

# „Morgen kommt der Flieger“

## Die Bedeutung eines unbedeutenden Ereignisses

Gerd M. Schulz

Es gab wohl keine Zeit in der Menschheitsgeschichte, in der sich die Technik so rasant fortentwickelte wie im 20. Jahrhundert. War die Industrialisierung im 19. Jahrhundert schon als Revolution erkannt worden, so beschleunigten menschlicher Erfindergeist und technologische Möglichkeiten des vergangenen Jahrhunderts die Umsetzung alter Menschheitsträume um ein vielfaches. Welch ein Weg von der Funkentelegrafie zum heutigen Smartphone mit Bildübertragung und GPS.

Einer der großen Träume des Menschen war, vogelgleich die Lüfte zu beherrschen. Die Sage von Ikarus und Dädalus in der griechischen Antike zeugt davon. Einer der großen Visionäre, Leonardo da Vinci, hatte bereits im 15. Jahrhundert die ersten Theorien über das Fliegen entwickelt und wegweisende Prinzipien formuliert. Auf dem langen Weg in die Luft, wird meist der Luftfahrtpionier Albrecht Ludwig Berblinger übergangen. Der Schneider von Ulm stand wegen seines missglückten Flugversuchs von 1811 nicht auf dem Siegerpodest, obwohl er auf dem richtigen Weg war. Er hatte aber nur Pech, und das verzeiht die Öffentlichkeit niemandem.

Das mit dem mechanischen Flugapparat konkurrierende Prinzip des Fliegens mit einem Gerät das leichter als Luft ist, wurde schon 1783 in Paris praktisch demonstriert: durch die Gebrüder Montgolfier mit einem Heißluftballon und durch Professor Jaques Alexander Charles mit einem Gasballon.

Als Otto Lilienthal 1896 erfolgreich den Gleitflug praktizierte und die Gebrüder Wright – oder doch Gustav Weißkopf? – den ersten Motorflug 1903 durchführten, war das Eis gebrochen. Der motorisierte Flugapparat konnte seinen Siegeszug antreten.

### Die Frühzeit der Luftfahrt

Die Entwicklung der Luftfahrt nimmt in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts derart schnell Fahrt auf, dass auch breite Bevölkerungsschichten von diesem – wir würden es heute einen Hype nennen – mitgerissen wurden. Die öffentliche Anteilnahme war durch die Nachrichten in den Zeitungen sehr groß – eine mediale Präsenz wie heute gab es ja damals noch nicht. Erstaunlich ist deshalb die Tatsache, dass im Jahr 1912 der Deutsche Luftfahrtverband 65.000 Mitglieder in 73 Vereinen zählte, wobei 40.000 Personen Vereinen angehörten, deren Hauptaufgabe es war, die Begeisterung für das Fliegen zu verbreiten.

Innerhalb von wenigen Jahren, seit der faktischen Schaffung des Motorfluges, hatte die Fliegerei eine ungeheuer große Lobby und ein öffentliches Interesse erreicht, wie kaum eine Sache zuvor. Einzig vergleichbar war die Verbreitung des maritimen Gedankens durch den Deutschen Flottenverein, der 1908 bereits über eine Million Mitglieder zählte. Doch hier dürfen wir die geopolitische Komponente des Flottengedankens nicht übersehen.

Waren die bisherigen Erfolge bei der Eroberung der Luft von privaten Konstrukteuren und Abenteurern vorangetrieben worden, so war schon sehr früh das militärische Interesse an der Fliegerei groß. Abgesehen von der militärischen Verwendung von Ballonen und Luftschiffen bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts, bestand in Preußen schon seit 1884 und in Bayern 1887 eine Luftschifferabteilung. Der militärische Nutzen von Luftfahrzeugen hatte bereits im operativen Denken einen – wenn auch bescheidenen – Platz bekommen. Dass das Flugzeug – und nicht der Ballon – als Waffe und nicht nur als Aufklärungs- und Führungsmittel dienen konnte, bewiesen die Italiener. Bei der Besetzung Libyens warf im November 1911 Leutnant Gavotti die erste

Fliegerbombe auf das Dörfchen Ain Zara.

## Fliegerei als nationale Aufgabe

Die Flugbegeisterung, die von den in der Luftfahrt führenden Franzosen nach Deutschland überschwappte, wurde zu einem Wettrennen zwischen den beiden Völkern, die sich als Erzrivalen gegenüberstanden. Frankreich hatte die Nase vorne. Mit technischer Überlegenheit waren die internationalen Rekorde weitgehend im Besitz französischer Piloten. Nur im Bereich der Luftfahrt „leichter als Luft“ hatte Deutschland mit den Konstruktionen des Grafen Zeppelin einen unbestrittenen Vorsprung. Als aber nun am 5. August 1908 das Luftschiff Zeppelin 4 in Echterdingen in Flammen aufging, drohte Deutschland vollends ins Hintertreffen zu geraten.

