. 26; dito 1914, Berlin 1914, S. 212. 52) R.A., *Schlesischer Verein für Luftschiffahrt*, in: *Illustrierte Aeronautische Mitteilungen* 12 (1908), S. 335. 53) Aus „Schlesische Chronik“ 1908/09, in: *Schlesische Flieger Nachrichten* 5 (1987), Heft 4, S. 10. 54) *Ortsgruppe des Schlesischen Vereins für Luftschiffahrt in Glogau*, in: *Schlesische Heimat-Blätter. Zeitschrift für Schlesische Kultur*, Jahrgang 1909/1910, S. 47. Im *Jahrbuch des Deutschen Luftfahrer-Verbandes* 1912, Berlin 1912, S. 244, wird eine Ortsgruppe Glogau nicht mehr genannt. 55) *Deutsche Luftfahrer-Zeitschrift* (1920), S. 77; *Vereinsmitteilungen*, in: *Deutsche Luftfahrer-Zeitschrift* 18 (1914), S. 288. 56) *Jahrbuch des Deutschen Luftfahrer-Verbandes* 1913, Berlin 1913, S. 149. 57) *Vereinsmitteilungen*, in: *Deutsche Luftfahrer-Zeitschrift* 17 (1913), S. 196. 58) *Jahrbuch des Deutschen Luftfahrer-Verbandes* 1912, Berlin 1912, S. 244; dito 1913, Berlin 1913, S. 197–198. Hier werden die Ortsgruppen Schweidnitz und Liegnitz nicht mehr genannt. Die Angaben stammen jeweils vom Ende des Vorjahres.

ergibt: „Dem Schlesischen Verein für Luftschiffahrt hat die Breslauer Kommandantur mitgeteilt, daß nach einem vor wenigen Tagen ergangenen kriegsministeriellem Befehl die Abstellung von Mannschaften zum Halten von Ballons und zum Absperrn von Aufstiegplätzen nicht mehr erfolgen darf.“<sup>59</sup>

Neben dem schon bald nach der Vereinsgründung angeschafften großen Ballon „Schlesien“ gab es noch den bereits genannten kleineren, nicht dem Verein, sondern einem – namentlich nicht bekannten – Stifter gehörenden Ballon. Am 5. Mai 1909 wurde ein zweiter, größerer und dem Verein gehörender Ballon namens „Rübezahl“ mit einem Volumen von 1 680 m<sup>3</sup> in Betrieb genommen und am 8. August 1909 ein weiterer, vereinseigener Ballon mit Namen „Windsbraut“, der ebenfalls ein Volumen von 1 680 m<sup>3</sup> hatte.<sup>60</sup> Der Ballon „Rübezahl“ wurde im Mai 1913 wieder ausgemustert und durch einen Ballon ersetzt, der den Namen „Breslau“ erhielt.<sup>61</sup>

1914 wird allerdings ein nicht dem Verein gehörender Ballon „Breslau“ genannt, der am 25. Mai 1909 in Betrieb genommen wurde und bis Ende 1913 lediglich drei Fahrten unternahm.<sup>62</sup> Es scheint fast so, dass es sich hierbei um den Ballon des unbekanntem Stifters handelte, aber diese wurde bereits im Jahr 1908 in Betrieb genommen. Allerdings führte dieser Ballon wohl auch den Namen „Breslau“, denn schon im Juli 1908 findet sich über einen Ballon „Breslau“ der nachfolgende Bericht. Möglicherweise ist in der Quelle aus dem Jahr 1914 auch ein Druckfehler enthalten und es muss 1908 statt 1909 heißen:

„Dieser Tage landete bei Auhelnitz bei Jungbunzlau der Ballon ‚Breslau‘, in dessen Korb sich vier reichsdeutsche Offiziere befanden, die mit photographischen Apparaten versehen waren. An diese Meldung knüpft die [Tageszeitung] ‚Národní Politika‘ [dt. Nationalpolitik] die Bemerkung: In der letzten Zeit finden solche Ausflüge der Preußen in unsere Gegenden sehr häufig statt und im Volke erhält sich die Anschauung, daß diese Ballonfahrten nur eine moderne Art der Spionage sind. Es ist bezeichnend, daß die Tschechen gerade bei der Landung reichsdeutscher Offiziere von dieser unheimlichen Spionagefurcht befallen werden. Jedenfalls würde die Landung französischer, englischer oder russischer Offiziere die tschechischen Blätter in einen Freudenrausch versetzen.“<sup>63</sup>

Über die Ballone „Rübezahl“ und „Windsbraut“ finden sich ebenfalls vereinzelt Berichte. Am 9. und 10. Juni 1909 fand anlässlich der Breslauer Sportwoche ein Wettbewerb für eine Dauerfahrt statt. „Das erste Wettfliegen besteht in einer Fuchsjagd, bei der der Start vormittags 9 Uhr beginnt; Fuchs ist der neue, erst kürzlich gekaufte Ballon ‚Rübezahl‘. Die zweite Konkurrenz wird als Dauerfahrt am 10. Juni, nachmittags 4 Uhr, beginnen. Es sind Ballons aller Größen zugelassen; Handicap findet nicht statt. Der Einsatz für jedes einzelne Rennen beträgt 100 M., für beide Rennen zusammen 150 M. Reugeld die Hälfte des Einsatzes. Rennschluß ist am 24. Mai. Meldungen sind zu richten an Dr. med. Kunicke (Breslau), Gartenstraße 103. Die fremden Luftschiffer werden auf Wunsch Mitglieder des Schlesischen Vereins als Mitfahrende begleiten.“<sup>64</sup> Bei dem Wettfliegen am 10. Juni

59) Reichspost. Unabhängiges Tagblatt für das christliche Volk Oesterreich-Ungarns 18 (1911), Nr. 227 vom 18. Mai 1911, S. 7. 60) Jahrbuch des Deutschen Luftfahrer-Verbandes 1912, Berlin 1912, S. 123.

61) BOHN (wie Anm. 5), S. 224. 62) Jahrbuch des Deutschen Luftfahrer-Verbandes 1914, Berlin 1914, S. 153. 63) Landung eines deutschen Militärballons, in: Prager Tagblatt 32 (1908), Nr. 185 (Abendausgabe) vom 7. Juli 1908, S. 2. 64) Luftsport, in: Hamburgischer Correspondent 179 (1909), 3. Beilage zu Nr. 251 (Morgenblatt) vom 19. Mai 1909, S. 3.

siegte dann der Ballon „Rübezahl“ mit seinem Führer von dem Borne, der in der Nähe von Lublin in Russisch-Polen landete.<sup>65</sup>

Am 18. Juni 1909 flog der Ballon „Rübezahl“ bis nach Ungarn. „In der Honter Gespannschaft ging gestern der Ballon ‚Rübezahl‘ des Breslauer Luftschiffvereines nieder. Er war besetzt mit einem Arzte, einem Fabrikanten und einem Gerichtsrate. Der Ballon war in der Frühe in Breslau aufgestiegen. Die Landung ging ganz glatt vor sich.“<sup>66</sup> „Die Bewohner bereiteten den Gästen Ovationen“, hieß es an anderer Stelle.<sup>67</sup>

Nicht ganz so glatt ging eine Landung des Ballons am 29. August 1909 vor sich: „Gestern vormittags landete in der Nähe des Bahnhofes von Schirnding [bei Eger] der Ballon ‚Rübezahl‘ aus Gräfenberg bei Breslau. Besetzt war der Ballon von den Herren Cand. Phil. Wolf – Breslau, Referendar Loebner – Hirschberg und Assessor Gambke – Berlin. Kurz vor Schirnding blieb der Ballon an der Spitze eines Baumes hängen und brachte die Insassen in eine gefährliche Situation, bis es dem Führer des Ballons, Herrn Wolf, gelang, die Baumspitze abzusägen. Die Landung ging dann glatt von statten. Der Ballon, der eine 19stündige Fahrt über das Riesengebirge, Königgrätz, Prag, Pilsen und Marienbad hinter sich hatte, hat einen Rauminhalt von 1600 Kubikmetern und trug 900 Pfund Ballast bei sich. Das Schlepptaue war 100 Meter lang.“<sup>68</sup>

