

Als Fliegen noch ein Wagnis war  
Zum 100. Jahrestag der Eröffnung des  
Flugplatzes Dresden-Kaditz



Siegfried Reinhardt

# Als Fliegen noch ein Wagnis war

Zum 100. Jahrestag der Eröffnung  
des Flugplatzes Dresden-Kaditz



Herausgeber:  
**Verein Neue Nachbarschaft Kaditz e. V.**

Engelsdorfer Verlag

Dresden · Leipzig

2012

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

Herausgeber:

Verein »Neue Nachbarschaft Kaditz e.V.«, Altkaditz 17, 01139 Dresden,  
Tel.: (0351) 8 38 45 09,  
Fax (0351) 8 38 45 08,  
E- Mail: [dv.dienste.dd @ t-online. de](mailto:dv.dienste.dd@t-online.de)

Redaktion: Siegfried Reinhardt, Günther Scheibe

**Die Herstellung dieses Buches wird gefördert  
durch das Kulturredressamt der Landeshauptstadt Dresden.**

**Weitere Unterstützung und Förderung durch  
das Verkehrsmuseum Dresden gGmbH,  
die Humuswirtschaft Kaditz GmbH und  
die Stadtentwässerung Dresden GmbH.**

ISBN 978-3-86268-969-9

Copyright (2012) Engelsdorfer Verlag Leipzig  
Alle Rechte beim Autor  
Hergestellt in Leipzig, Germany (EU)  
[www.engelsdorfer-verlag.de](http://www.engelsdorfer-verlag.de)

16,00 Euro (D)

## Inhalt

Vorwort .....	11
Einleitung .....	13

## Planung, Bau und Eröffnung des Flugplatzes Dresden-Kaditz

War das Gelände an der Kläranlage Dresden-Kaditz ein günstiger Flugplatzstandort?.....	17
Schwierige Verhandlungen beim Landerwerb für den Flugplatz Dresden-Kaditz .....	20
Leutnant Willy Meyer – Dresdens erster Flugplatzdirektor.....	23
Vom Wohnhaus mit Gärtnerei zum ersten Verwaltungsgebäude des Flugplatzes .....	34
Baubewerber für die städtische Luftschiffhalle.....	35
Der Bau der städtischen Luftschiffhalle in Dresden-Kaditz.....	38
Glück im Unglück.....	43
Kunstprofessor Gotthard Kuehl musste um Malerlaubnis bitten .....	46
Vorwurf wegen Patentverletzung beim Bau der städtischen Luftschiffhalle .....	47
Wie Stadtbaurat Erlwein Einfluss auf den Bau des Kaditzer Flugplatzes nahm .....	48
Probleme bei der Zusammenarbeit zwischen der Zeppelin-Hallenbau GmbH und der ortsansässigen Firma Grumbt.....	52
Alter Kirchweg musste neuem Flugplatz weichen .....	55

Die Haftpflichtversicherung für den Flugplatz Dresden-Kaditz – ein lukratives Geschäft.....	57
Eine Anfrage vom Königlich Sächsischen Verein für Luftfahrt.....	59
Zur Einrichtung einer Elbfährverbindung und einer Dampfschiffstation am Flugplatz Dresden-Kaditz.....	59
Als Platzmeister auf dem Flugplatz Dresden-Kaditz.....	63
Die Bekleidungsordnung des Flugplatzmeisters.....	68
Flugplatz Kaditz sollte vor Konkurrenz geschützt werden .....	69
Pieschener Fährmeister wollte auch am Luftschiffbesuch verdienen.....	71
Die Einzäunung des Flugplatzgeländes .....	72
Reklame an der Flughafenumplankung sorgte für Unmut .....	75
Willy Kanitz landete als erster Zivilflieger in Dresden-Kaditz.....	78
Dampfspritzenboot der Feuerwehr als Fährschiff.....	81
Flugzeugführer Luther fand den Flugplatz Dresden-Kaditz nicht.....	82
Zehntausende kamen zur Eröffnungsfeier des Flugplatzes nach Dresden-Kaditz.....	83
Die Rede des Dresdner Oberbürgermeisters Dr. Beutler zur Eröffnung des Flugplatzes Dresden-Kaditz am 26. Oktober 1913 .....	87
Zur Eröffnung des Kaditzer Flugplatzes am 26. Oktober 1913.....	89
Der König hat keinen einzigen dekoriert .....	91

## **Verwaltung, Betreibung und Nutzung des Flugplatzes Dresden-Kaditz**

Die Verwaltung des städtischen Flugplatzes Dresden-Kaditz .....	92
Gruß aus Dresden-Kaditz .....	96
Und Graf Zeppelin kam wieder nicht nach Dresden .....	96

Gäste von Adel auf dem Kaditzer Flugplatz .....	101
Auch Melli Beeses Meinung war gefragt .....	104
Pégoud sollte auch in Dresden seine Flugkünste zeigen .....	107
Tausende von Pégoud begeistert .....	109
Teeabend für französischen Kunstflieger .....	112
Kartengrüße vom Flugplatz Dresden-Kaditz .....	114
Zur ersten Flugpost Dresden – Leipzig .....	117
Beschwerde empörter Landwirte .....	118
Wenn auf dem Flugplatz viele Helfer gebraucht wurden .....	119
Die Haltemannschaften für die Luftschiffe auf dem Flugplatz .....	120
Dresden-Kaditz .....	120
Absichtlich das Haltetau nicht losgelassen .....	122
›Zum Wohlk – zur gastronomischen Versorgung auf dem Flugplatz	
Dresden-Kaditz .....	123
Aeronaut und Fallschirmkünstler Capt. Theodor Thomik in	
Dresden-Kaditz .....	128
Ein Hallenmeister für die städtische Luftschiffhalle .....	135
Photorakete sollte in der Kaditzer Luftschiffhalle ausgestellt werden .....	137
Der französische Kunstflieger Chanteloup zeigte sein Können .....	141
Dresdens Flugplatzdirektor gab gute Ratschläge .....	145
Hermann Reichelt – der bekannteste Dresdner Aviatiker, Flugzeugbauer	
und Fluglehrer .....	146
Sechsendreißig Flugzeuge zum Dreieckflug Berlin – Leipzig –	
Dresden auf dem Kaditzer Flugplatz .....	158
Absturz von Alois Stiploscheck sah sehr gefährlich aus .....	169
Bange Vermutung bewahrheitete sich nicht .....	170

Zur Ansiedlung von Flugzeugbaubetrieben und Flugschulen am Kaditzer Flugplatz .....	170
Alfred Lipfert – Flugzeugbauer und Fluglehrer in Dresden.....	174
Die Rache der Flugschüler .....	188
Schweinetransport per Flugzeug.....	188
Ohne Totalisator kein Aufschwung für den neuen Flugplatz.....	189
Englisch sprechende Fremde zum Osterschaufliegen in Dresden-Kaditz.....	190
Auch die Luftschiffer gingen in Kaditz zur Kirche .....	191
Fallschirmkonstrukteur Schöpp in Dresden-Kaditz erfolglos .....	194
Flugzeugunglücke mit Verletzten und Toten.....	197
Mit Besichtigungsschiffen war mehr Geld zu verdienen .....	199
Luftschiffhalle sollte Festhalle für Sängerbundfest werden.....	201
Schwachstellen der städtischen Luftschiffhalle.....	202
Flugplatzverwaltung bittet Luftschifferkompanie um Hilfe.....	204
Als Volontär bei der Firma »AERO« auf dem Flugplatz Dresden-Kaditz .....	206
Erdwellen auf dem Flugplatz für Flugschüler zu gefährlich? .....	209
Die Faszination der Luftschiffe.....	210
Mit Ruderbooten auf dem Flugplatz bei der Landung des »Parseval«.....	212
Alfred Friedrich – der deutsche Pégoud.....	213
Luftschiffer verletzte sich beim Aushallen des P VI .....	215
Alfred Paul wollte seinen Fallschirm in Dresden-Kaditz ausprobieren.....	216
Der erste Höhenschätzwettkampf auf dem Flugplatz Dresden-Kaditz .....	219
Dresdner bewunderten die Flugkünste von Chevilliard.....	221
Als Flugpassagier mit Maurice Chevilliard hoch über Kaditz .....	225
Prüfung für rauhaarige Terrier statt Schaufliegen .....	229
Ein Herrenfliegerclub sollte für Flugplatzaufschwung sorgen.....	230