Man machte das Thema Luftfahrt zur nationalen Angelegenheit und sammelte in kürzester Zeit 6 Millionen Reichsmark für das Luftschiffprojekt. In diesem Sog rief man die Öffentlichkeit am 21. April 1912 zur National-Flug-Spende auf. So kamen 7,25 Millionen Mark von Sponsoren aus Industrie und Wirtschaft, dem Deutschen Flottenverein und dem Alldeutschen Verbands und natürlich auch aus dem Volk zusammen. Dieses Geld sollte für die Ausbildung deutscher Flugzeugführer und die Förderung der deutschen Flugzeugindustrie verwendet werden.

Bis Kriegsbeginn 1914 wurden mit diesen Spenden 300 Flugzeugführer ausgebildet. Insgesamt gab es im Deutschen Reich zu dieser Zeit 817 Piloten. Dass die Fliegerei seinen Helden Mut und Todesverachtung abverlangte, ist an der Zahl der Todesopfer abzulesen. Von 1910 bis 1912 starben an den Folgen von Flugunglücken 46 Piloten, bis 1914 waren es 70 Tote, davon 41 Militärflieger.

Doch nicht nur die Sportfliegerei entwickelte sich, auch in die militärische Fliegerei kam Bewegung. Die preußische Armee setzte auf den militärischen Einsatz von Luftschiffen und schenkte dem Motorflugzeug eher weniger Beachtung. Bayern hingegen besaß keine Luftschiffe und sah die Zukunft mehr im Flugzeug. Sie waren kleiner, wendiger, schneller, unkomplizierter zu handhaben, leichter zu verlegen und zu führen, nicht so leicht

verwundbar und wegen ihres niedrigen Preises in größerer Stückzahl zu beschaffen.

## Die Bayerische Fliegertruppe

General von Brug, der Inspekteur der technischen Truppen in Bayern, dem auch die Luftschifferabteilung unterstand, vertrat die Meinung dass Luftschiffe nichts könnten, wozu nicht auch Flugzeuge in der Lage wären. So entstand 1911 in Bayern – noch vor Preußen – ein Fliegerkommando mit 14 Mann. Bald wurde daraus eine Fliegerkompanie in Schleißheim mit 4 Offizieren und 58 Unteroffizieren und Mannschaften. Aufstellungsdatum war der 1. April 1912. Noch im gleichen Jahr schaffte das Kriegsministerium 23 neue Flugapparate an, 17 aus der Werkstatt von Gustav Otto und sechs von August Euler.

Fliegen war im Trend. Es fehlte nicht an öffentlichkeitswirksamer Promotion. Auch schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts war die Mischung aus Technik, Abenteuer und Sport ein Publikumsmagnet. Veranstaltungen wie die „Internationale Luftfahrtausstellung“, der „Deutsche Rundflug“, der „Süddeutsche Rundflug“, der „Kathreinerpreis“ und „Rund um Berlin“ waren zu Massenveranstaltungen geworden.

Zur Eröffnung des Flugplatzes Puchheim vor den Toren Münchens im Mai 1910 — zur ersten Münchner Flugwoche – kamen 20.000 Besucher, für die die Bahn ein extra Gleis verlegte und elf Extrazüge einsetzte. Der Ansturm der Radfahrer aus München war so groß, dass man für das Abstellen eines Fahrrades 20 Pfennige Parkgebühr verlangte. Heute nach 100 Jahren zählt die Stadt Puchheim 20.000 Einwohner! Den Flugplatz gibt es nicht mehr und der nur wenige Kilometer entfernte Flugplatz Fürstenfeldbruck ist mittlerweile auch stillgelegt.

## Sensation in der Provinz

Innerhalb von zehn Jahren hatte das Motorflugzeug die Herzen erobert. Auch in dem bayrischen Provinzstädtchen Neuburg an der Donau wollten flugbegeisterte Menschen die „tollkühnen Männer in ihren fliegenden Kisten“ erleben.

So erschien ein Extrablatt des Neuburger

Anzeigeblatts am 10. Juli 1912, das der Bevölkerung eine sensationelle Mitteilung machte:

*Herr Rittmeister Graf Wolffskeel beabsichtigt morgen Donnerstag früh nach Neuburg zu fliegen. Voraussichtliche Ankunft 5 Uhr früh. Landungsplatz kleiner Exerzierplatz*

Diese Nachricht „Morgen kommt der Flieger“ verbreitete sich wie ein Lauffeuer, hatte man ja bisher noch nie die Gelegenheit gehabt, überhaupt einen Flugapparat in Aktion zu sehen. Als Landeplatz hatte sich der kleine Exerzierplatz an der Münchner Straße angeboten – an der heutigen Sankt-Andreas-Straße in der Nähe der Krauthauskapelle. Das in Neuburg stationierte 15. Infanterie-Regiment König Friedrich August von Sachsen übernahm die Absicherung des Exerzierplatzes.