Einen Hinweis auf einen Flug finden wir auch vom 16. Juli 1910: „Aus Hirschberg wird berichtet: Am 16. d., halb 7 Uhr stieg von der hiesigen Gasanstalt der Ballon ‚Rübezahl‘ mit dem Referendar Dr. Loebner als Führer und zwei Passagieren auf. Der Ballon hat bei wechselnden Winden einen richtigen Zickzackkurs zurückgelegt und ist endlich nach 22stündiger Fahrt am Sonntag nachmittags um halb 5 Uhr bei Wigstadt in Österreichisch-Schlesien gelandet. Der Ballon hatte große Teile Böhmens und Mährens überflogen.“<sup>69</sup>

Am 16. April 1911 nahm der Ballon „Rübezahl“ an einem vom Sächsischen Verein für Luftschiffahrt veranstalteten Wettfliegen teil, bei dem es allerdings aufgrund eines plötzlichen heftigen Sturmwindes zu einer Katastrophe kam. Nachdem der Ballon „Rübezahl“ als erster aufgestiegen war, ergriff der Sturmwind nachfolgende Ballone, riss sie unvermittelt in die Höhe, wobei zahlreiche Insassen aus den Ballonen fielen und schwerverletzt wurden. Ein Ballon wurde an einen Fabrikschornstein getrieben, fing dort Feuer und stürzte brennend auf ein Wohnhaus herab, das ebenfalls Feuer fing.<sup>70</sup>

Am 10. August 1911 kam es zu einem Zwischenfall mit dem zwischenzeitlich neu angeschafften Ballon „Windsbraut“, über den im „Lewiner Stadtblatt“ ein ausführlicher Bericht erfolgte: „Der Ballon ‚Windsbraut‘ der schlesischen Luftschiffahrtsgesellschaft, der in Breslau behufs wissenschaftlicher Beobachtungen aufgestiegen war, landete am 10. August in der Nähe einer kleinen tschechischen Stadt. In dem Ballon befanden sich

65) Allgemeine Sport-Zeitung 30 (1909), S. 801. 66) General-Anzeiger für Hamburg-Altona 22 (1909), Nr. 142 vom 20. Juni 1909, S. 3. 67) ZENGLER (wie Anm. 4), S. 5. 68) Eine Ballonlandung mit Hindernissen, in: Prager Tagblatt 33 (1909), Nr. 240 (Abendausgabe) vom 31. August 1909, S. 2. 69) 22stündige Fahrt eines Freiballons, in: Mährisches Tagblatt 31 (1910), Nr. 164 vom 22. Juli 1910, S. 5. 70) Ein Todessturz, vier Schwerverletzte, in: Illustrierte Kronen-Zeitung 12 (1911), Nr. 4059 vom 19. April 1911, S. 5; Schwere Ballonkatastrophe in Dresden, in: Volksblatt für Stadt und Land 42 (1911), Nr. 17 vom 23. April 1911, S. 2; Katastrophe im Ballon, in: Berliner Tagblatt 40 (1911), 1. Beiblatt zu Nr. 195 vom 18. April 1911.



der Professor v. d. Borne und ein Fabriksbesitzer aus Frankenstein. Der Ballon wurde bei seiner Landung von einer großen Menschenmenge umringt und es kam zu heftigen Auseinandersetzungen wegen der angeblich durch die Landung verursachten Flurschäden. Die Luftschiffer waren schließlich gezwungen, den Luftballon seinem Schicksal zu überlassen und in der Stadt die Hilfe der Behörden anzurufen. Inzwischen hatten einige Burschen von dem Ballon die Seite abgeschnitten und mit denselben dann das Weite gesucht; wieder andere hatten sich von der Ballonhülle ‚Andenken‘ mitgenommen und als dann die beiden Luftschiffer zurückkehrten, machten sie noch die unliebsame Entdeckung, daß auch die wertvollen Instrumente gestohlen worden waren. Auf erfolgte Anzeige sahen sich die Behörden veranlaßt die Untersuchung einzuleiten und zehn Personen im Alter von 14 bis 20 Jahren wegen Diebstahls unter Anklage zu stellen. Bei der dieser Tage vor dem dortigen Kreisgerichte durchgeführten Verhandlung gelang es aber nicht, Zeugen für den Beweis des Diebstahls zu erbringen, so daß sämtliche Angeklagten freigesprochen wurden.“<sup>71</sup>

Im April 1912 qualifizierte sich der Ballon „Windsbraut“ unter seinem Führer von dem Borne beim zweiten deutschen Ausscheidungsrennen für den Gordon-Bennett-Wettflüge. Derartige Ausscheidungsrennen gab es mehrere im Deutschen Reich und die drei erfolgreichsten Ballonführer sollten voraussichtlich Pfingsten 1912 von Breslau aus eine Stichfahrt abhalten.<sup>72</sup> Hierüber habe ich aber keine weiteren Informationen gefunden.

Bis zum 1. Dezember 1913 hatte der Ballon „Schlesien“ 108 Fahrten unternommen, der Ballon „Windsbraut“ 69 Fahrten und der Ballon „Breslau“ drei Fahrten.<sup>73</sup> Nach anderer Quelle soll der Verein bis zum Sommer 1913 mit seinen Ballonen 247 Fahrten unternommen haben, an denen um die 900 Personen teilnahmen. 26 Herren und 3 Damen des Vereins hatten das deutsche Ballonführerzeugnis in Schlesien erworben.<sup>74</sup>

Am 13. September 1913 veranstaltete der Schlesische Verein für Luftschiffahrt und der Schlesische Automobil-Club mit Unterstützung des Generalkommandos des 5. Deutschen Armeekorps abermals eine „kriegsmäßige Ballonverfolgung mit Automobilen“: „Der Wettbewerb ist offen für drei Freiballons und 40 bis 50 Automobilen. Für jeden Freiballon dürfen nicht mehr als 15 Automobile angemeldet werden.“<sup>75</sup> Offenbar sollte der Wettbewerb nur für schlesische Ballons gelten, denn über den Wettbewerb finden wir folgende weiteren Ausführungen: „Es nahmen daran teil drei Ballons: Breslau, Windsbraut und Schlesien. Auf jeden Ballon kamen als Verfolger sieben Automobile. Da der Himmel wolkenlos war und nur ein leichter Wind herrschte, fiel es den Wagen anfangs nicht schwer, die Ballons zu verfolgen. Ballon Breslau wurde bei Lissa i. P. mit einem Depeschenträger von Hielscher (Presto) gefangen. Ballon Schlesien vermochte als einziger seine Depesche abzugeben, da der Depeschenträger, Direktor Eger, in einem Heuwagen versteckt das Telegraphenamt erreichte. Gegen diese Trick wurde jedoch

71) Zengler (wie Anm. 4), S. 5. 72) Das zweite deutsche Ausscheidungsrennen, in: Hamburgischer Correspondent 182 (1912), Nr. 214 (Abendausgabe) vom 27. April 1912, S. 3. 73) Jahrbuch des Deutschen Luftfahrer-Verbandes 1914, Berlin 1914, S. 153. 74) ВОНН (wie Anm. 5), S. 23. 75) Allgemeine Automobil-Zeitung. Allgemeine Flugmaschinen-Zeitung 14 (1913), Nr. 35 vom 31. August 1913, S. 53. Zum Programm mit allen Einzelheiten vgl.: Vereinsmitteilungen, in: Deutsche Luftfahrer-Zeitschrift 17 (1913), S. 423.



