

## Zur Frühgeschichte der Luftfahrt in Schlesien

ANDREAS KLOSE, POTSDAM

(Fortsetzung)

### 7. Das Ostdeutsche Flugamt in Breslau

Im April 1910 wurde in Breslau das Ostdeutsche Flugamt gegründet, über dessen Gründung und Aufgaben wiederum ein ausführlicher Bericht vorliegt: „Ein ostdeutsches Flugamt, das der Mittelpunkt für das gesamte Flugwesen des Ostens werden soll, ist in Breslau gegründet worden. Seine Ziele sind national. Schlesien, Posen, Ost- und Westpreußen bilden strategisch eine Einheit. Es lag daher nahe, sie in dem „Ostdeutschen Flugamt“ zu vereinigen. Das preußische Kriegsministerium hat ihm daher auch seine Unterstützung zugesagt. Als erstere größere Arbeit ist der Entwurf einer Karte vorgesehen, auf der die Flugstraßen und Flughäfen des Ostens unter Berücksichtigung der strategischen und sportlichen Interessen festgelegt werden. Sollte sich die Organisation derart ausdehnen, daß die Arbeitskraft des Flugamts mit dem Sitz in Breslau übersteigt, so sollen besondere Flugämter für Schlesien, Posen, Ost- und Westpreußen unter der Oberleitung des Ostdeutschen Flugamts gegründet werden. Die Arbeit ist vorläufig folgendermaßen unter die Mitglieder des Ostdeutschen Flugamtes geteilt: Dr. Erich Bohn, Rechtsanwalt in Breslau: Organisation, Geschäftsführung, Rechtsfragen. Dr. Baer, Professor der technischen Hochschule zu Breslau: Motorwesen. Dr. v. d. Borne, Direktor der Erdbebenwarte in Breslau: Atmosphärische Fragen, Instrumente, Luftschiffahrt. Burggraf und Graf Hermann zu Dohna-Schlodien: Luftschiffahrt. Engel, Hauptmann im Infanterie-Regt. No. 51 in Breslau: Sport. Dr. Georg Heimann, Kgl. Kommerzienrat in Breslau: Finanzwesen. Dr. Lummer, Professor an der Universität in Breslau: Flugtechnik. Professor Poelzig, Direktor der Kgl. Kunstschule in Breslau: Architektur, künstlerische Fragen. Scharr, Oberstleutnant und Ingenieur, Offizier vom Platz in Breslau: Militärische Fragen.“<sup>138</sup> Spätere Informationen über das Ostdeutsche Flugamt finden sich leider nicht mehr.

**138)** Flugsport 2 (1910), S. 247–248; vgl. auch Berliner Börsenzeitung, Jahrgang 1910, 2. Beilage zu Nr. 167 (Morgenausgabe) vom 12. April 1910.

## 8. Flugplätze in der Umgebung Breslaus

Bereits im September 1909 gab es in Breslau Planungen zur Errichtung eines Luftschiffhafens und der Stationierung eines Luftschiffes. „Der Vorstand des Schlesischen Vereines für Luftschiffahrt“, so hieß es in der Presse, „hat bereits seit längerer Zeit Vorarbeiten dafür in die Wege geleitet. Die Entwürfe und Kostenanschläge für die Luftschiffhallen, eine Wasserstoffabrik und Betrieb eines Luftschiffes sind soweit gefördert, daß sie demnächst veröffentlicht werden können. Wertvolle Unterstützung von städtischer und staatlicher Seite steht in Aussicht.“<sup>139</sup>

Im Februar 1910 wurde dann ein neues Fluggelände zwischen den Dorfe Wilhelmsruh bei Breslau und der Oder vom Schlesischen Flugsport-Club in Benutzung genommen.<sup>140</sup> Dieser Flugplatz wurde wenig später an die neu gegründete Ostdeutsche Flugindustrie GmbH, an der der Schlesische Flugsport-Club beteiligt war, vermietet. Er hatte eine Größe von 200 Morgen.

Der erste Bericht über einen Flug auf dem Flugplatz Wilhelmsruh datiert vom 13. Mai 1910: „Der Breslauer Aviatiker Fritz Heidenreich hat gestern mit einem Flugzeug eigener Konstruktion auf dem zweihundert Morgen großen Flugplatze Wilhelmsruh in einer Höhe von acht Metern einen geschlossenen Rundflug erzielt.“<sup>141</sup>

Die Breslauer Flugsportwoche im Juni 1910, über die später näher berichtet wird, wurde auf diesem Flugplatz durchgeführt. In diesem Zusammenhang wurde im Frühjahr 1910 eine Luftschiffhalle errichtet.<sup>142</sup> Im Laufe des Jahrs 1910 wurden dann von der Ballonhallen Baugesellschaft in Charlottenburg bei Berlin insgesamt fünf Holzhallen für Luftschiffe errichtet. Die Ballonhallen Baugesellschaft war seinerzeit das Unternehmen im Reich, das die meisten Holzhallen für Luftschiffe baute.<sup>143</sup>

„Mittwoch nachmittag“, so wurde am 6. Januar 1911 berichtet, „brach in einem der fünf Flugmaschinenschuppen im Wilhelmsruher Fluggelände bei Breslau Feuer aus, das sich durch die Explosion des dort lagernden Benzins mit rasender Schnelligkeit verbreitete und den Schuppen sowie drei Flugmaschinen vernichtete. Die Breslauer Feuerwehr war in voller Stärke an der Brandstätte. Da seit Sonnabend niemand den Schuppen betreten hat, liegt der dringende Verdacht der Brandstiftung vor.“<sup>144</sup> Nach einer anderen Quelle brannten zwei der aus Holz gebauten Hangars ab. Durch das Feuer wurden die Flugmaschinen der Aviatiker Winkler und Niemay zerstört. Der Gesamtschaden wurde auf 30 000 Mark geschätzt.<sup>145</sup>

Neben dem Fliegen beschäftigte man sich auch mit Sicherungsmaßnahmen. Die ersten Versuche mit Fallschirmen erfolgten, die aber wenig erfolgreich waren und zwei Todesopfer forderten: Am 16. Juli 1910<sup>146</sup> unternahm „der Schneidermeister Reinhold Franke

**139)** Allgemeine Sport-Zeitung (1909), S. 1193. **140)** Offizielle Mitteilungen des Schlesischen Flugsport-Club, in: Flugsport 2 (1910), S. 122. **141)** Pilsner Tagblatt 11 (1910), Nr. 133 vom 15. Mai 1910, S. 16. **142)** Das kann ja gut werden, in: Volkswacht für Schlesien, Posen und die Nachbargebiete 21 (1910), 1. Beilage zu Nr. 125 vom 1. Juni 1910. **143)** Luftschiffhallen und Luftschiffwerften in Deutschland, in: Jahrbuch über die Fortschritte auf allen Gebieten der Luftschiffahrt 1911, München 1912, S. 238. **144)** General-Anzeiger für Hamburg-Altona 24 (1911), Nr. 5 vom 6. Januar 1911, S. 7. **145)** Salzburger Wacht. Organ für das gesamte werktätige Volk im Kronlande Salzburg 12 (1911), Nr. 4 vom 5. Januar 1911, S. 7. **146)** Der Unfall ereignete sich am 16. Juli 1910, vgl. Berliner Volkszeitung 58 (1910), Nr. 329 (Morgenausgabe) vom 17. Juli 1910, S. 3.

[...] auf dem Flugplatz Wilhelmsruh bei Breslau mit einer von ihm erfundenen Fallschirmpelerine Versuche. Diese Pelerine sollte es Luftschiffern ermöglichen, bei Ballonunfällen gefahrlos aus der Höhe herabzukommen. Franke stieg, angetan mit dem Apparat, auf die auf dem Flugplatz stehende 21 Meter hohe Magirusleiter und sprang von dieser herab. Doch versagte der Mechanismus des Fallschirmes und der Erfinder stürzte aus beträchtlicher Höhe zu Boden. Er erlitt einen Bruch beider Knöchel und innere Verletzungen.“<sup>147</sup> Im Januar 1911 erlag er seinen Verletzungen und hinterließ eine Frau und fünf minderjährige Kinder.<sup>148</sup>

Am 27. Dezember 1910 kam es zu einem weiteren Unfall mit tödlicher Folge: „Der Ingenieur Heyn in Breslau, der mit einem von ihm konstruierten Fallschirm einen Absprung aus einem Luftballon vorführen wollte, ist, wie schon telegraphisch gemeldet, gestern abgestürzt und hat so schwere Verletzungen erlitten, daß er nach kurzer Zeit starb. Ueber die näheren Umstände des Unfalls wird uns ergänzend aus Breslau berichtet: Der Ingenieur Hans Heyn hatte einen Fallschirm konstruiert, mit dem er in Breslau Abflüge unternehmen wollte. Diese Abflüge, zu denen sich schon wiederholt ein großes Publikum auf dem Flugplatz in Wilhelmsruh eingefunden hatte, konnten bisher nicht stattfinden — teils wegen ungünstiger Witterung, teils weil dem Erfinder kein Ballon zur Verfügung gestellt wurde, von dem der Abflug erfolgen konnte. Als Heyn endlich einen Ballon bekam, wurde er ihm beim Transport nach dem Füllplatz der Gasanstalt III nach dem Flugplatz in die Luft entführt. Um allen derartigen unangenehmen Zwischenfällen vorzubeugen, hatte sich Heyn in Berlin einen geeigneten Fesselballon von der Luftschifferin Käthe Paulus gekauft und hatte diesen in dem dicht bei Wilhelmsruh gelegenen Vorort Leerbeutel füllen lassen. Am zweiten Weihnachtstage fand die Füllung des Ballons statt, und der Fallschirmkünstler wollte bereits an diesem Tage probeweise einen Absprung unternehmen. Durch den Führer des Fesselballons, den Luftschiffer Miroß, wurde er aber daran gehindert, weil die Dämmerung bereits zu stark vorgeschritten war und starker Wind wehte. Der Fesselballon, an dessen Seite der Fallschirm hing, blieb über Nacht gefüllt auf dem Wilhelmsruher Gelände, und Heyn entschloß sich, am Dienstag nachmittags 3½ Uhr vor einem kleinen Kreise von Bekannten den ersten Probeflug zu unternehmen. Mit seinem Schwiegervater, dem hiesigen Möbelfabrikanten Walentowitz, und dem Luftschiffer Miroß erhob sich der Fesselballon bis zu einer Höhe von etwa 200 Metern. Dann schnallte sich Heyn mit einem Ledergurt den aus Bambus mit Stoffbedeckung bestehenden Fallschirm, der einen Durchmesser von 7 Metern besitzt, um den Leib und sprang mit dem Ruf: „Los!“ vom Fesselballon in die Tiefe. Der Fallschirm entfaltete sich sogleich in voller Größe und sanft schwebte der Ingenieur hinab. Da plötzlich muß eine Böe unter den Rand des Fallschirms gedrungen sein. Die eine Hälfte des Schirms klappte hoch empor, und mit rasender Schnelligkeit sauste Heyn aus schwindelnder Höhe auf die Erde hinab. Er überschlug sich und brach das Rückgrat, sodaß sein Tod bei der Ueberführung ins Krankenhaus eintrat. Die Leiche wurde in die Königl. Anatomie überführt, wo die genaue Todesursache festgestellt werden soll. Der auf so jähe Weise ums Leben gekommene Ingenieur Heyn stand im Alter von 26 Jahren. [...]

147) Neue Hamburger Zeitung 15 (1910), Nr. 232 (Abendausgabe) vom 19. Juli 1910. 148) Grazer Tagblatt 21 (1911), Nr. 13 vom 13. Januar 1911, S. 5.

Die Fallschirm-Technik, die in einigen Ländern in neuester Zeit wieder eifrig gefördert wird, hat in den letzten Jahren mehrere Opfer gefordert. [...]“<sup>149</sup>

Wie lange der Flugplatz in Wilhelmsruh noch genutzt wurde, lässt sich nicht feststellen. Es finden sich jedenfalls in späteren Jahren keine Hinweise mehr auf ihn und es kann nur vermutet werden, dass er zugunsten des inzwischen entstandenen Flugplatzes in Gandau aufgegeben wurde.

1872 hatte der Militärfiskus in Klein Gandau nordwestlich von Breslau ein Terrain erworben, um einen Exerzierplatz anzulegen.<sup>150</sup> Der erste nachweisbare Flug auf diesem Exerzierplatz erfolgte 1910. Der Breslauer Aviatiker Fritz Heidenreich machte am 26. August 1910 einen ersten Überlandflug vom Gandauer Exerzierplatz über die Gemarkung Mariahöfchen und Schmiedefeld und zurück. Der Flug dauerte insgesamt sieben Minuten.<sup>151</sup> Am 7. Dezember 1910 gewann Heidenreich auf dem Gandauer Exerzierplatz bei Breslau durch einen Schleifenflug in Form einer 8 über eine 1000 m lange Strecke einen vom Schlesischen Flugsportclub in Höhe von 500 Mark hierfür ausgesetzten und von Sportsfreunden auf 2000 Mark erhöhten Preis. Ende Mai 1911 führte der Pilot Vollmoeller mit einem Flugzeug des Herstellers Etrich-Rumpler bei böigem Winde den ersten größeren Breslauer Überlandflug aus, indem er in 200 m Höhe von Hartlieb nach dem Gandauer Exerzierplatz flog.<sup>152</sup>

Bei den zahlreichen Flügen, die durchgeführt wurden, blieb es nicht aus, dass es zu Unfällen und Flugzeugabstürzen kam. Am 13. Oktober 1911 stürzte der Flieger Wrobel, der einen Doppeldecker eigener Konstruktion flog, bei einem Probeflug ab. Er und sein Passagier Jeltsch bleiben unverletzt, während der Flugapparat nicht unerheblich beschädigt wurde.<sup>153</sup> Im Dezember 1911 findet sich eine Meldung, wonach die Breslauer Pilotenschule Übungsfliegen auf dem Gandauer Exerzierplatz veranstaltete. Dabei stürzte wiederum ein mit einem Piloten und einem Passagier besetzter Erich-Rumpler-Eindecker „nach einem schönen Fluge aus einer Höhe von zehn Metern ab, beide Insassen unter sich begrabend. Der Apparat wurde stark beschädigt. Von den Insassen erlitt der eine einen Nasenbeinbruch, der andere wurde leichter verletzt.“<sup>154</sup> Auch aus späteren Jahren finden sich immer wieder Berichte über derartige Abstürze. Mitte April 1911 stürzte auf dem Gandauer Exerzierplatz der Leutnant Sauer, der das Pilotenzeugnis erwerben wollte, ab, brach sich das Nasenbein und erlitt andere schwere Verletzungen im Gesicht. Der Flugapparat wurde vollständig zertrümmert.<sup>155</sup> Im Frühjahr 1913 war auf dem Exerzierplatz ein 16 x 12 Meter großer Flugzeugschuppen vorhanden.<sup>156</sup>

**149)** Hamburgischer Correspondent 180 (1910), Nr. 658 (Abendblatt) vom 28. Oktober 1910, S. 4. **150)** Gerhard SCHEUERMANN, Das Breslau Lexikon, Band 1: A–L, Dülmen 1994, S. 313 f. **151)** Hamburgischer Correspondent 180 (1910), Beilage zu Nr. 434 (Abendblatt) vom 27. Oktober 1910, S. 3. **152)** Zusammenstellung der flugsportlich bedeutendsten Ergebnisse in der Zeit vom 1. November 1910 bis 1. November 1911, in: Jahrbuch über die Fortschritte auf allen Gebieten der Luftschiffahrt 1912, München 1912, zitiert nach: <http://www.pennula.de/luftfahrtgeschichte/jahrbuch-luftschiff-zeppelin-luftschiffahrt-1912.htm> (abgerufen am 8. Januar 2017). **153)** Hamburgischer Correspondent 181 (1911), 1. Beilage zu Nr. 524 (Morgenausgabe) vom 14. Oktober 1911, S. 5. **154)** General-Anzeiger für Hamburg-Altona 24 (1911), Nr. 289 vom 9. Dezember 1911, S. 7. **155)** Hamburgischer Correspondent 182 (1912), Nr. 201 (Abendausgabe) vom 20. April 1912, S. 3. **156)** Verzeichnis der Landungsgelände mit Schuppen in Deutschland, in: Deutsche Luftfahrer-Zeitschrift 18 (1914), S. 182.