Kaditzer Flugplatz erhielt Straßenbahnanschluss .....	234
Kunstflieger Thornely auf Kaditzer Flugplatz vom Pech verfolgt .....	237
Die Straße dient dem Flugverkehr .....	240
Fokker zeigte mit deutschem Flugzeug und deutschem Motor seine Flugkünste in Dresden-Kaditz.....	240
Flugplatzdirektor Meyer war begeisterter Pilot.....	243
Flugplatzdirektor Meyers Mutter schrieb an Oberbürgermeister .....	248
Alfred Spindlers »Albatros« rutschte in der Kurve ab.....	249
Erinnerungen des ehemaligen Flugplatzdirektors Albert Willy Meyer.....	252
Missglückte mysteriöse Landung am Kaditzer Flugplatz .....	259
Kaditzer Flugplatz auf Ölgemälde .....	260
Die militärische Nutzung des zivilen Flugplatzes, des Luftschiffhafens und der städtischen Luftschiffhalle.....	261
Der militärische Flugstützpunkt in Dresden-Kaditz.....	274
Kaditzer Flugplatz wurde alkoholfreie Zone.....	279
War er es denn wirklich?.....	279

## **Niedergang, Demontage und Schließung des Flugplatzes Dresden-Kaditz**

In der Scheune versteckt und später nicht wieder auffindbar .....	282
Schwere Zeiten für den Kaditzer Flugplatz nach dem I. Weltkrieg .....	283
Der Abriss der städtischen Luftschiffhalle .....	295
Sicherheitsrisiko auf dem Kaditzer Flugplatz.....	299
Erstmals Kaditzer Flugschau mit Großflugzeugen.....	300
Folgeschwerer Fliegerunfall in Kaditz.....	302
Trotz großer Bemühungen kein Wasserflugplatz in Dresden-Kaditz.....	302

Flugzeuge beschädigt – Flugzeugführer unverletzt.....	307
Flugplatzplakate wurden für unbemittelte Schüler Zeichenpapier.....	312
Nur noch Makulatur.....	313
Zur Rückgabe der auf dem Flugplatz Dresden-Kaditz militärisch genutzten Objekte .....	314
Die Demontage der Militärluftschiffhalle auf dem Kaditzer Flugplatz .....	315
Auf dem Flugplatz Kaditz im Jahre 1922.....	319
Statt regem Flugverkehr Produktion von Westentaschenzündhölzern .....	321
Kurt Wüsthoff – vom Kampfflieger zum Kunstflieger .....	323
Immelmann-Gedächtnisflugtag soll mehr ein »Chlorodont-Reklame- Flugtag« gewesen sein .....	325
Ein Denkmal für den »Adler von Lille«.....	328
Kleingartenverein und Flugplatzbaude erinnern noch an den ersten Dresdner Flugplatz.....	331
Die weitere Nachnutzung ehemaliger Flugplatzflächen.....	336
Schlussbemerkungen und Worte des Dankes.....	339
Zeittafel zur Geschichte des Flugplatzes Dresden-Kaditz .....	341
Bild- und Fotoverzeichnis .....	368
Im Buch verwendete Abkürzungen.....	369
Quellen- und Literaturverzeichnis .....	370
Personen- und Sachregister.....	371
Bildteil.....	385

## Vorwort

Ende 1903 gelang den Gebrüdern Wright in Kitty Hawk in North Carolina der erste kurze Flug mit ihrem neu entwickelten Propellerflugzeug. Der Traum vom Fliegen, den der Mensch seit Anbeginn an träumte, war nun endlich wahr geworden. Keine 10 Jahre später öffnete der erste Flugplatz Dresden-Kaditz seine Pforten. Aus dem Flugapparat der Gebrüder Wright hatten sich mittlerweile richtige Flugzeuge entwickelt, der Franzose Louis Blériot war 1909 mit seinem Flugzeug als erster Mensch über den Ärmelkanal geflogen. Er war auch einer der ersten, der Flugzeuge in der Folge in Serie herstellte. Flugzeuge entwickelten sich schnell von halsbrecherischen Konstruktionen für wagemutige Piloten zu ernstzunehmenden Verkehrsmitteln.

Flugapparate, egal ob Flugzeuge oder Luftschiffe, bewegten die Massen. Flughäfen waren im Trend, Städte, die etwas auf sich hielten, bauten jetzt Flugplätze. Flugzeugschauen sowie Luftschifflandungen und -starts zogen regelmäßig Tausende Schaulustige an.

Die Eröffnung des Flugplatzes in Kaditz bedeutete für Dresden den Eintritt ins Luftfahrtzeitalter. Zwar wurde der Flughafen in Kaditz während des Ersten Weltkrieges für den zivilen Luftverkehr wieder geschlossen, zwar landeten zwischenzeitlich auch Flugzeuge direkt in der Innenstadt auf der Elbe, die erste Wasserflugzeugverbindung in Deutschland war 1925 zwischen Hamburg und Dresden eröffnet worden und bald darauf auch wieder geschlossen, doch Fliegen blieb für Dresden immer wichtig.

Heute starten und landen die Flugzeuge oben in Dresden-Klotzsche, vom Flughafen Dresden International. Auch wenn in Wahrheit nicht so sehr viele Flüge aus Dresden ins Ausland gehen, ist das Fliegen gerade auch in Dresden heute eine völlig selbstverständliche Fortbewegungsart geworden. Dass einmal jährlich 1,9 Mio. Fluggäste im Jahr von und nach Dresden fliegen würden, hätten sich die Initiatoren des Flughafens in Kaditz sicher nicht vorstellen können. Aber den Traum vom Fliegen für alle, den haben sie sicherlich schon damals geträumt.

Es ist das große Verdienst des Heimatvereines Neue Nachbarschaft Kaditz e.V., diese heute schon fast vergessene Geschichte des Flugplatzes Dresden-Kaditz aufgeschrieben zu haben. Heute ist fast nichts mehr vorhanden, was noch auf den ehemaligen Flughafen hinweist. Schrebergärten und Industrieansiedlungen prägen das Bild. Nur ein einziges historisches Gebäude an der Ecke Washingtonstraße/

Overbeckstraße zeugt noch von dieser Zeit. Hier wurden die Gase für den Betrieb der Luftschiffe erzeugt.

Noch einiges mehr zur Geschichte der Luftfahrt lässt sich im Verkehrsmuseum Dresden erfahren. Wenn Sie das Buch mit Interesse gelesen haben, würde ich mich freuen, Sie auch als Gäste unseres Hauses willkommen zu heißen.

Joachim Breuninger  
Direktor Verkehrsmuseum Dresden

## Einleitung

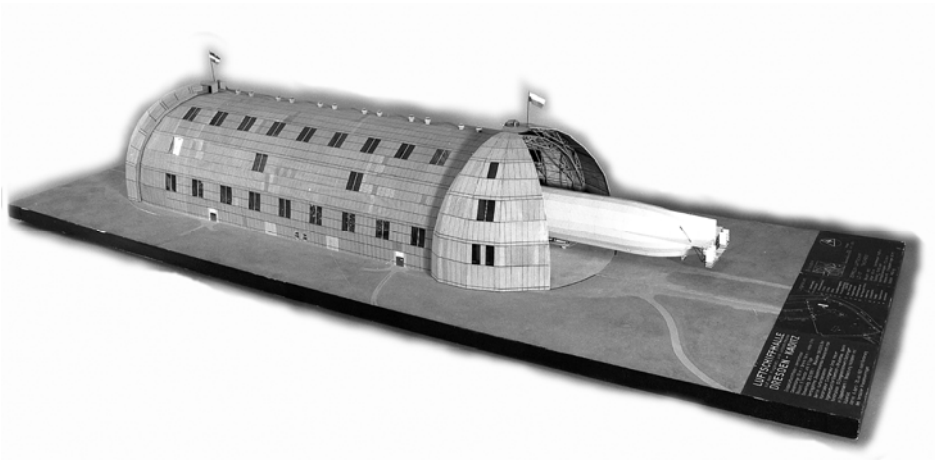
Heutzutage kennen wir Flughäfen als öffentliche Räume, die Tausende von Menschen täglich passieren. Hier begegnen einander Menschen aus den unterschiedlichsten Kulturen und mit den verschiedensten Reisemotiven. Um diesen täglichen Passagierfluss bewerkstelligen zu können, besitzen Flughäfen eine ausgeklügelte Infrastruktur und agieren als kleine eigenständige »Städte«. Nicht nur die Flugzeug- und Passagierabfertigung hat per se einen sehr hohen Stellenwert, sondern zunehmend auch der so genannte Non-Aviation-Bereich mit Veranstaltungsangeboten, Raumvermietungen, einer Vielzahl von Geschäften und Restaurants etc.

