Wolfram Sturm

Leipzig geht in die Luft

Die Leipziger Luftfahrt von den Anfängen bis zur Gegenwart

Engelsdorfer Verlag Leipzig
2011

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Bibliografische Information durch die Deutsche Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.d-nb.de abrufbar.

ISBN 978-3-86268-524-0

Copyright (2011) Engelsdorfer Verlag

Alle Rechte beim Autor
Das Copyright der Abbildungen liegt – soweit nicht gemeinfrei – bei den Copyrightinhabern und Lizenzgebern.

Hergestellt in Leipzig, Germany (EU)
www.engelsdorfer-verlag.de
Layout: Tino Hemmann

14,95 Euro (D)

 Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Inhaltsverzeichnis

Einleitung 7

Frühe Flugveranstaltungen in Leipzig 9

Der Flugplatz in Leipzig-Lindenthal 23

Der Luftschiffhafen in Leipzig-Mockau 42
- Die Planungen 42
- Bau und Eröffnung des Luftschiffhafens 43
- Die Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft (DELAG) in Leipzig-Mockau 49
- Der Luftschiffhafen in Mockau nach der Eröffnung bis 1919 53
- Der sächsische Militärflugplatz in Wurzen 56

Die Luftrüstungsindustrie in Leipzig von 1911 bis 1919 59
- Die Deutsche Flugzeugwerke GmbH (DFW) 59
- Die Automobil- und Aviatikwerke AG 64
- Die Germania-Flugzeugwerke G.m.b.H. Leipzig 68

Der Zivilluftverkehr in Leipzig-Mockau zwischen den Weltkriegen 77
- Höhepunkt und Abstieg des Flughafens Leipzig-Mockau 81
- Die Junkers Flugzeugwerft 85
- Das Ende der Luftschiff-Ära in Mockau und der Welt 87

Der Flughafen Halle/Leipzig in Schkeuditz 1927 bis 1945 90
- Planung, Bau und Inbetriebnahme 90
- Der Betrieb des Flughafens bis 1939 93
- Ausbau und Betrieb des Flughafens bis 1945 98

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Die Luftrüstungsindustrie in Leipzig 1935 bis 1945 104
Der Flugplatz in Mockau 104
Die Luftrüstungsindustrie am Flugplatz in Mockau 107
Die Junkers Flugzeug- und Motorenwerke AG 107
Die Allgemeine Transportanlagen GmbH (ATG) 108
Die Erla-Werke 109
Die Mitteldeutschen Motorenwerke GmbH 113
Der Flugplatz in Mockau als Militär- und Industrieflugplatz und das Ende der LEFAG 116

Der Flugbetrieb auf den Flughäfen in Leipzig-Mockau und Schkeuditz 1945 bis 1990 119
Der Flugplatz in Leipzig- Mockau 119
Der Flughafen in Schkeuditz 124

Der Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle in Schkeuditz zum Interkontinentalen Airport Mitteldeutschlands 130
Der Start in die Marktwirtschaft und der Neubau des Terminals „B“ 130
Der Ausbau des Flughafens zum Interkontinentalen Airport 140

Literaturverzeichnis 157
Nachschlagewerke 160
Zeitschriften 160
Archive 161
Anmerkungen 162
Abbildungsverzeichnis 163

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Einleitung

Schon im Altertum war die Menschheit von dem Traum zum Fliegen beseelt. Ein Zeugnis dafür ist zum Beispiel in der griechischen Sage der Erfinder Dädalus, der mit seinem Sohn Ikarus mit Hilfe von selbst gefertigten Flügeln aus Federn aus der Gefangenschaft entfloh. Ähnlich ist die deutsche Heldensage von Wieland dem Schmied, der sich ebenfalls mit selbst gefertigten Flügeln in die Luft erhob und sich damit aus seiner Haft befreite.

Immer wieder versuchten Menschen, diese beschriebenen Flüge nachzuahmen – erfolglos –, weil man erst viel später erkannte, dass die Armkraft des Menschen im Verhältnis zu seinem Gewicht weit geringer ist als das Gewicht der Vögel zur Kraft ihrer Flügel. Goethe hatte dies ebenfalls erkannt und in seiner Tragödie „Faust (I)“ formuliert: *„Ach! zu des Geistes Flügeln wird so leicht kein körperlicher Flügel sich gesellen.“*

Der Sagenheld „Wieland der Schmied“ entflieht seiner Gefangenschaft

Deshalb postulierte man später: „Unter Luftfahrt versteht man die Beherrschung des Luftraumes durch den Menschen mit Hilfe von Luftfahrzeugen.“

Dabei kann der zum Fliegen notwendige Auftrieb auf zwei Arten gewonnen werden: Einmal mit Hilfe eines Gases, welches leichter als Luft ist, und zum anderen durch die Anwendung eines dynamischen Auftriebes an einer schräg gestellten Fläche.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Im Jahre 1784 erhob sich erstmals in Leipzig ein Luftballon in den Himmel. Danach war die Stadt immer mit an erster Stelle bei der weiteren Entwicklung der Luftfahrt und Flugtechnik.

Leider konnte sich in Friedenszeiten keine ständige Flugzeugindustrie in Leipzig und Umgebung etablieren. Lediglich im Vorfeld und während des Ersten und Zweiten Weltkrieges war bis 1945 eine bedeutende Flugzeugindustrie in Leipzig beziehungsweise in dessen Umland etabliert.

Nationale Bedeutung erlangten nach 1911 allerdings der beginnende Luftverkehr und die Flugplätze beziehungsweise Flughäfen in Leipzig. In der Jetztzeit bestehen berechtigte Hoffnung, dass der internationale Flughafen Halle/Leipzig durch den ständigen Ausbau und die Erweiterungen ein bedeutender Wirtschaftsfaktor in der Region und darüber hinaus in ganz Mitteldeutschland wird.

Es werden in dieser Publikation nur die Luftfahrzeuge beziehungsweise Flugzeuge näher beschrieben, die in den ausgewählten historischen Abbildungen dargestellt oder aus anderen Gründen besonders erwähnenswert sind.

Bei den Leistungsangaben der Flugmotoren hat der Verfasser die früher üblichen PS-Angaben beibehalten, mit dem Multiplikator 0,736 ergeben sich damit die heute genormten kW-Leistungsangaben. Bei der Wortwahl für die Anlagen des Flughafens wurden die deutschen Bezeichnungen bevorzugt; wobei dem Verfasser klar ist, dass sich bei zunehmendem internationalem Verkehr die englischen Bezeichnungen durchsetzen werden.

Um möglichst genaue Beschreibungen der Luftfahrt-Entwicklung Leipzigs geben zu können, wurden vorzugsweise, soweit vorhanden, Originalakten als Quellen verwendet. Nur dort, wo dies nicht möglich war, auch andere, spezielle, sekundäre Literatur.

Der Schwerpunkt der Publikation liegt in der Zeit von 1911 bis 1990, weil in dieser Zeit verhältnismäßig wenig veröffentlicht wurde und demzufolge auch weniger bekannt ist.

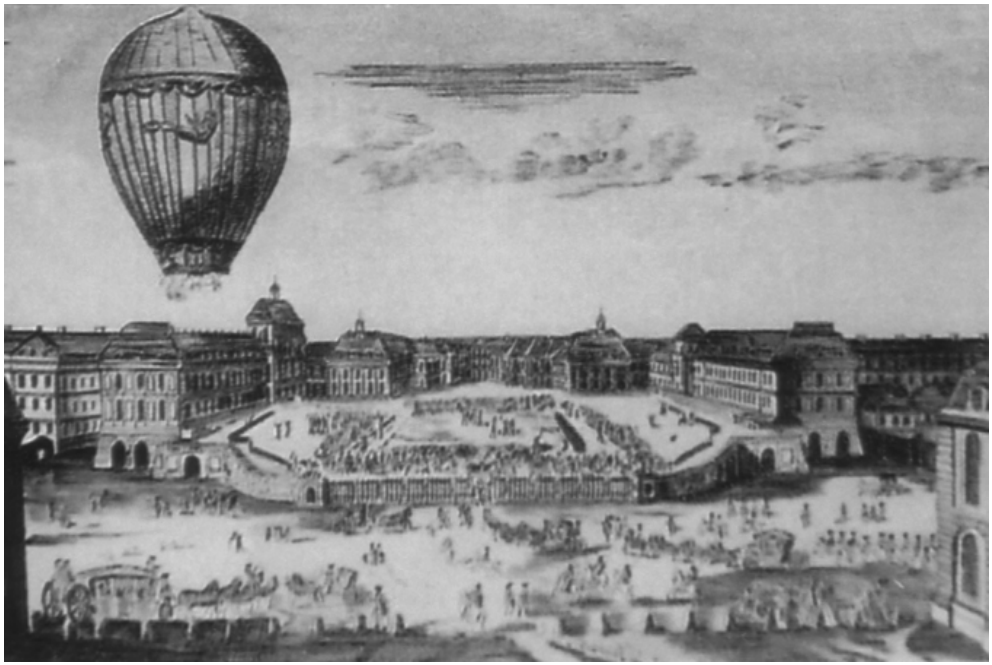
Da der Flughafen Leipzig/Halle ständig weiter ausgebaut und erweitert wird, soll hiermit darauf hingewiesen werden, dass das Manuskript dieser Publikation Ende 2007 abgeschlossen wurde.