Im Juni 1912 findet sich dann erstmals die Bezeichnung „Gandauer Flugplatz“.<sup>157</sup> Immer häufiger finden sich nun Berichte von zumeist Offiziersfliegern, die bei immer neuen Flugversuchen, die vor allem auf Strecke gingen, den Flugplatz Gandau anfliegen. In Döberitz bei Berlin gab es 1913 bereits eine Fliegertruppe.<sup>158</sup> In einem Bericht über die Kaiserparade am 29. August 1913 auf dem Exerzierplatz Gandau wurde sogar vermerkt: „Fliegertruppen fehlten diesmal gänzlich“.<sup>159</sup>

Aus einem Bericht über einen Rekordflug eines Referendars Casper Mitte Oktober 1913 ergeben sich interessante Einzelheiten über die damaligen Verhältnisse: „Der schlesische Aeroklub und der schlesische Verein für Luftschiffahrt suchten dem mutigen Piloten den Pendelflug [zwischen Gandau und Deutsch-Lissa] in dunkler Nacht zu ermöglichen. Das 51. Regiment stellte 30 Mann zur Hilfeleistung, und außerdem wurde ein großes Aufgebot von Radlern requiriert, die als Fackelhalter die Chaussee zwischen Gandau und Deutsch-Lissa in Intervallen von etwa 800 Metern mit Fackeln und Signalfener besetzt hielten. Wenige Minuten nach Mitternacht berührte der Apparat auf dem Breslauer Flugplatz den Boden. Caspar wurde mit größter Herzlichkeit zu seiner Landung beglückwünscht, und die schnell herbeieilenden Fackelträger ließen es sich nicht nehmen, den Sieger inmitten eines improvisierten Fackelzuges nach dem Gandauer Gasthause zu geleiten.“<sup>160</sup> Mit seinem Rekordflug hatte Caspar den bisher bestehenden französischen Weltrekord um rund 100 km überboten, „dessen Ueberbietung man für einen Deutschen mit einem deutschen Apparat und einem deutschen Motor noch vor einer Woche für unmöglich gehalten hat. [...] Die große Bedeutung dieser beiden Flüge Stöfflers und Caspars liegt darin, daß Deutschland allmählich den Vorsprung Frankreichs einholt und daß damit der deutschen Flugindustrie der Weltmarkt, den bisher Frankreich beherrschte, offen wird.“<sup>161</sup>

Schon frühzeitig gab es Bestrebungen zur Schaffung eines Luftschiffhafens, die aber zunächst zu keinen Erfolgen führten. So führten der Schlesische Flugsport-Club und der Schlesische Verein für Luftschiffahrt bereits Anfang 1910 Verhandlungen mit dem Breslauer Magistrat, der Heeresverwaltung und privaten Interessenten zur Schaffung „eines Luftschiffhafens, sowie mustergültigen großen Flugplatzes mit allen notwendigen Einrichtungen“.<sup>162</sup> Anfang Juli 1910 beschloss das ostdeutsche Flugamt bei einer Sitzung, an der auch Vertreter der Stadt Breslau, der Provinzialbehörden und der Staatsregierung teilnahmen, die Anlage eines ständigen Luftschiffhafens und Flugplatzes in Breslau, wofür bereits bedeutende Kapitalien gezeichnet und eine Staatsbeihilfe gesichert waren.<sup>163</sup> Dies ließ sich aber offenbar zeitnah nicht realisieren. Im Laufe des Jahres 1912 führte der Aero-Club mit der Stadt Breslau Gespräche über die Errichtung eines Luftschiffhafens. Die Stadt war aber nur in der Lage, das Terrain für einen Luftschiffhafen zur Verfügung zu stellen, nicht aber finanzielle Unterstützung für die Errichtung eines Luftschiffhafens zu leisten. Die hierfür erforderlichen Kosten wurden auf

157) Berliner Tageblatt und Handels-Zeitung 41 (1912), 1. Beiblatt zu Nr. 295 vom 12. Juni 1912. 158) Berliner Tageblatt und Handels-Zeitung 41 (1912), 1. Beiblatt zu Nr. 180 vom 10. April 1913. 159) Berliner Tageblatt und Handels-Zeitung 41 (1912), Nr. 438 vom 29. August 1913. 160) General-Anzeiger für Hamburg-Altona 26 (1913), Nr. 247 vom 21. Oktober 1913, S. 3. 161) Luftfahrt, in: Hamburgischer Correspondent 183 (1913), 3. Beilage zu Nr. 536 (Morgenausgabe) vom 21. Oktober 1913, S. 4. 162) Offizielle Mitteilungen des Schlesischen Flugsport-Club, in: Flugsport 2 (1910), S. 21-22. 163) Luftschiffahrt, in: Die Presse. Ostmärkische Tageszeitung. Anzeiger für Stadt und Land 28 (1910), Nr. 154 vom 5. Juli 1910.

1 000 00 Mark geschätzt. Der Aero-Club plante daher „eine eigene Gesellschaft zu gründen. Dieselbe soll durch öffentliche Ausgabe von 2 000 Stück Anteilen zu je 500 Mark errichtet werden.“<sup>164</sup>

In einem zeitgenössischen Bericht aus dem Sommer 1913 hieß es: „Seit zwei Jahren arbeitet Breslau unausgesetzt daran, einen Luftschiffhafen zu erhalten. Unsere großzügige Stadtverwaltung hat auch hier ihren offenen Blick und ihre offene Kasse gezeigt. Breslau ist die geistige Zentrale der schlesischen Luftfahrt. Mann an Mann kämpfen hier die schlesischen Luftfahrer für ihre Sache. Ein Lehrstuhl für Luftfahrt ist an der Technischen Hochschule errichtet; wissenschaftliche Werkstätten arbeiten an dem Fortschritt unserer Wirtschaft. Von Fachleuten wird erklärt, daß auch strategisch für Breslau ein Lufthafen notwendig ist. Der Schlesische Aeroklub, der andere abgelöst hat, hat unermüdlich für die Errichtung eines Luftschiffhafens in Breslau gekämpft. Alles ist vergebens gewesen. Das große Los ist Liegnitz in den Schoß gefallen, das für die Luftfahrt bisher so gut wie nichts geleistet hat. Die Liegnitzer Ortsgruppe des Schlesischen Vereins für Luftfahrt hat sich sogar aufgelöst. Und trotz alledem Liegnitz und nicht die Hauptstadt Schlesiens!“<sup>165</sup> Die Enttäuschung der Breslauer wurde nicht verborgen.

In den Jahren um 1912/1913 wurde allerdings der Exerzierplatz in Gandau zu einem Flughafen ausgebaut und Hangars errichtet. Dies ergibt sich aus einem Bericht über den am 21. Juni 1914 erfolgten Ostmarken-Flug.

### 9. Flugzeugbau-Unternehmen in Schlesien

Am 25. September 1908<sup>166</sup> wurde in Krietern bei Breslau von einigen Mitgliedern des Schlesischen Vereins für Luftschiffahrt die erste deutsche Flugmaschinenfabrik nach Art der Ateliers d'Aviation der Gebrüder Voisin in Paris gegründet. „Leiter der wissenschaftlichen Abteilung und Versuchsstation dieser Breslauer Bauanstalt aviatischer Geräte und Maschinen ist der Direktor der Königlichen Erdbebenwarte Dr. von dem Borne, Leiter der Bau- und Betriebsabteilung der als Statiker bekannte erste Vorsitzende des flugtechnischen Ausschusses Ingenieur Schrader. Einige Flugmaschinen sind bereits im Bau.“<sup>167</sup> Die „Bauanstalt aviatischer Geräte und Maschinen“ trug die Kurzbezeichnung Bagum. Sie baute Gleitflieger mit einfacher Tragfläche,<sup>168</sup> bereits Ende 1908 auch kleine Motoren für Luftschiffe.<sup>169</sup> Teilweise wird sie als die erste deutsche Flugmaschinenfabrik bezeichnet.<sup>170</sup>

Im Januar 1909 berichtete der Ingenieur Schrader in einem längeren Artikel über die Gründung und die Ausstattung der Bagum. Das Unternehmen bestand aus einer Versuchsanstalt und einer Bauanstalt. In der Bauanstalt wurden „motorlose Schwebeflug-

**164)** Ein Luftschiffhafen Breslau, in: Volkswacht für Schlesien, Posen und die Nachbargebiete 23 (1912), 2. Beilage zu Nr. 252 vom 27. Oktober 1912. **165)** 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. 27. **166)** Pustertaler Bote 58 (1908). Nr. 40 vom 2. Oktober 1908. **167)** Wiener Luftschiffer-Zeitung 7 (1908), S. 290. **168)** Bezugsquellen-Verzeichnis, in: Jahrbuch über die Fortschritte auf allen Gebieten der Luftschiffahrt 1911, München o.J., S. 471–488, hier S. 471. **169)** Arbeiter-Zeitung 20 (1908), Nr. 322 vom 22. November 1908, S. 13. **170)** Z.B., Gründung einer deutschen Flugmaschinenfabrik, in: Allgemeiner Tiroler Anzeiger 1 (1908), Nr. 224 vom 29. September 1908, S. 10.

apparate und Flugmaschinen fabrikmäßig hergestellt. Die Bauanstalt verfügt bereits über ein Laboratorium, ein technisches Bureau und eine Montagehalle, in der die notwendigen Maschinen zur Bearbeitung aus Holz und Metall ihre Aufstellung gefunden haben. Auch eine eigene elektrische Zentrale ist vorhanden. Eine zweite größere Halle ist projektiert, und so sind alle Faktoren gegeben, um gedeihlich an dem großen Werke wirken zu können.“<sup>171</sup>

Aus den Folgejahren liegen nur noch vereinzelt Nachrichten über die Bagum vor. Am 26. Oktober 1909 wurde vermeldet, dass ein von der Bagum erbauter Motorflieger in Breslau nach dem Flugplatz Johannisthal bei Berlin verladen wurde, wo er an dem Wettbewerb um den Lenzpreis teilnahm.<sup>172</sup> Am 9. April 1910 wurden vier von der Mecklenburgischen Motor-Jacht-Kompagnie für die Fliegerstation am Plauer See bei Brandenburg bestellte Gleitflugapparate in Plau ausgeliefert. Hierbei handelte es sich um speziell für den Wassergebrauch konstruierte Gleitflugapparate.<sup>173</sup> Spätere Nachrichten über die Bagum finden sich nicht mehr.

Eines der weiteren frühen Unternehmen in Schlesien, die Flugapparate herstellte, war die Etrich-Fliegerwerke GmbH in Liebau im Kreis Landeshut. Igo (Ignaz) Etrich (1879–1967) stammte aus Trautenau und trat nach einem dreisemestrigen Studium an der Handelshochschule in Leipzig in das Unternehmen seines Vaters ein. Nach dem Tode Otto von Lilienthals erwarben er und sein Vater aus dessen Nachlass den „Sturmflügelapparat“ und den „Flügel Schlagapparat“ zu Studienzwecken. Gemeinsam bauten sie 1900/01 einen Gleitflieger, der jedoch nicht funktionstüchtig war. In den Folgejahren erfolgten Weiterentwicklungen von Gleitfliegern. 1907 wurde ein erstes Motorflugzeug, die Etrich-I, allerdings noch erfolglos getestet. 1908 verlegte Etrich seine Werkstätte in die Rotunde im Wiener Prater, wo er die Etrich-I (im Volksmund „Praterspatz“) testete, mit der schließlich Ende November 1909 ein Flug über das gesamte Wiener Neustädter Flugfeld gelang. Im Winter 1909/10 fertigte Etrichs Mitarbeiter Karl Illner nach dessen Angaben die bekannte „Taube“ mit Rumpf (Erstflug April 1910), deren Serienbau die Firma Lohner in Wien übernahm. In Deutschland wurde mit Edmund Rumpler ein Lizenzvertrag geschlossen, wobei es nicht gelang, die Tragflächenform zu patentieren, sodass bald die meisten Fabriken Tauben lieferten.<sup>174</sup> Das führte dazu, dass die Etrich-Flieger-Werke nach einem tödlichen Unfall bei einem Sturzflug mit einer Taube in der Presse darauf hinwiesen, dass es sich bei dem Unglücksflugzeug nicht um eine Etrich-Taube gehandelt habe.<sup>175</sup> Mit der auch zu militärischen Zwecken genutzten Taube wurden zahlreiche Flugwettbewerbe gewonnen und (Welt-)Rekorde aufgestellt.

Im Februar 1912 gründeten die Etrichs im schlesischen Liebau die „Etrich-Fliegerwerke GmbH“ mit Tauben-Produktion und Neuentwicklungen. Im Juni 1912 war auf den Betriebsgrundstücken in Dittersbach bei Liebau bereits eine Montagehalle für die Flugzeuge

171) Die erste deutsche Flugmaschinenfabrik, in: General-Anzeiger für Hamburg-Altona 22 (1909), Nr. 14 vom 17. Januar 1909, S. 24. 172) Luftschiffahrt, in: Berliner Börsenzeitung, Jahrgang 1909, Nr. 503 (Morgenausgabe) vom 27. Oktober 1909, S. 7. 173) Fliegerstation am Plauer See, in: Hamburgischer Correspondent 180 (1910), 1. Beilage zu Nr. 5179 (Morgenausgabe) vom 10. April 1910, S. 2. 174) [http://www.biographien.ac.at/oeb1/oeb1\\_e/etrich\\_igo\\_1879\\_1967.xml](http://www.biographien.ac.at/oeb1/oeb1_e/etrich_igo_1879_1967.xml) (abgerufen am 10. Januar 2017). 175) Industrielle Mitteilungen, in: Deutsche Luftfahrer-Zeitschrift 17 (1913), S. 323.

errichtet worden. „Die Halle hat eine Länge von 40, eine Breite von 17 und eine Höhe von 5 bzw. 8 Metern. Die Beleuchtung des Innenraums geschieht durch ein durchlaufendes, 40 Meter langes und etwa 3 Meter breites Oberlicht mit Drahtglas und durch an den Längswänden angebrachte etwa 1,60 Meter hohe Fenster.“<sup>176</sup>

Am 25. August 1913 flog der Pilot Alfred Friedrich morgens früh um 4.30 Uhr mit einer Etrich-Mercedes-Taube mit Passagier von Liebau aus in 1800 Meter Höhe über die Schneekoppe bis nach Trautenau. Von dort aus flog er sodann mit dem Firmeneigner Etrich wieder nach Liebau zurück. Hin- und Rückflug dauerten zwei Stunden.<sup>177</sup> Angesichts der Presseberichte dürfte es sich wohl um den ersten Flug eines Motorflugzeuges über die Schneekoppe gehandelt haben.

