

## Vor 100 Jahren: Bayern hebt ab

Zur Errichtung des Flugplatzes in Oberschleißheim im Jahr 1912<sup>1</sup>

Hermann Rumschöttel

Zwischen dem Beginn und dem Ende einer organisatorisch eigenständigen Königlich-Bayerischen Fliegertruppe, also zwischen 1912 und 1920, liegen nur 8 Jahre. Seine bis heute reichende und damit 100jährige Wirkung gewinnt diese an sich recht kurze Geschichte vor allem durch die von Prinzregent Luitpold in seinem Todesjahr getroffene Entscheidung, nördlich von München, in Oberschleißheim, ein Übungsfeld für Militärflieger zu errichten, und zwar unmittelbar neben den wittelsbachischen Schlössern, einem Kulturdenkmal von europäischer Bedeutung. Man stelle sich vor, jemand käme heute auf eine solche Idee. An einem, letztlich natürlich negativen Bürgerentscheid führte kein Weg vorbei. Aber auch damals sah man diese Entwicklung kulturpolitisch, von Seiten der seit 1908 als Behörde institutionalisierten Denkmalpflege, in der Verwaltung des den Schlosskomplex nützenden Königlichen Hauses und in Kreisen früher Naturschützer durchaus kritisch.

Im Zusammenhang mit geplanten baulichen Erweiterungen auf dem Flugplatz während des Ersten Weltkrieges intervenierte der Obersthofmeister-Stab König Ludwigs III. im September 1916 beim Kultusministerium.<sup>2</sup> Schloss und Nebenanlagen hätten nicht nur eine hervorragende kunstgeschichtliche und kulturhistorische Bedeutung, sondern dienten auch der Hofhaltung des Königs, Schleißheim gehöre zu den vornehmsten und besterhaltenen Repräsentativanlagen der Krone, sei wegen der Nähe zur Stadt und den großen Jagdgebieten besser als Sommerresidenz geeignet als das in die Großstadt hineingewachsene Nymphenburg. Die Errichtung eines Flugplatzes sei 1912 ohne Anhörung der Hofverwaltung erfolgt<sup>3</sup>, die kleinen Anfänge hätten inzwischen eine bedeutende Erweiterung erfahren, wodurch die nächste Umgebung des Schlosses durch Baumfällungen, die Niederlegung von prächtigen Lindenalleen und Straßenverlegungen einschneidend und für das Landschaftsbild nachteilig verändert

worden sei. Wenn jetzt Massivbauplanungen verwirklicht würden und nicht nur Provisorien, die nach dem Krieg und der zu wünschenden Auffassung des Flugplatzes leicht beseitigt werden könnten, dann müsse sich die königliche Hofhaltung wohl ganz aus Schleißheim zurückziehen. Ein Ausgleich der Interessen sei undenkbar.

Auch Innen- und Kultusministerium lehnten Erweiterungsbauten ab und verwiesen nachdrücklich auf Denkmalschutz und Sicherheitsprobleme.<sup>4</sup> Auch sie seien 1912 nicht gehört worden, obgleich die Fliegerstation ein außerordentlich störender und belästigender Betrieb mit hoher Feuergefährlichkeit sei. „Besonders aber hätte die Monumentalität des Neuen Schlosses in Schleißheim die Fernhaltung eines solchen Betriebs wohl dringend nahe legen müssen.“ Zwar sei zurzeit als schmerzliches Kriegsoffer eine Verlegung des Flugplatzes wohl ausgeschlossen, doch sei das Kultusministerium „der Anschauung, dass die Militärfliegerstation in Schleißheim keinen dauernden Zustand darstellen darf, daß vielmehr mit ihrer Verlegung an einen weniger belästigenden Ort tunlichst bald nach Beendigung des Krieges gerechnet werden kann.“ Man beendete die Diskussion mit der Kompromissformel, dass durch den weiteren Ausbau Schleißheims eine spätere Verlegung des Flugplatzes nicht ausgeschlossen sei. Man könne ihn als Provisorium verstehen, aber jetzt, im dritten Kriegsjahr, ginge es um wichtigere Dinge.

Die Entstehung der bayerischen Fliegertruppe am Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts und die frühe Geschichte des Flugplatzes in Oberschleißheim lassen sich in ihren großen Linien eigentlich schnell erzählen. Und es ist eine Geschichte, die auch schon öfter erzählt worden ist – von Peter Pletschacher oder Hans Schmidt, von Harald Potempa oder Otto Bürger, von Hubert von Hößlin oder dem Verein zur Erhaltung der historischen Flugwerft Oberschleißheim – um nur einige zu nennen.<sup>5</sup>