Ebenso selbstverständlich ist heute, dass wir als Passagiere mit mehreren hundert Menschen an Bord eines Flugzeuges scheinbar so mühelos 800 bis 900 Kilometer pro Stunde schnell bis zu 15.000 km weit fliegen können. Dabei sitzen wir recht bequem, zuweilen etwas beengt, warm und trocken. Und wenn wir Glück haben, bekommen wir sogar etwas zu Essen.

Das war natürlich nicht immer so. Wie fing alles an? Wer denkt heute, wenn er in einem Airbus oder einer Boeing sitzt und vom Flughafen Dresden International aus startet, an die bescheidenen Anfänge der Luftfahrt vor 100 Jahren?

Anfang des 20. Jahrhunderts stand die Fliegerei mit Flugzeugen und Luftschiffen noch in den Kinderschuhen. Der erste Aufstieg eines Zeppelin-Luftschiffes fand am 2. Juli 1900 am Bodensee statt. Nach einigen Rückschlägen wurde die erste Passagierluftschiffahrt fast zehn Jahre später am 24. Juni 1910 durchgeführt. Die »Spazierfahrt« mit 21 Gästen an Bord des Zeppelin-Luftschiffes LZ 7 »Deutschland« der Deutschen Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft (DELAG) führte von Düsseldorf über Essen, Bochum und Dortmund. Die DELAG gilt als die weltweit erste Luftverkehrsgesellschaft. Sie wurde am 16. November 1909 mit staatlicher Unterstützung gegründet und betrieb die von der Luftschiffbau Zeppelin GmbH gebauten Verkehrsluftschiffe.

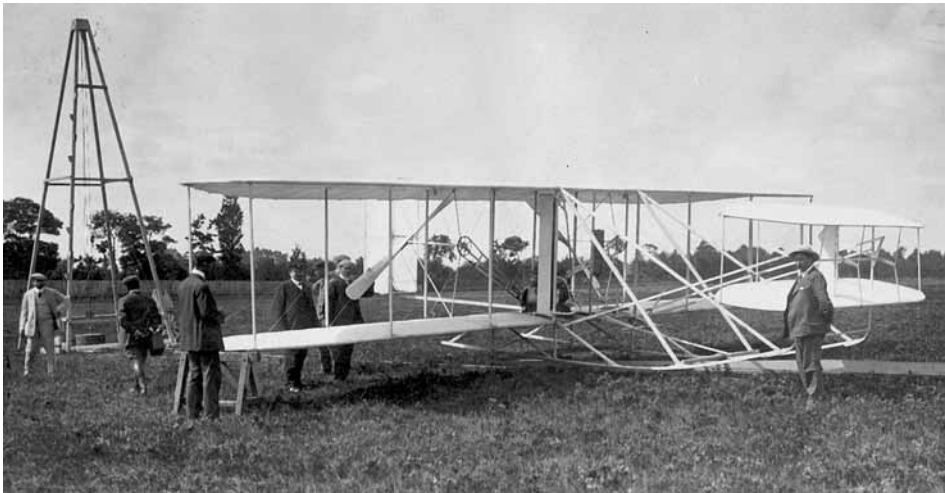
Das Ziel der DELAG war, einen fahrplanmäßigen Luftverkehr zwischen deutschen Großstädten einzurichten, denen danach auch europäische Städte folgen sollten. Zu diesem Zweck wurden in mehreren Städten Luftschiffhallen errichtet, unter anderem auch in Dresden-Kaditz. Das ursprüngliche Ziel der DELAG, einen fahrplanmäßigen Luftverkehr einzurichten, wurde nur ansatzweise erreicht. Die DELAG stellte zum 31. Juli 1914, am Vorabend des Ersten Weltkrieges, ihre Verkehrsdienste ein.



*Modell der zivilen Luftschiffhalle in Kaditz mit dem Luftschiff LZ 17 »Sachsen« ausgestellt im Verkehrsmuseum Dresden.*

Anders dagegen verlief die Entwicklung bei den Flugzeugen. Am 17. Dezember 1903 glückten den Gebrüdern Wright in Kitty Hawk, North Carolina (USA) die ersten nachgewiesenen kontrollierten Motorflüge von mehreren hundert Metern. Auch in Europa versuchten in der Folgezeit viele Pioniere mit ihren selbstgebauten Flugzeugen und Motoren zu fliegen. Um 1907 reichten jedoch die Flugleistungen noch nicht an die der Gebrüder Wright heran. Aber bereits zwei Jahre später, am 25. Juli 1909, überquerte der Franzose Louis Blériot mit seinem Eindecker den Ärmelkanal von Calais nach Dover. Nun erfasste auch Europa eine Flugeuphorie. Immer mehr Konstrukteure und Piloten führten ihre Flugzeuge in der Öffentlichkeit vor und nahmen an den populär gewordenen Flugvorführungen und Wettbewerben teil. Diese »Flugkonkurrenzen«, wie es damals hieß, waren für die Piloten eine wichtige, wenn nicht die einzige Einnahmequelle. Einen regelmäßigen Passagier- bzw. Frachtverkehr mit Flugzeugen gab es zu dieser Zeit noch nicht.

Der Erste Weltkrieg unterbrach zwar die zaghafte Versuche des Aufbaues eines Luftverkehrs, bewirkte aber zugleich eine enorme flugtechnische Weiterentwicklung, von der nachfolgend die zivile Luftfahrt in manchen Aspekten wie z.B. der Motorenentwicklung profitierte. So wurden die Motoren leichter, hatten mehr PS und ermöglichten dadurch immer bessere Leistungen in Bezug auf Höhe, Geschwindigkeit und Reichweite.



*Wilbur Wright kam im Sommer 1908 nach Europa und demonstrierte als Erster in Frankreich die Flugfähigkeit der Doppeldecker. Startvorbereitung in Le Mans*

Für den allmählich aufkommenden Post- und Passagierverkehr ab 1919 fanden zuerst umgebaute Militärflugzeuge Verwendung, da diese Flugzeugtypen in großer Zahl verfügbar und relativ zuverlässig waren. Die Passagiere mussten furchtlos und recht abgehärtet sein, um unbequeme Notsitze, notdürftige Ausstattung und empfindliche Kälte zu ertragen. In den folgenden Jahren nahm die zivile Luftfahrt zu. Der Aufbau in Deutschland fand unter den restriktiven Bestimmungen des Versailler Vertrages statt. Weltweit kam es zur Gründung von zahlreichen Fluggesellschaften, die ihre Streckennetze immer weiter, auch Länder übergreifend, ausdehnten. Der Bau reiner Zivilflugzeuge verbesserte die Reisebedingungen für die Passagiere. Eines der ersten dieser Flugzeugtypen war die 1919 entwickelte Junkers F 13, die auch in Dresden-Kaditz eingesetzt wurde. Das Flugzeug war richtungweisend für die weitere Entwicklung. Es vereinte Tiefdeckerbauweise, freitragendes Tragwerk, Ganzmetallausführung und geschlossene Passagierkabine miteinander. Die bequeme Kabine für vier Passagiere, die in gepolsterten Sitzen mit Gurten saßen, konnte belüftet und geheizt werden.