Da zwischen dem Abschluss des Manuskriptes und der Drucklegung des Buches reichlich drei Jahre vergingen, wurde im 9. Kapitel des Buches eine kurze Zusammenfassung der Ereignisse in dieser Zeitspanne aufgenommen.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Frühe Flugveranstaltungen in Leipzig

Die Erfindung des Luftballons und ihre ersten Aufstiege in Leipzig



Aufstieg der Montgolfière in Versailles am 23. Juni 1784; zeitgenössischer kolorierter Kupferstich

Am 19. September 1783 ließen in Frankreich die Gebrüder Montgolfier erstmals in der Welt einen Heißluftballon mit 380 Kubikmeter Inhalt in den Himmel über Versailles steigen. Er war vorsichtshalber nur mit einem Schaf, einer Gans und einem Hahn besetzt, nach anderen Quellen waren es Hammel, Ente und Hahn.

Nur zwei Monate später, am 21. November, stiegen dann die ersten Menschen mit einem Heißluftballon erfolgreich zirka 25 Minuten in die Luft, aber nicht etwa die Gebrüder Mongolfier selbst, sondern zwei Adlige, der Marquis d` Arlandes und Jean-Francois Pilatre de Rozier, fanden den Mut, es zu wagen. Der kühne de Rozier verunglückte leider bei einem weiteren Aufstieg am 15. Juni 1785 tödlich – als erstes Opfer der Luftfahrt!

Die Gebrüder Montgolfier

Am 18. März 1784, erfolgte dann der erste Ballonaufstieg in Leipzig.

Der unbemannte Ballon – mit Wasserstoffgas gefüllt und einem Durchmesser von etwa zwei Metern – wurde vom Gelände der Funkenburg in der heutigen Funken-

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

burgstraße gestartet und erregte bei den zahlreichen Zuschauern ein erhebliches Aufsehen.

Ballon des Marquis d'Arlandes und des F. Pilatre de Rozier

Drei Jahre nach diesem Ballonstart versammelte sich in Leipzig erneut eine riesige Menschenmenge auf der Esplanade, dem heutigen Wilhelm-Leuschner-Platz, um den Schauaufstieg des französischen Luftschiffers Nicolas Francois Blanchard zu erleben. Blanchard hatte am 7. Januar 1785, mit dem Marinearzt Jeffrie, als Erster den Ärmelkanal in zwei Stunden von England (Dover) nach Frankreich (Calais) in einem Ballon überquert. Die wagemutigen Männer erhielten von König Ludwig XVI. 1.200 Franken Belohnung sowie eine lebenslange Rente zugesichert. An der Landungsstelle in Calais ließ die Stadt einen Gedenkstein aufstellen.

In Leipzig führte Blanchards einstündiger Flug des mit Wasserstoffgas gefüllten Ballons, bis nach Großzschocher, wo er landete. Im Triumpfzug wurde er von den Einwohnern in die Stadt zurückgeleitet. Unterwegs hatte Blanchard als zusätzliche Sensation noch einen Hund mit dem Fallschirm abgeworfen, der ebenfalls heil den Erdboden erreichte.

Diese „Flugschau" war für die Zuschauer recht kostspielig, denn für den Ersten Platz mussten ein Taler und für den Stehplatz vier Groschen bezahlt werden. Vier Groschen waren zu jener Zeit immerhin der halbe Tageslohn eines Zimmermannes und für einen Taler hätte er sogar etwa drei Tage arbeiten müssen!

Es soll noch bemerkt werden, dass Blanchard in verschiedenen deutschen und europäischen Städten startete und später bei seinem 60. Aufstieg tödlich verunglückte.

Es ist sicher heute nur schwer vorstellbar, mit welcher Begeisterung die Menschheit diese ersten Luftfahrten aufnahm. Zeitgenössische Berichte sprechen sogar von einer „Ballonhysterie".

Selbst der große Goethe schrieb: *„Wer die Entdeckung der Luftballone miterlebt hat, wird Zeugnis geben, welche Weltbewegung daraus entstand, […]"* [1)]

Etwas kritischer ist die Auskunft, die ein altes Lexikons von 1834 dazu gibt:

„Luftschiffer, Luftfahrer haben in der Luft Gefahren und Beschwerden auszustehen. Am lebensgefährlichsten sind die Luftballons, worin die Luft durch ein darunter in einer eigenen Öffnung angebrachtes Feuer verdünnt wird und wo dann die ausdehnende Kraft dieser verdünnten Luft den Ballon anschwellt (Die sogenannten Montgolfieren) […] Weniger gefährlich sind die, durch ihre große spezifische Leichtigkeit sich auszeichnenden, mit brennbarer Luft (Wasserstoffgas) gefüllten taffetnen Ballons, (Die sogenannten Charlieren) […] stürzt der Ballon ab, ist der Luftschiffer verloren, wenn

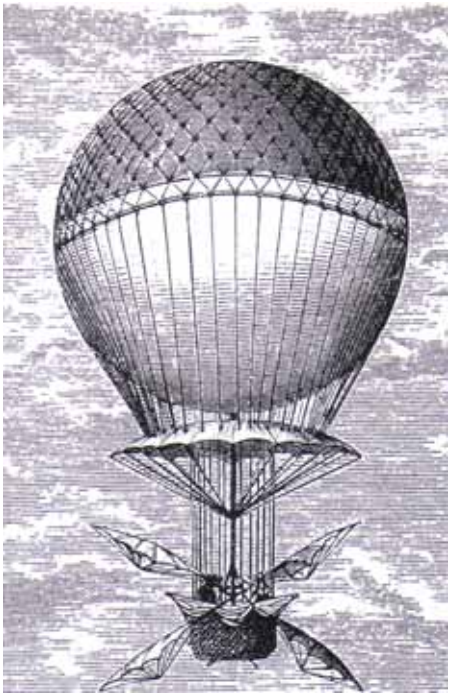
Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

er sich nicht schnell durch den Fallschirm zu retten weiß […] Den selben Dienst könnte auch wohl ein Federkleid leisten, wenn der Luftschiffer damit gleich beim Aufsteigen angethan wäre. Ein solches Kleid hätte zugleich den Nutzen des Warmhaltens in den oberen Luftregionen; […]" [2] *

Es ist nicht bekannt ob jemand diesen letzten, zweifelhaften Ratschlag je anwendete, er hätte es mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht überlebt!

Der erste deutsche Ballonfahrer war der Gymnasial-Lehrer Wilhelm Jungius aus Berlin. Er ließ von eigenem Geld einen Ballon mit 350 Kubikmeter Volumen anfertigen und mit Wasserstoff füllen.

Am 16. September 1805 stieg er mittags im Garten der Tierarzenei-Schule in Berlin, vor einer Eintritt gezahlten Menschenmenge, auf. Der Ballon stieg so hoch, dass Jungius höhenkrank wurde und das Bewusstsein verlor. In großer Höhe riss die Hülle des Ballons etwas auf und er sank langsam zur Erde. Jungius hatte Glück, er erwacht ohne bleibende Schäden. Die anderthalb Stunden dauernde Fahrt hatte ihn bis Müncheberg getragen.



Luftschiff Blanchards

Am 19. Mai 1806 unternahm er eine zweite Fahrt. Beim Aufstieg waren sogar der preußische König Friedrich Wilhelm III. und seine Gemahlin Luise anwesend.