Bereits 1910 hatte Etrich die Bestellung des ersten Flugzeuges zu militärischen Zwecken erhalten.<sup>178</sup> Der zunehmende Bedarf an Militärflugzeugen robusterer Art machte es notwendig, die Produktion umzustellen. Da die Fabrik in Dittersbach bei Liebau zu klein wurde, gründete Etrich die „Brandenburgischen Flugzeugwerke GmbH“ in Briest an der Havel. Im März 1914 wurden die Anteile an der Etrich-Fliegerwerke GmbH im Rahmen einer Kapitalerhöhung in die Brandenburgische Flugzeugwerke GmbH eingebracht.<sup>179</sup> Durch Satzungsänderung vom 28. Mai 1914 wurde die Liebauer Gesellschaft ebenfalls in „Brandenburgische Flugzeugwerke GmbH“ umbenannt.<sup>180</sup> Bis zum Ende des Ersten Weltkrieges lieferte dieses Unternehmen den größten Teil der Kriegsflugzeuge an die Mittelmächte.<sup>181</sup> Die Etrich Fliegerwerke GmbH in Liebau wird noch im Januar 1915 genannt.<sup>182</sup>

#### 10. Die Breslauer Flugsportwoche im Juni 1910

Nachdem im Sommer 1909 der Berliner Verein für Luftschiffahrt den Flughafen Döberitz bei Berlin mit einer großen Flugwoche eingeweiht hatte, wurden in zahlreichen größeren und mittelgroßen Städten Deutschlands, des europäischen Auslands und darüber hinaus Flugwochen abgehalten, die sich zu großen Besuchermagneten entwickelten.

Bereits Ende 1909 wurde berichtet, dass eine Fliegerwoche in Breslau projektiert sei, die auch einen Flugwettbewerb von Breslau zum rund 27 km entfernten Zobten umfassen sollte.<sup>183</sup> Im Juni 1910 fand auf dem Flugplatz in Wilhelmsruh die erste Breslauer Flugwoche statt. Zu diesem Großereignis wurde der Besuch eines Luftschiffs des Grafen Zeppelin, der auf der Fahrt von Wien nach Dresden Breslau berühren sollte, und eines Luftschiffs des Typs Parseval,<sup>184</sup> der während der Breslauer Flugsport-Festwoche im Juni

**176)** Errichtung einer Flugzeugfabrik, in: Berliner Tageblatt und Handels-Zeitung 41 (1912), 5. Beiblatt zu Nr. 315 (Morgenausgabe) vom 23. Juni 1912. **177)** Flug über die Schneekoppe, in: Teplitz-Schönauer Anzeiger 53 (1913), Nr. 133 vom 27. August 1913, S. 5; Grazer Volksblatt 46 (1913), Nr. 398 (Morgenausgabe) vom 30. August 1913, S. 7. **178)** Die „Etrich-Tauben“ warfen alle Weltrekorde. Der Mann, der dem deutschen Flugzeugbau internationale Anerkennung erzwang, in: Kleine Volks-Zeitung 90 (1944), Nr. 166 vom 18. Juni 1944. **179)** Berliner Börsen-Zeitung 60 (1914), 6. Beilage zu Nr. 194 (Abendausgabe) vom 27. April 1914. **180)** Berliner Börsen-Zeitung 60 (1914), 4. Beilage zu Nr. 312 (Abendausgabe) vom 7. Juli 1914. **181)** <http://www.amateurflugzeugbau.at/club/igoetr.html> (abgerufen am 10. Januar 2017). **182)** Die „Taube“ — eine österreichische Erfindung, in: Neue Freie Presse, Jahrgang 1915, Nr. 18111 vom 24. Januar 1915, S. 31–32. **183)** Flugsport I (1909), S. 761. **184)** Während ein Zeppelin-Luftschiff ein festes Innengerüst hatte und damit starr war, war das von der Form her ähnliche, von August von Parseval entwickelte und nach ihm benannte Luftschiff ein sog. Prallluftschiff, erhielt seine Form also allein durch die Gasbefüllung.



1910 von hier aus Fahrten unternehmen sollte, erwartet. Anfang Mai 1910 berichtete die Schlesische Zeitung über die Vorbereitungen:

„Der Landungsplatz für beide wird auf dem Fluggelände des Flugsportklubs in Wilhelmsruh hergerichtet. Für die Aufnahme des Parsevalballons ist eine Luftschiffhalle im Bau. Von den zehn spitz zulaufenden eisernen Bogenrippen, welche ihren wesentlichen Bestandteil bilden werden, sind sechs bereits errichtet. Sehr erheblich einfacher sind die Vorbereitungen, die für den Besuch des Zeppelinluftschiffes und seine eventuell stattfindende Landung zu treffen sind. Sie sind später begonnen als der Hallenbau und sind bereits beendet. Denn sie bestehen nur aus einem in der Erde verankerten Betonblock, aus welchem ein sehr starker eiserner Ring an die Oberfläche tritt.

Flugplätze müssen abgelegen sein, damit nicht Unberufene die Geheimnisse der Flugtechnik, die dort durch Probieren, Konstruieren und Abändern der Flugapparate ergründet werden, absehen können. So ist der Berliner Flugplatz schwer zu erreichen und nicht viel bequemer ist es, den Breslauer Flugplatz auf den wüst liegenden Ländereien von Wilhelmsruh aufzusuchen. Vom Hatzfeldwege über die kanalisierte alte Oder hinweg kann man ihn ganz gut sehen, schwerer ist es hinzukommen, denn die Verbindung mit der Stadt ist die denkbar schlechteste, Nach Wilhelmsruh führt von der Parkstraße nur ein Weg, der sehr schmal ist und sich mit weitem Bogen durch die Schwarzwasserniederung zieht. Er ist so schmal, daß zwei Wagen sich nur knapp ausweichen können, er verengt sich vor der Schwarzwasserbrücke aber auf eine Wagenbreite und auch die Brücke weist nur eine Wagenbreite auf. Es wird schwer oder unmöglich sein, den Massenbesuch, den zweifellos die Landung der Luftschiffe zur Folge haben wird und der naturgemäß auch erwartet wird, nach dem Flugplatze zu leiten. Fußgänger haben neben dem Fahrdamme fast gar keinen Platz und sie geraten zudem noch in die Gefahr durch die auf eine weite Strecke den Weg begrenzenden Stacheldrahtzäune.“

Der Schlesische Flugsport-Club reagierte darauf wie folgt: „Wegen der Verbindungswege muß darauf hingewiesen werden, daß in Scheitnig zwei elektrische Bahnen einmünden und speziell von der Endstation der Gräbschener Linie der Flugsportplatz innerhalb von 5 bis 8 Minuten zu erreichen ist. Nachdem sich der Besitzer der angrenzenden Wege bereit erklärt hat, diese während der Flugsportwoche dem Publikum zu öffnen, sind außer dem öffentlichen Fahrwege zwei bequeme Fußwege vorhanden, sodaß eine Befürchtung wegen Verkehrsstockung nicht eintreten dürfte. Außer dem Hauptwege nach Wilhelmsruh gibt es noch einen zweiten Zufahrtsweg über die Matthiasstraße und Hundsfelder Brücke, der hauptsächlich für Droschken und Motorwagen bestimmt ist. Infolgedessen wird auch der Wagenverkehr mit Wilhelmsruh keinerlei Schwierigkeiten bereiten. Was die Ländereien anbelangt, so ist genügend bekannt, daß Wilhelmsruh schon längst für sportliche Zwecke vorgesehen war, und es wäre geradezu verfehlt gewesen, eine Bestellung der Ländereien vorzunehmen. Dasjenige Terrain, welches für sportliche Zwecke nicht nötig wird, ist ohnedies ordnungsgemäß bestellt und das übrige Terrain für Sportzwecke konnte und durfte nicht bestellt werden, weil dies sonst für die Flugschiffe große Hindernisse bereitet hätte, was jeder Sachverständige bestätigen wird. Die Stacheldrahtzäune werden selbstverständlich bei der Flugsportwoche beseitigt, sodaß keinerlei Bedenken mehr vorhanden sein dürften.“<sup>185</sup>

**185)** Das kann ja gut werden, in: Volkswacht für Schlesien, Posen und die Nachbargebiete 21 (1910), 1. Beilage zu Nr. 125 vom 1. Juni 1910.

Ob der Zeppelin und der Parseval-Ballon zur Flugsport-Festwoche nach Breslau kommen würden, blieb dabei bis zum Schluss ungewiss. Am 1. Juni, also rund zwei Wochen vor dem geplanten Termin, wurde vermeldet: „Auf die Anregung des Ostdeutschen Flugamtes hat der Magistrat eine Einladung an den Grafen Zeppelin sowohl wie an Major von Parseval ergehen lassen, Breslau zu besuchen, ersterer bei der Rückkehr von Wien, letzterer während der Zeit, wo das Parseval-Luftschiff in Breslau stationiert sein wird. Auf die Einladung des Magistrats hat Graf Zeppelin geantwortet: ‚Für die ehrende Einladung, auf dortigem Flugplatze zu landen, ergebensten Dank. Landung aus flugtechnischen Gründen nicht beabsichtigt, aber nicht ausgeschlossen. Graf Zeppelin.‘ In letzter Instanz wird es also, abgesehen von zufälligen Störungen, von den allgemeinen Wind- und Wetterverhältnissen abhängen, ob Breslau nur in einer Schleifenfahrt überflogen, oder ob eine Landung stattfinden wird. [...]

Das Parseval-Unternehmen allein, umfassend den Aufbau einer eisernen Halle von großartigen Dimensionen, das Mieten des ‚Parseval‘ für sechs Wochen, die Anschaffung von Stahlflaschen und der Füllanlage usw. verschlingt eine Summe von nahe 70.000 Mk. Da mit dem ‚Parseval‘ auch Ueberlandflüge nach den verschiedenen Städten Schlesiens geplant sind, somit die ganze Provinz von dem Unternehmen Vorteile zieht, so ist das Flugamt auch an die Provinzialbehörden herangetreten, um dieses neue und großartige Unternehmen wenn möglich auch finanziell zu unterstützen.

Inzwischen meldet ein Telegramm vom Bodensee: Z III ist flugfertig. Die längst erwarteten Fahrten des Z III sind nunmehr für nächsten Mittwoch vorgesehen, obgleich die Wetterprognose ungünstig ist. Heute wird mit der Füllung des Z III begonnen. Es steht fest, daß die Wiener Fahrt mit dem Z III ausgeführt wird. Die Anfragen aus böhmischen und schlesischen Orten wegen eines Besuches des Luftschiffes sind außerordentlich zahlreich.“<sup>186</sup>

Die Flugsportwoche und der — zumindest — Überflug des Zeppelin waren das Ereignis des Jahres, an dem wahre Volksmassen teilnahmen. „An den Anschlagsäulen werden zur Zeit die Bedingungen zum Besuche des Flugplatzes Wilhelmsruh bekannt gegeben“, hieß es am 7. Juni. „Im Anschluß daran teilen wir unseren Lesern mit, daß zwischen der ‚Ostdeutschen Flugindustrie‘ und dem Arbeiter-Bildungsausschuß eine Vereinbarung getroffen ist, nach welcher der Platz am Sonntag, den 17. Juli, für die Arbeiterschaft reserviert ist. Der Preis für ein Billet wird an diesem Tage nur 15 Pfennig betragen. An dem Nachmittag sollen, wenn möglich, gezeigt werden: Die Parsevalhalle, das Luftschiff in der Halle und im Freien, Veranstaltung eines Aufstieges, Manöver über dem Flugplatz, Abstieg und kurzer erklärender Vortrag. Vielleicht ist es auch möglich, einige Flugapparate zu zeigen.“<sup>187</sup>

Am selben Tage wurde mitgeteilt, dass der von Wien kommende Zeppelin Breslau in den frühen Morgenstunden des 12. Juni, einem Sonntag, Breslau erreichen werde. „Mit größter Spannung kann die ganze Welt auf die bevorstehende Fahrt eines Zeppelin-Luftschiffes nach Wien blicken. Die Aufgabe, die bei dieser Fahrt von dem Schiffe gelöst

**186)** Kommt er? Kommt er nicht?, in: Volkswacht für Schlesien, Posen und die Nachbargebiete 21 (1910), 1. Beilage zu Nr. 125 vom 1. Juni 1910. **187)** Ein Parseval-Sonntag für organisierte Arbeiter, in: Volkswacht für Schlesien, Posen und die Nachbargebiete 21 (1910), 1. Beilage zu Nr. 130 vom 7. Juni 1910.

werden muß, ist eine außerordentlich schwierige, und an seine Leistungsfähigkeit werden sehr hohe Anforderungen gestellt. Die Gesamtentfernung, die bis zur Rückkehr in den Heimatshafen bewältigt wird, beträgt über 2 000 Kilometer. Es steht demnach die weiteste Fahrt bevor, die je ein Luftschiff unternommen hat. Vor allen Dingen ist die Frage von großer Bedeutung, ob das neue Schiff nunmehr unempfindlicher geworden ist gegen die Einflüsse der Sonnenstrahlung. Diese erwärmt das Füllgas außerordentlich und führt dadurch ständiges Steigen des Aerostaten herbei. Durch dieses Steigen dehnt sich unter dem mit der Höhe abnehmenden Luftdruck ständig das Gas aus und entweicht durch die Sicherheitsventile. Sobald sich das Gas wieder abkühlt, macht sich großer Auftriebsverlust geltend. Die Nachteile hiervon sind sehr groß, da einerseits eine Fahrtverlangsamung eintritt, wenn man durch Schrägstellen des Schiffes — Spitze nach unten — das Aufsteigen so weit wie möglich verhindern will, und dann, weil so wie so das Fahrzeug durch den unaufhörlichen Materialverbrauch ständig eine Tendenz zum Steigen besitzt. Demnach bedingt große Sonneneinstrahlung in den meisten Fällen vorzeitige Beendigung des Aufstiegs oder zum mindesten Zwischenlandungen.“<sup>188</sup>

Die Kritik an den Zugängen zum Flugplatz in Wilhelmsruh hatte ihre Wirkung. Nach einer Aussprache mit dem Polizeipräsidenten und der Wasserbauinspektion ließ die Ostdeutsche Flugindustrie GmbH zwei neue Brücken für den Fußgängerverkehr über das Schwarzwasser errichten.<sup>189</sup>

Am 15. Juni traf das Parseval-Luftschiff — vermutlich mit der Bahn — in Breslau ein und wurde „sofort nach dem Flugplatz in Wilhelmsruhe geschafft [...]. Am 19. Juni wird der Ballon zum ersten Male über der Festwiese erscheinen. Aufstieg und Landung erfolgen nur auf dem Flugplatz.“<sup>190</sup>

Das Parseval-Luftschiff war für die Zeit vom 20. Juni bis 15. August angemietet und machte in diesen 57 Tagen insgesamt 54 Aufstiege von Breslau aus.<sup>191</sup> Hierbei handelte es sich meistens um kleinere Fahrten über Breslau und in die nähere Umgebung, aber auch „verschiedene wohlgelungene Fernfahrten“.<sup>192</sup>

Eine weitere Fahrt erfolgte am 4. Juli 1910. Der Parseval fuhr an diesem Tag in nur ein- einhalb Stunden in das 80 km entfernte Neisse.<sup>193</sup> Dort musste er allerdings am Folgetag wegen Sturms entleert und mit der Bahn nach Breslau zurückgeschickt werden.<sup>194</sup>

Sodann erfolgte am 12. Juli ein Flug in die Grafschaft Glatz, der besonders gut dokumentiert ist: „Parseval V' war um 5 Uhr morgens auf dem Breslauer Flugplatz ‚Wilhelmsruh‘ aufgestiegen. Auf dem Plan stand eine Fernfahrt nach Altheide. In der Gondel hatten Hauptmann Dinglinger, der Ballonmeister und ein Steuermann Platz genommen. Mit dem Start des Ballons setzten sich auch zwei Autos in Richtung Altheide in Bewegung.