Bevor es Flugplätze gab, erprobten Konstrukteure und Piloten ihre Konstruktionen in den Anfangsjahren auf Wiesen und Feldern. Zunehmend wurden auch Exerzierplätze genutzt wie z.B. in Berlin, Dresden und Leipzig. Die Exerzierplätze waren meistens groß genug für die Flugversuche angelegt und einigermaßen eben.

Außerdem waren sie abgeschirmt und hielten damit Schaulustige fern, die bei Flugunfällen eventuell zu Schaden gekommen wären.



*Passagierkabine einer  
Albatros L 57,  
1922*

Mit der zunehmenden militärischen Nutzung von Flugzeugen, konnten die Exerzierplätze nicht mehr zivil genutzt werden. Private Unternehmen, Luftfahrtvereine oder Kommunen kauften oder pachteten Grundstücke, die sie zu »Flugplätzen« herrichteten. Einer der ersten Flugplätze und das Zentrum der deutschen Luftfahrt vor dem Ersten Weltkrieg war der Flugplatz Johannisthal bei Berlin. Der Johannisthaler Platz wurde von einem Unternehmen unterhalten. In Dresden wurde ein anderer Weg eingeschlagen. Hier engagierte sich die Stadt und baute nach langer Standortsuche innerhalb ihrer Grenzen den städtischen Flugplatz Dresden-Kaditz. Der Flugplatz entstand ungefähr fünf Kilometer nordwestlich vom Stadtzentrum entfernt in einem Elbbogen zwischen den Stadtteilen Kaditz und Übigau.

Am 26. Oktober 1913, vor 100 Jahren also, wurde der erste von drei Dresdner Landflugplätzen offiziell und festlich eröffnet, dessen Geschichte hier anlässlich des Jubiläums erzählt wird.

Götz Ulrich Penzel  
Kustos Luft- und Schifffahrt Verkehrsmuseum Dresden

# Planung, Bau und Eröffnung des Flugplatzes Dresden-Kaditz

## War das Gelände an der Kläranlage Dresden-Kaditz ein günstiger Flugplatzstandort?

Zur Beantwortung dieser wichtigen Frage ließ Oberbürgermeister Dr. Beutler von unabhängigen Experten Gutachten erarbeiten. Man bezog in die Entscheidungsfindung sieben der »hervorragendsten Sachverständigen Deutschlands« ein.

Erstaunlich ist, dass diese Gutachten für den späteren Standort des Flugplatzes Dresden-Kaditz – wie auch für die anderen Standorte – sehr unterschiedlich ausfielen. Das reichte vom »... geeignetsten Platz in Dresden ...« bis dahin, dass ein Gutachter den Standort Kaditz in wirtschaftlicher Beziehung nur mit »genügend« einschätzte.

Es ist nun interessant, wesentliche Fakten aus diesen Expertengutachten für den Flugplatz Dresden-Kaditz zu analysieren bzw. zu vergleichen.

Dr. Colsmann von der Deutschen Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft (Delag) bezeichnete dieses Gelände, nach dem er es »... aus der Luft beobachtete ...«, als »... geeignet, wenn nicht eine einzige Fabrik (Anmerkung: mit Fabrik ist die Kläranlage gemeint!) darauf stände, aber auch mit der Fabrik scheint der Platz zu genügen, ob allerdings für Flugzeuge und Luftschiffe ist fraglich ...«. Dr. Colsmann schlug aus Sicherheitsgründen vor, den Luftschiffhafen an der Bahn in Reick anzulegen und einen Flugplatz in Dresden-Kaditz zu bauen, betonte aber, dass ein Platz mit gemischtem Betrieb wesentlich rentabler sei.

Der Luftschiffführer Dr. H. Eckener von der Delag schätzte u. a. ein: »... Sowohl der Kaditzer Platz als auch der Reicker Platz sind für die Anlegung einer Luftschiffhalle geeignet und bezüglich ihrer Dimensionierung ausreichend. Der Kaditzer Platz verdient vielleicht den Vorzug durch seine größere Ausdehnung und durch das freie, wenig überbaute Anflugfeld, das er fast auf allen Seiten bietet. ...«

Dr. Eckener schätzte die Standorte in Reick und Kaditz ein »... als beide scheinbar vorzüglich, da ausgezeichnete Verbindungen zu ihnen führen ...«. Bei dieser Einschätzung fehlte – mindestens bei Kaditz – Dr. H. Eckener, dem Luftschiffbauer aus Ludwigshafen, sicher doch die nötige Ortskenntnis!

Bezüglich der Windverhältnisse gab Dr. Eckener dem Platz in Reick »unbedingt« den Vorrang gegenüber dem Kaditzer Standort.

Im Gutachten des Luftschifferhauptmanns a. D. Dr. Hildebrand, Berlin, der auch als Vorsitzender der Flugplatzkommission des Deutschen Luftfahrer-Verbandes

fungierte, zum Standort Kaditz heißt es einleitend: »Die Lage des Platzes an sich ist nicht ungünstig, da um den Platz herum noch genügend freies Gelände für Notlandungen ist. Die Nähe der Elbe gestattet auch die Ansiedlung von Wasserflugzeugindustrie. Für Überlandflüge bildet das Elbegelände einen genügend hindernisfreien Flugstreifen.

... Die Größe des Platzes genügt großen Anforderungen nicht. ... Außerdem würde es außerordentlich hinderlich sein, dass die Baulichkeiten in der Mitte des Flugfeldes liegen. Für größeren Schulbetrieb wäre der Platz demnach nicht geeignet. ...« Daher leitete Dr. Hildebrand ab, dass »... das immerhin eine Beschränkung in der Anzahl der sich ansiedelnden Fabriken zur Folge haben wird.«

Dr. Hildebrand wies mehrmals auf die Möglichkeit hin, dass Dresden-Kaditz als Wasserflugplatz eine große Zukunft haben könnte und schätzte ein:

»Bei dem Mangel derartiger Flugplätze kann Dresden, wenn es schnell handelt, sich sicher einen Vorrang schaffen!«

Der Oberingenieur Dürr aus Ludwigshafen hielt die in Dresden-Kaditz zur Verfügung stehende Fläche für »weit ausreichend« und schrieb weiter:

»Falls von der Fabrik Heyden das Wasserstoffgas in einer Rohrleitung hergeführt werden könnte, würden die Fahrtriebskosten an dieser Stelle recht gering sein können, da hierdurch Kosten für Flaschentransport und Komprimierung wegfallen. ... So nahe der Platz auch an der Stadt liegt, sind die Zufahrtsmöglichkeiten vorerst keine günstigen zu nennen, da der nächste Bahnhof 1/2 Stunde entfernt liegt.

... Ich darf wohl annehmen, daß ein derart großer Platz nur gewählt werden wird, falls Luftschiff- und Flugzeugbetrieb hierauf vereinigt werden. Daß diese Vereinigung für den einen wie für den anderen Betriebszweig Nachteile mit sich bringt, wurde auch von anderer Seite mehrfach hervorgehoben.

... Der Besuch auf diesem Platze dürfte meiner Ansicht nach nicht so groß sein wie auf den Reicker Plätzen, da diese sowieso in der Nähe der Ausflugsorte liegen.

Zusammenfassend halte ich das Gelände in technischer Hinsicht für gut, in wirtschaftlicher Hinsicht für genügend.«

Hier soll auch auf das Gutachten des damals bekannten Aviatikers, des Oberingenieurs Hirth aus Berlin verwiesen werden, dem »... der Platz in der Nähe der städtischen Abwasserreinigungsanlage, besonders wenn derselbe nach Nordosten



*Auch Dr. Ing. h. c. Dürr vom Zeppelinbau Ludwigshafen sprach sich für den Bau eines Dresdner Luftschiffhafens und Flugplatzes in Kaditz aus.*

hin erweitert wird, als der *geeignteste* Flugplatz in der Umgebung Dresdens ...«  
erschien.