Protest erhoben. Ballon Windsbraut konnte infolge Ventildefekts nicht bestimmungsgemäß bis 12 Uhr mittags landen. Er wurde bei Sellnow (Kreis Arnswalde, Neumark) mit Depeschenträger von Jaensch (Mercedes) nach einer 350 Kilometer langen Fahrt gefangen. In Anbetracht der außerordentlichen Leistung und trotz Disqualifizierung des Ballons wurde der Sieg Jaensch zuerkannt.“<sup>76</sup>

Am 20. Mai 1914 erfolgte ein Aufstieg des Ballons „Schlesien“ in Wohlau statt, verbunden mit einer Ballonverfolgung durch Automobile.<sup>77</sup>

Im Juni 1914 nahm der Ballon „Breslau“ an der baltischen Ballonwettfahrt von Malmö aus teil und landete „nach nochmaliger zweieinhalbstündiger Ueberseefahrt in fürchterlichen Schnee- und Hagelböen über die Danziger Bucht bei der Försterei Grenzhaus auf der Frischen Nehrung glatt. Die Gesamtfahrdauer des Ballons beträgt 22 ½ Stunden, von denen 10 ½ über der See zugebracht wurden.“<sup>78</sup> Die Fahrt war nicht ganz glatt verlaufen. „Der Ballon schlug mehrere Male auf dem Wasser aus und schien verloren, als noch im Augenblick der größten Gefahr die beiden Luftschiffer Dr. Kallmann, Charlottenburg“ und ein schwedischer Journalist, von Fischern herausgefischt werden konnten.“<sup>79</sup> Der Ballon belegte damit den zweiten Platz, wobei der erste Platz ebenfalls an einen deutschen Ballon fiel und es auch nur drei Teilnehmer gab.<sup>80</sup>

Im Juli 1914 nahm der Ballon „Breslau“ am Grand Prix der Freiballons in Paris teil und fuhr von dort bis nach Llanrhystyd an der englischen Westküste.<sup>81</sup>

Der Schlesische Verein für Luftschiffahrt wurde teilweise auch als Schlesischer Verein für Luftfahrt bezeichnet. Dass es sich hierbei um denselben Verein handelt, ergibt sich daraus, dass beide Bezeichnungen im Hinblick auf einen im Jahr 1912 veranstalteten Fernflug Berlin – Wien genannt werden. Das letzte mal finden wir den Schlesischen Verein für Luftfahrt im Oktober 1914 genannt.<sup>82</sup> Spätere Nennungen finden sich nicht mehr.

1911 wird eine Studiengesellschaft für Aviatik in Breslau genannt, die sich dem Gleitflug, also der Segelfliegerei widmete.<sup>83</sup> Diese Studiengesellschaft stand in Zusammenhang mit dem Schlesischen Verein für Luftschiffahrt. Sie war wohl schon 1908 von dem Leiter des flugtechnischen Ausschusses, Ingenieur Schrader, gegründet worden und widmete sich dem Gleitfliegen. Unterstützt wurde die Gruppe von zwei Breslauer Kaufleuten sowie dem Mitglied des Schlesischen Vereins für Luftschiffahrt, Dr. von dem Borne. Die Studiengesellschaft erwarb auch bald einen 50-PS-Benzinmotor und versuchte sich in der Konstruktion von motorgetriebenen Flugzeugen. Über den Führungsstil Schraders kam es jedoch bald zu Differenzen, was dazu führte, dass um den Jahreswechsel 1908/09 über zehn Mitglieder der Studiengesellschaft für Aviatik ihren Austritt aus dem Verein für

76) Kriegsmäßige Ballonverfolgung in Breslau, in: Neue Hamburger Zeitung 18 (1913), Nr. 303 (Morgenausgabe) vom 5. Juli 1914, 77) Vereinsmitteilungen, in: Deutsche Luftfahrer-Zeitschrift 18 (1914), S. 239. 78) Die Baltische Ballonwettfahrt, in: Berliner Volkszeitung 62 (1914), Nr. 299 (Morgenausgabe) vom 21. Juni 1914, S.3; Nr. 301 (Morgenausgabe) vom 1. Juli 1914, S. 3. 79) Rettung des Ballons Breslau, in: Neue Hamburger Zeitung 19 (1914), Nr. 299 (Morgenausgabe) vom 21. Juni 1914, S.3; Nr. 301 (Morgenausgabe) vom 1. Juli 1914, S. 3. 80) Baltische Spiele, in: Berliner Tagblatt 43 (1914), Nr. vom 1. Juli 1914, 1. Beiblatt zu Nr. 328 (Abendausgabe) vom 1. Juli 1914. 81) Der Grand Prix der Freiballons, in: Berliner Volkszeitung 62 (1914), Nr. 338 (Morgenausgabe) vom 21. Juli 1914, S. 2. 82) Berliner Volkszeitung 62 (1914), Nr. 486 (Abendausgabe) vom 8. Oktober 1914, S. 4. 83) Gleitflieger und Drachen, in: Jahrbuch über die Fortschritte auf allen Gebieten der Luftschiffahrt 1911, München o.J., S. 215–220, hier S. 216.

Luftschiffahrt erklärten und den Schlesischen Flugsport-Club gründeten. Da der neue Club bald erfolgreicher war, brachen der Studiengesellschaft für Aviatik die Geldgeber weg, was zu deren Eingehen führte.<sup>84</sup>

### 3. Der Schlesische Flugsport-Club

Der Schlesische Flugsport-Club wurde im Februar 1909 in Breslau gegründet. Aus Anlass seines halbjährigen Bestehens im August 1909 wurde in einem Bericht die Gründung im Einzelnen dargestellt:

„Am 16. [Februar] versammelten sich im Café Bristol zirka 50 Damen und Herren, um über die Gründung eines Flugsportklubs zu beraten. Das Interesse war so groß, daß noch an demselben Abend die Gründung beschlossen werden konnte. 30 der Anwesenden meldeten sich sofort zur Mitgliedschaft.

Der Hauptzweck des Vereins sollte sein: Förderung des Kunstgleitfluges nach Lilienthal, sowie praktische Uebungen darin, ferner Förderung der gesamten Aviatik<sup>85</sup> und Aeronautik. Später wurden in das Programm noch die Ausübung verschiedener Sportzweige aufgenommen, die geeignet sind, den Körper zu stählen und ihn für die schwierige Aufgabe der Beherrschung eines Flugapparates vorzubereiten. Schon nach kurzer Zeit stieg die Mitgliederzahl derart, daß das ursprünglich gewählte Klublokal (Haase-Ausschank, Schweidnitzerstraße) nicht mehr ausreichte. Der Klub siedelte daher nach dem Theater-Restaurant über, wo er auch noch heute sein Heim besitzt. Von 30 Mitgliedern ist sein Bestand inzwischen auf zirka 140 gestiegen. Soviel von dem äußeren Wachsen des Klubs.