Schwieriger wird es, wenn man ins Detail gehen möchte. Denn die schriftlichen Unterlagen, die bei den mit dem Auf- und Ausbau der Fliegertruppe befassten bayerischen Militärdienststellen entstanden und in großer Vollständigkeit im Bayerischen Kriegsarchiv verwahrt worden sind, mussten in der NS-Zeit an den Generalstab der Luftwaffe nach Berlin abgegeben werden. Die schätzungsweise 20.000 Akten der bayerischen Luftschiffer- und Fliegertruppe wurden dort, von ganz wenigen Akten der bayerischen Inspektion des Militär-Luftfahrwesens abgesehen, im Zweiten Weltkrieg vernichtet. Erhalten geblieben ist allerdings die Überlieferung des Bayerischen Kriegsministeriums, also der obersten Kommando-, Leitungs- und Exekutivbehörde, die sich vor allem mit personellen, organisatorischen und grundsätzlichen Fragen beschäftigte, sich der bayerischen Verwaltungstradition im Geiste Montgelas' entsprechend aber auch um Details und Einzelfragen kümmerte. Erhalten geblieben sind außerdem umfangreiche Luftbildbestände, vor allem der Schleißheimer Flieger-Beobachterschule, wie überhaupt die Luftaufnahmen der Flugschiffer und Flieger des bayerischen Heeres, die bis um 1890 zurückreichen, zu den ältesten Bayerns gehören. Unter ihnen sind auch die wertvollen Glasplattenegative der Fliegerabteilung 304b, die in Palästina eingesetzt war und dort eifrig aus der Luft fotografiert hat. Neben dem Flugplatz und der Flugwerft Schleißheim und in einem gewissen Sinne den Bayerischen Motorenwerken (BMW) gehört die Luftbildüberlieferung im Bayerischen Kriegsarchiv zum wichtigsten Erbe der Bayerischen Fliegertruppe.<sup>6</sup>

Will man die Geschichte dieser Fliegertruppe verstehen und historisch angemessen einordnen, muss man, bei allem Reiz technischer und personeller Details, nach ihren Verbindungen zur allgemeinen politischen, gesellschaftlichen und technischen Entwicklung fragen. Die geschichtlichen Rahmenbedingungen, von denen sie im Wesentlichen beeinflusst wurden, sollen deshalb zunächst in den Blick genommen werden, ehe wir den Weg der bayerischen Militärflieger nach und in Oberschleißheim nachgehen.

Die Regierungszeit des Prinzregenten Luitpold (1886-1912) ist eine Epoche des Übergangs und Strukturwandels, der Veränderungen in vielen Bereichen des menschlichen und gesellschaftlichen Lebens, eine

Phase des wirtschaftlichen, industriellen und technischen Fortschritts mit Gewinnern und Verlierern.<sup>7</sup> Der traditionelle Agrarstaat überschreitet die Schwelle zum Industriestaat. Die rasante technische Entwicklung – Leitsektor ist immer noch die Eisenbahn – wird begleitet ist von einer sich intensivierenden Kulturpolitik, von einem vielfältigen wissenschaftlichen und kulturellen Leben. Je nachdem, welchen Aspekt man im Vordergrund sieht, spricht man von der „guten alten Zeit“, von „Bayern im Umbruch“, von „München leuchtete“ oder von den Hinterhöfen, von der Vorphase der Revolution von 1918 oder den glücklichsten Jahren des Königreichs.

Die Bandbreite zwischen Tradition und Fortschritt wird erkennbar, wenn man daran erinnert, dass in dieser Zeit zugleich das Landesamt für Denkmalpflege und das Deutsche Museum entstehen. Die Menschen merkten, dass einiges unwiederbringlich verloren zu gehen drohte, dass der technische Fortschritt aber zum Signum der Zeit gehörte. Fast passgenau ist die Entstehungsphase der bayerischen Fliegertruppe in die Regierungszeit des Prinzregenten eingefügt. 1886, Ludwig II. war gerade gestorben und hatte auch seinen „Traum vom Fliegen“ mit in den Sarg genommen<sup>8</sup>, informierte sich ein junger bayerischer Offizier bei der Ballon-Abteilung der preußischen Armee über den neuesten Stand der militärischen Flugtechnik. Es war Karl Brug, der bald zum Vater der bayerischen Fliegertruppe und zum spiritus rector des Flugwesens in der Bayerischen Armee werden sollte. Von ihm wird gleich noch die Rede sein. Und 1912, am Ende der Prinzregentenzeit ist es wieder dieser Karl – inzwischen von – Brug, der den Aufbau der Fliegertruppe in Schleißheim auf den Weg brachte.

Die Dynamik und die Spannungen der Prinzregentenzeit sollte man nicht vergessen, wenn sich bei der Betrachtung der frühen Flugmaschinen und der so glücklich-optimistisch erscheinenden Anfänge der bayerischen Militärfliegerei Nostalgie in den Vordergrund drängt. Und das auch deshalb, weil die gute alte Prinzregentenzeit und die Aufbauphase der bayerischen Fliegertruppe als ein integrierter Teil der Inkubationszeit des Ersten Weltkriegs verstanden werden müssen. Die „Urkatastrophe des 20. Jahrhunderts“, als die man diese militärische Auseinandersetzung immer wieder bezeich-

net hat, kam nicht aus einem heiteren Prinzregentenhimmel.

Nach dem deutsch-französischen Krieg von 1870/71, spätestens aber seit 1890 mutierte das auf Machtgleichgewicht bedachte Konzert der europäischen Staaten durch Imperialismus und Weltmachtstreben, durch den sich überall verstärkenden Nationalismus, durch militärische Machtentfaltung und auch durch ungelöste innere Konflikte in vielen Staaten zu einem von der Konfrontation zweier Blöcke gekennzeichneten System, das vom Deutschen Reich und von Österreich-Ungarn als Einkreisung verstanden wurde. Militärische Schlagkraft, große und starke Armeen, moderne Kriegstechnik standen ganz oben auf der politischen Agenda.