**188)** Zeppelin kommt!, in: Volkswacht für Schlesien, Posen und die Nachbargebiete 21 (1910), I. Beilage zu Nr. 130 vom 7. Juni 1910. **189)** Die öffentliche Kritik hat geholfen, in: Volkswacht für Schlesien, Posen und die Nachbargebiete 21 (1910), I. Beilage zu Nr. 131 vom 8. Juni 1910. **190)** Volkswacht für Schlesien, Posen und die Nachbargebiete 21 (1910), I. Beilage zu Nr. 137 vom 15. Juni 1910. **191)** Entwicklung der Motorluftschiffahrt in Deutschland, in: Jahrbuch der Motorluftschiff-Studiengesellschaft 5 (1911/12), S. 3-22, hier S. II. **192)** L. PRANDTL, Bericht und Übersicht über die Fahrten, in: Jahrbuch der Motorluftschiff-Studiengesellschaft 4 (1910/II), S. 134-159, hier S. 136. **193)** Bemerkenswerte Fahrten mit Luftschiffen. I. Im Jahr 1909, in: Jahrbuch über die Fortschritte auf allen Gebieten der Luftschiffahrt 1911, München o. J., S. 427-437, hier S. 435. **194)** PRANDTL (wie Anm. 192), S. 149.

Die Fahrt ging entlang der Eisenbahnstrecke Breslau-Münsterberg-Kamenz-Glatz. In Glatz machte der Ballon um 8.20 Uhr eine Zwischenlandung auf dem Puhberge. Dort hatten sich schnell viele Zuschauer eingefunden, die um 10.25 Uhr mit Begeisterung den Wiederaufstieg des Luftschiffes verfolgten. Jetzt stand auch der erste Vorsitzende der Ostdeutschen Flugindustrie, Rechtsanwalt Dr. Bohn aus Breslau, mit in der Gondel. In gerader Linie ging es im Tale der Weistritz über Niederschwedeldorf, Oberschwedeldorf nach Altheide. Dort zog der Ballon einige Schleifen und landete schließlich bei strahlendem Sonnenschein um 11.00 Uhr auf einer Wiese nach den Tennisplätzen [...]. An einem mit Steinen beschwerten Rollwagen wurde er verankert. Die Wache übernahm eine Abteilung Soldaten des Glatzer Moltke-Füsilier-Regiments. Um 15.00 Uhr stieg er zur Freude einer herbeigeströmten Menschenmenge erneut auf, um dreiviertel Stunde über Altheide zu schweben. [...] In großer Höhe schwebend entzog er sich zeitweise, über die Töpferkoppe hinaus schwebend, den Blicken der begeisterten Zuschauer. Unter brausendem Beifall landete der Ballon schließlich gegen 18.00 Uhr wieder zwischen der Charlotten- und Helenenstraße. Dieses Ereignis musste in Altheide natürlich ausgiebig gefeiert werden. In den Kuranlagen konzertierte die Moltke-Regiments-Kapelle aus Glatz und das Kurorchester. Die Mitglieder des Schlesischen Automobilklubs, die die Gelegenheit genutzt hatten, auf Einladung von Kommerzienrat Haase dem Bade einen Besuch abzustatten, feierten tüchtig mit. Den Abschluss dieses denkwürdigen Tages bildete ein großartiges Feuerwerk in den Kuranlagen, das von den Zuschauern mit Begeisterung aufgenommen wurde. Am anderen Tag konnte wegen starken Windes die Reise erst nach dem zweiten Versuch fortgesetzt werden. Mit Rittergutsbesitzer Büttner aus Oberschwedeldorf in der Gondel entzog der Ballon sich abends den Blicken der Zuschauer, um dem benachbarten Bad Kudowa einen Besuch abzustatten.“<sup>195</sup>

Auch über die Rückfahrt liegt ein detaillierter Bericht vor: „Die Rückfahrt des kleinen Parseval-Luftschiffes von Altheide nach Breslau ist doch nicht ganz so glatt abgegangen, als wie öffentlich verlautete, die Art und Weise aber, wie ein Unheil abgewendet wurde, stellt dem vortrefflichen Führer des Luftschiffes das allerbeste Zeugnis aus. Das Luftschiff geriet unterwegs in einen Regenstrich und fing an zu sinken, die Ausgabe von reichlich Wasserballast schien wider Erwarten nichts zu nützen, die Instrumente zeigten an, daß ein Gasverlust nicht stattgefunden hatte, denn die Höhe der Wassersäule war zur Prallhaltung des Luftschiffes vollständig genügend. Trotzdem sank das Luftschiff unaufhaltsam weiter, sodaß die Gondel bereits die Baumwipfel sehr energisch streifte, eine abwärts gerichtete Luftströmung hatte das Schiff ergriffen und drückte es zu Boden; die Fahrt ging jetzt über einen Hohlweg, dessen jenseitige Böschung höher wie die diesseitige war, die Gondel stieß jetzt mit großer Gewalt gegen die hohe Böschung, sodaß die Insassen arg zusammengerüttelt wurden; abgesehen von einigen Hautabschürfungen verlief jedoch der Anprall noch glücklich. Die Gondel wurde in ihrer Fahrt gehemmt, während das Luftschiff nach dem Gesetz der Beharrung sich noch vorwärts bewegte und mit der Spitze auf den Boden kam, hierauf kam es zurück und stieg nunmehr rapide bis in die Höhe von 700 bis 800 Metern.“<sup>196</sup>

**195)** Georg WENZEL, „Parseval V“ über der Grafschaft Glatz!, in: Bad Altheide. Weihnachtsbrief, Dezember 2002, S. 43-45 (nach der Schulchronik der katholischen Schule Altheide 1858-1918). **196)** Volkswacht für Schlesien, Posen und die Nachbargebiete 21 (1910), 1. Beilage zu Nr. 171 vom 24. Juli 1910.

Am 24. Juli wurde der Parseval V in Idaweiche bei Kattowitz, wohin er mit der Bahn gesandt worden war, trotz anhaltend heftigen Gewitterregens im Freien gefüllt.<sup>197</sup> Welches ungeheure Interesse die Luftschiffahrt zu dieser Zeit hatte, wird deutlich aus folgendem Zeitungsbericht vom 24. Juli 1910 über den Aufstieg in Idaweiche: „Parseval-Aufstieg in Oberschlesien. Für den morgigen Parseval-Aufstieg in Idaweiche sind in Voraussicht eines sehr starken Besuches 157, im Bedarfsfalle sind bis zu 175 Sonderzüge eingelegt worden, von denen die meisten als Pendelzüge zwischen Kattowitz und Idaweiche verkehren werden. Bis jetzt sind 70 000 Eintrittskarten verkauft worden. Die Veranstalter rechnen aus 100 000 Personen. — Hoffentlich macht das Wetter keinen Strich durch die Veranstaltung.“<sup>198</sup> Trotz des schlechten Wetters unternahm das Parseval-Luftschiff von Idaweiche aus vier Aufstiege mit Fahrten in der Umgebung und über Kattowitz, bevor es wieder entleert, verpackt und mit der Bahn nach Breslau zurückgesandt wurde.<sup>199</sup>

Während des sechswöchigen Aufenthalts erlitt der Parseval bei seinen Fahrten am 28. Juli 1910 eine kleine Havarie: „Ueber den Unfall, dessen Folgen nur geringfügiger Art sind, wird aus Breslau folgendes telegraphiert: Als das Luftschiff ‚P 5‘ gestern nachmittag in der Umgebung des Flugplatzes von Wilhelmsruh manövrierte, riß plötzlich der Manometerschlauch und fiel auf einen Propeller, wobei er einen Flügel verbog. Der Führer sah sich deshalb gezwungen, durch Ventilziehung eine Landung mittels Schleppseiles zu bewerkstelligen, die ihm mit Hilfe herbeieilender Leute auch glücklich gelang. Das Luftschiff ist unversehrt und wird morgen seine Fahrten wieder aufnehmen.“<sup>200</sup>

Im Februar und März 1910 war angekündigt worden, dass während der Ausstellung des Vereins deutscher Rosenfreunde in Liegnitz vom 25. Juni bis 10. Juli und 14. August bis 11. September eine Luftschiffverbindung mit einem Parseval von Breslau nach Liegnitz eingerichtet werden sollte, die nach einer Quelle zwei- bis dreimal wöchentlich,<sup>201</sup> nach einer anderen Quelle sogar zwei- bis dreimal täglich<sup>202</sup> verkehren sollte. Diese Flugverbindung hätte sich zumindest zeitweise mit der vorgenannten Anmietung des Parsevals V überschritten. Ob sie tatsächlich eingerichtet wurde, ließ sich nicht feststellen.

Die Schlesische Flugwoche 1910 war für alle Flugbegeisterten das Ereignis des Jahres. Von den Flügen des Parseval-Luftschiffes über Schlesien wurden zahlreiche Ansichtskarten gefertigt, die noch heute von diesem Luftschiff künden.

## 11. Flugwochen und Flugtage in Beuthen, Gleiwitz und Liegnitz im September 1910

Obwohl kein flugtechnischer Verein und auch keine Ortsgruppe des Schlesischen Vereins für Luftschiffahrt aus der Zeit vor dem ersten Weltkrieg aus Beuthen bekannt ist, wurde hier im September 1910 eine Flugwoche veranstaltet, über die wir durch mehrere kurze Berichte wissen: „Die Flugwoche verspricht einen glänzenden Verlauf zu nehmen. Die besten Aviatiker sind bereits verpflichtet und nun ist noch der Franzose Weltmeister Gabriel Poullain aus Paris, der einen Eindecker eigenen Systems fährt, verpflichtet

**197)** PRANDTL (wie Anm. 192), S. 137. **198)** Volkswacht für Schlesien, Posen und die Nachbargebiete 21 (1910), I. Beilage zu Nr. 171 vom 24. Juli 1910. **199)** PRANDTL (wie Anm. 192), S. 137. **200)** Berliner Tageblatt und Handels-Zeitung 39 (1910), Nr. 379 (Morgenausgabe) vom 29. Juli 1910, **201)** Luftschiff Linien, in: Vorarlberger Landes-Zeitung 47 (1910), Nr. 50 vom 2. März 1910, S. 1. **202)** Deutsches Volksblatt (1910), Nr. 7578 vom 6. Februar 1910, S. 8.

worden. Es liegen noch weitere Meldungen vor. Die Zusammenstellung dieser bedeutendsten Aviatiker ist eine so großartige, daß dieselbe mit Ausnahme von Berlin von keiner deutschen Stadt bisher auch nur annähernd erreicht wurde.“<sup>203</sup> Und auch die zweite Notiz stammt aus der Zeit vor der Veranstaltung: „In der Zeit vom 4. bis 11. September werden auf den Plätzen der Schles. Zinkhütten-A.-G. in Beuthen Flugveranstaltungen stattfinden mit folgender Preisaussetzung: 1. Frühpreis: 500 Mark; 2. Täglicher Dauerpreis: 700 Mark; 3. Höhenflug erster Preis 1500 Mark; zweiter Preis: 700 Mark; 4. Schnelligkeitspreis 5 km: 1000 Mark; 5. Passagierpreis: 1000 Mark; 6. Preis für die größte Gesamtflugzeit: 1. Preis 2000 Mark; zweiter Preis: 1000 Mark. Mit dem Aufbau der Hallen für die Flugapparate und mit den weiteren Tribünen, Musikpavillon usw. ist bereits auf dem Flugfeld begonnen worden.“<sup>204</sup>

Ein weiterer Bericht findet sich noch über die Eröffnung: „Die Oberschlesische Flugwoche in Beuthen (Oberschl.) wurde am Sonnabend durch die Flieger Behrendt, Thelen und Toulain eröffnet. Während Thelen einige gut gelungene Flüge in etwa 100 Meter Höhe ausführte, gelang es den beiden anderen Aviatikern nicht, sich vom Boden zu erheben, da wegen des durch den Regen aufgeweichten Erdbodens ihre Apparate stecken blieben. Der Besuch war trotz des schlechten Wetters gut. Die Gleiwitzer Flugwoche, die bereits am Sonnabend eröffnet werden sollte, nahm wegen des schlechten Wetters erst am Sonntag ihren Anfang. Nachmittags von 5 Uhr ab unternahm Oberingenieur Dorne vom hiesigen Flugplatze aus 4 Flüge, bei denen er zum Teil eine Höhe von etwa 600 Metern erreichte. Die letzten Flüge waren bis 9 Kilometer lang und dehnten sich bis Gleiwitz bzw. Zabrze aus. Der Flieger Adamitz vollführte zwei kürzere Schauflüge.“<sup>205</sup>

In Liegnitz war für den 28. September 1910 ein Schaufliegen angesetzt, über das in der Presse berichtet wurde: „Der Breslauer Flieger Heidenreich hatte Schauflüge angesetzt, und ganz Liegnitz hatte sich auf dem Flugplatz eingefunden, jedoch zogen es die meisten vor, das sehr hoch bemessene Eintrittsgeld nicht zu zahlen und lieber als ‚Zaungäste‘ das seltene Schauspiel zu genießen. Darauf erklärte Heidenreich, daß sein Pilotenstolz es nicht zulasse, den vielen Zaungästen seine Kunst im Fliegen zu zeigen. Er ließ die eingegangenen Eintrittspreise in der Höhe von etwa 400 bis 500 Mark zurückzahlen und unterließ die Schauflüge. In der Nacht wurde sein Apparat, der in einem Zelte stand, beschädigt.“<sup>206</sup>