Bei einer dritten Fahrt am 19. August 1810 erreicht Jungius eine Höhe von 4.000 Meter. Weitere Fahrten unternahm er nicht mehr, sein Wissensdurst und Tatendrang waren offensichtlich gestillt.

Als im Herbst 1851 der Engländer Henry Tracey Coxwell seinen 155. Ballonaufstieg in Leipzig ausführte, war das Interesse der Bürger schon wesentlich geringer als 64 Jahre zuvor bei Herrn Blanchard.

---

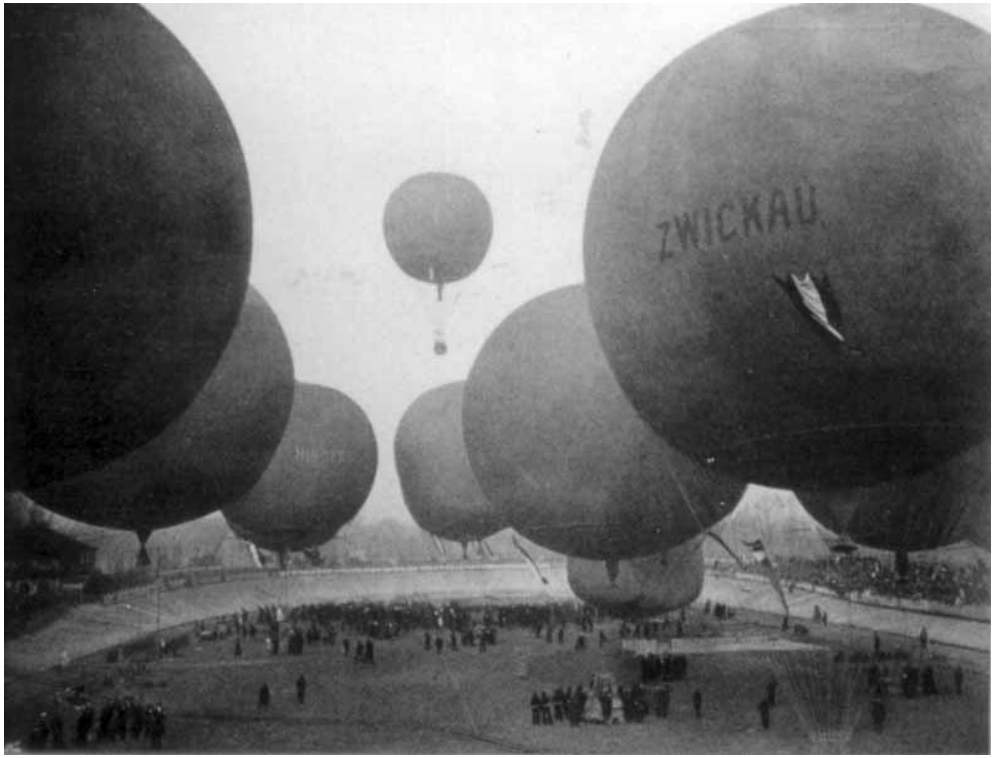
* Auslassungen W. Sturm

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Der mit Leuchtgas (Stadtgas) gefüllte Ballon hätte zwar vier Personen tragen können, hob aber nur mit einem Mitfahrer ab. Der Flug verlief erfolgreich und Coxwell landete auf einem Feld bei Merseburg; Ballonflüge waren aber zu dieser Zeit schon keine Sensation mehr!

In der Folge entwickelte sich in Leipzig viele Jahre lang ein reger Luftballonbetrieb.

Bekannt sind unter anderem die Fessel-Ballonaufstiege zu Aussichtszwecken für Besucher, anlässlich der Sächsisch-Thüringischen Industrie- und Gewerbeausstellung 1897 in Leipzig. Meist erfolgten die Ballonaufstiege aber von der Radrennbahn in Leipzig-Lindenau aus, ein Höhepunkt der dortigen Veranstaltungen war bestimmt der Massenstart zur Nationalen Ballonwettfahrt am 26. Oktober 1909.



Deutscher Luftfahrertag in Leipzig vom 23. bis 26. Oktober 1913. Start zur Ballon-Wettfahrt nach Radeberg auf dem Sportplatz Leipzig (Lindenau)

Auch nach der Eröffnung des Flugplatzes in Lindenthal 1911 fanden dort Ballonaufstiege statt. Noch 1933 hatte der nationalsozialistische „Deutsche Luftsport-Verband“ (DLV), Ortsgruppe Leipzig, eine Abt. Ballon-Gruppe.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

In den vergangenen Jahren erlebten die Flüge mit Heißluftballons als Sport- und Freizeitbeschäftigung in Deutschland eine Renaissance.

Seit zehn Jahren wird von der Firma Sky Marketing die „Saxonia International Balloon Fiesta“ organisiert. So fand an dem Wochenende vom 28. Juli bis zum 1. August 2004 am Silbersee in Leipzig-Lößnig die 10. Jubiläums-Großveranstaltung statt. 134 Crews aus neun Ländern waren am Start und zeigten ihre fantasievollen Ballons und ihr Können bei verschiedenen Wettbewerben vor zirka 130.000 Besuchern. Gegenüber den früher benutzten Heißluftballons haben diese modernen Ballons eine hohe Sicherheit durch die Verwendung von speziellen Propangasbrennern und den Einsatz von Nylon-Ballonhüllen. Je nach Rauminhalt und Ballonkonstruktion tragen diese Ballons im Allgemeinen etwa 300 bis 500 Kilogramm Nutzlast, abhängig von der Luftaußentemperatur.

Ballonglühen am 28.7.11 zur Eröffnung der Ballon-Fiesta am Silbersee
Foto: M. Sturm

Eine Besonderheit gegenüber den früheren Ballons in Birnenform ist die Möglichkeit, heute die Ballonhüllen in den vielfältigsten Farben und Formen herzustellen. So gibt es zum Beispiel einen fliegenden Elefanten, ein Sparschwein und andere Formen. Fast alle startenden Ballons sind mit ihren Hüllen zugleich Reklameträger für Firmen beziehungsweise deren Produkte, die als Sponsoren für die Ballonfahrer auftreten. Der im Dezember 1990 auf dem Flugplatz Leipzig/Halle wieder neu gegründete Leipziger Verein für Luftfahrt e. V. engagiert sich unter anderem ebenfalls bei diesen Balloon-Fiestas.

Erstmals Luftschiffe und Flugzeuge über Leipzig

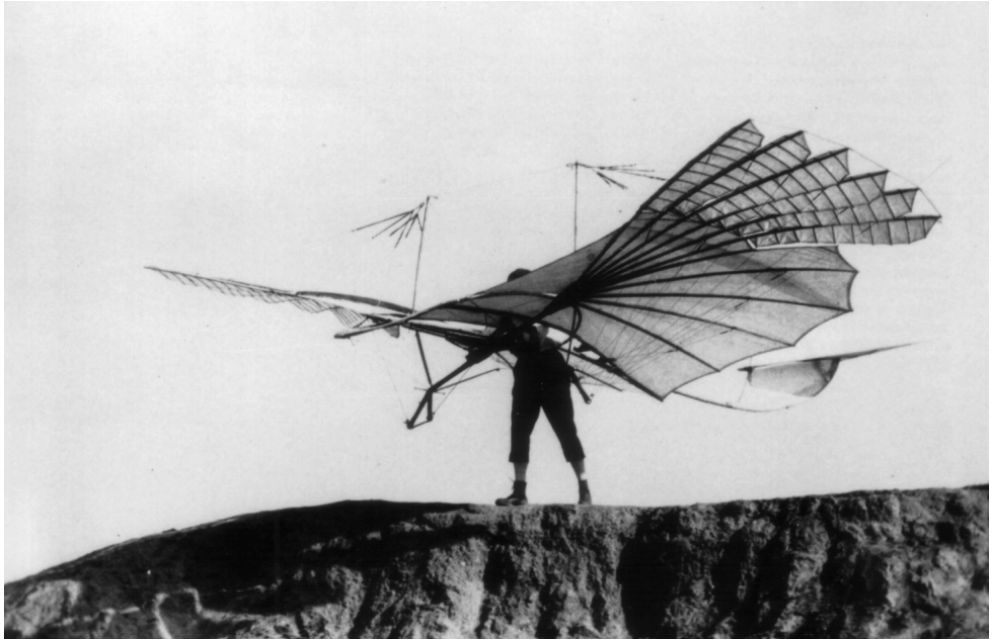
Um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert existierten in der Welt zwei Flugprinzipien. Einmal das Prinzip „Leichter als Luft“ und zum anderen das Prinzip „Schwerer als Luft“.