Nicht nur in politischen und militärischen Kreisen, sondern auch in der breiteren Öffentlichkeit der Staaten wuchs eine Art Kriegsmentalität in der Überzeugung, dass eine gewaltsame Lösung der internationalen Spannungen letztlich wohl nicht zu vermeiden sein. Im Herbst 1912, im ersten Jahr des Fliegerfeldes Schleißheim, begann der 1. Balkankrieg,

Aufrüstung, Heeresvermehrung, technische Optimierung der Armeen und Abschreckung waren zu einem wichtigen Teil der Militär- und Sicherheitspolitik geworden. Zur Begründung der dringend erforderlichen Erhöhung von Truppenstärke und Militäretat formulierte der strategische Kopf der so genannten Einigungskriege, der preußische Generalfeldmarschall und Chef des Generalstabs Helmuth Graf von Moltke als fast neunzigjähriger Abgeordneter der Konservativen Partei im Berliner Reichstag schon am 14. Mai 1890: „Meine Herren, wenn der Krieg, der jetzt schon mehr als zehn Jahre lang wie ein Damoklesschwert über unseren Häuptern schwebt, - wenn dieser Krieg zum Ausbruch kommt, so ist seine Dauer und sein Ende nicht abzusehen. Es sind die größten Mächte Europas, welche, gerüstet wie nie zuvor, gegen einander in den Kampf treten (...). Meine Herren, es kann ein siebenjähriger, es kann ein dreißigjähriger Krieg werden, - und wehe dem, der Europa in Brand steckt, der zuerst die Lunte in das Pulverfass schleudert.“<sup>9</sup> Diese letztlich realistischen Zeitvorstellungen haben Historiker unserer Tage mit der Definition eines „30jährigen Krieges des 20. Jahrhunderts“ und der Betonung des Zusammenhangs von

Erstem und Zweitem Weltkrieg wieder aufgenommen.

Das Bayerische Kriegsministerium, der Generalstab, die Offiziere waren Teil der bewaffneten Macht des Deutschen Reiches, aber sie hatten zugleich eine Sonderstellung, ohne die ein eine eigene bayerische Fliegertruppe nicht gegeben hätte. Das in den Jahren 1870 und 1871 im Gefolge der Kriege von 1864, 1866 und des Deutsch-Französischen Krieges errichtete Deutsche Reich war ein von 22 Fürsten und drei Freien Städten gebildeter Bundesstaat. Zu seinen besonderen Kennzeichen gehörte ein anhaltendes Spannungsverhältnis zwischen der föderalen Verfassungsvorgabe und den preußisch-deutschen Vereinheitlichungstendenzen. Die Sonder- und Reservatrechte, die dem Königreich Bayern im Beitrittsvertrag zum Norddeutschen Bund am 23. November 1870 zugestanden worden waren – eigene Post, Eisenbahn, Armee und anderes -, wurden nach der endgültigen Gründung des Deutschen Reiches praktisch Teil der Reichsverfassung. In unserem Zusammenhang von zentraler Bedeutung ist die Einschränkung von deren Artikel 63, in dem es hieß: „Die gesamte Landmacht des Reiches wird ein einheitliches Heer bilden, welches in Krieg und Frieden unter dem Befehle des Kaisers steht.“

Davon deutlich abweichend, bildete das bayerische Heer einen in sich geschlossenen Bestandteil des Bundesheeres mit selbständiger Verwaltung unter der Militärhoheit des bayerischen Königs, erst „im Kriege – und zwar mit Beginn der Mobilmachung – unter dem Befehle des Bundesfeldherrn.“ Bayern hatte bei Organisation, Formation, Ausbildung, Gebühren und Mobilisierung volle Übereinstimmung mit dem Bundesheer herzustellen, behielt sich aber vor, ob dies auch bei der Bewaffnung, der Ausrüstung und den Gradabzeichen Handlungsrichtschnur sein sollte. Zu den wesentlichen Rechten des bayerischen Königs gehörten die Einstellung, Ernennung, Beförderung und Entlassung der Offiziere.

Bis zum Ende des Deutschen Reiches wurde übrigens der Novembervertrag von Preußen und Bayern uneinheitlich interpretiert. Das Münchner Kriegsministerium hat stets, gerade auch im Weltkrieg, die „Selbstständigkeit“ der bayerischen Armee betont und die ausschließlich Militärhoheit des Königs dem Kriegs-Oberbefehl des Kaisers nur über den mobilen Teil der bayeri-

schen Truppen gegenübergestellt. Das Kriegsministerium in München verstand sich als nur dem König oder Regenten, nicht aber dem Kaiser oder der Obersten Heeresleitung verantwortlich. Bayerisch-preußische Geheimabkommen von 1874 und 1889 sicherten der bayerischen Armee auch nach der Mobilmachung ein eigenes Armeeoberkommando.