## 12. Die Ausscheidungswettfahrt zum Gordon-Bennett-Wettbewerb für Freiballone im Mai 1911

Im Jahr 1906 stiftete der Amerikaner James Gordon Bennett jun., der Verleger des New York Herald, einen Preis für internationale Ballonwettfahrten. Der erste Wettbewerb wurde im September 1906 in Paris ausgetragen. Der nächstjährige Wettbewerb wurde in dem Land durchgeführt, aus dem der Siegerballon stammt. In den einzelnen Ländern wurden Vorausscheidungswettbewerbe durchgeführt. Im Mai 1911 veranstaltete

**203)** Zur Flugwoche Beuthen Ob.-Schles., in: Schlesisches Tagblatt 15 (1910), Nr. 225 vom 5. September 1910, S. 1. **204)** Flugwoche Beuthen Ob.-Schles., in: Schlesisches Tagblatt 15 (1910), Nr. 217 (Mittags-Zeitung) vom 26. August 1910, S. 1. **205)** Oberschlesische Flugwochen, in: Namslauer Stadtblatt 39 (1910), Nr. 70 vom 10. September 1910. **206)** Pilotenstolz vor Zaungästen, in: Grazer Tagblatt 20 (1910), Nr. 208 vom 29. September 1910, S. 21.

der Schlesische Verein für Luftschiffahrt eine nationale Auscheidungswettfahrt für den internationalen Gordon-Bennett-Wettberwerb. An ihm nahmen sechs Ballone teil, davon aber kein schlesischer Ballon.<sup>207</sup>

„Das deutsche Ausscheidungsrennen für den Bennettpreis der Freiballons fand am Freitag von Breslau aus statt“, wurde in der Presse berichtet. „Es hatten sich sechs Bewerber gemeldet, die auch mit Ballons von 1600 Kubikmetern Größe aufstiegen. Die Witterung war überaus ungünstig, denn beim Start regnete es bereits stark und dazu war das Füllgas von so geringer Qualität. Daß nur etwa die Hälfte des erwarteten Ballastes mit auf die Fahrt genommen werden konnte. Das Resultat des Wettberwerbs war denn auch ziemlich kläglich. Von den um 6 Uhr abends aufgestiegenen Ballons kam nicht ein einziger durch die Nacht. Am besten schnitten ab Ingenieur Gericke mit dem Ballon ‚Pegnitz‘, der im letzten Bennettwettbewerb erfolgreichste deutsche Führer, der nach fünfstündiger Fahrt in der Nähe von Preßburg landete. Nach seinen Fahrten während der letzten beiden Jahre dürfte er ohnedies für die Vertretung der deutschen Farben für das im nächsten Jahr in Amerika stattfindende Bennettfliegen der Freiballons in Amerika qualifiziert sein. Nächst ihm schnitt der Freiherr v. Pohl — Hamburg mit dem Ballon ‚Mönckeberg‘ am besten ab, der gegen 10 ½ Uhr in der Nähe von Branowitz landete. Freiherr v. Pohl ist seit November 1908 im Besitze des Führerpatents und hat insgesamt 50 Fahrten gemacht, davon den weitaus größten Teil als verantwortlicher Führer. Leutnant Voigt landete bereits eine Viertelstunde früher mit dem Ballon ‚Danzig‘ in der Nähe von Nikolsburg. Auch er ist seit 1908 patentierter Führer und während der beiden letzten Jahre in einer ganzen Reihe von Konkurrenzen Teilnehmer gewesen.“<sup>208</sup>

Im Vereinsbericht erfahren wir ergänzendes: „Am 19. Mai fand bei leider denkbar ungünstigstem Wetter, es goss mit Kannen, das Ausscheidungsfliegen für das Gordon-Bennett-Fliegen statt. Hierbei wurden wir von dem Magistrat der Stadt Breslau in weitgehendster Weise durch Bewilligung der Kosten für Gas, Haltemannschaften und Erweiterung der Fülleitung unterstützt, ebenso durch Stiftung eines sehr wertvollen Preises, wofür an dieser Stelle nochmals der Dank unseres Vereins ausgesprochen sei. Desgleichen sind wir für Stiftung von Preisen dem Breslauer Verein zur Hebung des Fremdenverkehrs und dem Schlesischen Automobil-Club zu Dank verpflichtet. Die Preise kamen wie folgt zur Verteilung: 1. Preis Ingenieur Gericke Berlin (Ehrenpreis der Stadt Breslau); 2. Preis Leutnant Vogt, Saarbrücken (Ehrenpreis des Vereins zur Hebung des Fremdenverkehrs; 3. Preis (Bordbuchpreis) Freiherr von Pohl, Hamburg (Ehrenpreis des Schlesischen Automobil-Clubs).“<sup>209</sup>

### 13. Die Flugtage in Schweidnitz im August 1911

Während der vom 27. Mai bis zum 17. September 1911 erfolgten großen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung in Schweidnitz, fanden am 19. und 20. August Flugtage statt, über die wir durch einen sehr ausführlichen zeitgenössischen Bericht unterrichtet sind, der auch die Volksfeststimmung, die bei Flugveranstaltungen herrschte, eingehend beschreibt:

207) Jahrbuch des Deutschen Luftfahrer-Verbandes 1912, Berlin 1912, S. 133. 208) Das deutsche Ausscheidungsrennen, in: Berliner Volks-Zeitung 59 (1911), Nr. 239 (Morgenausgabe) vom 23. Mai 1911, S. 3. 209) Jahrbuch des deutschen Luftfahrer-Verbandes 1912, Berlin 1912, S. 240–241.

„Die Stadt Schweidnitz, die sich in diesem Jahr bereits durch ihre Ausstellung rühmlich ausgezeichnet hat, hatte am Sonnabend, den 19. und Sonntag den 20. August, zwei besondere Ehrentage. An diesen Tagen fanden Schauflüge statt, wie sie bisher in Schlesien nicht zu sehen waren, und es muß hervorgehoben werden, daß Schweidnitz damit die Hauptstadt der Provinz weit in den Schatten gestellt hat. Die Schweidnitzer Flugtage waren in jeder Beziehung äußerst glücklich inszeniert. [...] Man begnügte sich nicht, wie bisher in Schlesien, einen Aviatiker zu gewinnen, sondern trotz der hohen Kosten wurden vier Flieger und darunter solche erster Klasse wie König und Vollmöller verpflichtet. Da konnte der Erfolg nicht ausbleiben. Ein Flieger kann leicht einmal versagen wie es auch diesmal Hanuschke infolge eines Defektes an seiner Maschine erging. Bei vier Fliegern dagegen muß das Publikum auf seine Rechnung kommen, selbst bei ungünstigen Windverhältnisse, denn einer oder der andere Flieger riskiert es bei dem heutigen Stand der Aviatik, auch bei stärkerem Winde zu fliegen.

Übrigens hatten die Schweidnitzer die Flüge verständigerweise auf die Abendstunden gelegt, in denen der Wind erfahrungsgemäß abflaut, und hatten andererseits dafür gesorgt, daß die Flüge pünktlich zur Minute begannen im Gegensatz zu den üblichen Verzögerungen der Starts, die die Laune des Zuschauers rasch verderben. Freilich hatten die Schauflüge einen wichtigen Verbündeten, das prächtige Wetter, das beide Tage durchhielt. Alle diese Umstände riefen die Völkerwanderung hervor, die sich schon am ersten Tage nach Schweidnitz ergoß. Der Besuch wurde am ersten Tage auf 10–20 000, am Sonntage auf 20–40 000 Besucher geschätzt, und davon waren die meisten zahlende Besucher im Gegensatz zu dem sonstigen Brauch, nur Zaunbillets bei Schauflügen zu nehmen. Das Fluggelände freilich war auch für ‚Nassauer‘ gut abgesperrt schon durch seine Lage längs der Eisenbahnstrecke nach Zobten. Nur von den benachbarten Höhen konnte man als Zaungast den Flugplatz gut übersehen, und dort war natürlich alles besetzt wie auf den Galerieplätzen einer Arena. Auf dem Flugplatz selbst, der sich infolge seiner fast ebenen, glatten Beschaffenheit gut für Flugveranstaltungen eignet, standen ringsum mehrere tausend Soldaten der Schweidnitzer Garnison, denen der Ausschuß Freikarten gegeben hatte; sie verhinderten das Vordringen des mutigen Publikums, das sich trotz der Fülle übrigens in jeder Beziehung musterhaft benahm. Schlesische Planwagen mit dem berühmten Schweidnitzer Bier sorgten für leibliche Stärkung der Massen, die Kapelle der Schweidnitzer Grenadiere konzertierte an beiden Tagen. So war auf dem Flugplatz alles wohlgeordnet.

An beiden Tagen starteten die Flieger programmäßig um 6 Uhr abends und befanden sich bis zum Schluß der festgesetzten Flugzeit fast unaufhörlich in den Lüften, mitunter kreisten alle vier, König, Vollmöller, Kahnt und Hanuschke, zu gleicher Zeit um den Platz und schienen sich zu jagen. Dann flogen namentlich König und Vollmöller mit und ohne Passagier weit über Land dem über Schweidnitz rotglühenden Sonnenball entgegen oder dem Zobten zu, in dessen Abendnebel untertauchend. Es war ein herrliches Spiel der Riesenvögel, die vom menschlichen Geist gelenkt wurden, und wohl alle Zuschauer waren sich des großen Triumphes bewußt, den die deutsche Fliegerei hier am Rande des schlesischen Gebirges zum ersten Male in Schlesien feierte. Und eine ganze Menge Schlesier flogen mit, sogar zwei Damen, Frau Rechtsanwältin Bohn aus Breslau und Frau Branddirektor Vogt aus Schweidnitz, ferner eine große Anzahl Offiziere der Schweidnitzer Garnison. Kurz, es waren Flugtage, wie man sie sich nur



wünschen kann – man glaubte auf dem Flugplatze in Johannisthal bei Berlin zu sein. und die Schlesier können den Männern, die die Flugveranstaltungen ins Leben gerufen haben, und den Gönnern, von denen u. a. die Abgeordneten Freiherr von Richthofen auf Damsdorf, Generalleutnant Freiherr von Reitzenstein und Geheimer Oberregierungsrat Böhnisch, ferner Graf Pückler auf Rogau, Graf Stolberg-Wernigerode und Graf Praschma zu nennen sind, für die so wohlgelungene Veranstaltung höchst dankbar sein.“<sup>210</sup> Bei den Schweidnitzer Flugtagen flog erstmals auch eine Schlesierin mit einem Motorflugzeug.<sup>211</sup>

Nachdem die Schweidnitzer Flugtage so überaus erfolgreich waren, beschlossen die beteiligten Verbände einen schlesischen Rundflug vorzubereiten. Als Route wurde dabei in Aussicht genommen: Breslau-Ohlau-Brieg-Oppeln-Groß-Strehlitz-Gleiwitz-Kattowitz-Ratibor-Leobschütz-Neisse-Frankenstein-Reichenbach-Charlottenbrunn-Waldenburg-Landeshut-Warmbrunn-Hirschberg-Bunzlau-Haynau-Liegnitz-Neumarkt-Breslau.<sup>212</sup> Anfang des Jahres 1912 wurde allerdings vermeldet, dass der für Juni beabsichtigte schlesische Rundflug im Hinblick auf den Fernflug Berlin-Wien auf das Jahr 1913 verschoben werde.<sup>213</sup> Dieser schlesische Rundflug scheint dann wohl in den Veranstaltungen der Flugwoche zur Jahrhundertfeier 1913 in Breslau aufgegangen zu sein.

Ende 1910 wurde vom Schlesischen Flugsport-Club für September oder Oktober 1911 ein nationales Wettfliegen in Breslau geplant, das während der Tagung des Deutschen Luftschiffahrt-Verbandes in Breslau stattfinden sollte.<sup>214</sup> Hierüber finden sich aber später keine Nachrichten mehr. Möglicherweise handelte es sich hierbei auch um den schlesischen Rundflug.

#### 14. Die Ausscheidungswettfahrt zum Gordon-Bennett-Wettbewerb für Freiballone im Juni 1912

Für den Gordon-Bennett-Wettbewerb 1912 fanden im Frühjahr 1912 Ausscheidungsrennen in Dresden und Leipzig statt. „Ueber die Teilnahme der Preisträger am Gordon-Bennett-Rennen in Stuttgart, das im Oktober stattfindet, fällt die Entscheidung auf Grund einer Sitzung der Freiballonkommission des Deutschen Luftfahrerverbandes in Berlin, die sich dahin zu entscheiden hat, ob noch ein Ausscheidungsrennen unter den Siegern des Dresdener und Leipziger Gordon-Bennett-Ausscheidungsrennens stattzufinden hat, wofür Breslau in Aussicht genommen ist“, hieß es Anfang Mai in einem Pressebericht.<sup>215</sup> Dieses weitere Ausscheidungsrennen fand dann auch am 2. Juni 1912 statt. An ihm nahmen sechs Ballone teil. Den ersten Preis gewann der Ballon „Osnabrück“ mit dem Fahrer Oberleutnant Hopfe. Ballone der schlesischen Vereine nahmen an diesem zweiten Ausscheidungsrennen nicht teil.<sup>216</sup>

**210)** Leonhard RADLER, 1911, das Jahr der Feste in unserer Heimatstadt Schweidnitz, in: Tägliche Rundschau – das Heimatblatt für den Stadt- und Landkreis Schweidnitz 77 (1959), Heft 13 S. 1-3, hier S. 2-3.

**211)** BOHN (wie Anm. 5), S. 25. **212)** Luftschiffahrt, in: Berliner Börsenzeitung, Jahrgang 1911, Nr. 405 (Morgenausgabe) vom 30. August 1911, S. 12. **213)** Luftschiffahrt, in: Hamburgischer Correspondent 182 (1912), Nr. 74 (Morgenausgabe) vom 10.02.1912, S. 3. **214)** Flugkonkurrenzen. Die Wettflüge 1911, in: Flugsport 2 (1910), S. 786. **215)** Die Gordon-Bennett-Ausscheidungsrennen, in: Berliner Volkszeitung 60 (1912), Nr. 217 (Morgenausgabe) vom 9. Mai 1912, S. 3. **216)** Jahrbuch des Deutschen Luftfahrer-Verbandes 1913, Berlin 1913, S. 151.