Zum ersten gehörten die mit Heißluft oder Wasserstoff gefüllten Ballons; zum zweiten der von Otto Lilienthal 1890 erfundene Hanggleiter, ein Vorläufer der heutigen Segelflugzeuge. Lilienthal erhielt für seine Erfindung am 3. September 1893 das deutsche Reichspatent Nr. 77916 in der Klasse: 77 Sport.

Während die eine Seite versuchte, die Ballons lenkbar zu machen und mit einem Antrieb zu versehen, bemühte sich die andere, auf der Basis des Lilienthalschen Gleiters, eine Flugmaschine mit Motorantrieb zu bauen. Es gab dabei die wunderlichsten Einfälle und die untauglichsten Versuche. So wollte ein Herr Jakob Kaiser aus Wien dressierte Adler mit einem Joch vor den Ballon spannen und sie wie

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Pferde antreiben und lenkbar machen. Die Adler sollten sogar – ähnlich wie Postpferde – nach jeder zweiten Meile (zirka 15 Kilometer), an bestimmten Stationen gewechselt werden. Dieses Projekt war von der Realität so weit entfernt, dass sich jeder Kommentar erübrigt! Die andere Seite versuchte Flugmaschinen mit Dampfmaschinenantrieb zu bauen. Viele dieser dilettantischen Versuche waren natürlich zum Scheitern verurteilt.



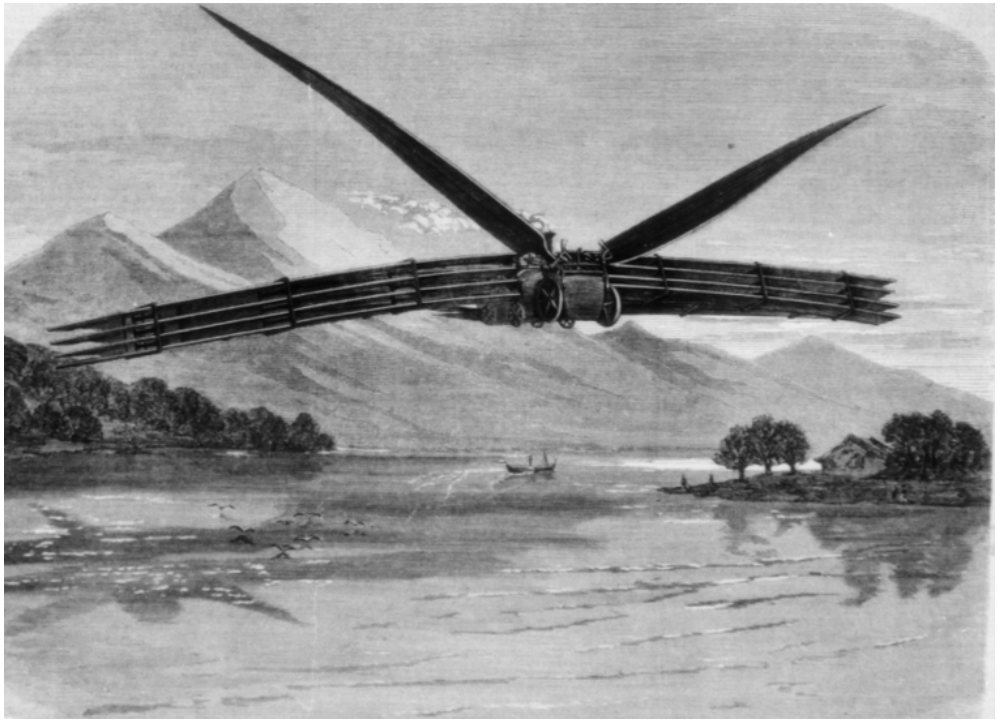
Otto Lilienthal um 1892

Bekannt wurde zum Beispiel die merkwürdige Konstruktion des Herrn Clement Ader aus Frankreich, der die Avion I bis Avion III konstruierte und baute. Die Avion III glich in äußerer Form einer Fledermaus. Sie hatte als Antrieb zwei Heißluftmotore, die zwei Luftschrauben antrieben. Die Tragflächen waren zusammenklappbar. Ein Hauptmangel der merkwürdigen Flugmaschine bestand darin, dass sie nicht fliegen konnte!

Eine andere skurrile Konstruktion war die Schwingenflug-Dampfmaschine, die sich Joseph v. Kaufmann 1867 in Paris patentieren ließ. Die Konstruktionszeichnung war in der Aeronautischen Ausstellung im Londoner Kristall-Palast 1868 ausgestellt. Die

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Flugmaschine hatte vier übereinander angeordnete Tragflächen und als Antrieb ein Paar Schwingflügel, die mit einer Dampfmaschine und Kurbelwelle 150- bis 200-mal in der Minute auf und ab bewegt werden sollten. Diese Flugmaschine ist jedoch nie gebaut worden. Mit hoher Wahrscheinlichkeit wäre das Gerät ebenfalls flugunfähig gewesen. Am 5. September 1868 veröffentlichte die Leipziger „Illustrierte Zeitung" einen Bericht ihres Londoner Korrespondenten über diese Aeronautische Ausstellung. In seinem Resümee schrieb der Korrespondent, durchaus realistisch, unter anderem:

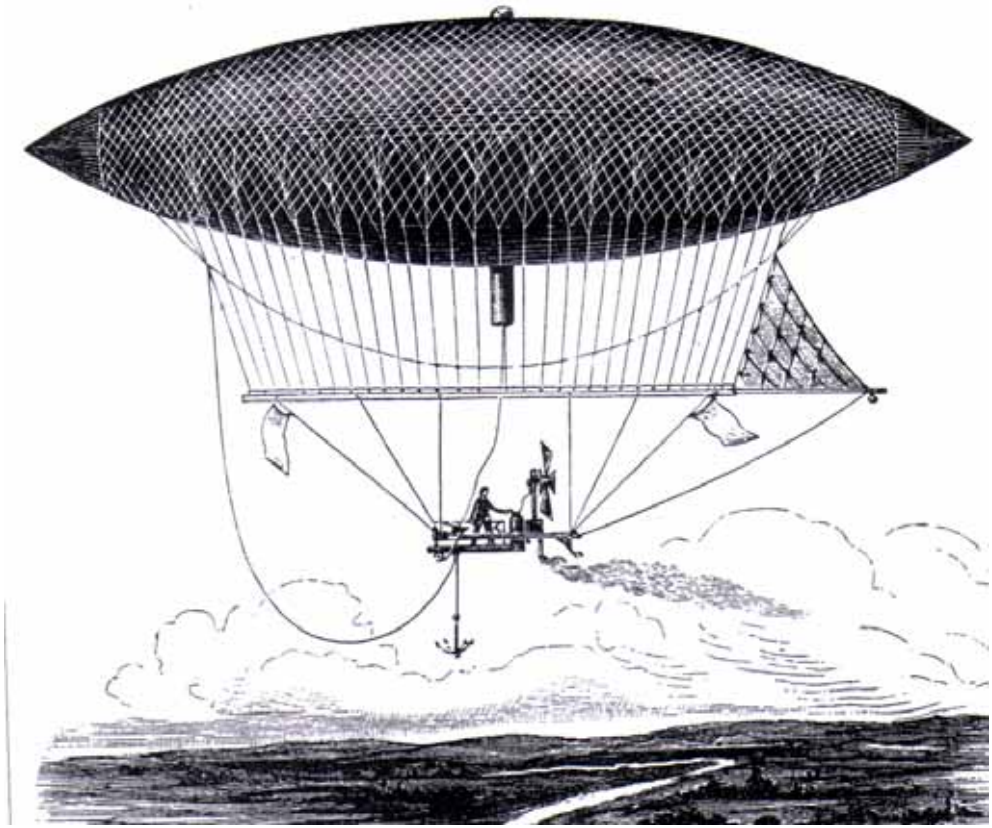


Die Kaufmann'sche Flugmaschine Originalzeichnung v. C. Dammann

„Dichter und Philosophen haben es versucht, die ungeheuren Veränderungen auszumalen, welche das Vermögen, durch die Luft zu fliegen, in der moralischen und politischen Weltordnung hervorbringen […] Einstweilen drohen uns diese Veränderungen noch nicht in allernächster Zukunft, wenn wir nach der neulichen Ausstellung im Krystallpalast bei London schließen dürfen. Dagegen beweist dieselbe (die Ausstellung) *klar, dass die Ideen der Luftschiffahrt dem Reiche der dichterischen Phantasie und philosophischen Träumerei entrückt und auf wissenschaftliche Basis versetzt ist […]"* [3)]

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Das erste Luftschiff, welches sich wirklich in die Luft erhob, baute Henry Gliffart in Paris. Es war 44 Meter lang, bei einem Durchmesser von 12 Meter. Angetrieben wurde es von einer 150 Kilogramm schweren Dampfmaschine, die drei PS leistete. Am 23. September 1852 erfolgte der Erstflug und es wurde eine Geschwindigkeit von 0,56 Kilometer pro Stunde bis 0,83 Kilometer pro Stunde erreicht. Erneut rollte eine Woge der Begeisterung durch die Welt.