Dennoch ist die bayerische Armee im Laufe der Jahrzehnte nach 1870/71 unübersehbar in die von ihrer Größe, ihrem Ansehen und ihrem Standard her dominante preußisch-deutsche Armee hineingewachsen. Das galt auch für Änderungen in der Uniformierung wie dem Ablegen des dekorativen, aber unpraktischen Raupenhelms zugunsten der Pickelhaube nach dem Tod Ludwig II. 1886. Für die Koordinierung zwischen München und Berlin sorgten ein lebhafter Schriftwechsel zwischen den Kriegsministerien sowie die Tätigkeit des bayerischen Militärbevollmächtigten in der Reichshauptstadt, der München über Entwicklungen und Überlegungen in der preußischen Armee auf dem Laufenden hielt. Die Vertrautheit zwischen den beiden Offizierkorps, gestärkt durch Kommandierungen, gemeinsame Übungen und Garnisonen, machte erst gegen Ende des Ersten Weltkrieges wachsenden Spannungen und einem gewissen Antagonismus Platz.

Einerseits war Preußen das große militärische Vorbild und bei jeder neuen Herausforderung schaute man zunächst, wie im Berliner Kriegsministerium und im Großen Generalstab darauf reagiert wurde. Andererseits beharrte Bayern während der gesamten Zeit des Kaiserreichs aber auf Errungenschaften, die es als den preußischen überlegen erachtete – etwa die höheren Bildungsanforderungen für den Eintritt in die Offizierslaufbahn. Bedingungslose Nachahmung gab es nicht. „Hierdurch bewahrte die bayerische Armee, bei aller von preußischer Seite mit Nachdruck betriebener Angleichung, in bestimmtem Ausmaß einen eigenen Charakter“<sup>10</sup> Integration und Eigenständigkeit sind im Kaiserreich nicht nur die Pole der großen bayerischen Politik, sondern auch der militärischen Entwicklung und der Mentalität in Offizierkorps und Generalität.

Das lässt sich auch bei unserem Thema beobachten. Vor allem die Frage, ob der Ballon („leichter als Luft“) oder das Flugzeug („schwerer als Luft“) aus militärischer Sicht

größere Aufmerksamkeit verdienen, wurde in Preußen und Bayern zeitweise unterschiedlich beantwortet. Preußen setzte länger auf die ältere Ballon-Technik, in Bayern war es vor allem Karl Brug, der relativ früh der Ansicht war, dass militärisch dem Flugzeug die Zukunft gehört. Wer war dieser Vater der bayerischen Fliegertruppe?

Auch wenn die Luftfahrt im Zug der Zeit lag, das Tempo der Entwicklung und entscheidende Weichenstellungen waren immer vom überlegten, entschlossenen, leidenschaftlich Handeln einzelner Persönlichkeiten abhängig. Eine herausragende Rolle in der frühen militärischen Luftfahrtgeschichte Bayerns spielte der 1855 im Allgäu als Sohn eines Arztes geborene Karl Brug.<sup>11</sup> Zunächst 1873 nur Einjährig-Freiwilliger in der Infanterie, entschied er sich nach einem Studium des Bauingenieurwesens an der 1868 von König Ludwig II. gegründeten Polytechnischen Schule in München, der heutigen TU, 1878 endgültig für den Offizierberuf und wurde ins Ingenieurkorps übernommen. Das war, im Unterschied zu Kavallerie, Infanterie und Artillerie keine besonders angesehene Waffengattung.

Brug absolvierte die Artillerie- und Ingenieurschule und als Folge von Leistung und hervorragenden Beurteilungen die Generalstabsausbildung an der Bayerischen Kriegsakademie. 1885 kommandierte ihn das Kriegsministerium für ein halbes Jahr nach Berlin zum preußischen Luftballon-Detachement, da man die Verwendungsmöglichkeit von Ballons im Festungsdienst und im Feldkrieg kennen lernen wollte. Mit größter Energie widmete sich Brug seiner neuen Aufgabe. In einer Beurteilungsnotiz wurde festgestellt, dass er sich inzwischen so umfangreiche Kenntnisse in der Aeronautik erworben habe, dass er für jede Aufgabe auf diesem Gebiet qualifiziert erscheine. Sein Antrag auf Errichtung eines „kleinen aeronautischen Etablissements“ in München blieb allerdings ohne Erfolg, da man im Kriegsministerium der Ansicht war, die bayerische Armee sei zu klein für so kostspielige Versuche. Als 1887 von preußischer Seite angeregt wurde, Brug abermals zur Luftschifferabteilung zu kommandieren, lehnte man das einerseits ab, erwog aber andererseits, Brugs Übertritt in die preußische Armee zu befürworten. Brug blieb und beobachtete von der Zentralstelle des bayerischen Generalstabs aus sorgfältig die Entwicklung in Preußen, unterstützte die

Flugtechnik fördernden Vereine und Organisationen, besuchte 1888 die Luft-Schiffahrt-Ausstellung in Wien und stand in ständigem Kontakt mit Fachleuten des Flugwesens.