## 15. Der Fernflug Berlin–Wien im Juni 1912

Ende 1911 beabsichtigte der Schlesische Aero-Club gemeinsam mit der Nordwestgruppe des Deutschen Luftschiffverbandes und dem Schlesischen Verein für Luftschiffahrt für den Zeitraum vom 14. bis 25. Juni 1912 einen Überlandflug Berlin–Wien.<sup>217</sup> „Der Flug soll nur von einer offiziellen Zwischenlandung in Breslau unterbrochen werden, damit die Flieger innerhalb der Maximalzeit von einer Stunde die Betriebsstoffe ergänzen können. Alle anderen Aufenthalte werden zur Flugzeit hinzugezählt. Im Gegensatz zu den Bestimmungen des deutschen Rundfluges dieses Jahres, wird bei dem Fernflug Berlin–Wien kein Apparatwechsel zugelassen.“<sup>218</sup> Die Teilnehmerzahl war auf jeweils 10 von deutscher und österreichischer Seite begrenzt. Die Flugzeuge mussten zweisitzig sein. Der Flug konnte in ein, zwei oder drei Tagen und musste mit Fluggast durchgeführt werden. In Breslau musste ein mindestens einstündiger Aufenthalt gemacht werden.<sup>219</sup> Auf dem Weiterflug nach Wien musste ein östlich der Festung Glatz aufgestelltes Merkzeichen östlich passiert werden.<sup>220</sup>

Die Gesamtpreisumme für diesen Flug belief sich auf 80 000 Mark, die jeweils zur Hälfte von deutscher und österreichischer Seite aufgebracht wurden. Die Kosten der Organisation beliefen sich voraussichtlich ebenfalls auf rund 80 000 Mark. Ein vom Schlesischen Aero-Club und dem Schlesischen Verein für Luftschiffahrt ebenfalls für den Sommer 1912 geplanter schlesischer Rundflug wurde aus diesem Grunde auf das Jahr 1913 verschoben.<sup>221</sup> Für den Flug wurde auf dem Breslauer Flugplatz eine ärztliche Station eingerichtet, deren Betreuung von der Breslauer Unfallstation vom Roten Kreuz übernommen wurde.<sup>222</sup>

Von den ausgesetzten Preisgeldern wurden 20 000 Mark als Kilometerpreis ohne Rücksicht auf die Flugzeiten an alle verteilt, die mindestens eine Etappe zurücklegten. Die Verteilung erfolgt dabei nach dem Verhältnis der von dem einzelnen Flieger zu den insgesamt geflogenen Kilometern. Die drei ersten Ankömmlinge in Wien erhielten darüber hinaus 5 000, 3 000 und 2 000 Mark. Der vom preußischen Kriegsministerium ausgesetzte Preis von 10 000 Mark zerfiel in zwei Preise von 6 000 und 4 000 Mark, die an die beiden bestqualifizierten Flugpiloten entfielen, die den Flug auf einem Flugzeug zurücklegten, das in allen Teilen einschließlich des Motors deutschen Ursprungs war, den militärischen Anforderungen voll entsprach und während des gesamten Fluges stets einen Passagier an Bord hatte. Das Kriegsministerium erwog die Bestellung zweier Flugzeuge nach dem Typ der Siegerflugzeuge.<sup>223</sup>

Der Start dieses Wettfluges begann am 9. Juni 1912 in Berlin. „Die Erwartungen, die an das Match geknüpft wurden, haben sich nicht erfüllt. Keinem der Flieger gelang es, das Endziel am ersten Tage zu erreichen. Ja sogar die erste Etappe, das ungefähr am halben

217) Neues Wiener Tagblatt 46 (1912), Nr. 8 vom 10. Januar 1912, S. 8. 218) Flugtechnische und flugsportliche Veranstaltungen 1912, in: Jahrbuch über die Fortschritte auf allen Gebieten der Luftschiffahrt 1912, München 1912, S. 571. 219) Flug Berlin–Wien 1912, in: Illustrierte Kronen-Zeitung 13 (1912), Nr. 4439 vom 11. Mai 1912, S. 10. 220) Die Wiener aviatischen Veranstaltungen, in: Neues Wiener Tagblatt (1912), Nr. 126 vom 9. Mai 1912, S. 11. 221) Hamburgischer Correspondent 182 (1912), Nr. 74 (Morgenausgabe) vom 10. Februar 1912, S. 3. 222) Der Start zum Fernflug Berlin–Wien, in: Berliner Tageblatt (1912), 1. Beiblatt zu Nr. 288 (Abendausgabe) vom 8. Juni 1912. 223) Der Start zum Fernflug Berlin–Wien, in: Berliner Tageblatt (1912), 1. Beiblatt zu Nr. 288 (Abendausgabe) vom 8. Juni 1912.

Wege liegende Breslau zu nehmen, war von den zehn startenden Piloten lediglich dreien vergönnt. Allerdings mag festgestellt sein, daß die Leistungen dieser drei Piloten durchaus bravurös waren, daß die Fortsetzung des Fluges von Breslau nach Wien nur durch unverschuldete Elementarereignisse, Gewitter und Sturm unmöglich wurde.“ „In Breslau hatten die beiden konkurrierenden aviatischen Korporationen die erste und einzige obligatorische Zwischenlandung vorgesehen. Der schlesische Aeroklub und der ‚Schlesische Verein für Luftschiffahrt‘ hatten sich diesem Zweck zur Verfügung gestellt und die nötigen Vorbereitungen zum Empfang der Flieger getroffen. Der Exerzierplatz<sup>224</sup> galt als improvisiertes Flugfeld, auf dem übrigens geeignete Maßnahmen zum Schutze der Flieger und des Publikums getroffen waren. Schon in den frühen Morgenstunden hatte sich ein nach vielen Hunderten zählendes Publikum eingefunden, das die von der Strecke eingelangten Telegramme über den Flug der Aviatiker mit Spannung aufnahm. Um 8 Uhr 50 Min. ist als Erster der reichsdeutsche Aviatiker Hellmuth Hirth auf seinem Rumpler Eindecker gelandet und von dem versammelten Publikum mit stürmischen Ovationen begrüßt worden. Hirth hat die etwa dreihundert Kilometer lange Strecke in 2 Stunden 41 Minuten absolviert. Wenig Minuten nach Hirth traf Oberstleutnant Blaschke auf seinem Lohner Zweidecker und wieder einige Minuten später Oberleutnant Miller auf seinem Etrich Eindecker, gleichfalls stürmisch begrüßt, in Breslau ein. Oberleutnant Blaschke hat somit zu seinem Fluge 3 Stunden, Oberleutnant Miller 3 Stunden 50 Minuten gebraucht. Bis in die späten Abendstunden waren außer den genannten drei Piloten keiner der gestarteten in Breslau eingetroffen.“<sup>225</sup> Das in den frühen Morgenstunden „nach vielen Hunderten zählende Publikum“ hatte sich innerhalb weniger Stunden vervielfacht. Als kurz vor 9 Uhr die Flieger eintrafen, hatten sich nahezu 40 000 Besucher versammelt, um an diesem Ereignis teilzuhaben.<sup>226</sup> Den eingetroffenen Piloten wurden vom Empfangskomitee Lorbeerkränze überreicht, an denen Schleifen in den schlesischen Landesfarben weiß-gelb und der Aufschrift „Schlesischer Aeroklub – Fernflug Berlin–Wien 1912“ angebracht waren.<sup>227</sup>

#### 16. Die schlesische Flugwoche anlässlich der Hundertjahrfeier der Befreiungskriege 1913

Im Oktober 1912 beantragte der Schlesische Aero-Club die Genehmigung eines achttägigen Flugmeetings anlässlich der Jahrtausendausstellung der Freiheitskriege in Breslau im Juni 1913.<sup>228</sup> Bereits im Dezember 1912 bewilligte das preußische Kriegsministerium dem Schlesischen Aero-Club ein Preisgeld von 10 000 Mark, das während der Veranstaltung zur Verteilung gelangen sollte.<sup>229</sup> Das Interesse an der Entwicklung der Fliegerei war so groß, dass die Preisgelder offenbar von verschiedenen Seiten erhöht wurden. Jedenfalls wurde Ende Mai 1913 gemeldet, dass sich die Preisgelder auf rund 40 000 Mark beliefen.<sup>230</sup>

224) Exerzierplatz in Klein Gandau, aus ihm ging später der Flughafen Breslau-Gandau hervor. 225) Das Flugmatch Berlin–Wien, in: Der Morgen. Wiener Morgenblatt 3 (1912), Nr. 24 vom 10. Juni 1912, S. 4. 226) Die Landung in Breslau, in: Arbeiter-Zeitung. Zentralorgan der Deutschen Sozialdemokratie in Oesterreich 24 (1912), Nr. 157 vom 10. Juni 1912, S. 5. 227) Verzollter Ruhm, in: Neues Wiener Tagblatt (1912), Nr. 190 vom 14. Juli 1912, S. 8. 228) Neue Hamburger Zeitung 7 (1912), Nr. 498 (Morgenausgabe) vom 23. Oktober 1912. 229) Hamburgischer Correspondent 182 (1912), Nr. 634 (Morgenausgabe) vom 13. Dezember 1912, S. 3. 230) Flugsport 5 (1913), S. 413.

Am 1. Juni 1913 lagen 15 Meldungen für Teilnahmen an der Veranstaltung vor.<sup>231</sup> Über das bevorstehende Treffen wurde berichtet: „Die schlesische Flugwoche findet vom 8. bis 15. Juni statt. Mit dem Wettbewerb ist eine Transport-Konkurrenz für Flugzeuge, für die das preußische Kriegsministerium 10 000 Mark ausgeworfen hat, verbunden. Die teilnehmenden Apparate müssen zunächst auf dem Breslau-Leerbeuteler Flugplatz<sup>232</sup> einen Flug ausführen und landen. Nach der Landung wird die Maschine demontiert und mittels Automobil nach einem 10 km entfernten nach dem Flug bekannt zu gebenden Platz gebracht. Dort wird die Maschine wieder montiert und nach dem Flugplatz Breslau-Leerbeutel zurückgeflogen.“<sup>233</sup>

„Die Schlesische Flugwoche, die anlässlich der Jahrhundertfeier in Breslau vom Schlesischen Aero-Club veranstaltet wird, nahm gestern unter Beteiligung von 14 der gemeldeten 16 Flieger ihren Anfang“, wurde am 10. Juni 1913 vermeldet. „Hellmuth Hirth, der gleichfalls gemeldet hatte, startete außer Konkurrenz, da er auf seinem neuen Albatros-Hirth-Eindecker noch nicht die Prüfung bestanden hat, wie es die Ausschreibungen verlangen. Es herrschte prachtvolles sonniges windstilles Wetter, so daß die halbe Bevölkerung nach dem Flugplatz Leerbeutel pilgerte. Die Flüge begannen pünktlich um vier Uhr nachmittags. Einige schöne Leistungen vollführte Hirth, der bei einem Höhenfluge eine Höhe von 3100 Metern erreichte. Der Transportwettbewerb um den Preis des Preußischen Kriegsministeriums im Werte von 10 000 M wurde von den Fliegern Schlegel und Krieger bestritten. [...] Die genauen Ergebnisse werden jedesmal erst am nächsten Flugtage veröffentlicht.“<sup>234</sup>

Aus eingehenderen Berichten ergibt sich, dass die Jahrhundertfeier-Flugwoche vor allem auch militärischen Zielen diene. Nicht nur das Kriegsministerium unterstützte im Hinblick auf den Transportwettbewerb die Flugwoche. „Anlässlich derselben Veranstaltung soll nun auch eine, vom Großen Generalstab ausgeschriebene Konkurrenz für Flugzeug-Photographien stattfinden. Es sollen dabei bestimmte Aufgaben im Rahmen einer Kriegs- und Gefechtslage gelöst werden. Die Flugzeuge haben Erkundungsflüge und Aufklärungsflüge auszuführen und die Ergebnisse soweit als möglich durch Photographie festzuhalten. Die Bestimmungen zu diesem interessanten Bewerb sind vom Großen Generalstab ausgearbeitet und enthalten im wesentlichen folgendes. Es werden nur Apparate deutschen Fabrikats zugelassen. Motoren ausländischen Ursprungs sind nicht gestattet. Der Flieger muß als Beobachter einen aktiven oder Reserve-Offizier der deutschen Armee mitnehmen, der vom Großen Generalstab gewählt und gemeldet wird. Die Maschine muß als kriegsmäßige Belastung mindestens 150 Kg. und Betriebsstoff für eine Flugdauer von drei Stunden an Bord führen. Die zur Benutzung gelangenden photographischen Apparate müssen deutschen Fabrikats sein. An Preisen stehen für den Erwerb 10 000 Mark und eine Reihe von Ehrenpreisen zur Verfügung. [...] Welche Wichtigkeit in militärischen Kreisen der Flugzeug-Photographie, also der objektivsten Form einer Meldung, beigemessen wird, ist aus der für einen derartigen Spezialwettbewerb sehr reichlich bemessenen Preissumme zu erkennen. [...]“<sup>235</sup>

231) Hamburgischer Correspondent 183 (1913), Nr. 273 (Morgenausgabe) vom 1. Juni 1913, S. 3. 232) Es handelt sich hierbei um den Flugplatz in Wilhelmsruh, der unmittelbar an Leerbeutel angrenzte. 233) Vom Flugplatz Breslau, in: Flugsport 5 (1913), S. 263. 234) Hamburgischer Correspondent 183 (1913), 3. Beilage zu Nr. 289 (Morgenausgabe) vom 10. Juni 1913, S. 3. 235) Militärischer Wettbewerb für Flugzeug-Photographien, in: Neue Hamburger Zeitung 18 (1913), Nr. 203 (Morgenausgabe) vom 3. Mai 1913, S. 2.

Auch diese Flugwoche zog das Publikum in Massen an und führte zu immer neuen Rekorden, wie sich aus einem eingehenderen Bericht ergibt. „Als Flugplatz diente das Terrain der städtischen Baumschule in Scheitnig-Leerbeutel, ein Platz von etwa tausend Meter Länge und sechshundert Meter Breite. Dort erhob sich die Zeltstadt der Flieger, und Tag für Tag pilgerten gewaltige Zuschauermassen hinaus, um die kühnen Flieger zu bewundern. Das Publikum kam reichlich auf seine Rechnung. Das Programm umfaßte eine ganze Reihe von Aufgaben, und alle wurden von mehreren Fliegern gelöst.

Der Transportwettbewerb gleich am ersten Tage war die erste derartige Konkurrenz in Deutschland. Jeder Flieger mußte mit Fluggast erst einen Flug in mindestens 900 Meter Höhe über dem Flugplatz ausführen; dann mußte er landen, sein Flugzeug auseinandernehmen und nach dem Gandauer Exerzierplatz fahren lassen, dort den Apparat wieder flugfertig machen und nach dem Flugplatze zurückfliegen. Zwei Flieger, Krieger und Schlegel, bewarben sich um diesen Preis. Beide lösten die Aufgabe; Krieger landete bereits 1 Stunde 10 Min. 45 Sek. Nach seinem Aufstiege wieder auf dem Flugplatz, nachdem er alle vorgeschriebenen Manöver ausgeführt hatte. Schlegel brauchte einige Minuten länger; er bekam den zweiten Preis.