Was nun die Arbeiten des Klubs betrifft, so handelt es sich zunächst darum, ein für die Flugübungen geeignetes Terrain zu suchen. Ein solches wurde in dem bei Nippern gelegenen Spitzberg gefunden. Sofort nach Beginn des Frühlings wurde mit den praktischen Uebungen daselbst begonnen, die schon nach kurzer Zeit befriedigende Resultate ergaben. Doch bald machte sich die weite Entfernung des Hügels vom Dorfe Nippern, zirka eine Viertelstunde, störend bemerkbar. Der Transport der Apparate war sehr zeitraubend; auch konnten die unvermeidlichen kleinen Reparaturen nicht sofort vorgenommen werden, da es an einer Reparatur-Werkstatt mangelte. Es wurde daher der Bau einer Halle beschlossen und auch sofort in Angriff genommen.<sup>86</sup> Das Training konnte infolgedessen viel intensiver betrieben werden und die Ergebnisse wuchsen von Woche zu Woche, so daß jetzt Flüge von 30 bis 35 Meter Länge fast täglich erzielt werden. Wenn man bedenkt, daß infolge des langen Winters mit den Uebungen erst in der zweiten Hälfte des April begonnen werden konnte, daß später öfter die Uebungen für längere Zeit durch ungünstiges Wetter unterbrochen werden mußten und daß ferner die Mitglieder durch ihre Berufstätigkeit oft wochenlang das Training aufstecken müssen, so sind die erzielten Resultate als ganz hervorragend zu bezeichnen. An Gleitfliegern stehen dem Klub dank des großen Entgegenkommens der ‚Bagum‘<sup>87</sup> augenblicklich drei zur Verfügung;

**84)** Fr. CLEMENS, Die ersten Flugversuche in Breslau um 1908, in: Schlesische Flieger Nachrichten 3 (1985), Heft 1, S. 30–32, der aber als Namen der neuen Vereinigung „Breslauer Flugsport-Club“ angibt. Diese Bezeichnung findet sich sonst nirgends. **85)** Flugkunst. **86)** Die Halle wurde Mitte Juni 1909 eingeweiht; vgl. Offizielle Mitteilungen des Schlesischen Flugsport-Club, in: Flugsport 1 (1909), S. 175–176. **87)** Bagum GmbH, Bauanstalt aviatischer Geräte und Maschinen, Flugapparate, Breslau, Gartenstraße 21. Zu ihr mehr unter Abschnitt 9.

außerdem haben einige Mitglieder auf eigene Kosten sich Apparate angeschafft. Zu berücksichtigen ist dabei, daß einige ältere Apparate ausrangiert werden mußten.

Auf dem Gebiete des Maschinenflugs konnte naturgemäß erst nach längeren Uebungen mit Gleitfliegern zur praktischen Ausführung von Flugversuchen geschritten werden; hiermit soll nun in kürzester Zeit begonnen werden. Es sind nicht weniger als drei Maschinenflieger für Klubmitglieder bei der ‚Bagum‘ im Bau, ein Resultat, wie es kein anderer flugtechnischer Verein zurzeit aufzuweisen hat.

Auch in den anderen Sportzweigen entwickelt der Verein eine rege Tätigkeit. So konnte er beispielsweise schon die Anschaffung eines Freiballons ins Auge fassen. Auch die Gruppe für Rasenspiele, speziell Pistolenschießen, fand rege Teilnahme. Als Ersatz für die im Winter notgedrungen ausfallenden Gleitflugübungen will der Klub Wintersport in jeder Art betreiben, wofür Vorarbeiten bereits im Gange sind.

Ueberblicken wir nun die Tätigkeit, die der Schlesische Flugsport in dieser kurzen Zeit seines Bestehens entfaltet hat, so sehen wir eine ganz außerordentliche Entwicklung, wie sie kein anderer flugtechnischer Verein augenblicklich zu verzeichnen hat. Sowohl hinsichtlich der zur Verfügung stehenden Einrichtungen, der Anzahl der Flugapparate, des Terrains etc., als auch der erzielten Resultate, steht der Schlesische Flugsportklub an der Spitze aller übrigen flugsportlichen Verbindungen in ganz Deutschland.“<sup>88</sup>

Zu dieser Zeit hatte der Flugsport-Club sechs Abteilungen: 1. Maschinenflug, 2. Freiflug, 3. Freiballon, 4. Automobilfahren, 5. Rasenspiele, Florettfechten, Pistolenschießen, 6. Wintersport.<sup>89</sup> Am 4. September 1909 wurde jedoch bereits beschlossen, die einzelnen Sportgruppen aufzulösen, da sich diese Organisation nicht bewährt hatte.<sup>90</sup>

Nur wenige Tage später stellte der Verein — auch im Hinblick auf den für die nahe Zukunft geplanten ersten Flug einer „Flugmaschine mit Motor“ in Schlesien — eine Flugordnung auf. „Der Verein verlangt von den Mitgliedern, die an den Flugübungen teilnehmen, eine ärztliche Bescheinigung über vollständige Schwindelfreiheit. An den Uebungen muß stets ein Arzt teilnehmen, außerdem empfiehlt der Verein jedem Mitgliede die Versicherung gegen Unfall. Durch weitgehende Vorsichtsmaßregeln und die systematische Ausbildung der Mitglieder im Fliegen, erstrebt der Verein bei größtmöglicher Sicherheit die Flugmaschine sportlich und wissenschaftlich auszubilden und populär zu machen.

Herr Hauptmann Hildebrandt hat in seiner bekannten Schrift über Aviatik, die im Scherl'schen Verlag erschienen ist, auf die Leistungen des Schlesischen Flugsportklubs besonders hingewiesen. Nachdem eine Reihe maßgebender Persönlichkeiten an der neuen Organisation des Klubs teilgenommen haben, wird der Verein demnächst mit einer Kundgebung an die breite Oeffentlichkeit treten.

Für die Studierenden der Universität, der Königlichen Kunstschule, der Technischen Hochschule und der Baugewerkschule sind erleichterte Aufnahmebedingungen getroffen, um eine Beteiligung der heranwachsenden Jugend an den wissenschaftlichen und technischen Arbeiten des Vereins zu ermöglichen.“<sup>91</sup>

**88)** Offizielle Mitteilungen des Schlesischen Flugsport-Club, in: Flugsport 1 (1909), S. 548–549. **89)** Offizielle Mitteilungen des Schlesischen Flugsport-Club, in: Flugsport 1 (1909), S. 548–549. **90)** Offizielle Mitteilungen des Schlesischen Flugsport-Club, in: Flugsport 1 (1909), S. 578–579, hier S. 579. **91)** Offizielle Mitteilungen des Schlesischen Flugsport-Club, in: Flugsport 1 (1909), S. 608

Obwohl erst ein halbes Jahr alt, beteiligte sich der Schlesische Flugsport-Club bereits an der vom 10. Juli bis 17. Oktober 1909 in Frankfurt am Main stattfindenden Internationalen Luftschiffahrt-Ausstellung und stellte dort einen Gleitflieger aus, der aber keine guten Kritiken erhielt: „Der Schlesische Flugsport-Klub, Breslau-Krietern, stellt einen, nach Lilienthal ausgeführten, zusammenlegbaren Gleitflugapparat aus, bei dem man aber den Hauptwert auf zu geringe Herstellungskosten gelegt hat. Wenigstens zeigt derselbe in der Herstellung direkt grobe Vereinfachungen von der sorgfältigen Lilienthalschen Ausführung. Wir halten es eigentlich für prekär, derartige Gleitflugzeuge nicht mit allen zu Gebote stehenden Mitteln lediglich nach den Anforderungen der Sicherheit herzustellen, weil selbst in geringen Höhen durch einen plötzlichen Fall schon größere Unfälle hervorgerufen werden können.“<sup>92</sup>

Im Oktober 1909 hielt der 1. Vorsitzende des Vereins, Rechtsanwalt Dr. Erich Bohn aus Breslau, „vor einem zahlreich erschienenen Publikum“ einen Vortrag über Luftrecht. Dabei legte er Grundzüge eines neu zu schaffenden Luftrechts dar und sprach sich dafür aus, dass Luftschiffe nicht der Souveränität des Staates unterliegen sollten, über dessen Gebiet sie sich befinden, sondern – wie im Seerecht – dem Recht ihres Heimatstaates. Der Schaden, der bei einer Landung verursacht werden sollte, solle aber nach dem Recht des Staates, in dem die Landung erfolgt, beurteilt werden. Ferner plädierte er für eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung, falls durch ein Luftschiff jemand zu Schaden kommt. Luftschiffe müssten staatlich zugelassen werden und ihre Führer einen Befähigungsnachweis erbringen. „An den Vortrag, der von dem Zuhörererkreis mit regem Beifall aufgenommen wurde, schloß sich eine längere Diskussion.“<sup>93</sup>