Hirth war auch der Meinung, dass die meteorologischen Verhältnisse in Kaditz, auch wenn der Platz sehr nah an der Elbe liegen wird und dadurch eventuelle kleine Böen entstehen, nicht ungünstig sind. Er wies darauf hin, »... für fortgeschrittene Leute sind derartige kleine Windböen sehr lehrreich und nützlich, denn wir wollen keine Schönwetter-Maschinen und -Piloten heranziehen, sondern ein Material, das auch jeder Wetterlage gewachsen ist.

... Für Flugzeugindustrie ist genügend Bauland vorhanden. Außerdem möchte ich darauf hinweisen, daß wir binnen kurzer Zeit sehr viel Wasserflugzeuge haben werden, die auf der breiten Elbe am Rande des Flugplatzes landen können.

Es wäre noch zu bedenken, daß die städtische Abwasserreinigungs-Anlage schlechte Gerüche verbreitet, doch glaube ich, daß dieselben vermieden werden können ...«.

Prof. Dr. Gravelius von der Technischen Hochschule Dresden legte am 12. September 1912 den Stadtbehörden einen »Bericht über die meteorologische Untersuchung zur Flugplatzfrage« vor. Er kam zu dem Ergebnis, dass die Topographie der Elbwanne keine »Eigenstörungen« in der Atmosphäre bewirken. Damit wurde das Argument derjenigen entkräftet, die das Dresdner Elbtal für die Anlage eines Flugplatzes für ungeeignet hielten.

Einige Probleme, zum Beispiel, dass große Teile des künftigen Flugplatzes ja im Hochwassergebiet der Elbe liegen und in das man dann sogar die städtische Luftschiffhalle baute, wurden in keinem Gutachten erwähnt!

Überhaupt kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass die Gutachter vorher darüber informiert wurden, dass die Stadt Dresden, besonders der Oberbürgermeister Dr. Beutler, den Standort, an dem der Flugplatz und der Luftschiffhafen dann auch gebaut wurden, favorisierte. Hauptgründe dafür waren: Dieses Gelände lag im Stadtgebiet von Dresden und ein Großteil der Flächen des künftigen Flugplatzareals war schon in städtischen Besitz.

Die massivsten Einwände und aber auch die haltlosesten Argumente gegen die Errichtung eines Luftschiffhafens und eines Flugplatzes in Dresden-Kaditz kamen vom Dresdner Flugplatzverein Reichenberg-Boxdorf r. V. mit seinem Hauptsprecher Dr. Freitag. Darauf wird an anderer Stelle noch näher eingegangen.

## Schwierige Verhandlungen beim Landerwerb für den Flugplatz Dresden-Kaditz

Da für die Errichtung eines Flughafens eine große Fläche gebraucht wird, spielen bei der Standortwahl für einen solchen Platz die Grundbesitzverhältnisse des in Frage kommenden Geländes eine ganz entscheidende Rolle.

Dass sich der Rat zu Dresden am 29. Oktober 1912 per Ratsbeschluss zum Bau eines stadteigenen Flugplatzes für den Standort Dresden-Kaditz entschied, lag u. a. mit an den dort für die Stadt günstigen Landbesitzverhältnissen. Hier in Dresden-Kaditz hatte nämlich die Stadt schon in den Jahren 1903 / 1904 für den Bau der Kläranlage große Flächen von den Landwirten aus Kaditz, Mickten und Übigau erworben. Deshalb kam hier die Stadt im Vergleich zu den anderen für den Flugplatzbau in Frage kommenden Flächen mit den geringsten Flächenzukäufen von ca. 14 Hektar aus. Dabei musste auch berücksichtigt werden, dass die Reichsregierung ihre finanzielle Unterstützung beim Bau von Flugplätzen von der Möglichkeit einer späteren Platzvergrößerung abhängig machte.

Trotzdem standen der Stadtverwaltung im Zeitraum von September 1912 bis zum ersten Halbjahr 1913 schwierige Verhandlungen mit den Grundstücksbesitzern bevor. Die beriefen sich natürlich in den Verhandlungen zur Festlegung der Höhe des Kaufpreises auf die bei der im Zuge der vor zehn Jahren erfolgten Eingemeindung von Kaditz, Mickten und Übigau von der Stadt festgelegten Grundwerte. Und die hatte die Stadt für diese Flächen damals mit 3 bis 4 M / m<sup>2</sup> absichtlich hoch angesetzt, um die Grundbesitzer mit hohen Grundsteuern veranlassen zu können. Bei dem bevorstehenden Landerwerb wollte die Stadt den Eigentümern aber nur 2 M / m<sup>2</sup> zahlen.



*Im Jahre 1912 noch landwirtschaftlich genutzte Fläche – im Folgejahr schon Flugplatzbauplatz.*

Interessant sind die sehr unterschiedlichen Versuche, Einfluss auf diese komplizierten Verhandlungen zu nehmen.

Der Rat zu Dresden lud die beteiligten Grundstücksbesitzer aus Übigau, Mickten und Kaditz und den Vorsitzenden vom »Bezirksverein der Dresdner Nordwestvorstädte Kaditz, Mickten, Trachau, Uebigau«, den Gemeindevorstand a. D. Friedrich Findeisen, zu Verhandlungen für den 3. Oktober 1912 in Günthers Gasthof in Übigau ein. In dem sehr langen und vom Dresdner Oberbürgermeister Dr. Beutler unterzeichneten Einladungsschreiben heißt es unter anderem: »... Erste Voraussetzung (Anm.: für den Bau des Flugplatzes in Dresden-Kaditz) ist aber, daß es gelingt, das dort der Stadtgemeinde gehörige Land durch sehr bedeutende Hinzuerwerbungen, die sich bis zu den Häusern von Kaditz, bis zum Pionierübungsplatz und bis zu der im Zuge der geplanten Elbbrücke von Übigau nach Cotta / Flügelweg in Aussicht genommenen Straße zu erstrecken hätten, zu erweitern. ... Voraussetzung ist weiter, daß es gelingt, dieses Land zu einem billigmäßigen Preis zu erwerben. Das muß und darf vorausgesetzt und erwartet werden, da die Verbringung dieses Unternehmens nach Mickten-Übigau-Kaditzer Flur für die lang ersehnte bauliche Erschließung dieses Gebietes und insbesondere des den beteiligten Grundstücksbesitzern noch verbleibenden Landes von größtem Vorteil sein wird. Jede nähere Ausführung in dieser Richtung erscheint überflüssig, da der Eintritt dieser Vorteile jedem ohne weiteres klar sein wird. Es sei nur besonders darauf hingewiesen, daß die Schaffung einer leistungsfähigen Straßenbahnverbindung mindestens bis in die Abzweigung der Overbeckstraße von der Scharfenberger Straße schon im nächsten Jahr voraussichtlich die unmittelbare Folge der Wahl jenes Geländes zum Flugplatz sein würde.«

Diese Verhandlungen hatten bis auf einige Landbesitzer aus Kaditz Erfolg. An diese richtete sich der schon erwähnte F. Findeisen in dem von ihm herausgegebenen Vereinsblatt des Bezirksvereins »Dresdner Nordwestbote« Nr. 72 vom November 1912:

»... Es wäre zu wünschen, daß sich die noch ablehnend Verhaltenden sich es noch anders überlegen. Eine Gelegenheit wie diese, unsere Vorstädte vorwärts zu bringen, kommt nicht wieder. Wenn es auch zu verstehen ist, dass gerade die landwirtschaftlichen Besitzer durch die Steuerpolitik und die Schätzungen der Stadt verärgert sein müssen, so kommt doch in diesem Falle das große Ganze zu sehr in Frage, als das wir nicht einem möglichsten Entgegenkommen das Wort reden sollten. Zudem ist es sehr wahrscheinlich, dass der im Falle des Scheiterns eintretende Gang der Entwicklung den Grundbesitzern recht wenig Freude bereiten wird. ...«

Auch Hermann Christoph, der »... seit neun Jahren im Stadtverordneten-Kollegium dauernd zur Förderung der Ortsteile Kaditz, Uebigau und Mickten gearbeitet hat ...«, wandte sich besorgt an den Vorstand des Kaditzer Nachbarschaftsvereins. Er schrieb im Dezember 1912 u. a.: »Die Angelegenheit, betreffend der Schaffung eines Flugplatzes in Kaditz, hat in den letzten Wochen eine Wendung genommen, die mich befürchten lässt, dass die ganze Sache zum Scheitern kommt. Die Stadtverordneten haben die Preisforderungen der Kaditzer Gutsbesitzer als zu hoch abgelehnt und es dem Rat anheim gegeben, im Verhandlungswege die Preise herabzusetzen, oder aber, und das ist das Bedenkliche an der Sache, andere geeignete Vorstädte für einen zu errichtenden Flugplatz ins Auge zu fassen. ... Es ist ohne jeden Zweifel, dass die ganze Gegend durch den Flugplatz ein anderes Gepräge und ein ganz anderes Leben erhalten würde, sodass endlich dort draußen sich auch pulsierendes Leben einstellt.