Henri Giffards lenkbarer Luftballon mit zweiflügeliger Luftschraube und Dampfmaschine

Der trinkfreudige Schweizer Schriftsteller Gottfried Keller dichtete:

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Und wenn vielleicht in hundert Jahren
Ein Luftschiff hoch mit Griechenwein
Durch's Morgenrot käm' hergefahren –
Wer möchte da nicht Fährmann sein?

Dann bög' ich mich, ein sel'ger Zecher
Wohl über Bord, von Kränzen schwer,
Und gösse langsam meinen Becher
Hinab in das verlass'ne Meer. [4)]

1887 projektierte und baute der Leipziger Buchhändler Dr. F. Hermann Wölfert gemeinsam mit dem Oberförster Georg Baumgarten ein Luftschiff für militärische Zwecke. Auf der Berliner Gewerbeausstellung zeigte Wölfert 1896 dieses Luftschiff der Öffentlichkeit. Es war 34 Meter lang und der Antrieb erfolgte durch einen Elektro-Motor mit sieben bis zwölf PS. Danach baute er allein das Luftschiff „Deutschland", das ein Volumen von nur 875 Kubikmeter hatte und von einem Benzinmotor mit acht PS angetrieben wurde. Beim Aufstieg am 12. Juni 1897 auf dem Tempelhofer Feld in Berlin, im Beisein einer Militärkommission, explodierte das Luftschiff in 600 Meter Höhe und stürzte brennend ab. Wölfert und sein Mechaniker Knabe konnten nur noch als verkohlte Leichen geborgen werden.

Den Durchbruch brachte erst die Erfindung des Grafen Ferdinand von Zeppelin mit seinem starren, lenkbaren Luftschiff.

Am 2. Juli 1900 wurde in Friedrichshafen am Bodensee das erste von Graf Zeppelin entwickelte und gebaute starre Luftschiff LZ 1 aus seiner Halle geschoben. Es hatte ein Volumen von 11.300 Kubikmeter, eine Länge von 128 Meter, der maximale Durchmesser betrug 11,7 Meter.

Als Antrieb dienten zwei Daimler-Benzinmotoren mit je 14 PS (10,3 kW).

Der Jungfernflug verlief erfolgreich. Das Luftschiff flog zirka 18 Minuten in einer Höhe von 400 Meter über eine Strecke von 6,5 Kilometer. Der Erstflug offenbarte aber auch einige erhebliche Mängel dieses ersten starren Luftschiffes.

Trotzdem entfachte der geglückte Flug eine ungeheuere, überschäumende Begeisterung in Deutschland und als LZ 1 und danach auch das zweite Luftschiff LZ 2 durch Unfälle verloren gingen, hatte Graf Zeppelin sein gesamtes Vermögen aufgebraucht und der Luftschiffbau stand vor seinem Ende. Um das abzuwenden, spendete das deutsche Volk 6,25 Millionen Mark, damit in Friedrichshafen weiter

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Graf Ferdinand von Zeppelin
Geb. 1838, gest. 1917

Luftschiffe gebaut werden konnten. Zu Ehren seines Erfinders nannte man damals die starren Luftschiffe allgemein Zeppeline und Graf Zeppelin stieg zu einer Art Nationalheld auf. Andere Ehrungen folgten und im Adressbuch führte der General der Kavallerie a. D. nun den akademischen Grad eines Dr. Dr.-Ing., Geheimer Rat, Mitglied des Staatsrates und Herrenhauses. Kaiser Wilhelm II. meinte sogar, *„er sei der größte Deutsche des Jahrhunderts“* und verlieh ihm den hohen Orden vom „Schwarzen Adler“.

Dreieinhalb Jahre später, am 17. Dezember 1903, hoben in den USA die Brüder Orville und Wilbur Wright erstmals mit einem Motorflugzeug vom Erdboden ab. Ihr Flugzeug hatte eine Startmasse von 340 Kilogramm und als Antrieb diente ein leichter Eigenbau-Motor mit zwölf PS Startleistung. Die Wrights hatten sich stark auf die Veröffentlichungen O. Lilienthals gestützt und deshalb auch zuerst mit Gleitern experimentiert. Es gelang ihnen, sie steuerbar zu machen und mit einem Motor zu versehen. Dieser erste Motorflug dauerte zwölf Sekunden und ging nur über 36,6 Meter. Das erste deutsche Flugzeug stieg am 28. Oktober 1909 in die Luft; gebaut und geflogen wurde es von dem Magdeburger Ingenieur Hans Grade, der in das Flugzeug ebenfalls einen selbst konstruierten und gefertigten, leichten Explosionsmotor eingebaut hatte.

Das dritte, in Friedrichshafen gebaute, Luftschiff LZ 3 begann nach seiner Fertigstellung, zu Propaganda- und Werbezwecken, einen Rundflug über Deutschland. Am Pfingstmontag 1909 konnten etwa 100.000 Leipziger gegen 16.30 Uhr den Zeppelin erstmals über der Stadt bejubeln.

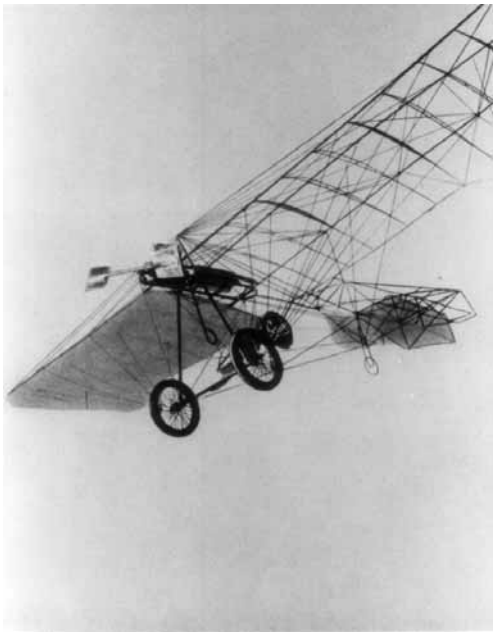
LZ 3 A hatte eine Länge von 136 Meter und ein Volumen von 12.000 Kubikmeter. Angetrieben wurde es von zwei 105 PS starken Daimler-Benzinmotoren, mit denen es eine Geschwindigkeit von 54 Kilometer pro Stunde erreichte.

Überall in der Welt waren die Menschen von dieser neuen, flugtechnischen Entwicklung fasziniert und in Leipzig gründete sich am 27. Juli 1909 der „Leipziger Verein für Luftschiffahrt“. Dessen erster Vereinsvorsitzender war der Leipziger Hofrat, Prof. Dr. Pfaff.

Dem Verein gelang es 1910, Hans Grade mit seinem Eindecker zu Gastflügen in und um Leipzig zu gewinnen. Das Leipziger Tageblatt vom 21. März 1910 schrieb unter anderem darüber:

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

„[…] Hans Grade hat am Sonntag seine Schauflüge auf dem Sportplatz (in Lindenau) *fortgesetzt und mit noch größerem Erfolg als am Sonnabend. Zweimal stieg er zu wunderschönen Flügen auf, das dritte Mal ereilte ihn aber ein Mißgeschick in Gestalt zu kalter Luftströmungen, die ihn auf den Wald niederdrückten. Der Flugapparat blieb in den Bäumen hängen, wobei er allerdings unverletzt blieb […]“*



links:
Hans Grade in seinem Eindecker um 1909

rechts:
Grade Eindecker (Nachbau) im Verkehrsmuseum Dresden

In einem Extrablatt der gleichen Zeitung, abends vertrieben, wurde geschrieben:

„[…] Leipzig hatte am Sonntag seinen großen Tag, es war wieder einmal alles auf den Beinen.