Montag und Dienstag waren vom Wetter weniger begünstigt. Dennoch stiegen die Flieger mehrfach auf; insbesondere vollführten Hirth, Lt. Carganico, Stoeffler u. a. kühne Flüge. Der Protektor der Flugwoche, Prinz Friedrich Sigismund von Preußen, stiftete einen besonderen Höhenpreis; ihn gewann Lt. Carganico, der mit Passagier eine Höhe von 1650 Meter erreichte.

Am Mittwoch konnte wegen stürmischen Wetters nicht geflogen werden. Auch der Donnerstag brachte heftigen böigen Wind von 12 Meter Geschwindigkeit, und es gingen ab und zu Regenschauer nieder; aber es wurden doch von Staggs, Carganico und Hanuschka mehrere Flüge ausgeführt.

Der Freitag war wieder etwas günstiger, und es fanden infolgedessen nicht weniger als 47 Aufstiege statt, u. a. flog Lt. Carganico mit Passagier anderthalb Stunden lang, und Schlegel erreichte eine Höhe von 1600 Meter.

Der Sonnabend brachte ideales Flugwetter, und es wurde mit 84 Aufstiegen ein Rekord der Flugwoche aufgestellt. Im Höhenflug erreichte Lt. Carganico mit 2240 Meter die größte Höhe. Auch der Schlußsonntag war vom Wetter begünstigt und brachte einen Massenbesuch und glänzende Flugleistungen. Stoeffler flog 3100 Meter, Krieger 3000 Meter hoch. Das Flugzeugrennen nach Märzdorf bei Ohlau und zurück gewann Lt. Carganico. Während mehrerer Flugtage war um den Photographiepreis gestartet worden. Die Flieger mußten dann mit einem Offizier als Passagier auffliegen, eine militärische Stellung erkunden, und der Passagier die Stellung wie andere markante Geländepunkte photographieren. Diesen Wettbewerb gewann ebenfalls Lt. Carganico. In der Dauer der Flüge blieb Friedrich mit 8 Stunden 29 Min. Bester, in der Zahl der Aufstiege Schlegel mit 37 Aufstiegen, im Höhenwettbewerb Stoeffler mit 3130 Metern. In die Frühpreise, das sind die Preise für die ersten Aufstiegen an den einzelnen Tagen, teilten sich Staggs, Schlegel, Schak, Stoeffler. Stoeffler gewann an Geldpreisen am meisten, nämlich rund 12 000 Mark.“<sup>236</sup>

236) G. H., Die Jubiläumsflugwoche. Aus „Schlesische Chronik“ 1912/13, zitiert nach: Schlesische Flieger Nachrichten 7 (1989), Nr. 4 S. 17–18. Zu den einzelnen Teilnehmern und den von ihnen gewonnen Preisen siehe: Jahrhundertfeier-Flugwoche 1913 in Breslau, in: Deutsche Luftfahrer-Zeitschrift 17 (1913), S. 316–317.

Auch eine Ballonverfolgung mit Automobilen wurde durchgeführt, bei der sich unter den Verfolgern insbesondere Mercedes-Fahrzeuge auszeichneten. „Der Ballon ‚Windsbraut‘ der unweit Stettin gelandet war, wurde von Herrn Alfred Jaensch auf 14/35pferdekräftigen Mercedes erreicht, nachdem alle anderen Verfolger aufgegeben hatten; Herr Jaensch erhielt den ersten und zweiten Preis. Erster am Ballon ‚Breslau‘ war Dr. Kiple auf Mercedes, welcher den zweiten Preis erhielt, und beim Ballon ‚Schlesien‘ war erster am Ballon Herr Karl Gerstl, Breslau, auf Mercedes und zweiter am Ballon Herr A. von Lüde, Breslau, auf Mercedes. Sie erhielten den zweiten und dritten Preis, während der erste nicht zur Verteilung kam, weil der Depeschenträger entwischte und sein Telegramm aufgeben konnte.“<sup>237</sup>

### 17. Der Militärluftschiffhafen Liegnitz und das Kaisermanöver 1913 in Schlesien

Erstmals am 8. Januar 1911 landete ein Luftschiff mit der Bezeichnung „S. L. II“ (Schütten-Lanz II) auf einem Gelände bei Liegnitz. Bei der Landung halfen Soldaten der Königsgrenadier-Kaserne.<sup>238</sup> Im Jahr 1912 wurde südlich von Liegnitz ein Militärflugplatz angelegt, auf dem im Jahr 1913 auch eine Luftschiffhalle erbaut wurde,<sup>239</sup> die eine Länge von 179 Meter, eine Breite von 44,8 Meter und eine Höhe von 29,8 Meter hatte.<sup>240</sup> Der Luftschiffhafen wurde im Zusammenhang mit dem vom 8. bis 11. September 1913 in Schlesien stattfindenden Kaisermanöver eingeweiht. Am 5. September 1913 landete das Militärluftschiff „Ersatz L1“ in Liegnitz.<sup>241</sup>

Das Kaisermanöver fand zwischen Jauer, Bolkenhain, Waldenburg, Schweidnitz und Neumarkt statt. Der Kaiser selbst nahm hieran teil und logierte in einem Hotel in Salzbrunn. „Jedes größere Manöver kostet viel, viel Geld an Flurentscheidung, Aufwand für das Fuhr- und Beleuchtungswesen, den Nachrichtendienst und in neuerer Zeit für die Luftschiffahrt“, hieß es in einem zeitgenössischen Zeitungsartikel. „Gerade die moderne Waffe der Aviatik wird im diesjährigen Kaisermanöver eine große Rolle spielen. Zum ersten Mal wirken zwei Zeppelinkreuzer zusammen. Ihre Luftschiffhäfen liegen wie im Kriege weit hinter der Front der stehenden Truppen, und zwar in Posen und Liegnitz. Die Luftkreuzer müssen daher ihre Erkundungsfahrten über große Entfernungen ausdehnen. Etwa 50 Aeroplane stehen ferner für den Erkundungsdienst zur Luft zur Verfügung. Wie groß der Wert des Aeroplan für die Aufklärung ist, braucht nicht erst ausgeführt zu werden. Zumal in gebirgigem Terrain, wie bei dem jetzigen Kaisermanöver in Schlesien, übertrifft der Aeroplan an Bedeutung die Kavallerietruppe zweifellos.“<sup>242</sup> Auch von diesem Manöver und den dabei eingesetzten Zeppelin sind diverse Ansichtskarten erhalten.

Das am Kaisermanöver teilnehmende und in Liegnitz stationierte Luftschiff „Z I“, in dem sich auch Graf Zeppelin befand, traf am 8. September in Liegnitz ein. Bei der

237) Automobilismus. Mercedes-Erfolge in Schlesien, in: Wiener Montags-Journal 32 (1913), Nr. 1651 vom 29. September 1913, S. 7–8. 238) Hajo EXNER, Vom Luftschiff- zum Militärflughafen. Liegnitz im Wandel der Zeit, in: Schlesische Flieger Nachrichten 6 (1988), Heft 5 S. 11–13, hier S. 11 f. 239) Gerhard KASKE/Horst HILLER, Liegnitz. Die schlesische Gartenstadt, Berlin/Bonn 1992, S. 39. 240) Jahrbuch des Deutschen Luftfahrer-Verbandes 1914, Berlin 1914, S. 153. 241) KASKE/HILLER (wie Anm. 239), S. 39. 242) Kaisermanöver, in: Unterhaltungsblatt und Anzeiger für den Kreis Schleiden und Umgegend 82 (1913), Nr. 73 vom 10. September 1913.

Landung stieß das Luftschiff so schwer auf den Boden, dass einige Streben zerbrachen und auch die Seitenwand beschädigt wurde. Ein Mann, der unter das Luftschiff zu liegen bekam, wurde so schwer verletzt, dass er ins Lazarett gebracht werden musste.<sup>243</sup>

Nach Schluss des Kaisermanövers sollte der Zeppelin in der Nacht vom 15. zum 16. September nach Gotha fahren, wurde aber von einem Gewittersturm über Posen nach der russischen Grenze abgetrieben, wo es unversehrt landete und wieder nach Liegnitz zurückkehrte, wo er um 8.30 Uhr eintraf.<sup>244</sup>

Ende September 1913 mietete der Luftschiffhafen ein Zeppelin-Luftschiff für touristische Rundfahrten von ein-, zwei oder mehrstündiger Dauer von der Delag, der Deutschen Luftschiffahrts AG, an. Für sie wurde auch vom Schlesischen Verein für Luftschiffahrt erworben.<sup>245</sup>

### 18. Der Ostmarken-Flug im Juni 1914

Ein über Schlesien hinausgehendes fliegerisches Großereignis war der Ostmarkenflug im Juni 1914. Schon im März wurde auf dessen Umfang und Bedeutung hingewiesen: „Ein aviatisches Ereignis ersten Ranges wird, wie schon jetzt feststeht, der deutsche Ostmarkenflug im Frühjahr d.J. werden. Der auf fünf Tage verteilte Flug beginnt am 14. Juni in Breslau und wird in drei Etappen mit dem Ziel Danzig ausgeführt werden. Die erste 300 Kilometer lange Etappe führt von Breslau über Frankenstein-Liegnitz-Glogau-Lissa nach Posen, die zweite ist 500 Kilometer lang und geht über Bromberg-Graudenz-Allenstein-Insterburg nach Königsberg. Von Königsberg aus wird eine Aufklärungsübung in die Nähe von Allenstein und zurück unternommen, worauf der Flug weiter über Braunsberg nach Danzig geht, wo das Eintreffen der Flieger am Vormittag, den 17. Juni erwartet wird. Der Schlußtag des Ostmarkenfluges, der 18. Juni, bringt Flugkonkurrenz in Danzig und die Preisverteilung. Die Kosten des Flugs werden ungefähr 180 000 Mark ausmachen und ohne die Kosten der Sonderveranstaltungen in den einzelnen Städten. Außer den Etappenflügen werden in den einzelnen Orten Flugwettbewerbe veranstaltet, ferner sollen am 17. Juni Rundflüge um Danzig und Zoppot ausgeführt werden.“<sup>246</sup> Die enormen Kosten wurden von verschiedenen Institutionen aufgebracht. So waren im März 1913 bereits 105 000 Mark zusammen gekommen und zwar 20 000 Mark vom Kriegsministerium, 10 000 Mark vom Reichs-Marineamt, auch für den Fall, dass kein Wasserflugzeug-Wettbewerb zustande kommen würde, 35 000 Mark vom Innenministerium bzw. vom Deutschen Luftfahrer-Verband, 30 000 Mark von den veranstaltenden Vereinen der vier Provinzen Ostpreußen, Westpreußen, Posen und Schlesien und 10 000 Mark vom Posener Luftfahrverein extra.<sup>247</sup>

Dass an diesem Spektakel und angesichts der Flugbegeisterung jener Zeit auch die Bevölkerung Breslaus und seiner Umgebung teilhaben wollten, verwundert nicht. „Tausende und Abertausende zogen heute morgen hinaus nach Gandau, in Autos, Droschken, mit

243) Unfall eines Zeppelin, in: Neues Wiener Tagblatt 47 (1913), Nr. 247 (Abendausgabe) vom 9. September 1913, S. 7. 244) Stürmische Fahrt eines Zeppelin-Luftschiffes, in: (Linzer) Tages-Post 49 (1913), Nr. 214 vom 17. September 2013, S. 10. 245) Vereinsmitteilungen, in: Deutsche Luftfahrer-Zeitschrift 17 (1913), S. 423, 447. 246) Ybbser Zeitung. Illustriertes Wochenblatt für das Donau- und Ybbstal 3 (1914), Nr. 13 vom 29. März 1914, S. 6. 247) Deutsche Luftfahrer-Zeitschrift 18 (1914), S. 162.

der Elektrischen,<sup>248</sup> in Scharen aber zu Fuss und zu Rad. Auf dem Flugplatze herrschte, während die Zuschauerplätze sich überfüllten, schon geschäftiges Leben. Alle Hangars sind weit geöffnet, und die Maschinen werden zum Start gefahren. Die Propeller werden zur Probe angeworfen und verursachen einen ohrenbetäubenden Lärm. Das Wetter ist für den Start wie geschaffen.“<sup>249</sup> Dabei nahmen die begeisterten Besucher ein sehr frühes Aufstehen in Kauf, denn — wie an anderer Stelle detaillierter berichtet wurde —: „Der Ostmarkenflug nahm heute früh um 4 Uhr programmäßig mit dem Start auf dem Gandauer Exerzierplatz seinen Anfang. Trotz der frühen Stunde hatten sich zahlreiche Zuschauer zu dem Ereignis eingefunden. Das Wetter war sehr günstig, so daß der Abflug der 28 Apparate glatt und ohne jeden Zwischenfall vor sich ging. Prinz Friedrich Siegmund war schon früh auf dem Platze und leitete persönlich die letzten Vorbereitungen. Die 14 Militärflieger stellten sich vollzählig ein. In kurzen Abständen von einer halben bis einer Minute starteten die Flieger, so daß in ungefähr einer Viertelstunde der Start beendet war. Bereits gegen 5 Uhr hatten 22 Flieger die erste Kontrollstation Frankenstein passiert, der Flieger Scherff mußte zurückbleiben, da bei einer Notlandung wegen Motordefekts der Apparat leicht beschädigt wurde. Die nächste Kontrollstation Liegnitz wurde 6 Uhr 20 Minuten erreicht. Görlitz 7 Uhr 45 Minuten. Als erster legte die Etappe Breslau-Posen der bekannte Flieger Bruno Langer zurück, der 8 Uhr 5 Minuten eintraf. Ihm folgten Oberleutnant v. Frayberg, Leutnant Parschau, Leutnant v. Karstedt, Leutnant Engwer, und gegen 11 Uhr hatten insgesamt 24 Flieger Posen erreicht.“<sup>250</sup>

Bei dem Wettflug wurden Geschwindigkeit und Belastung bewertet. Flugzeuge im Privatbesitz durften nicht von aktiven Militärfliegern gesteuert werden. Die Mitnahme eines Beobachters, der mit Rücksicht auf die zu überfliegenden Festungen aktiver Offizier des deutschen Heeres oder der Marine sein musste, war vorgeschrieben. Die Flugzeuge mussten, mit Ausnahme der Motoren, die beliebiger Herkunft sein durften, in Deutschland hergestellt sein. Hinsichtlich der Preisbewerbung wurden zwei getrennte Gruppen gebildet, nämlich Militärpiloten und Zivildpiloten. Insgesamt wurden 70 000 Mark an Preisgeldern vergeben. Die von Offizieren gewonnenen Geldpreise flossen in die Kaiser-Wilhelm-Luftfahrer-Stiftung. Unteroffiziere bekamen einen Teil in bar und der Rest floss in die Stiftung, Zivildpiloten erhielten das errungene Preisgeld vollständig ausgezahlt. Die Flugzeuge im Privatbesitz mussten zuvor eine Abnahmeprüfung bestehen, wobei der Motor plombiert, Tragdecken und Rumpf gestempelt wurden. An den einzelnen Etappenorten fanden gleichzeitig mit dem Ostmarkenflug lokale Wettbewerbe statt, an denen die Wettbewerber aber nicht teilnehmen durften. In Danzig schließlich gab es am 26. Juni eine Aufklärungsübung mit fotografischem Wettbewerb.<sup>251</sup> Insgesamt nahmen 36 Flieger an dem Wettbewerb teil, davon „16 Heeresflugzeuge und zwanzig Apparate im Privatbesitz. Wie beim Prinz Heinrich-Fluge 1914, fiel auch beim Ostmarkenflug der Kaiserpreis an die Gruppe der Militärflieger, in der Oberleutnant von Freyberg (L. V. G.-Doppeldecker mit 100 HP Mercedesflugmotor) die beste Gesamtleistung bot. In der Gruppe der Zivildpiloten stand der Pilot Georg Hans (L. V. G.-Doppeldecker mit 100 HP Mercedesmotor) an der Spitze, er gewann den Kronprinzenpreis. [...]“<sup>252</sup>

**248)** Elektrische Straßenbahn. **249)** Luftschiffahrt. Breslau. Ostmarken-Flug, in: Berliner Börsen-Zeitung 59 (1914), Nr. 286 vom 22. Juni 1914. **250)** Der Ostmarken-Flug, in: Berliner Volks-Zeitung 62 (1914), Nr. 285a vom 22. Juni 1914. **251)** Ostmarkenflug 1914, in: Neue Hamburger Zeitung (1914), 7. Beilage zu Nr. 284 vom 20. Juni 1914. **252)** Der Ostmarkenflug, in: Neues Wiener Tagblatt 48 (1914), Nr. 178 (Tages-Ausgabe) vom 30. Juni 1914, S. 12.