**Bezirksverein der Dresdner Nordwest-Vorstädte**  
Kaditz, Mickten, Uebigau und Grashau.

P. P.

Donnerstag, den 12. Dezember d. J. abends 7,9 Uhr soll im Saale des Goldhofes zum goldenen Gamm in Dresden-Grashau, Geppigerstraße 220, vom unterzeichneten Bezirksverein ein größerer Vortrags-Abend veranstaltet werden.

Hierbei wird Herr Hauptmann v. Funke einen Vortrag — mit Lichtbildern — halten über das Thema:

**Die Entwicklung des Luftfahrwesens**  
und deren Bedeutung für die Umgebung der Luftschiffhäfen und Flugplätze.

Wir laden Sie hierzu mit der freundlichsten Bitte ein, für eine recht zahlreiche Beteiligung Ihrer Mitglieder Sorge tragen zu wollen.

Mit freundlichem Gruß

Der Bezirksverein der Dresdner Nordwestvorstädte  
Kaditz, Mickten, Uebigau und Grashau.  
Friedelsen, 1. V. Vorsitzender.

*Auch vor 100 Jahren  
musste beim Bau eines  
Flugplatzes schon  
Aufklärungs- und Über-  
zeugungsarbeit geleistet  
werden.*

Ich möchte Sie deshalb hiermit bitten, Ihre Herren Nachbarn, soweit sie Verkaufsinteressenten sind, zu einer nochmaligen Besprechung für Freitag, den 3. Januar nachmittags 5 Uhr nach dem Schneider'schen Gasthof in Kaditz einzuladen. Ich würde zu dieser Besprechung Herrn Stadtrat Dr. Krüger mitbringen, sodass noch einmal das ganze Für und Wider der Grundstücksverkaufsangelegenheit erwogen werden kann. ... Ich möchte noch versichern, dass ich an der ganzen Sache kein anderes Interesse habe, als den jetzt brachliegenden Ortsteil Kaditz, Uebigau, Mickten, ein gutes Stück vorwärts zu bringen und dass ich auch in der Verhandlung keineswegs als Stadtverordneter einseitig für den Rat eintreten werde, sondern dass ich meine Aufgabe darin suche, vermittelnd zu wirken. ...«

Auch in einer Vollversammlung des Kaditzer Nachbarschaftsvereins am 14. Oktober 1912 und auf einer Vorstandssitzung des Bezirksvereins der Nordwestvorstädte am 24. Oktober 1912 wurde zu dieser Problematik heftig argumentiert und diskutiert.

Schließlich gelang es nach intensiven Verhandlungen doch, dass auch die letzten Gutsbesitzer zum Landverkauf bereit waren. So verkaufte der Kaditzer Gutsbesitzer H. Findeisen am 7. Mai 1913 der Stadt Dresden eine fast 4 Hektar große Fläche. Dabei bekam er 3,25 M für den Quadratmeter; da hatten sich doch die Landbesitzer mit ihren Forderungen gegenüber der Stadt wirkungsvoll durchsetzen können!

### **Leutnant Willy Meyer – Dresdens erster Flugplatzdirektor**

Der Leutnant Albert Willy Meyer, Jahrgang 1885, bewarb sich am 28. Juni 1912 bei dem damaligen Dresdner Oberbürgermeister Dr. Beutler um die Stelle des Flugplatzdirektors des damals noch im Bau befindlichen städtischen Dresdner Flugplatzes im Stadtteil Kaditz.

Die in diesem Bewerbungsschreiben von ihm genannten biographischen Fakten und ein von ihm viel später angefertigter Bericht über seine Ausbildung als Flugzeugführer sind die wenigen Quellen, die über Willy Meyers Kinder-, Jugend- und Ausbildungszeit leider nur sehr lückenhaft Auskunft geben.

In seinem Gesuch an Oberbürgermeister Dr. Beutler schrieb Willy Meyer u. a.: »Ich bin seit 1907 sächsischer Offizier und stehe als Leutnant in Döbeln im 139. Infanterie-Regiment. Seit über 1½ Jahren beschäftigte ich mich eingehend mit der Luftschiffahrt und habe im vorigen Jahr mein Freiballon- und Flugzeugführerzeugnis erhalten. Ich bin auf drei Flugzeugtypen (Etrich-Apparat, Aviatik-

Eindecker und Etrich-Rumpler-Taube) ausgebildet worden und befinde mich augenblicklich in Johannisthal auf Kommando zwecks weiterer militär-aviatischer Vervollkommnung. ... Organisatorisch durfte ich mich des öfteren betätigen, indem mir die Veranstaltung von zwei Ballonwettfliegen, Zeppelinfahrten und die Gründung des Döbelner Vereins für Luftfahrt übertragen wurde.



*Leutnant Albert  
Willy Meyer (1885-  
1977) war der erste  
und auch einzige  
Direktor des  
Flugplatzes und  
Luftschiffhafens  
Dresden-Kaditz*

Zu den bekanntesten Fliegern, Flugzeugindustriellen und vielen sonstigen in der Luftschiffahrt maßgebenden Persönlichkeiten stehe ich in guten Beziehungen, so daß ich glauben darf, über die Eigenschaften zu verfügen, die man als Verwalter des künftigen Dresdner Flugplatzes haben muß. ...

Infolge des Todes meines Vaters, der lange Jahre die Sommerwirtschaft Rainwiese bei Herrnskretschen innegehabt hat, und infolge eines großen Vermögensverlustes sowie einer wahrscheinlich noch bevorstehenden pekuniären Einbuße werde ich vielleicht auf die Dauer leider nicht mehr in der Lage sein, activ Offizier zu bleiben und ich möchte mich deshalb sicherheitshalber schon bei Zeiten nach einer geeigneten Zivilstellung umsehen. ...«

Leutnant Meyer teilte Oberbürgermeister Dr. Beutler folgende Personen mit, die über ihn Auskunft geben könnten: Oberst Kaden (Döbeln), Major Lüdecke (Döbeln), Major Krohn (Truppenübungsplatz Königsbrück), Freiherr von Hodenberg (Leipzig-Gohlis), Hauptmann von Beulitz (Döbeln) und Herr Geheimrat Melcher (Berlin).

Willy Meyer bat Dr. Beutler um einen baldigen Termin für eine Unterredung, die wahrscheinlich noch im November 1912 stattgefunden hat. Monate vergingen bis Oberbürgermeister Dr. Beutler vor dem Gesamtrat des Rates zu Dresden (Direktorialregistrante 159 c) am 10. Juni 1913 zu Protokoll gab:

»... 2a: Es wird vor allen Dingen notwendig sein, nach dem der Luftfahrerverein die Verwaltung des Flugplatzes abgelehnt hat, für rechtzeitige Gewinnung eines Direktors des Flugplatzes zu sorgen. Hierfür empfehle ich in erster Linie Leutnant Meyer, dessen Gesuch inneliegt. Er hat sich mir persönlich vorgestellt, einen sehr günstigen Eindruck gemacht und sich vorbehaltlich endgültiger Entschließung bereiterklärt, für 6.000.- Mark und freie Wohnung die Leitung des Flugplatzes zu übernehmen, und zwar vorläufig für ein Jahr, für welche Zeit er hofft, ohne Gehalt beurlaubt zu werden.