Man glaubte sich in die Tage der Zeppelin-Begeisterung zurückversetzt und man geht wohl nicht fehl, wenn man annimmt, dass Grade am Sonntag noch mehr Menschen auf die Straßen gezogen hatte als der Meister vom Bodensee […] Am größten war der Verkehr in der Frankfurter Straße […] und den Lindenauer Wiesen. Schwarz von Menschen war der weite Platz […] Es war ein überaus interessantes Bild, diese wogende Masse zu beobachten, deren Blick nur nach dem Sportplatz gerichtet war, die nur einen Wunsch hatte, Grade, den fliegenden Menschen zu sehen […]“

Der „sensationelle“ Flug hatte übrigens nur vier Minuten und 26 Sekunden in einer Höhe von 80 Meter gedauert. Nach der Landung wurde Grade vom Juwelier Herrn

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Schneider* ein Lorbeerkranz im Namen des Leipziger Vereins für Luftschiffahrt und des Sportplatzvereins überreicht, der die Widmung trug *„Dem kühnen, genialen Aviatiker, März 1910“*.

Anschließend fand zu Ehren Grades im Palmgarten ein Dinner statt, an dem außer Grade und sein Manager Cardis, auch eine Anzahl Mitglieder der zwei veranstaltenden Vereine teilnahm.

Währenddessen ging ein wesentlich ruhigerer Betrieb auf dem Sportplatz weiter und schon von weit her sah man den Ballon „Leipzig“, der von Mittags an dort seine Aufstiege machte.

Etwas später als der Verein für Luftfahrt hatte sich noch die Ortsgruppe Leipzig des „Deutschen Luftflottenvereins“ gegründet, mit ihrem Vorsitzenden Rechtsanwalt Dr. Sachse. Im März 1912 entwickelte der Leipziger „Flugtechnische Verein“, unter seinem Vorsitzenden Herrn Freund, als weiterer Verein gewisse Aktivitäten zur fachlichen Zusammenarbeit der drei Vereine, allerdings ohne durchschlagenden Erfolg! Während sich die ersten beiden Vereine auf die Förderung der Luftschifffahrt konzentrierten, waren der Schwerpunkt des kleineren „Flugtechnischen Vereins“ die Flugzeuge, und deshalb engagierte er sich besonders auf dem Flugplatz Lindenthal. Die Interessengebiete der Vereine drückten sich auch in ihrer Bezeichnung aus. Ballone und Luftschiffe „fahren“ bekanntlich, während Flugzeuge „fliegen“.

Schon am 17. März 1911 gründeten sieben interessierte Leipziger und Lindenthaler Bürger den „1. Sächsischen Flugplatzverein zu Lindenthal-Leipzig“. Erster Vorsitzender war der Lindenthaler Grundbesitzer Otto Arndt. Der Verein pachtete in Lindenthal zirka 600.000 Quadratmeter Ackerland und richtete dort einen Flugplatz ein. Es war der zweite Flugplatz in Deutschland, zuvor war am 26. September 1909

---

* In einer Schrift anlässlich des 20-jährigen Bestehens des Vereins vom 1. Juni 1929 wird als erster Vereinsvorsitzender der Hofrat Professor Dr. Pfaff genannt. Da in sämtlichem Schriftverkehr des Vereins ab 1910 (im Stadtarchiv Leipzig) aber immer der Hofjuwelier Herr Heinrich Schneider für den Vorstand verhandelte und unterschrieb, ist es möglich, dass der eine Geschäftsführer war und der andere Ehrenvorsitzender oder so etwas Ähnliches. Es soll auch darauf hingewiesen werden, dass obiger Verein ab Februar 1912 als „Leipziger Verein für Luftfahrt“ e. V. tätig war. Die Namensänderung hing sicherlich damit zusammen, dass sich der am 28. November 1902 in Berlin gegründete Dachverband 1910 ebenfalls von „Deutscher Luftschiffer-Verband“ in „Deutschen Luftfahrer-Verband“ umbenannt hatte. 1922 erfolgte erneut eine Namensänderung, der Verein nannte sich nach einer Fusion nun „Leipziger Verein für Luftfahrt und Flugwesen“ e. V. 1929 war übrigens der Herr Schneider immer noch Mitglied Nr. 348 in diesem Verein.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

nur der in Berlin-Johannisthal eröffnet worden. Am 16. April 1911 konnte der Flugplatz in Lindenthal eröffnet werden.

In der Folge betrieb dort der Verein Flugsport und bildete Flugschüler aus. Besonders machte sich für diese Entwicklung Oswald Kahnt verdient. Er war von Beruf Architekt und hatte bei Hans Grade das Fliegen erlernt und dort seinen Flugschein mit der Nummer 31 erworben. Kahnt umflog 1911 unter anderem auf einem Grade-Eindecker die Baustelle des Völkerschlachtdenkmals. Behindert wurde die Entwicklung des Flugwesens in Leipzig durch das Konkurrenzdenken des Juweliers Schneider im Vorstand des „Leipziger Vereins für Luftfahrt". Er wollte unbedingt erreichen, dass dem Flugplatz in Lindenthal vom Deutschen Luftfahrer-Verband Berlin die Lizenz für ihren Betrieb entzogen wird, damit der geplante, zukünftige Luftschiffhafen ohne Konkurrenz wäre. Das führte dazu, dass in einer diesbezüglichen Verhandlung der als besonnen geltende Otto Arndt sogar zu Protokoll gab:

„[…] Bis zum Abschluß einer entsprechenden Abmachung muss die Person des Herren Schneider ausgeschaltet werden, da durch die Person des Herrn Schneider die Verhandlungen unbedingt gestört werden." [5)]

Während der Grade-Eindecker mit 24 PS Start- und 16 PS Motor-Dauerleistung nur den Piloten und zirka 57 Liter Kraftstoff, maximal 240 Kilometer weit durch den Luftraum befördern konnte, waren es bei dem Luftschiff LZ 3 mit 170 PS erhebliche 3.870 Kilogramm Nutzlast, 1.100 Kilometer weit. Dazu kam beim Luftschiff ein Raumangebot, das selbst heutige moderne Reiseflugzeuge nicht anbieten können. So war es nicht verwunderlich, dass die Mehrheit der Fachleute und der Bevölkerung dem Luftschiff die größeren wirtschaftlichen Chancen einräumte. Außerdem hatte das Luftschiff den Vorteil, dass es selbst bei Ausfall aller Motoren nicht abstürzen konnte, während ein Flugzeug in diesem Fall eine gefährliche Notlandung riskieren musste. Die Sicherheit beider Systeme war zu jener Zeit aber nicht sehr hoch. Ein erheblicher Nachteil der Luftschiffe war, von Anfang an, ihre Füllung mit Wasserstoffgas, welches in Verbindung mit Luftsauerstoff das hochexplosive Knallgas bildet.

Nicht beachtet wurden bei den Vergleichen die Geschwindigkeiten und die Anforderungen an die Flugplätze. Während sich das Luftschiff mit bescheidenen 54 Kilometer pro Stunde Geschwindigkeit durch die Luft bewegte und hohe Anforderungen an den Start- und Landeplatz stellte, flog der Gradeeindecker schon 70 Kilometer pro Stunde und konnte auf jeder besseren Wiese starten und landen.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Die höhere Geschwindigkeit des Flugzeuges sollte später die ausschlaggebende Größe für die Entwicklung des Luftverkehrs werden, zumal die Leistung der Flugmotoren und die Startmasse der Flugzeuge ständig gesteigert werden konnten.