Das Fliegen und dessen Bedeutung für die Armee und einen zukünftigen Krieg bestimmten fortan sein strategisches Denken. Zunächst galt sein Interesse der Fesselballon-Technik. Nach Erscheinen der preußischen Vorschrift über den Ballondienst stellte Bayern 1890 eine provisorische Luftschiffer-Lehrabteilung auf, die Brug bis zu deren Umwandlung in eine reguläre Luftschiffer-Abteilung 1895 leitete.<sup>12</sup> Anschließend macht er Karriere in der Infanterie, wo er zum Chef des Infanterie-Leib-Regiments und dann zum Kommandeur der 1. Infanterie-Brigade aufstieg. Sein Interesse an der Entwicklung des Flugwesens wurde dadurch nicht geschmälert. Schon 1904 wurde ihm mit dem Zivilverdienstorden der bayerischen Krone der persönliche Adel verliehen. 1909 schließlich übertrug man General Karl von Brug die Leitung der Inspektion des Ingenieurkorps und der Festungen. Von hier aus konnte er entscheidenden Einfluss auf die Entwicklung der militärischen Luftfahrt in Bayern nehmen. Inzwischen war er zu einem vehementen Verfechter der Überlegenheit der Flugzeuge geworden. Chef der Ingenieurkorps-Inspektion blieb er bis zum Beginn des Weltkrieges, in dem er als General der Pioniere eingesetzt war. Seit 1916 im Ruhestand, starb er 1923 in Garmisch, wo eine Straße nach ihm benannt ist. Das könnte man auch der Gemeinde Oberschleißheim empfehlen.

Das Deutsche Museum hat ihn mit Recht in bester Erinnerung, denn er hat sich nicht nur als Berater beim Aufbau der Gruppe Luftschiffahrt Verdienste erworben, sondern auch seine einmalige ballonhistorische Sammlung der Bibliothek des Museums überlassen.

Die Geschichte der bayerischen Fliegertruppe als letztlich neuer Waffengattung begann – wie bereits erwähnt - im Frühjahr 1890 mit der Errichtung einer Luftschiffer-Lehrabteilung. Man folgte damit dem Vorbild Preußens, wo seit 1884 ein Ballon-Detachement existierte, aus dem 1887 eine Luftschiffer-Abteilung geworden war.

Die Akten des Kriegsministeriums in München lassen erkennen, dass man das Fliegerwesen zunächst als Einheit verstand und erst allmählich zwischen den verschiedenen

Flugmaschinen differenzierte. Nimmt man nur die Fliegerentwicklung in den Blick, dann steht am Anfang das Angebot des Privatgelehrten Dr. Paul Gans-Fabrice aus Schmölz bei Garmisch<sup>13</sup>, auf dem Oberwiesenfeld (also dem heutigen Olympiagelände) eine private Flugschule einzurichten, da der bisherige Flugplatz in Puchheim zu weit von München entfernt sei. Als Gegenleistung für die Platzbenützung bot er an, Offiziere kostenlos auszubilden. Noch galt Fliegen in erster Linie als Sport, dennoch ergriff Brug diese Chance und im September 1910 begannen die ersten fünf Offiziere mit Flugversuchen bei der so genannten „Bayerischen Flieger-Schule“ auf der einsitzigen Blériot XI. Leutnant Wildt vom Eisenbahn-Bataillon war der erste als Flugzeugführer und Fluglehrer ausgebildete bayerische Offizier. Geschult wurde auch in der preußischen Lehranstalt in Döberitz und bei Flugzeugfirmen, bei August Euler in Darmstadt und bei Gustav Otto, dem Sohn des Erfinders des Otto-Motors, der sich mit seinen „Flugzeugmaschinenwerken“ 1911 auf dem Oberwiesenfeld hatte niederlassen dürfen. Ottos Unternehmen war die erste bayerische Flugzeugfabrik mit damals bereits 40 Mitarbeitern. Weitere Firmen sollten rasch folgen. Das Kriegsministerium hatte großes Interesse an einer bayerischen Flugzeugfertigung und nahm die Drohung Ottos, die Produktion nach Berlin zu verlegen, wenn man ihm nicht genügend entgegen komme, sehr ernst. Im Oktober 1911 kaufte die bayerische Armee nach einer eher konflikt- als ertragreichen Phase früher Ausbildung die private Fliegerschule des Dr. Gans-Fabrice. Vor allem Brug war der Meinung war, die Armee müsse die Ausbildung der Piloten selbst in die Hand nehmen.

Anfang Oktober 1911 erhielt das bayerische Heer eine Luftschiffer- und Kraftfahrabteilung, bei der am 1. Januar 1912 auf Vorschlag Brugs ein aus 14 Soldaten bestehendes Fliegerkommando eingerichtet wurde, das das Oberwiesenfeld als Übungsplatz nützte. In Preußen gab es zwar seit April 1911 eine Lehr- und Versuchs-Anstalt für das Militär-Flugwesen mit angegliederter Fliegerschule, doch erst am 1. Oktober 1912 wurde die Königlich-Preußische Fliegertruppe aus der Taufe gehoben.