„Der Schlesische Flugsport-Klub hat in den letzten Wochen einen immer größeren Aufschwung genommen“, hieß es Anfang 1909, „und wird demnächst ein Modell-Fliegen und Flugversuche veranstalten. Motore und Flugmaschinen sind bereits angeschafft und neuerdings Verhandlungen mit amerikanischen und französischen Fliegern angeknüpft worden. Da der Klub ganz selbstlos im nationalen und wissenschaftlichen Interesse arbeitet, ist es erwünscht, daß an seinen Arbeiten recht viele Interessenten teilnehmen.“<sup>94</sup>

Die Zahl der Mitglieder des Schlesischen Flugsport-Clubs nahm rapide zu. Hatte er bei seiner Gründung im Februar 1909 30 Mitglieder, so waren es im November bereits 90 Mitglieder und im Dezember 1909 wurden weitere 48 Mitglieder aufgenommen. Dabei waren zwischenzeitlich bereits wieder zahlreiche Mitglieder ausgetreten oder wegen Nichtzahlung des nicht ganz unerheblichen Mitgliederbeitrags aus der Mitgliederliste gestrichen worden.<sup>95</sup> Am 1. Oktober 1910 hatte der Schlesische Flugsport-Club 182 Mitglieder,<sup>96</sup> ein Jahr später 175 Mitglieder.<sup>97</sup>

92) P. Béjeuhr, Die Ausstellungsgegenstände nach Gruppen, in: Bernhard Lepsius / Richard Wachsmuth, Denkschrift der ersten internationalen Luftschiffahrts-Ausstellung (ILA) zu Frankfurt a/M. 1909, Band I, Berlin 1910, S. 320-459, hier S. 420. 93) Offizielle Mitteilungen des Schlesischen Flugsport-Club, in: Flugsport 1 (1909), S. 670. 94) Offizielle Mitteilungen des Schlesischen Flugsport-Club, in: Flugsport 1 (1909), S. 670. 95) Offizielle Mitteilungen des Schlesischen Flugsport-Club, in: Flugsport 2 (1910), S. 21. 96) Vereine im deutschen Luftschiffer-Verbande, in: Hoernes (wie Anm. 24), S. 123-124. 97) Jahrbuch des Deutschen Luftfahrer-Verbandes 1912, Berlin 1912, S. 30; Vereinswesen, in: Jahrbuch der Luftfahrt 2 (1912), S. 601-618, hier S. 610, gibt 170 Mitglieder an.

Zahlreiche Mitglieder kamen aus dem Bereich des Motorsports. „Auch die bekannten Breslauer Rennfahrer Albert und Fritz Heidenreich“, hieß es im November 1909 in einer österreichischen Zeitung, „beschäftigen sich zur Zeit mit dem Baue eines neuen Flugapparates. Es ist ein Monoplan, der von einem 25–30 PS Motor deutschen Fabrikats angetrieben werden soll. Bei den im Frühjahr 1910 sicher zahlreichen Flugmaschinen-Meetings hofft Fritz Heidenreich schon mit seiner Luftmaschine starten zu können. Der Schlesische Flugsport-Klub, dem die Genannten angehören, hat noch eine ganze Reihe strebsamer Aviatiker aufzuweisen. Dort ist ein leichter und stabiler Flugmotor im Bau, der einer einheimischen Flugmaschine eingebaut werden soll.“<sup>98</sup>

Mit dem Schlesischen Rennverein wurden Ende 1909 Verhandlungen wegen der Überlassung eines Teils der Pferderennbahn bei Hartlieb zu Übungszwecken geführt. Der Club beschloss ferner, sich an der Gründung der „Ostdeutschen Flugindustrie GmbH“ zu beteiligen.<sup>99</sup>

Ende 1909 plante der Schlesische Flugsport-Club die Ausrichtung eines ersten Wettbewerbs: „Nicht geringeres als eine Konkurrenz von Breslau nach dem Zobten über eine Strecke von 37 Kilometern ist in Aussicht genommen. Vermutlich wird dieser Wettbewerb aber nur für Aeroplane offen sein, die in Schlesien gebaut und von Schlesiern gesteuert werden.“<sup>100</sup>

Im Januar 1910 erfolgte schließlich der bereits angekündigte erste motorisierte Flug in Schlesien. „Im Mittelpunkt des Interesses stehen die Erfolge unseres Mitgliedes Fritz Heidenreich, über die schon die Sonntagsblätter der hiesigen und auswärtigen Zeitungen berichteten. Bereits bei den ersten Flugversuchen hatte Heidenreich den Erfolg, daß sich der Apparat von dem Boden erhob, ein Beweis dafür, daß die Konstruktion im Prinzip richtig durchgeführt war. Zum Betrieb diente ein 24 PS 2 Zyl.-Escher-Motor (deutsches Fabrikat), der zunächst streikte. Nach mancherlei Veränderungen scheint Heidenreich kraft seines praktischen Talentes und seiner Energie auch diese Schwierigkeit zu überwinden. Am Sonnabend lief der Motor einwandfrei, und Heidenreich konnte zahlreiche längere Flüge in gerader Richtung fast über den ganzen Rennplatz ausführen, bei welchen er zum Teil eine Höhe von 10 Metern erreichte. Der Apparat hob sich stets bei verhältnismäßig geringer Abfluglänge glatt vom Boden ab. Nach Äußerungen Heidenreichs kommen ihm hinsichtlich der sichereren Schwebelage, in der sich der Apparat hielt, seine reichen Erfahrungen aus der Praxis des Gleitfluges sehr zu statten. Bei dem letzten Fluge in größerer Höhe schien sich nach Annahme Heidenreichs ein Steuerungsdraht verfangen zu haben. Um deshalb nicht in noch höhere Regionen zu geraten, stellte Heidenreich kurz entschlossen den Motor ab und ging im Gleitflug herab. Bei dieser Landung erlitten Fahrgestell und ein Propellerflügel Beschädigungen, die jedoch binnen kurzem behoben werden konnten. Diese Flüge bedeuten einen großen Erfolg, insbesondere, wenn man in Betracht zieht, daß Heidenreich mit den Versuchen im Motorflug erst vor ganz kurzer Zeit begonnen hat.“<sup>101</sup>

**98)** Die Eroberung der Luft, in: Grazer Volksblatt 42 (1909), Nr. 529 (Morgenausgabe) vom 19. November 1909, S. 4. **99)** Offizielle Mitteilungen des Schlesischen Flugsport-Club, in: Flugsport 2 (1910), S. 21–22. **100)** Hamburgischer Correspondent 179 (1909), Nr. 612 (Abendausgabe) vom 2. Dezember 1909, S. 8. **101)** Offizielle Mitteilungen des Schlesischen Flugsport-Club, in: Flugsport 2 (1910), S. 53–54, hier S. 54.