Für die Zukunft sollten sich auch hier die Worte des bekannten Sachbuchautors A. v. Schweiger-Lerchenfeld von 1884 bewahrheiten:

> *„Die Geschichte der Technik ist ein stetiger Kampf zwischen den Ideen und den Interessen. Für den Augenblick siegen immer die Letzteren, auf die Dauer aber immer die Ideen."* [6)]

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Der Flugplatz in Leipzig-Lindenthal

Luftbild des Flugplatzes Leipzig-Lindenthal, aufgenommen 29.06. – 07.07.1912 von R. Becker

Lindenthals Bevölkerung war zwischen 1871 und 1905 von 1.600 auf 4.000 Einwohner angewachsen. Der Flugplatz des Flugplatzvereins Leipzig-Lindenthal ist im Frühjahr 1911 dort auf einer gepachteten Ackerfläche angelegt worden. Er erstreckte sich südlich der Gartenstraße bis zirka 250 Meter vor die Eisenbahnstrecke Leipzig-Halle, sowie östlich der Bahnhofsstraße zirka 700 Meter in Richtung Landsberger Straße. Der Flugplatz war etwa 1.100 Meter lang und zirka 500 Meter breit und hätte nochmals in der Breite um 300 Meter erweitert werden können. Er war also zu seiner Zeit nicht zu klein. Der etwas ältere Flugplatz in Berlin-Johannisthal war mit zirka 1.500 mal 800 Meter auch nicht viel größer und für kleinere Flugzeuge bis 1945 in Betrieb! Es existierten Pläne, den Flugplatz später noch bis zur Landsberger Straße zu erweitern, was aber nicht erfolgte.

Heute ist das ehemalige Flugplatzgelände fast vollständig bebaut. Während der nordwestliche Teil schon früher bebaut wurde, erfolgte Mitte der 90er Jahre eine schnelle

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

und umfassende Bebauung des restlichen Teiles. An den alten Flugplatz erinnern dort nur noch die Straßenbezeichnungen „Am alten Flugfeld“ und Oswald-Kahnt-Ring“.

Von Anfang an hatte der Ersten Sächsische Flugplatzverein Lindenthal-Leipzig e.V. finanzielle Schwierigkeiten, wie die nachfolgenden Schreiben im Originaltext beweisen.

Lindenthal, d. 10. IV. 1911
An den hochwohllöblichen Rat der Stadt Leipzig

Hochgeehrte Herren !

Am 17. März ae. (des Jahres) hat sich ein Verein: Flugplatz-Verein Lindenthal-Leipzig konstituiert, welcher lediglich bezweckt, das Interesse weitester Kreise für den Flugsport zu wecken und vor allem, einen Start- und Übungsplatz für die Flieger zu schaffen, der den öffentlichen Verkehr nicht hemmt und schadet und der auch den gesetzlichen und sportlichen Ansprüchen nach jeder Richtung hin entspricht.

Nach zirka ¾-jähriger Werbearbeit ist es uns gelungen, einige Großgrundbesitzer aus Lindenthal dazu zu bewegen, Felder im vorläufigen Umfang von ungefähr 600.000 qm auf die Dauer von zehn Jahren pachtweise an den Verein für seine Zwecke abzutreten. Mit weiterer pekuniären Unterstützung würde es möglich sein, das Gelände auf weit über 1 Million qm zu erweitern. Der Verein läßt jetzt den Platz mit 2 ½ m hohen Holzplanken einschließen und 5 große Fliegerschuppen bauen.*

Es haben sich bis jetzt schon vier Flieger gemeldet, die ständig trainieren wollen. Der bekannte Pilot Kahnt gehört mit zu den Unsrigen und die Militärbehörde hat sich bereits dahin geäußert, dass sich als Fliegerausbildende Offiziere auf unserem Gelände, das gegenüber dem Exercierplatz bedeutende Vorteile aufweist, ausbilden können.

Der Verein beabsichtigt, während des Sommerhalbjahres, Schauflüge, Wett- u. Überlandflüge zu veranstalten, sowie bei den großen Deutschen Wettflugveranstaltungen:

Rundflug durch Sachsen, 50.000 M – Preis v. Kathreiner München, 100.000 M – Preis v. Ullstein u. Co. Berlin, seinen Platz als Zwischenlandestation für Leipzig zur Verfügung zu stellen. Auch Preise sollen von dem Verein gestiftet werden. Während der beiden Osterfeiertage werden Eröffnungs-Schauflüge von drei Piloten und eventuell einer Dame als Scholarin ausgeführt. Inserate

* pekuniär = finanziell

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

und Plakate werden das Publikum über Näheres unterrichten. Ein großer Aufruf, mit welchem wir uns an die Bürger von Leipzig mit der Bitte wenden, unsere Bestrebungen durch reges Interesse zu unterstützen, erscheint dieser Tage in den gelesensten Leipziger Tageszeitungen. Eine Anzahl der ersten u. namhaftesten Persönlichkeiten unterstützen den Aufruf durch Namenszeichnung.

Der unterzeichnete Verein richtet im Hinblick darauf, dass für Leipzig ein Flugplatz großen Stils, wie von uns beabsichtigt, eine wesentliche Bereicherung und ein Anziehungspunkt bildet, zu dem hohen Rat der Stadt Leipzig die herzliche Bitte, unsere gemeinnützigen Bestrebungen, die nur an ideellen Interessen an diesen Sport entspringen, dadurch zu fördern, dass wir eine Unterstützung von zirka

15.000 M

aus städtischen Fonds erhalten.
Wir bitten ergebenst, unser Gesuch einer rechtbaldigen und wohlwollenden Erwägung zu unterziehen und harren mit Interesse Ihrer gütigen Antwort.

Mit ausgezeichneter Hochachtung
ganz ergebenst

Der Flugplatzverein Lindenthal-Leipzig

gez. Otto Arndt
1.Vorsitzender

In der Sitzung der Finanzdeputation der Stadt Leipzig, die am 27. April 1911 stattfand, lehnte diese den Antrag des Flugplatz-Vereins mit folgender Begründung ab:

„Das Gesuch des Flugvereins Lindenthal-Leipzig um Gewährung eines Unterstützungsbeitrages von 15.000 M beschloss die Deputation im Hinblick auf die geplante Herstellung eines städtischen Flugplatzes bei Taucha abzulehnen.

gez. Roth *gez. Stadtschreiber*
Bürgermeister *Pursche“*

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Ein weiteres Schreiben des Vereins vom 23. Mai 1911 mit der Bitte um Unterstützung von wenigstens nur 10.000 M lehnte die Finanzdeputation am 22. Juni 1911 ebenfalls ab.

Es mag heute sehr kleinlich erscheinen, dass die, zu dieser Zeit, wohlhabende Stadt selbst diese, damals bescheidene, Summe nicht bewilligte. Es ist aber aus der damaligen Situation erklärbar. Wie der Verein selbst in seinem ersten Antrag schrieb, war die Fliegerei zu jener Zeit eine rein private, sportliche Betätigung; vergleichbar vielleicht mit heutigen Extremsportarten.

Nicht zufällig kursierte in den Englisch sprechenden Ländern der Spruch: „Are you a flyer or a liar“ (Sind Sie ein Flieger oder ein Lügner); die spätere wirtschaftliche Entwicklung des Flugverkehrs konnte niemand vorhersehen. Fast alle verantwortlichen Entscheidungsträger in Deutschland setzten auf das Luftschiff des Grafen Zeppelin als künftigen Verkehrsträger.

Deshalb wurde auch die im Schreiben vom 7. Oktober 1911 geäußerte Bitte des Vereins, vom Bau eines stadteigenen Flugplatzes bei Taucha Abstand zu nehmen, strikt abgelehnt.

Die Stadt begründete die Ablehnung in einem Schreiben an den Flugplatz-Verein damit, dass in Abstimmung mit der Ortsgruppe Leipzig des Deutschen Luftflottenvereins und dem Leipziger Verein für Luftschifffahrt sowie der Deutschen Luftschifffahrts-Aktiengesellschaft in Mockau ein Flugplatz (für Luftschiffe und Flugzeuge) gebaut wird und die Stadt der Auffassung sei, dass in Leipzig durchaus zwei Flugplätze existieren könnten.

War dieser letzte Hinweis schon etwas unfair, so war es kleinlich von der Stadt, einer Einladung als Ehrengäste für den Flugwettbewerb am 31. Oktober 1911 nicht zu folgen und die übersandte Einladungskarte unbenutzt in die Akten abzulegen.

Am 16. April 1911, zu Ostern, sollen zirka 30.000 Zuschauer aus Leipzig und der weiteren Umgebung nach Lindenthal gekommen sein, um die Eröffnung des Flugplatzes zu erleben. Der Flugplatzverein veranstaltete aus diesem Anlass zum ersten Mal eine Flugschau für die Öffentlichkeit. Es war allerdings mehr eine lokale Veranstaltung, mit der hauptsächlich die Eignung des gerade erst fertiggestellten Platzes für Flugveranstaltungen nachgewiesen werden sollte.