Das Fliegerkommando bestand erst wenige Tage, als Brug geradezu rastlos die nächsten Schritte einleitete und am 18. Januar 1912 die Errichtung einer Fliegerkompanie

beantragte. Er verwies dabei auf Entwicklungen in Preußen und auf die Notwendigkeit, den Vorsprung einzuholen, den Frankreich im militärischen Fliegerwesen gegenüber Deutschland in Bezug auf Organisation und Technik habe. Das mache es auch in Bayern „zur Notwendigkeit, den erst jüngst geschaffenen vorübergehenden Zustand vom 1.4.1912 ab zu einem dauernden auszugestalten, um nicht nur die hohen Ausbildungsziele im Frieden zu erreichen, sondern auch für die Mobilmachung eine sichere Grundlage zu besitzen.“

Im Kriegsministerium folgte man Brug unverzüglich, und mit der Aufstellung einer 62 Mann starken Fliegerkompanie bei der Luft- und Kraftfahrabteilung verlagerte sich der fliegerische Aufbauschwerpunkt nach Schleißheim, das zum Fliegerausbildungszentrum der Bayerischen Armee wurde. 17 Otto-Doppeldecker und 8 Euler-Doppeldecker wurden im gleichen Jahr erworben. Schon ein Jahr später mutierte die Fliegerkompanie zu einer selbständigen Truppe der Inspektion des Militär-Luft- und Kraftfahrwesens (unter der Inspektion des Ingenieurkorps) und zu einer Militärfliegerstation Oberschleißheim, schließlich am 1. Oktober 1913 zu einem Fliegerbataillon, bestehend aus Fliegerkompanie und Fliegerschule, mit insgesamt 174 Soldaten.

Dem Mobilmachungsplan von 1913 entsprechend wurde das Bataillon bei Kriegsbeginn aufgelöst. In Oberschleißheim entstand eine Flieger-Ersatzabteilung, für die mobile Armee wurde eine Festungs- und drei Fliegerabteilungen sowie ein Etappen-Flugpark errichtet. Von den 254 ausgebildeten Piloten und 271 Beobachtern in der deutschen Armee bei Kriegsbeginn kamen 40 Piloten und 31 Beobachter aus Bayern bzw. aus Oberschleißheim. Mit dem „Hindenburg-Programm“ von 1916 und dem „Amerika-Programm“ von 1917 wuchsen die bayerischen Luftstreitkräfte stark an. Am Ende des Krieges standen dem Feldheer von Bayern aus 1 Kampf- und Bombengeschwader mit 3 Staffeln, 10 Jagdstaffeln, 10 Schlachtstaffeln, 2 Etappen- und Armeeflugparks und 18 Fliegerabteilungen zur Verfügung. In der Heimat ist neben Oberschleißheim, wo es seit 1916 eine Beobachterschule und eine Flieger-Funk-Schule gab, 1917 in Fürth eine zweite Flieger-Ersatzabteilung entstanden sowie in Sonthofen eine Übungs-Fliegerabteilung, in Grafenwöhr eine Artillerie-Fliegerschule und 6

weitere Fliegerschulen in Fürth, Lager Lechfeld, Gersthofen, Germersheim in der Pfalz, Lachen-Speyersdorf in der Pfalz und in Bamberg. Anfang Oktober 1918 lag die Stärke der Bayerischen Fliegertruppe bei über 10.000 Mann.

Der verlorene Krieg, die Festlegungen des Versailler Vertrages und die Zuständigkeitsregelungen der Weimarer Verfassung bedeuteten das Ende der Bayerischen Fliegertruppe, die formal am 8. Mai 1920 aufgelöst wurde.

Die frühen Flieger-Schulungen und Übungen fanden auf Eindeckern, bald aber auf Zweideckern statt, die dann das Bild der bayerischen und deutschen Luftstreitkräfte prägten. Den Otto-Doppeldecker war das bayerische Standardflugzeug der ersten Jahre. Als Aufgabenstellung stand die Aufklärung mit einem fliegenden Erkundungs-offizier oder Beobachter ganz im Vordergrund. In Preußen und in Bayern wurde deshalb seit 1913 bei den Flugzeugentwicklungen auf die Zweisitzigkeit und auf gute Verständigungsmöglichkeiten zwischen Flugzeugführer und Beobachter größter Wert gelegt.

Trotz der internationalen, vornehmlich französischen Diskussion über eine fundamentale Veränderung der Kriegführung durch das Flugzeug, blieb man in Preußen-Deutschland bis 1914 bei der Betonung der Aufklärungs- und Beobachterfunktion. Erst im Krieg setzte sich dann das ganze Spektrum vom Luftkampf über Angriffe auf den Boden, die Zerstörung feindlicher Anlagen bis hin zum Transport von Nachrichten, Meldungen und Personen durch. Auf fast allen Gebieten der Luftfahrttechnik waren die Alliierten bei Kriegsbeginn den Mittelmächten überlegen, lediglich bei der Luftbildtechnik und Fotografie hatte man in Deutschland und insbesondere in Bayern die Nase vorn.

Fragen wir schließlich noch, warum die bayerischen Flieger nach Schleißheim kamen. Da durch die parallele Nutzung des Oberwiesenfelds für Heeres- und Fliegerzwecke die wechselseitige Sicherheit nicht mehr gewährleistet war<sup>14</sup>, schrieb von Brug am 9. Dezember 1911 an das Kriegsministerium: „Ich beabsichtige als zukünftigen Übungsplatz der Flieger den in beiliegender Kartenpause rot umränderten Raum in Vorschlag zu bringen, ein zum Remonte-Depot Schleißheim gehöriges Wiesenland. Da z.Zt. viele der in Benützung des Remonte-Depots

Schleißheim befindliche Wissen zu Ackerland gemacht werden, bitte ich um Veranlassung, daß hiervon auf dem in Aussicht genommenen Platz zunächst Abstand genommen wird.“<sup>15</sup>