Meyer gilt als einer der besten Flieger, ist mit allen Angelegenheiten vertraut, hat zwar noch keine Verwaltung geführt, hofft aber, sich in dieser Richtung noch entsprechend vorbereiten zu können. Es wird sich empfehlen, Meyer zur Vorstellung vor dem Beamtenausschuss und dem Rate einzuladen. Eine Anstellung als Beamter kommt zunächst nicht in Frage.«

Am 28. Juni 1913 war sicher über die Vergabe der Flugplatzdirektorenstelle schon zu Gunsten von Leutnant Meyer entschieden, denn Dr. Krüger als Leiter des Dresdner Grundstücksamtes und nun auch zuständig für die Verwaltung des Flugplatzes machte mit Leutnant Meyer einen Rundgang über den noch im Bau befindlichen Flugplatz mit einem abschließenden längeren Gespräch. Auf dazu von Dr. Krüger gemachten Notizen ist zu entnehmen, dass Meyer hofft, sein Engagement in Dresden am 15. Juli 1913 antreten zu können. Deshalb wollte er auch nun sofort sein Gesuch um eine einjährige Freistellung von seinem Dienst als Königlich-Sächsischer Offizier einreichen.

Es wurde aber auch schon über ganz konkrete Dinge gesprochen. So sollte Meyer Vorschläge machen, wo Flugfelder, Startbahnen, Tribünen und Hallen für Flugzeuge zweckmäßig angelegt, bzw. gebaut werden, wo sich der Haupteingang befinden soll und welche Einebnungen des Geländes auf dem Flugplatz noch nötig wären. Um dabei richtige Entscheidungen treffen zu können, erbat sich Leutnant Meyer von Dr. Krüger einen Höhenplan des gesamten Flugplatzgeländes und auch – und das ist bei einem Militär nicht verwunderlich – alle zwischen dem Rat zu Dresden und dem Militärfiskus abgeschlossenen Verträge.

Bei der Begehung wies Leutnant Meyer sofort darauf hin, dass Reichstelephon- und -telegraphenleitungen an der Scharfenberger Straße und der Overbeckstraße

beseitigt werden müssen und dass an mehreren Stellen im Anflugraum alle Bäume zu fällen sind.

Am 15. Juli 1913 wurde der damals erst achtundzwanzigjährige Leutnant Willy Meyer als Flugplatzdirektor vom Rat zu Dresden eingestellt. Zu diesem Dienstverhältnis schloss Leutnant Meyer mit dem Rat zu Dresden einen Privatdienstvertrag ab. Im § 1 dieses Vertrages heißt es:

»Herrn Leutnant Meyer wird auf ein Jahr die technische und kaufmännische Leitung und Verwaltung des städtischen Flugplatzes und Luftschiffhafens in Mickten, Kaditz und Uebigau mit der Dienstbezeichnung »Flugplatzdirektor« gegen die im § 2 bezeichneten Vergütungen und unter den sich im § 5 ergebenden Beschränkungen übertragen.

Er hat das Flugwesen zu organisieren und zu leiten, insbesondere für die Entwicklung eines regen Flugbetriebes durch Flugveranstaltungen Sorge zu tragen. Dabei ist ihm die Ausführung eigener Flüge insoweit gestattet, als dies ohne Benachteiligung der ihm übertragenen Verwaltungsgeschäfte möglich ist.

Im übrigen ist ihm Nebenbeschäftigung versagt, er ist vielmehr verpflichtet, seine ganze Kraft und sein volles Können der ihm übertragenen Aufgaben zu widmen. ...«

Als Vergütung erhielt Leutnant Meyer 10.000 Mark jährlich, 480 Mark Wohngeld ebenfalls jährlich. Ferner erstattete ihm die Stadt die Umzugskosten von Döbeln nach Dresden.

Leutnant Meyer unterstand als Flugplatzdirektor dem Ratsvorstand der Stadt Dresden und dem Vorstand des Grundstücksamtes Dresden und hatte deren dienstlichen Weisungen Folge zu leisten. Weiter wurde im Vertrag u. a. festgelegt:

- Der Vertrag erlischt bei Einberufung zufolge Mobilmachung und es fallen vom 1. Mobilmachungstage ab die Vergütungen mit der hierdurch bedingten Beendigung der dienstlichen Tätigkeit weg.
- Ohne Genehmigung des Vorstandes des Grundstücksamtes darf sich Herr Leutnant Meyer von seinen Dienstobliegenheiten nicht entfernt halten. Ein Erholungsurlaub wurde ihm auf Ansuchen und soweit es die Dienstgeschäfte gestatteten, bis zur Dauer von 4 Wochen bewilligt.
- Die dienstlichen Befugnisse und Pflichten des Flugplatzdirektors sollten in einer besonderen Dienstweisung noch einmal erfasst werden.
- Das Dienstverhältnis durfte von beiden Seiten nur gekündigt werden, wenn ein wichtiger Grund im Sinne des § 626 BGB vorliegt.

- Über die eventuelle dauerhafte Anstellung von Leutnant Meyer sollte bis 1. April 1914 entschieden werden.

Leutnant Meyer wohnte mindestens seit 7. Juli 1913 kurzfristig in Dresden in der Ferdinandstraße 17 in der Seevorstadt bei Frau verw. Stobrawa. Dann wohnte er in der Neustadt in der Lutherstraße 4 / I.

Ab 1. August 1913 mietete die Stadt für das Büro des Flugplatzdirektors vom Kaufmann Adolph Renner drei Räume im dritten Stock des Hauses »An der Kreuzkirche Nr. 18«.

Noch vor dem offiziellen Beginn seiner Tätigkeit kümmerte sich Leutnant Meyer um die Einrichtung seines Büros. Dafür beantragte er am 7. Juli 1913 beim Grundstücksamt:

- »... b) die möglichst umgehende Vorrichtung dieser drei Räume mit Corridorteil und die eventuelle Ergänzung der elektrischen Lichtleitung (Einbindung eines Unterzählers) und elektrischer Klingelanlage,
- c) die Beschaffung notwendiger Möbel (Amtsgeräte) für das Bureau (Direktor, 1 Maschinenschreiberin und 1 Hilfskraft) – für das Direktorzimmer: 1 Schreibtisch ohne Aufsatz, 1 Schreibtischstuhl mit Lehne, 1 kleines Aktengestell, 1 Bücher-, 1 Kleiderschrank, 1 Waschtisch, 1 Tisch, 3 Stühle, 1 Sofa, 1 Uhr, 1 Teppich,
- d) die Beschaffung der notwendigen Schreibutensilien und
- e) einen Fernsprechanschluss (Apparat auf den Tisch zu stellen) ...«.

Sehr bald zeigte sich, dass es für Leutnant Meyer sehr ungünstig war, dass sein Büro sich nicht unmittelbar am Flugplatz befand. Um zum Flugplatz zu gelangen stellte ihm die Stadtverwaltung damals noch kein Auto zur Verfügung. Nach Leutnant Meyers Antrag erhielt er lediglich für die fast täglich notwendigen Fahrten von seinem Büro zum Flugplatz Freikarten für die Straßenbahn.