Von den wenigen Flugzeugen, die sich in die Luft erhoben, blieb keines längere Zeit in der Luft. Natürlich erfolgten auf dem Flugplatz auch Starts von Luftballons.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Im Mai 1911 war dann der Flugplatz Etappenziel des ersten „Sachsenrundfluges“, der vom 21. bis 31. Mai dauerte und in vier Etappen über die Städte Chemnitz-Dresden-Leipzig-Plauen-Chemnitz führte. Die gesamte Strecke betrug 345 Flugkilometer und an den Etappenstädten fanden zusätzlich lokale Flugveranstaltungen statt. Der Flugplatz in Lindenthal war für Motorflüge offiziell zugelassen und Mitglied des Deutschen Luftfahrverbandes.

Am 29. Juni 1911 landete und startete der bekannte Flugpionier Hellmuth Hirth erstmals in Leipzig-Lindenthal, als er den mit 50.000 M sehr hoch dotierten Kathreiner-Preis als Sieger gewann. Die dafür vorgeschriebene Flugstrecke verlief von München über Nürnberg und Leipzig nach Berlin. Der Ausbau des Flugplatzes ging zügig voran und mit Datum vom 15. Oktober 1911 schrieb das „Leipziger Tageblatt“:

„[…] In Lindenthal sind 12 Fliegerschuppen und eine Tribüne für 1000 Personen gebaut und der Platz ist umplankt. Geplant ist, eine Linie der Straßenbahn nach dort hinzuführen […]“

Die genannten Fliegerschuppen waren allerdings nur hastig aus Brettern zusammengezimmerte größere Schuppen, teilweise sogar bloß mit Zeltplanen verschlossen und keiner größer als 360 Quadratmeter.

Alle Flugplätze hatte man damals mit zwei bis zweieinhalb Meter hohen blickdichten Bretterwänden umplankt, auch zum Beispiel den etwas älteren Flugplatz in Berlin-Johannisthal. Das war zu dieser Zeit notwendig, damit von den Zuschauern Eintrittsgelder kassiert werden konnten, um so wenigsten einen Teil der Unkosten decken zu können.

In der Zeit vom 21. bis 23. Oktober 1911 veranstaltete der Flugplatzverein unter dem Protektorat* des Leipziger Flugtechnischen Vereins und des Berliner Vereins Deutscher Flugtechniker in Lindenthal erneut Flugtage.

Den Organisationsausschuss der Flugtage bildeten:

Herr Dr. Fritz Huth: Vorsitzer des Verbandes Deutscher Flugtechniker
Herr Oscar Schmal: Direktor der Sächsischen Flugzeugwerke in Lindenthal
Leutnant Duncker: Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Flugtechniker

---

* Protektorat = Schutzherrschaft

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Im „Leipziger Tageblatt“ Nr. 289 vom 18. Oktober 1911 hatte der Verein ein Inserat aufgegeben.

Wegen dieser Flugtage war die vorgenannte Tribüne errichtet worden. Außerdem hatte der Verein die Plätze für die im Freien stehenden Zuschauer erweitert und verbessert. Als besondere Attraktion ist in dieser Anzeige der erstmalige Start einer Frau als Fliegerin angekündigt. Außerdem sollte ein Parseval-Luftschiff – eine Konkurrenzentwicklung des Zeppelins – in Lindenthal landen und starten.

Das „Leipziger Tageblatt“ vom 22. und 23. Oktober 1911 schrieb über die Flugtage unter anderem:

„[…] Nun begann ein immerwährendes Starten. Sämtliche Flieger wollten ihr Bestes zeigen, um ehrenvoll abzuschneiden, wenn es einzelnen nicht gelang, so lag es nicht an ihnen, sondern an den Motoren, denen anscheinend die Luft nicht zusagte, denn im Anfang wollten sie fast alle nicht anspringen, […]

[…] Das sportliche Ereignis war ein überaus gutes. Am meisten taten sich die Piloten der Sächsischen Flugzeugwerke hervor, die miteinander zu wetteifern schienen, möglichst viel zu leisten […] Den Vogel schoß Oelerich ab, der, abgesehen von einer kurzen Zwischenlandung jenseits des Flugfeldes, die durch einen Motordefekt verursacht war, ununterbrochen in der Luft war und schließlich mit 1 ½ Stunden die längste Flugzeit erreichte. Sein Kollege Schirrmeister musste zwar öfter landen, erreichte jedoch auch eine Flugzeit von 47 Minuten […] Die Sensation des Tages waren die Starts von Caspar auf Rumpler Taube und Wienczierz auf einem den Sächsischen Flugzeugwerken gehörigen Blériot-Apparat […]“

Der zweite Flugtag am 23. Oktober fiel fast vollkommen der ungünstigen Witterung zum Opfer. Vorgenannte Zeitung schrieb darüber:

„[…] Kurz vor 5 Uhr wagte sich noch Kahnt mit seinem Gradeapparat heraus, um sich um den Frühpreis zu bewerben. Es war eine gefahrvolle Fahrt, die der kühne Pilot antrat, denn der Wind warf den Apparat wie einen Spielball hin und her, ihn zeitweise fast zu Boden drückend und dann wieder in die Luft werfend. Schließlich landete er nach einem Flug von vier Minuten recht unsanft, doch ohne Schaden zu nehmen. Der Pilot sprang aus dem Flugzeug heraus, und gleich darauf stellte es der Wind auf den Kopf. Als Kahnt zurückkam, wurde er von dem Publikum mit lauten Bravorufen begrüßt. Die sportliche Leitung aber sprach ihm in Anerkennung des Wagnisses, trotzdem die vorgeschriebenen fünf Minuten nicht erreicht waren, den Preis zu.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Start eines Blériot-Flugzeuges mit dem Piloten Henry Sahmet am 07. März 1911 bei Paris. Die vier Männer am Schwanz des Flugzeuges halten dasselbe fest, bis der Motor die volle Leistung erreicht hat. Mit einem solchen Flugzeug startete der Pilot Wiencziers am 21. Oktober 1911 auch in Lindenthal.

Dann wurden die Flüge abgesagt und auf Montag verschoben […]
[…]Da verschiedene Wetterstationen dem Führer des Parsevalballons wegen der zu erwartenden Weststürme bereits am Sonnabend von der Fahrt abrieten, traf auch der sehnlichst erwartete Lenkballon (Parseval-Luftschiff) *nicht auf dem Flugplatz ein […]"*

Auf den ersten Plätzen waren die Preisträger der Flugtage:

Frühpreis: Oelerich (Sächs. Flugzeugwerke)
Dauerpreis: Oelerich (Sächs. Flugzeugwerke)
Preis von Lindenthal (Schnelligkeitswettbewerb): Wiencziers (Blériot), 15,8 Sekunden (Es wurde eine Schleife über dem Flugplatz geflogen, wahrscheinlich über 0,3 Kilometer Länge)
Höhenpreis: Caspar (Rumpler Taube) 460 Meter, (gefordert war das Erreichen einer Höhe von 400 Meter in einer bestimmten Zeit).

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Im Frühjahr 1912 existierten in Lindenthal schon drei massive Flugzeughangars am Flugfeld.

Die „Deutsche Flugzeugwerke GmbH“ (DFW), vormals „Sächsische Flugzeugwerke“, hatte diese drei massiven Hangars für fünf Jahre vom Flugplatzverein als Produktionshallen gemietet.

Der Flugplatzverein führte später noch mehrere Flugtage beziehungsweise -wochen durch. Die wichtigste Flugwoche war die vom 29. Juni bis zum 7. Juni 1912, gemeinsam mit dem Flugtechnischen Verein zu Leipzig, durchgeführte Veranstaltung. Diese Flugwoche beschrieb der schon genannte Sportflieger und Chef-Pilot der Rumplerwerke, Hellmuth Hirth, in seiner Autobiographie „20.000 Kilometer im Luftmeer“ sehr anschaulich wie folgt:

H. Hirth, 2. von rechts, am Ziel des Fluges München-Berlin auf einem Rumpler-Eindecker, Begrüßung durch Herrn Rumpler

„1912 wurde ich vom Leipziger Verein für Luftfahrt aufgefordert, an seiner Flugwoche teilzunehmen. Meine Maschine, die in Johannisthal war, wurde morgens aus dem Schuppen gezogen und mit einem Bekannten als Passagier bestieg ich den Eindecker, um nach Leipzig zu fliegen.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!