Vom 19. bis 23. Juni 1910 veranstaltete der Schlesische Flugsport-Club auf der Festwiese im Scheitniger Park eine Flugmaschinen-Ausstellung. In dem Bericht über diese Ausstellung, in dem alle ausgestellten Flugmaschinen einzeln aufgeführt und beschrieben wurden, hieß es: „Ausgestellt waren zehn Flugmaschinen in natürlicher Größe und mehrere Modelle. Es sei festgestellt, daß noch keine flugtechnische Ausstellung in Deutschland eine derartig große Anzahl von Flugmaschinen aufzuweisen hatte. Die Veranstaltung war ein voller Erfolg. Die Ausstellung wird in den Annalen der Geschichte des Schlesischen Flugsport-Clubs ein würdiges Denkmal bilden. Der Schlesische Flugsport-Club kann mit den Resultaten zufrieden sein. Die intensive aufopfernde Tätigkeit der während der Ausstellung tätigen Herren verdient höchste Anerkennung.“<sup>102</sup>

Am 7. Dezember 1910 gewann der bereits genannte Flieger Heidenreich auf dem Gandauer Exerzierplatz bei Breslau durch einen Schleifenflug in Form einer Acht über eine 1000 m lange Strecke den vom Schlesischen Flugsport-Club in Höhe von 500 M ausgesetzten Preis, der von Flugsportfreunden auf 2000 M erhöht worden war.<sup>103</sup>

Immer wieder nahmen Vereinsmitglieder an auswärtigen Veranstaltungen teil, so etwa der Vorsitzende Professor Lummer am Luftschiffertag 1910 in Dresden und der Flieger Fritz Heidenreich an der Berliner Flugwoche im Oktober 1910.<sup>104</sup> Auch an der Tagung des Deutschen Fliegerbundes in Leipzig am 13. November 1910 nahmen Vertreter des Flugsport-Clubs teil.<sup>105</sup> Die wirtschaftliche Lage des Clubs gestaltete sich trotz der zahlreichen Investitionen so vorteilhaft, dass in der Hauptversammlung am 29. Dezember 1910 beschlossen wurde, zwei Preise in Höhe von 500 Mark zu stiften.<sup>106</sup>

Über das weitere Schicksal des Schlesischen Flugsport-Clubs ließ sich nichts ermitteln. In der Zeitschrift „Flugsport“, in der die offiziellen Mitteilungen des Flugsport-Clubs erfolgten, finden sich diese letztmals im Oktober 1911. Auch ansonsten finden sich keine Mitteilungen mehr über den Schlesischen Flugsport-Club. Im Jahrbuch des Deutschen Luftfahrer-Verbandes, der Angaben vom Ende des Vorjahres enthält, wird er 1913 erstmals nicht mehr genannt. Im selben Jahr heißt es in einem Bericht über die Luftfahrt in Schlesien, dass der Schlesische Flugsport-Club „nach schnellem Aufblühen ebenso rasch wieder zusammensank“.<sup>107</sup>

Nicht ganz klar ist die Abgrenzung zwischen dem Schlesischen Verein für Luftschiffahrt und dem Schlesischen Flugsport-Club. Zum Teil bestand eine personelle Identität. So war der erste Vorsitzende Ingenieur Schrader auch Mitglied im Flugtechnischen Ausschuss des Schlesischen Vereins für Luftschiffahrt, obwohl er nach einer Quelle auch der Grund für die Gründung des Schlesischen Flugsport-Clubs als Konkurrenz zum Schlesischen Verein für Luftschiffahrt war. Es scheint aber, dass sich der Schlesische Verein für Luftschiffahrt mehr den Ballons und Luftschiffen gewidmet hat, während der Schlesische Flugsport-Club sich den zunächst unmotorisierten und später motorisierten Gleitfliegern widmete.

**102)** Die Flugmaschinen-Ausstellung des Schlesischen Flugsport-Club, in: Flugsport 2 (1910), S. 388–392.

**103)** Zusammenstellung der flugsportlich bedeutendsten Ergebnisse in der Zeit vom 1. November 1910 bis 1. November 1911, in: Jahrbuch der Luftfahrt 2 (1912), S. 470–580, hier S. 473.

**104)** Offizielle Mitteilungen des Schlesischen Flugsport-Club, in: Flugsport 2 (1910), S. 703–704, hier S. 704.

**105)** Fliegerbundestag in Leipzig am 13. November 1910, in: Flugsport 2 (1910), S. 725.

**106)** Offizielle Mitteilungen des Schlesischen Flugsport-Club, in: Flugsport 3 (1911), S. 67.

**107)** Bohn (wie Anm. 5), S. 24.



#### 4. Die Ostdeutsche Flugindustrie GmbH

Zu Beginn des Jahres 1910 wurde vom Schlesischen Flugsport-Club und dem Schlesischen Verein für Luftschiffahrt die „Ostdeutsche Flug-Industrie G.m.b.H.“ mit Sitz in Breslau gegründet. Zweck der Gesellschaft war: „1. Die Erwerbung und Ausnützung aller Art von Verkaufslizenzen für Luftschiffe, Flugapparate und sonstiger mit der Luftschifftechnik und sonstiger mit der Luftschiffahrt und Flugtechnik im Zusammenhang stehender Fabrikate. 2. Uebernahme der Vertretung von Firmen für Ballons und Flugmaschinen, sowie für alle zu Luftschiff und Flugmaschinen gehörenden Apparate und Teile. 3. Einrichtung und Ausstattung von Flug- und Landungsplätzen, Luftschiff- und Flugmaschinenhallen, sowie Werkstätten. 4. Veranstaltung von Schauflügen für eigene oder fremde Rechnung.“<sup>108</sup>

Am 19. Mai 1910 teilte die Ostdeutsche Flugindustrie GmbH in einer Anzeige „ergebenst mit, daß wir von Mitte Juni ab Passagierfahrten mit einem von uns gemieteten lenkbaren Luftschiff auf und von unserem Flugplatz Wilhelmsruh aus veranstalten. Wegen der nur noch in geringer Anzahl zur Verfügung stehenden Plätze bitten wir um rechtzeitige Anmeldung, wobei wir besonders darauf hinweisen, daß Anmeldungen nur nach ihrer Zeitfolge berücksichtigt werden können. Ferner machen wir höflichst darauf aufmerksam, daß wir im Begriff sind auf unserem vorgenannten Flugplatz Wilhelmsruh eine Anzahl von Hangars (Flugmaschinenschuppen) zu errichten, welche wir den Besitzern von Flugapparaten leihweise zur Verfügung stellen. Unser über 200 Morgen großes Terrain eignet sich vorzüglich für Flugübungen.“<sup>109</sup>

Am 4. August 1910 wurde aus Posen gemeldet: „Das Luftschiff ‚P. 5‘ [Parseval 5] der Ostdeutschen Flugindustrie-Gesellschaft wird am 21. August und an den folgenden Tagen auf dem Rennplatz zu Posen mehrere Aufstiege unternehmen. Die Vorführungen finden unter Führung des Hauptmanns Dillinger statt. Es sollen auch mehrere Passagierfahrten unternommen werden.“<sup>110</sup>

Spätere Nachrichten über die Gesellschaft finden sich nicht mehr. Möglicherweise fiel die Gesellschaft im Sommer 1911 in Insolvenz. Der Hamburger Kaufmann Richard Pfafe charterte 1911 für Passagierfahrten ein Parseval-Luftschiff. In einer fiktiven Geschichte, die hieran angelehnt ist, heißt es: „Richard musste an das Breslauer Luftschiffunternehmen denken, von dem er vor ein paar Tagen in der Zeitung gelesen hatte. Die Schlesische Gesellschaft hatte ihr ganzes Vermögen eingebüßt, da das angekündigte Luftschiff nicht erschienen war.“<sup>111</sup> Trotz intensiver Recherche habe ich hierzu keine Hinweise gefunden. Es würde aber zu dem schon um 1912 erfolgten Niedergang des Schlesischen Flugsport-Clubs passen, der ja einer der beiden Gesellschafter war.