Als mögliche Alternative zu Schleißheim galt Puchheim, dessen Flugfeld von der Akademie für Aviatik e.V. in München eingerichtet worden war<sup>16</sup> und im März dem Kriegsministerium Kauf angeboten wurde. Für Schleißheim sprach zunächst einmal die Tatsache, dass es sich um ein bereits staatseigenes Grundstück mit einer für fliegerische Zwecke gut geeigneten Oberfläche handelte. Durch die Remonte-Nutzung standen bereits Unterkünfte zur Verfügung. Die Nähe zu München und der Eisenbahnanschluss waren weitere Argumente, das zunächst 46 ha große Gelände fliegerisch zu nutzen. „Es ist kaum möglich, in der Umgebung von München einen besseren Flugplatz zu finden, der nicht allzu teuer gekauft werden müsste.“ Am 14. März 1912 stimmte Prinzregent Luitpold zu und am 16. April konnten die bayerische Öffentlichkeit und die nicht beteiligten zivilen Behörden des Königreichs in den Münchner Neuesten Nachrichten lesen:

„Von dem Militärflugplatz aus (gemeint ist das Oberwiesenfeld) ist Oberleutnant Graf Wolffskeel heute morgen bei sehr böigem Winde nach Schleißheim geflogen und dort vor dem neu errichteten Schuppen glatt gelandet. Es ist dies das erste Militärflugzeug, das in Schleißheim stationiert sein wird; es wurde vollständig von den Flugzeugwerken Otto hergestellt.“

Es ist ein weiteres Indiz für die ständig vorwärts drängende Aktivität von Brugs, dass er bereits 2 Monate nach dem Übungsbeginn in Schleißheim das Ministerium drängte, entweder die Flugplatzfläche zu vergrößern, oder nach einer Alternative zu suchen. Ein wenig entnervt schlug man daraufhin Brug vor, bei Engpässen das Oberwiesenfeld weiter mitzubedenken.<sup>17</sup>

Letztlich wuchs der Flugplatz, und auch aus den Zelten der ersten Stunde waren bald festere Unterbringungsmöglichkeiten geworden. Als man das zentrale Werftgebäude plante, erhob sich erneut Wider-

spruch von Hofhaltung und Denkmalschutz. Das Kriegsministerium war 1918 der Meinung, dass eine Auflassung Schleißheims nach Kriegsende aus finanziellen Gründen undenkbar sei. Bei einer großen Behördenbesprechung am 23. Mai 1918<sup>18</sup> formulierte der Obersthofmeister Freiherr von Lerond: „Im Falle der Genehmigung ständiger Bauten wird auf Seine Majestät den König das Odium fallen, dass er neben einem so hervorragenden Park und Schloss die Anlage eines Flugplatzes zugelassen hat. Viele Künstler und Naturfreunde dürften jedenfalls schwere Bedenken erheben und der Allerhöchsten Stelle daraus einen Vorwurf machen, dass sie ihre Einwilligung zur Anlage eines ständigen Flugplatzes an dortiger Stelle gegeben hat. Seitens der Hofverwaltung wird aus diesem Grunde dem König nicht empfohlen werden können, die Genehmigung zu geben.“

Das wurde durch das Kriegsende und die Revolution obsolet. Da die Planungen in Schleißheim weiter gingen, protestierte im August 1919 das Landesamt für Denkmalpflege („Vom Standpunkt der Denkmalpflege würden wir es sehr bedauern, wenn die Militärfiegerstation Schleißheim einen dauernden Zustand darstellen würde.“) und das Kultusministerium schloss sich den Denkmalschutz- und Sicherheitsüberlegungen an und verwies darauf, dass durch den Versailler Vertrag eine neue Situation eingetreten sei, die man berücksichtigen müsse.<sup>19</sup>

Dennoch blieb der Flugplatz für die Sport- und Verkehrsfluffahrt, dann auch wieder für militärische und polizeiliche Zwecke erhalten und 1981 nahm das eben erwähnte Landesamt für Denkmalpflege Kommandantur und Werft in die provisorische Liste der zu schützenden Bauten auf, lehnte einen Antrag auf Abbruch der Gebäude ab und stellte sie anschließend endgültig unter Denkmalschutz. Niemand wird in Zweifel ziehen, dass diese Entscheidungen richtig waren. Ein Störenfried des Denkmalschutzes von 1912 ist 100 Jahre später selbst ein Denkmal, das es zu schützen gilt. Die Zeiten ändern sich – und wir mit ihnen.