Wie angekündigt näherte sich am nächsten Tag, am 11. Juli 1912, ein Eulerscher Flugapparat, von Schleißheim kommend, dem Neuburger Exerzierplatz und landete vor den Augen der zahlreich versammelten Bürger und Soldaten. Eine filigrane Konstruktion aus Holz, Leinwand und Stahlseilen mit einer Spannweite von 10,50 Metern und einer Länge von 9 Metern. Hinter der Pilotengondel ein für heutige Begriffe putziger Motor von Gnôme mit einer Leistung von 50 PS, der eine zweiflügelige Druckschraube antrieb, die dem Flugapparat eine Geschwindigkeit von 60 km/h verlieh. Die Steigzeit auf eine Flughöhe von 150 Metern betrug eine Minute und 15 Sekunden! Mit den heute in Neuburg stationierten Eurofightern mit 90 kilonewton Schub und 2,4 Mach, kann man das nicht vergleichen. Doch dürfte die Radarsignatur des Euler-Doppeldeckers mit einer Leermasse von 360 kg deutlich besser als die eines Eurofighters sein.

Das von August Euler auf dem Griesheimer Flugplatz bei Frankfurt a. Main gebaute Schulflugzeug stellte einen verbesserten Lizenznachbau des französischen Voisin-Doppeldeckers dar und hatte eine Lieferzeit von sechs Wochen. Gebaut wurden von diesem Typ sieben Stück, wovon fünf bei der bayerischen Fliegertuppe eingesetzt wurden. Die Kosten für dieses Wunderwerk der Technik lagen bei etwa 20.000

Goldmark – zum Vergleich ein Regimentskommandeur verdiente jährlich 8700.- Goldmark.

## Repräsentanten einer neuen Zeit

Zurück zum Exerzierplatz: Aus dem Gestänge des Flugapparates stiegen zwei Offiziere: der Pilot, der 33-jährige Rittmeister Luitpold Graf Wolffskeel von Reichenberg zu Uettingen. Patensohn des Prinzregenten Luitpold. 1899 erhielt er sein Leutnantspatent beim 1. Schweren-Reiter-Regiment. Im Juli 1911 hatte Wolffskeel bei Euler in Darmstadt zusammen mit zwei anderen bayerischen Offizieren seine Flugzeugführerprüfung abgelegt und erhielt das 93. Flugzeugführerzeugnis in Deutschland. Seitdem bildete Wolffskeel in München Piloten aus. Im Herbst 1911 übernahm er die Führung des Flieger-Kommandos. Im März 1912 zum Rittmeister ernannt, wurde er Kompaniechef der bayerischen Fliegerkompanie und somit der Erste Chef der bayerischen Fliegertruppe, die bis 1913 noch der Luftschiffer- und Kraftfahrabteilung unterstellt war.

Der Flugpassagier, der mit Wolffskeel in Neuburg angekommen war, war Oberleutnant Hermann Spruner von Mertz. Er war in Neuburg kein Fremder, denn vor seiner Kommandierung zur Fliegerschule nach Schleißheim war er Chef der 2. Kompanie des 15. Infanterie-Regiments.

Er stattete somit seinem Regiment einen Besuch der besonderen Art ab. Allerdings machte er bei der Fliegertruppe keine Karriere, sondern wurde Erzieher im bayrischen Kadettenkorps, sein Stammtruppenteil blieben aber die Fünfzehner.

Nachdem die beiden Besucher ihren Flugapparat überprüft und ihre Honneurs bei den anwesenden Persönlichkeiten Neuburgs gemacht hatten, erklimmen sie wieder ihr Fluggerät und „das Fabeltier aus Linnen“ stieg „gleich einer Lerche“ in die Lüfte und entschwand wieder in südöstlicher Richtung, wie die örtliche Presse berichtete.

Wie der Besuch zweier Außerirdischer muss dieses Ereignis angemetet haben, denn die örtliche Zeitung schrieb am folgenden Tag vom Anbrechen einer neuen Zeit. Wie wahr! Zwei Jahre später erschütterte ein Krieg die Welt, wie sie ihn noch nie gesehen hatte, mit Maschinenwaffen, Panzerfahrzeugen,

chemischen Waffen und Flugzeugen – 33 Jahre später wurde die erste Atombombe gezündet – 57 Jahre später stand der erste Mensch auf dem Mond.

Heute nach 100 Jahren blicken wir zurück auf die Landung von Wolffskeel und Spruner als ein unbedeutendes Ereignis, das aber im Nachhinein für die Stadt Neuburg an der Donau eine symbolische Bedeutung erhielt. Es war der Vorbote einer neuen Zeit für die Stadt: Neuburg wurde ab 1936 Standort der Luftwaffe. Seit 50 Jahren ist das Jagdgeschwader 74 in Neuburg stationiert und Bestandteil der Stadtgeschichte geworden. Die derzeit modernsten Jagdflugzeuge Europas ziehen heute über Neuburg ihre Bahn.