## 19. Erster Weltkrieg und Versailler Vertrag

Das Militär hatte frühzeitig die Möglichkeiten, die die Flugtechnik bot, erkannt. Die Beteiligung von Offizieren an Vereinen im Bereich des Flugwesens, die Förderung der Entwicklungen durch Preisaussetzungen des Militärfiskus und die wiederholten Übungen zur Verfolgung eines Ballons mit Automobilen wurden bereits genannt. In Frankreich fand 1913 zum wiederholten Male ein Wettbewerb im Bombenwerfen aus der Flugmaschine statt. In einem Bericht wurde darauf hingewiesen, dass „im Laufe des vergangenen Jahres die Treffsicherheit der Flugmaschine sehr erheblich vervollkommen worden ist“.<sup>253</sup> Bereits 1912 bestellte das preußische Kriegsministerium bei einer deutschen Flugmaschinenfabrik 50 Ein- und Doppeldecker, die zum Teil als Ergänzung des Feldmaschinenparks, zum Teil als Ersatz der in den letzten Jahren unbrauchbar gewordenen Flugapparate dienen sollten.<sup>254</sup>

In Breslau gab es, wie oben genannt, bereits 1907 ein Luftschiffer-Bataillon. Der Kommandeur Preuss des Luftschiffer-Bataillons in Breslau hatte um diese Zeit auch bereits Flugversuche unternommen.<sup>255</sup>

Im Herbst 1912 wurde die Stationierung von Fliegertruppen in verschiedenen Städten im Westen und Osten des Deutschen Reiches geplant. Hierzu gehörte auch Breslau, wo bereits das Flugfeld des Schlesischen Aero-Clubs befand.<sup>256</sup> 1915 werden dann auch eine Festungs-Flieger-Abteilung<sup>257</sup> und ein Militärflugplatz<sup>258</sup> genannt.

Das Militär legte in Schlesien auch frühzeitig eine Reihe weiterer Militärflugplätze an, über die sich aber nur vereinzelt Informationen finden. Schon vor 1914 wurden 92 ha des Rittergutes Görlitz gekauft und in einen Flugplatz der militärischen Fliegerschule umgebaut.<sup>259</sup>

1913 wurde bei Dochhammer, östlich von Kreuzburg in Oberschlesien, ein Militärflugplatz angelegt, auf dem eine große Halle errichtet wurde. Während des Krieges starteten und landeten hier im Jahre 1915 bis zu 30 Flugzeuge täglich. Der Flugverkehr war eine Attraktion für die Gegend, so dass sogar Schulklassen Ausflüge zum Flughafen machten.<sup>260</sup>

Einen weiteren militärischen Flugplatz gab es auf dem Exerzierplatz in Heidau bei Brieg.<sup>261</sup> Ein erster Hinweis stammt aus dem Jahr 1913. Am 4. September stürzten auf dem Flugplatz bei Brieg „die beiden Fliegeroffiziere Leutnant v. Eckenbrecher und Leutnant Prins bei einem Probeflug mit einer Rumpler-Taube ab. Sie befanden sich in einer Höhe von etwa hundert Meter, als beim Nehmen einer Kurve plötzlich die linke Trag-

253) Die Treffsicherheit des bombenwerfenden Fliegers, in: Ybbser Zeitung. Illustriertes Wochenblatt für das Donau- und Ybbstal 2 (1913), Nr. 39 vom 28. September 2013, S. 6. 254) Die Aviatik im deutschen Heere, in: Militär-Zeitung (Wien) 67 (1912), S. 333. 255) Wiener Luftschiffer-Zeitung 6 (1907), S. 206. 256) Berliner Tageblatt 41 (1912), Nr. 525 (Abendausgabe) vom 14. Oktober 1912, S. 3. 257) Flugsport 7 (1915), S. 148. 258) Flugsport 7 (1915), S. 444. 259) [http://www.gca.ch/Genealogie/Oels/Seite\\_Ga\\_Goerlitz.htm](http://www.gca.ch/Genealogie/Oels/Seite_Ga_Goerlitz.htm) (abgerufen am 6. Januar 2017). 260) Gerhard KUKLINSKI, Auch Kreuzburg/Oberschlesien hatte seine Flieger ..., in: Schlesische Flieger Nachrichten 5 (1987), Nr. 4, S. 30–32, hier S. 30. 261) Drei Flieger getötet, in: Volksstimme. Sozialdemokratisches Organ für den Regierungsbezirk Magdeburg 24 (1913), 2. Beilage zu Nr. 209 vom 6. September 1913. 262) Allgemeine Automobil-Zeitung. Allgemeine Flugmaschinen-Zeitung 14 (1913), Nr. 37 vom 14. September 1913, S. 58; Unterhaltungsblatt und Anzeiger für den Kreis Schleiden und Umgegend 82 (1913), Nr. 73 vom 10. September 1913.

fläche des Apparates brach. Die Rumpler-Taube überschlug sich und stürzte mit den Offizieren im jähen Absturz zu Boden, die auf der Stelle tot waren.“<sup>262</sup> Der Flugplatz bei Brieg wird auch für 1918 erwähnt.<sup>263</sup>

Einen kaum genannten und weitgehend unbekanntem Flughafen gab es zweitweise in Hundsfeld bei Breslau. Während des Krieges wurde hier für militärische Zwecke ein Flughafen hergerichtet,<sup>264</sup> eine Fliegerformation stationiert<sup>265</sup> und es gab wohl auch eine Fliegerschule zur Ausbildung von Militär-Piloten.<sup>266</sup>

Daneben gab es den bereits seit 1913 bestehenden Militärluftschiffhafen in Liegnitz, der als modernster Luftschiffhafen Deutschlands galt.<sup>267</sup> Im selben Jahr wurde hier eine Luftschifferkompanie stationiert.<sup>268</sup> Anfang 1914 wurde hier der im Jahr zuvor neu erbaute „Militär-Luftkreuzer ‚M. IV‘“ stationiert.<sup>269</sup> Mit Ausbruch des ersten Weltkrieges wurde der Zeppelin „LZ 11 – Viktoria Luise“, der bisher als Verkehrsluftschiff der Deutschen Luftschiffahrts AG genutzt wurde, eingezogen und an das Herr abgegeben, wo er als Schulluftschiff diente. Bei einer Landung in Liegnitz am 8. Oktober 1915 wurde der Zeppelin LZ 11 beim Transport in die Luftschiffhalle zerstört.<sup>270</sup> Während des Krieges wurde hier auch ein Fliegerhorst errichtet.<sup>271</sup>

Gegen Ende des Ersten Weltkrieges wurde auf dem Exerzierplatz Hartau bei Hirschberg eine Heeresfliegerereinheit stationiert. Hier gab es jedoch keinen offiziellen Flugplatz mit entsprechenden Hallen. Die Flugzeuge waren vielmehr in großen Zelten untergebracht.<sup>272</sup> Ein weiterer Fliegerhorst wurde kurz vor oder während des Krieges noch in Gleiwitz errichtet.<sup>273</sup>

Ebenfalls im militärischen Interesse wurden schon vor dem ersten Weltkrieg Flugverbotszonen eingerichtet. Die hiervon betroffenen Bereiche durfte nur mit Genehmigung der zuständigen Militärbehörden überflogen werden. In Schlesien gab es drei derartiger Flugverbotszonen, die um Glogau, Breslau und Glatz herum bestanden und sich auf einen Radius von 20 km und mehr ausdehnten.<sup>274</sup>

263) Thierry TIXIER, Allgemeine SS – Polizei – Waffen-SS, Volume 3, 2016, ohne Seitenzählung: SS GRUF Waldemar Wappenhaus, zitiert nach <https://books.google.de/books?id=BvK9DQAAQBAJ> (abgerufen am 6. Januar 2013). 264) Warum Chamberlain nicht in Breslau landete, in: Volkswacht für Schlesien, Posen und die Nachbargebiete 38 (1927), 1. Beilage zu Nr. 150 vom 1. Juli 1927. 265) Die Luftfahrt in Schlesien ab 1908, aus: Jahrbuch 1930 – Wirtschaft und Verwaltung und Kultur Niederschlesiens, zitiert nach: Schlesische Flieger Nachrichten 7 (1989), Nr. 3 S. 11–12, hier S. 11. 266) Vgl. Ein vielgesuchter kommunistischer Abenteurer, in: Reichspost. Unabhängiges Tagblatt für das christliche Volk 30 (1923), Nr. vom 30. August 1923, S. 6. Hier wird erwähnt, dass der gesuchte Abenteurer einen Ausweis der deutschen Fliegerschule in Hundsfeld erschlichen habe. 267) Torsten MERGEN, Ein Kampf für das Recht der Musen. Leben und Werk von Karl Christian Müller alias Teit Ansolte (1900–1975), Göttingen 2012, S. 74, Fn. 10. 268) Die Luftfahrt in Schlesien ab 1908 (wie Anm. 265), S. 11. 269) Militärisches, in: Grazer Tagblatt 23 (1913), Nr. 312 vom 13. November 1913, S. 18. 270) Wikipedia-Artikel „LZ 11“ (abgerufen am 26. Februar 2017); <https://www.hna.de/lokales/northeim/zeppelin-viktoria-luise-ueber-northeim-1114868.html> (abgerufen am 26. Februar 2017). 271) VON BERCKEN, Liegnitz als Soldatenstadt, in: Monographien deutscher Städte, Band XXII: Liegnitz, Berlin-Friedenau 1927, S. 66–70, hier S. 69. 272) Hellmut BRUMMACK, Wie ich zur Fliegerei kam, in: Schlesische Flieger Nachrichten 5 (1987), Nr. 5, S. 10–14, hier S. 12. 273) Die Luftfahrt in Schlesien ab 1908 (wie Anm. 265), S. 11. 274) Die verbotenen Zonen in Deutschland, in: Deutsche Luftfahrer-Zeitschrift 18 (1914), S. 205; Verbotszonen für Luftfahrzeuge, ebenda, S. 430, jeweils mit genauen Angaben der Begrenzungslinien.

Während des Krieges wurde die Entwicklung der zivilen Luftfahrt mehr oder weniger eingestellt. Es finden sich keinerlei Hinweise mehr auf den Schlesischen Aero-Club oder irgendwelche fliegerischen Aktivitäten. Alle Anstrengungen insoweit betrafen nur noch die militärische Verwendung von Flugzeugen.

Mit dem verlorenen ersten Weltkrieg wurde das Deutsche Reich weitgehend demilitarisiert. Die Artikel 198 bis 202 des Versailler Vertrages enthielten „Bestimmungen über militärische und Seeluftfahrt“. Deutschland durfte Luftstreitkräfte weder zu Lande noch zu Wasser unterhalten. Bis zum 1. Oktober 1919 durften noch höchstens 100 Wasserflugzeuge oder Flugboote unterhalten werden, die ausschließlich zum Auffinden von Unterseeminen bestimmt waren und keinerlei Waffen, Munition oder Bomben irgendwelcher Art mitführen durften. Lenkluftschiffe durften ebenfalls nicht beibehalten werden. Mit Ausnahme der Flugzeuge zum Auffinden von Unterseeminen musste Deutschland alles militärische und Marineluftfahrzeugmaterial an die Siegermächte ausliefern. In den ersten sechs Monaten nach Inkrafttreten des Vertrages war Deutschland die Herstellung und Einfuhr von Luftfahrzeugen und Teilen von solchen verboten.<sup>275</sup> Für den Bau ziviler Flugzeuge wurden diverse Beschränkungen auferlegt.

Dementsprechend mussten alle militärisch genutzten Flugplätze demilitarisiert werden. In Liegnitz wurde der Fliegerhorst stillgelegt und dessen Gebäude im Jahre 1923 verpachtet.<sup>276</sup> Auch die 1913 errichtete Luftschiffhalle in Liegnitz wurde nach Kriegsende demonstert.<sup>277</sup> In Kreuzburg/Dochhammer wurde der Flugplatz geschleift. Die Lufthalle wurde auf Abbruch verkauft und vom Käufer andernorts wieder aufgebaut.<sup>278</sup> Und – mit Ausnahme von Breslau-Gandau – auch alle anderen Militär-Flugplätze wurden geschleift und die Flächen wieder landwirtschaftlich genutzt.

Zur Überwachung der deutschen Luftfahrt wurde eine interalliierte Luftfahrtüberwachungskommission eingerichtet. Nach Verhandlungen mit dieser Kommission, die im Herbst 1920 zum Abschluss kamen, durfte Deutschland einige wenige Flugplätze, Seeflugzeugstationen und Luftschiffhäfen beibehalten, nämlich die Flugplätze Breslau-Gandau, Braunschweig, Fürth, Großenhain, Hamburg, Paderborn, Schleißheim und Deveau bei Königsberg, die Seeflugzeugstationen Kiel-Holtenau, Norderney, Warnemünde und List und die Luftschiffhäfen Nordholz, Seddin und Friedrichshafen-Löwenthal.<sup>279</sup>

275) Deutsches Reichsgesetzblatt Teil I 1919, S. 957–961. 276) Berliner Börsenzeitung 69 (1923), Nr. 300 vom 1. Juli 1923, S. 6. 277) EXNER (wie Anm. 238), S. 12. 278) KUKLINSKI (wie Anm. 260), S. 30. 279) Die deutschen Flughäfen, in: Berliner Tageblatt (1920), 5. Beiblatt zu Nr. 476 vom 17. Oktober 1920.

# 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

---