## Anmerkungen

- <sup>1</sup> Vortrag im Rahmen der Gedenkveranstaltung anlässlich des Jubiläums „100 Jahre Flugplatz Schleißheim“ und der Vorstellung des Nachbaus des Otto-Doppeldeckers am 1. April 2012 in der Flugwerft Schleißheim. Für die Drucklegung wurde die Vortragsform im Wesentlichen beibehalten und durch Literatur- und Quellenhinweise ergänzt.
- <sup>2</sup> Bayerisches Hauptstaatsarchiv Abt. IV Kriegsarchiv (im Folgenden: BHStA KA) MKr 9376 (111).
- <sup>3</sup> Ein Referent im Bayerischen Kriegsministerium schrieb an dieser Stelle an den Rand: „Aber doch mit Allerhöchster Genehmigung.“
- <sup>4</sup> BHStA KA MKr 9376 (113).
- <sup>5</sup> Grundlegende Literatur: Hubert von Hößlin: Die Organisation der K.B. Fliegertruppe 1913-1919, in: Bayerisches Kriegsarchiv (Hrsg.): Darstellungen aus der Bayerischen Kriegs- und Heeresgeschichte Heft 24, München 1924, S. 77-117 (Materialsammlung und Handakt hierzu: BayHStA KA HS 2428); Peter Pletschacher: Die Königlich Bayerischen Fliegertruppen 1912-1919, 2. Auflage, Planegg 1992; Hans Schmidt: Föderalismus und Zentralismus im deutschen Heerwesen des Kaiserreiches. Die Königlich-Bayerische Fliegertruppe 1912-1919. Zu einem wenig beachteten Kapitel der Geschichte des 1. Weltkriegs, in: Zeitschrift für bayerische Landesgeschichte 52 (1989), S. 107-130; Harald Potempa: Die Königlich Bayerische Fliegertruppe 1914-1918, Frankfurt/Main 1997; Verein zur Erhaltung der historischen Flugwerft Oberschleißheim (Hrsg.): Geflogene Vergangenheit – Luftfahrt in Schleißheim seit 1912, Oberschleißheim 2001 (Erste Auflage mit dem Untertitel: 75 Jahre Luftfahrt in Schleißheim. Geschichte eines Flugplatzes, 1988); Otto Bürger: Die Königlich-Bayerische Fliegertruppe in Schleißheim und ihre Spuren in die Gegenwart, Oberschleißheim 2008; ders.: Der Schleißheimer Flugplatz, in: Hermann Rumschöttel (Hrsg.): Oberschleißheim. Eine Zeitreise, Oberschleißheim 2012, S. 393-401; Helmut Schubert (Hrsg.): Frühe Luftfahrt in Bayern. Text-Beiträge einer Vortragsveranstaltung der DGLR-Fachgruppe 12 „Geschichte der Luft- und Raumfahrt“ am 12. November 1992 in der Flugwerft Schleißheim des Deutschen Museums, Bonn-Bad Godesberg 1995; Christoph Breinl: Die Entstehung der königlich-bayerischen Fliegertruppe, Dipl.-Arbeit Universität der Bundeswehr München (Fakultät für Sozialwissenschaften), 2009.
- <sup>6</sup> Hierzu (zugleich einer der wichtigsten Beiträge zur Geschichte der bayerischen Luftstreitkräfte) Rainer Braun: Übungsflüge und Übungsluftaufnahmen über Bayern 1912-1918. Die bayerischen Flieger-Beobachter, ihre Ausbildung in Schleißheim und ihr Bildbestand, in: Oberbayerisches Archiv 117/118 (1993/1994), S. 131-154. Der vorliegende Text stützt sich stark auf die Forschungen Rainer Brauns.
- <sup>7</sup> Zuletzt: Ulrike Leutheusser/Hermann Rumschöttel (Hrsg.): Prinzregent Luitpold von Bayern. Ein Wittelsbacher zwischen Tradition und Fortschritt, München 2012; Katharina Weigand/Jörg Zedler/Florian Schuller (Hrsg.): Die Prinzregentenzeit. Abenddämmerung der bayerischen Monarchie?, Regensburg 2013. Grundlegend: Dieter Albrecht: Die Prinzregentenzeit 1886-1912/13, in: Handbuch der bayerischen Geschichte Bd. IV/1: Staat und Politik, 2. Auflage, München 2003, S. 394-413.
- <sup>8</sup> Jean Louis Schlim: Ludwigs Traum vom Fliegen und andere bayerische Flugphantasien, München 1995.
- <sup>9</sup> Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstags, VIII. Legislaturperiode, I. Session, 1890/91, 1. Band, Berlin 1890, S. 76.
- <sup>10</sup> Albrecht (wie Anm. 6), S. 414.
- <sup>11</sup> BayHStA KA OP 53010 (Offizierpersonalakt Brug); Else Neidhardt-Jensen/Ernst H. Berninger: Katalog der ballonhistorischen Sammlung Oberst von Brug in der Bibliothek des Deutschen Museums, München 1985.
- <sup>12</sup> BayHStA KA HS 2428 (Manuskript Waldenfels, Otto Frhr. Von: Entwicklung der bayerischen Luftschiffer- und Fliegertruppe, 1938).
- <sup>13</sup> Angela von Gans/Monika Groening: Die Familie Gans 1350-1963. Ursprung und Schicksal einer wiederentdeckten Gelehrten- und Wirtschaftsdynastie, Heidelberg 2006, v.a. S. 297-301.
- <sup>14</sup> BHStA KA MKr 1379 (73) und öfter.
- <sup>15</sup> BayHStA KA MKr 1360.
- <sup>16</sup> Sabine Willner: Der Traum vom Fliegen. Die Akademie für Aviatik und Bayerns erster Flugplatz Puchheim 1910 bis 1914, in: Amperland 47 (2011), S. 209-212.
- <sup>17</sup> BayHStA KA MKr 9375.
- <sup>18</sup> BayHStA KA MKr 9378 (19).
- <sup>19</sup> BayHStA KA MKr 9378 (91).