#### 5. Der Schlesische Aero-Club

Am 30. Juni 1910 wurde in Breslau der Schlesische Aero-Club gegründet. Im Dezember hatte er bereits 19 Mitglieder. Im Laufe des Jahres 1911 stieg die Mitgliederzahl auf 58,

**108)** Firmennachrichten, in: Flugsport 2 (1910), S. 220. **109)** Volkswacht für Schlesien, Posen und die Nachbargebiete. Organ für die werktätige Bevölkerung 21 (1910), Nr. 114 vom 19. Mai 1910. **110)** Hamburgerischer Correspondent, 1. Beilage zu Nr. 392 (Morgenausgabe) vom 5. August 1910. **111)** <http://cfackeldey.wixsite.com/parseval-in-sicht/fiktionaler-text> (abgerufen am 10. Januar 2017).

darunter 11 Offiziere und Staatsbeamte.<sup>112</sup> Am 1. Oktober 1912 belief sich die Mitgliederzahl auf 46 und am 1. Oktober 1913 auf 68.<sup>113</sup>

Im Mai 1911 veranstaltete der Schlesische Aero-Club eine Vorführung mit einem (angemieteten) Motorflugzeug des Typs Etrich-Rumpler. Im August wurde die Anschaffung eines eigenen Flugzeugs gleichen Fabrikats beschlossen und auch noch im selben Jahr durchgeführt. Es handelte sich um ein zweiseitiges Eindecker-Motorflugzeug, das am 12. Oktober 1911 in Betrieb genommen wurde. Im selben Jahr wurde auch die Errichtung eines Flugzeugschuppens beschlossen.<sup>114</sup>

Ebenfalls 1911 gründete der Schlesische Aero-Club mit Unterstützung des preußischen Kriegsministeriums und weiterer Stiftungen eine Flugschule, die auf dem Flugplatz in Gandau angesiedelt und am 12. Oktober 1911 feierlich eröffnet wurde. Es handelte sich um die erste Flugschule in Schlesien und auch das erste mal, dass das preußische Kriegsministerium die Gründung einer Flugschule unterstützte. Selbstverständlich sollten dafür auch Offiziere ausgebildet werden. Die Unterstützung durch das preußische Kriegsministerium belief sich auf 7 000 Mark und die der Stadt Breslau auf 5 000 Mark. Die Ausbildung erfolgte durch einen fest angestellten Fluglehrer. Zu den ersten Flugschülern gehörten fünf Offiziere des 6. Armeekorps; 37 hatten sich beworben. Ende 1911 wurde bereits die Anschaffung eines zweiten Flugzeuges beschlossen.<sup>115</sup>

Anfang Februar 1912 führte der Flieger Lübbe in Begleitung des Leutnants Sauer auf einem Flugapparat des Schlesischen Aeroklubs, einer Rumpler-Taube mit einem 65 PS starken Aeolus-Motor einen zweistündigen Ueberlandflug Breslau—Zobten—Schweidnitz—Canth—Breslau aus.<sup>116</sup> „Nach mehrmaliger Umkreisung des Zobtenberges kehrte der Pilot, nachdem er um 2 Uhr Breslau verlassen hatte, einige Minuten nach 4 Uhr auf dem Flugplatze Gandau zurück. Vorher hatte er eine Zwischenlandung nahe dem Orte Schosnitz bei Canth ausgeführt“.<sup>117</sup>

Im Juni 1912 veranstaltete der Schlesische Aero-Club gemeinsam mit anderen Organisationen einen Fernflug, der von Berlin über Breslau nach Wien führte. Über ihn wird weiter unten näher berichtet.

Der Schlesische Aero-Club besaß auch einen Ballon, der auf den Namen „Fürstenstein“ getauft war,<sup>118</sup> wohl zu Ehren seines Ehrenpräsidenten Hans Heinrichs XV. Fürst von Pless auf Fürstenstein.

Der Schlesische Aero-Club existierte noch nach dem ersten Weltkrieg. Über ihn finden sich aber aus der Zeit vor dem ersten Weltkrieg nur wenige Informationen. Zu diesen gehört eine vom Schlesischen Aero-Club am 29. und 30. August 1914 auf der Rennbahn Hartlieb bei Breslau veranstaltete Vorführung von Sturzflügen durch den seinerzeit bekannten Sturz- und Schleifenflieger Gustav Tweer (1893–1916).<sup>119</sup>

112) Jahrbuch des Deutschen Luftfahrer-Verbandes 1912, Berlin 1913, S. 242. 113) Jahrbuch des Deutschen Luftfahrer-Verbandes 1913, Berlin 1913, S. 27, auf S. 197 werden 52 angegeben; dito 1914, Berlin 1914, S. 211. 114) Jahrbuch des Deutschen Luftfahrer-Verbandes 1912, Berlin 1912, S. 126, 242; Schlesische Fliegerschule, Aus „Schlesische Chronik“ 1911/12, zitiert nach: Schlesische Flieger Nachrichten 7 (1989), Nr. 2 S. 22. 115) Jahrbuch des Deutschen Luftfahrer-Verbandes 1912, Berlin 1912, S. 242 f.; Schlesische Fliegerschule, Aus „Schlesische Chronik“ 1911/12, zitiert nach: Schlesische Flieger Nachrichten 7 (1989), Nr. 2 S. 22. 116) Vom Flugplatz Breslau, in: Flugsport 4 (1912), S. 191. 117) Im Aeroplan nach dem Zobten, in: Berliner Tageblatt und Handels-Zeitung 41 (1912), 5. Beiblatt zu Nr. 94 vom 21. Februar 1912. 118) Jahrbuch des Deutschen Luftfahrer-Verbandes 1914, Berlin 1914, S. 153. 119) Vereinsmitteilungen, in: Deutsche Luftfahrer-Zeitschrift 18 (1914), S. 384.

## 6. Der Niederschlesisch-märkische Verein für Luftfahrt

Als weiterer in Schlesien tätiger Verein auf dem Gebiet der Luftfahrt ist der Niederschlesisch-märkische Verein für Luftfahrt zu nennen. Der Verein wurde am 26. Juni 1912 gegründet und hatte Ende 1912 bereits 100 Mitglieder und am 1. Oktober 1913 179 Mitglieder. Die Geschäftsstelle befand sich in Grünberg. Ortsgruppen wurden relativ rasch in Grünberg, Crossen, Guben, Forst (Lausitz) und Schwiebus gegründet.<sup>120</sup> Er besaß zwei Ballons, die auf die Namen „Niederschlesien“ und „Crossen“ getauft waren. Von dem Verein finden sich eine Reihe sog. Abwurfkarten aus den Jahren 1913 und 1914 im Ansichtskartenhandel im Internet.

Zwischen dem neu gegründeten Verein und dem älteren Schlesischen Verein für Luftfahrt kam es offenbar zu Auseinandersetzungen. So findet sich auf der Tagesordnung einer Mitgliederversammlung des Schlesischen Vereins für Luftschiffahrt am 4. Oktober 1913 der Punkt: „Gebietseinteilung-Auseinandersetzung mit dem Niederschlesisch-Märkischen Verein“.<sup>121</sup> Über den Ausgang dieser Auseinandersetzung ist aber nichts bekannt.

Der erste Aufstieg des Ballons „Niederschlesien“ erfolgte am 6. April 1913.<sup>122</sup> Mit dem Ballon „Niederschlesien“ nahm der Verein am Gordon-Bennett-Ausscheidungs-Wettfliegen<sup>123</sup> 1913 teil und trug den Sieg davon. Der Ballon war in Dresden aufgestiegen und nach einer Strecke von 900 km in Arendal in Norwegen niedergegangen.<sup>124</sup> Der Führer Carl Richard Mann verfasste über den Flug einen ausführlichen Beitrag, der im Berliner Tageblatt erschien.<sup>125</sup>

Aus der Folgezeit finden sich eine Vielzahl von Hinweisen auf Fahrten des Ballons und Teilnahmen an Wettbewerben. Am 13. Juli 1913 stieg der Ballon auf der Rosen- und Gartenbauausstellung in Forst zu einer Fern- und Nachtfahrt auf.<sup>126</sup> Bis zum 1. Dezember 1913 hatte der Ballon 13 Fahrten unternommen, der Ballon „Crossen“ zwei Fahrten.<sup>127</sup>

Im September 1915 nahm der Ballon „Niederschlesien“ als einer von 13 Ballonen an der von Gelsenkirchen aus gestarteten Freiballonweitfahrt des Niederrheinischen Vereins für Luftschiffahrt teil und landete in Jeringhaven bei Eisenerdamm in Holland.<sup>128</sup>

Am 30. März 1914 stieg der Ballon „Niederschlesien“ nachmittags in Schwiebus unter Führung von Carl Richard Mann aus Crossen sowie den Mitfahrern Dr. Michaeli, Fabrikant Rothe und Referendar Benzky auf.<sup>129</sup> „Der Ballon ging am Sonntag um 4 Uhr 5 Min. hoch; er nahm seinen Weg über Glogau, dann westlich an Breslau vorbei. Die Nacht zum

**120)** Jahrbuch des Deutschen Luftfahrer-Verbandes 1913, Berlin 1913, S. 279; dito 1914, Berlin 1914, S. 28, 202–203. Auf S. 202 wird eine Mitgliederzahl von 250 angegeben. **121)** Vereinsmitteilungen, in: Deutsche Luftfahrer-Zeitschrift 17 (1913), S. 492 **122)** Beschriftung auf Ansichtskarte, gefunden bei: <http://lwowek-slaski.dolny-slask.org.pl/738021.foto.html> (abgerufen am 27. Januar 2017). **123)** Die älteste, seit 1906 und mit Ausnahme der Kriegszeiten jährlich stattfindende internationale Ballonsportveranstaltung. **124)** Beschriftung auf Ansichtskarte, gefunden bei: <http://www.aerophil.de/auctionen.php?catId=5&auclId=28> (abgerufen am 27. Januar 2017). **125)** Carl Richard MANN, 550 Kilometer Ballonfahrt über dem Meere, in: Berliner Tageblatt 42 (1913), 5. Beiblatt zu Nr. 240 vom 15. Mai 1913. **126)** Rosen- und Gartenbauausstellung Forst, in: Berliner Tageblatt 42 (1913), 2. Beiblatt zu Nr. 348 vom 12. Juli 1913. **127)** Jahrbuch des Deutschen Luftfahrer-Verbandes 1914, Berlin 1914, S. 151 **128)** Luftschiffahrt, in: Berliner Börsenzeitung, Jahrgang 1913, 3. Beilage zu Nr. 432 (Abendausgabe) vom 15. September 1913, S. 18. **129)** Luftschiffahrt, in: Berliner Börsenzeitung, Jahrgang 1914, Nr. 151 (Morgenausgabe) vom 31. März 1914, S. 14.

Montag war stürmisch und finster, die Orientierung daher fast unmöglich. Die österreichische Grenze wurde beim Altvatergebirge überschritten. Oftmals wurde der Ballon auf 1200 Meter hinaufgerissen und dann wieder durch vertikale Böen hinabgeworfen.“<sup>130</sup> Der Ballon überquerte noch die Karpathen und landete nach einer Strecke von 550 km in der Nähe von Papa bei Budapest in Ungarn.<sup>131</sup>

Am 24. Mai 1914 veranstaltete der Niederschlesisch-märkische Verein für Luftschiffahrt eine Wettfahrt, bei der es um die Zurücklegung einer möglichst weiten Strecke ging.<sup>132</sup>

Anfang Juni 1914 nahm die Ballone „Niederschlesien“ und „Crossen a. d. Oder“ an einer Fern-Zielfahrt des Berliner Vereins für Luftschiffahrt teil, bei der die teilnehmenden Ballons in Schmargendorf starteten und an einer bestimmten Haltestelle an der Bahnlinie Lissa-Jarotschin landen mussten. Bedauerlicherweise schied die „Niederschlesien“ vorzeitig aus, weil Bauern bei Bomst sie am Schleppseil festhielten und anbanden, so dass die Fahrt vorzeitig abgebrochen werden musste.<sup>133</sup> Die „Crossen a. d. Oder“ wurde nördlich abgetrieben und musste bei Buck noch vor Posen niedergehen.<sup>134</sup>

Am 4. Juli nahm der Ballon „Niederschlesien“ an einer in München gestarteten Wettfahrt statt, bei der er bis Brezno am Rande der Niederen Tatra in der heutigen Slowakei kam.<sup>135</sup>

Im Juli 1914 veranstaltete der Niederschlesisch-märkische Verein für Luftfahrt eine kriegsmäßige Ballonverfolgung durch Automobile, „um die Bedeutung des Freiballons im Kriegsfall einem großen Publikum vor Augen zu führen, [...] und ließ seine beiden Ballone ‚Niederschlesien‘ und ‚Crossen‘ aufsteigen, die von einer Schar von Automobilen verfolgt und gefangen genommen werden sollten. Die Aufgabe der Ballonführer bestand darin, je zwei Depeschenträger so abzusetzen, daß sie den sie verfolgenden Automobilen entgehen und die ihnen anvertrauten Depeschen an einer Telegraphenstation abgeben konnten und das Abfangen des gelandeten Ballons zu verhindern.“ Über diese Ballonverfolgung, die sich im Wesentlichen im Spreewald und den angrenzenden Gebieten abspielte, liegt ein umfangreicher Bericht vor.<sup>136</sup>

Um diese Zeit herum schloss sich der Niederschlesisch-Märkische Verein für Luftfahrt mit dem Berliner Verein für Luftschiffahrt zur Märkischen Vereinigung für Luftfahrt zusammen.<sup>137</sup>

(wird fortgesetzt)

**130)** Stürmische Fahrt eines Freiballons, in: Salzburger Volksblatt<sup>44</sup> (1914), Nr. 73 vom 1. April 1914, S. 8. **131)** Luftschiffahrt, in: Berliner Börsenzeitung, Jahrgang 1914, Nr. 151 (Morgenausgabe) vom 31. März 1914, S. 14. **132)** Ausschreibungen, in: Deutsche Luftfahrer-Zeitschrift 18 (1914), S. 211, 216. **133)** Fern-Zielfahrt des Berliner Vereins für Luftschiffahrt, in: Neue Hamburger Zeitung 19 (1914), 2. Beilage zu Nr. 254 vom 3. Juni 1914. **134)** Die Berliner Ballonzielfernfahrt, in: Berliner Tageblatt 43 (1914), 5. Beiblatt zu Nr. 275 vom 3. Juni 1914. **135)** Die Münchener Ballondauerfahrt. Die voraussichtlichen Sieger, in: Berliner Tageblatt 43 (1914), 1. Beiblatt zu Nr. 340 vom 8. Juli 1914, wo fehlerhaft angegeben wird, dass Brezno in Böhmen liege. **136)** Kriegsmäßige Ballonverfolgung durch Automobile, in: Neue Freie Presse, Jahrgang 1914, Nr. 17926 (Morgenblatt) vom 22. Juli 1914, S. 21. **137)** Märkische Vereinigung für Luftfahrt, in: Berliner Tageblatt und Handels-Zeitung 43 (1914), 1. Beiblatt zu Nr. 318 (Morgenausgabe) vom 26. Juni 1914.

# Schlesische Geschichtsblätter

Zeitschrift für Regionalgeschichte Schlesiens

---

44. Jahrgang (2017)      Herausgegeben vom Verein für Geschichte Schlesiens e. V.      Heft 1 (März)

---

HERZIG: Reformation und Katholische Reform in Niederschlesien, 1–8

ALLNOCH: Die Riesengebirgsfreundschaft zwischen Theodor Fontane und Georg Friedlaender, 9–15

KLOSE: Zur Frühgeschichte der Luftfahrt in Schlesien, 16–40

---

---

Mitarbeiter dieses Heftes:

Dietrich ALLNOCH,  
Prof. Dr. Arno HERZIG,  
Prof. Dr. Andreas KLOSE,

---

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](http://www.verein-fuer-geschichte-schlesiens.eu)

---

ISSN 2190-4871

---