Zu Leutnant Meyers ersten Amtshandlungen gehörte eine Dienstreise zu den Flugplätzen nach Leipzig und Johannisthal. Von beiden Flugplätzen kannte er das Führungspersonal und nutzte die Gelegenheit, um sich zu informieren und beraten zu lassen. Gleichzeitig schaute er sich nach einem geeigneten Platzmeister für »seinen« Flugplatz in Kaditz um. Das war möglich, weil der Flugplatzausschuss Leutnant Meyer die Berechtigung erteilte, für die Einstellung von Lohnarbeitern für dringende Arbeiten auf dem Flugplatz Vorschläge machen zu können. Meyer entschied sich für Heinrich Bracht, der schon seit 1910 als Flugplatzmeister in Johannisthal bei Berlin gearbeitet und reichlich Erfahrung gesammelt hatte. Ab 1. September 1913 bekam nun Flugplatzdirektor Meyer mit dem 54-jährigen Heinrich

Bracht einen umsichtigen, zuverlässigen und manchmal leider auch übereifrigen Mitarbeiter. Von Vorteil für den Flugplatzdirektor war, dass sein Platzmeister in einer Dienstwohnung direkt am Flugplatz im Hause Scharfenbergerstraße 62 wohnte und so auch Tag und Nacht in dringenden Fällen einsatzbereit war. Einerseits ist es nicht ganz nachvollziehbar, weshalb sich Flugplatzdirektor Meyer nicht in Flugplatznähe in Übigau eine Wohnung, mindestens aber ein Büro, eingerichtet hat. Dadurch hätte er durch Wegfall der langen Wege mehr Zeit zur Erledigung seiner vielen oft kaum zu bewältigenden Arbeit gehabt. Andererseits versprach er sich durch die räumliche Distanz vielleicht wenigstens nach Dienstschluss die nötige Ruhe. Aber so ganz klappte das auch nicht, denn schon nach kurzer Zeit ordnete er an, dass ihm alle Diensttelegramme auch nachts in seine Privatwohnung in der Lutherstraße zugestellt werden sollten.

Leutnant Meyer war bereit, seine ganze Kraft dieser umfangreichen und vielseitigen, verantwortungsvollen Direktorentätigkeit zu widmen und dieser auch sein Privatleben vollkommen unterzuordnen. Da gab es oft abends nicht den pünktlichen Dienstschluss, weil der Flugplatzdirektor Verpflichtungen und wichtige Termine hatte. Im Dezember 1913 schrieb er an seine vorgesetzte Dienststelle: »... Bei Anberaumungen von Sitzungen des Flugplatzausschusses und dessen Sportkommission bitte ich ergebenst, mich vorher zeitig zu verständigen, damit ich mich entsprechend einrichten kann, da ich während der Wintermonate abends oft eingeladen werde. ...« Diese Einladungen erhielt er von Vereinen und Unternehmen zum Halten von Vorträgen, zu Jubiläumsfeiern, aber auch auf Bällen und Vergnügen war der junge und damals noch ledige Offizier gern gesehener Gast.

Hier soll nun versucht werden, den Lesern einen Einblick in die wichtigsten Aufgabenbereiche und die Arbeitsweise Willy Meyers zu geben, um dabei auch würdigend hervorzuheben, mit welchem großem Engagement der noch sehr junge Flugplatzdirektor oft auch schwierige Probleme meisterte.

In den ersten Wochen seiner Arbeit als Flugplatzdirektor hatte Leutnant Meyer viel mit der Fertigstellung des Flugplatzes und der Luftschiffhalle zu tun. Er machte Vorschläge zur Größe und Ausführung des Haupteinganges und der Nebeneingänge zum Flugplatz, zur Aufstellung der Tribünen und von Flugzeughallen, zur Flugplatzeinzäunung, zu Flugleiteinrichtungen und zur Anlage der Start- und Landebahn. Zur Unterbringung der Sanitätswache, Feuerwehrawache, Telefonzentrale, Büro für Direktion bzw. Platzmeister und Presse empfahl er »... den Bau eines kleinen hölzernen Pavillons auf dem Promenadenplatz ...«.

»... Um den Bedürfnissen der Luftschiffahrt besser gerecht zu werden, ... und weil bis zur Fertigstellung der Militärhalle es die Regel sein wird, daß während eines

großen Teiles des Jahres zwei Schiffe in der Halle sind ...«, schlug Leutnant Meyer im Januar 1914 »... die Errichtung weiterer Einbauten in die städtische Luftschiffhalle und auch den Bau zusätzlicher Gebäude in Hallennähe ...« vor. Laut Subventionsvertrag war das Militär berechtigt, stadteigenes Nebengelass mitzunutzen, deshalb reichte eben das bereits vorhandene nicht mehr aus. Nach Meyers Erfahrungen machte sich unbedingt der Einbau eines Raumes für den Luftschiffführer, ein Raum für Steuerleute und Fahringenieure und ein kleines Restaurant notwendig. Zusätzlich musste Raum zur Zwischenlagerung von Materialien geschaffen werden, die ankommende Luftschiffe an Bord hatten.

Nach der Fertigstellung des Flugplatzes und der Halle musste sich Leutnant Meyer häufig um die Beseitigung von Baumängeln bzw. Reparaturen kümmern. Hinzu kam die Anforderung von Geräten und Apparaturen, deren notwendiges Vorhandensein sich erst in den ersten Betriebswochen herausstellte. So forderte er u. a. die Installierung eines Feuermelders im Werkstattengebäude, die Anbringung einer Nebenmeldeanlage mit sechs Druckknopfmeldern in der Luftschiffhalle, die Anbringung von zusätzlich zwei Feldankern in Hallennähe und die versuchsweise Aufstellung eines Leuchtfeuers auf dem Flugplatz.

Dass es Anfang Dezember 1913 in der städtischen Luftschiffhalle zu einer notwendigen »außervertraglichen Nachrüstung« mit 8 Flaschenzügen, 3 Gondelböcken, Laschen zum Aufhängen der Flaschenzüge und das Anbringen von Erdkabeln für die Blitzableiter kam, war mit dem Verdienst des Flugplatzdirektors. Am 12. Januar 1914 teilte Leutnant Meyer der Flugplatzverwaltung weitere Mängel an der Luftschiffhalle mit: »... Fenster und Türen der Halle sind derart undicht, daß bei Regenwetter die ganze Halle überschwemmt ist. Die herabfallenden Schneemassen bilden direkt eine Gefahr für ein in der Halle befindliches Luftschiff. Abhilfe ist schnellstens nötig, da in nächster Zeit ein Militärluftschiff eintreffen wird«.

Im März 1914 musste der Flugplatzdirektor dem Grundstücksamt mitteilen, daß »... von einem Fenster der Luftschiffhalle eine Glasscheibe aus dem Rahmen, der unten nicht abgeschlossen war, nachgerutscht war. Die herausgefallene Scheibe ist natürlich herausgesprungen und hätte, wenn sie beim Herausfallen einen Menschen getroffen hätte, diesen schwer verletzt oder getötet. ... Ich ersuche, die Zeppelin-Hallenbau-Gesellschaft zur schleunigen Reparatur heranzuziehen und ihr anheimzustellen, an der unteren Kante *aller* Fensterrahmen eine Leiste anzubringen, die ein Herausrutschen der Glasscheiben verhindert«.

Am 28. Mai 1914 forderte Flugplatzdirektor Meyer per Telegramm von der Zeppelin-Hallenbau Berlin G.m.b.H. die sofortige Überdachung des sich in der Halle

befindlichen Materialschuppens und des Passagiertraumes mit Dachpappe. Offensichtlich regnete es, wie an anderen Stellen der Halle, auch in diese Räume hinein. Mit der laut Dienstvertrag übertragenen technischen Leitung war auch Flugplatzdirektor Leutnant Meyer hauptverantwortlich für Ordnung und Sicherheit auf dem Flugplatz und in der städtischen Luftschiffhalle. Da gab es vor allem in den ersten Wochen seiner Tätigkeit große Probleme: Flugplatz und Halle waren noch eine riesige unübersichtliche Baustelle. Die Wege auf dem Platz waren fast alle noch unbefestigt und der Platz besaß noch keine vollständige Einzäunung. Es existierte auch noch keine Platzordnung und nur wenige Schilder waren mit dem Hinweis angebracht, dass das Betreten des Flugplatzes für Unbefugte verboten war. Viele Neugierige und Interessierte wollten sich die Baustelle ansehen. Die Dreistesten von ihnen widersetzten sich sogar den Aufforderungen der Gendarmen vom IV. Polizeirevier des 19. Dresdner Bezirkes, den Platz sofort zu verlassen. Für etwas mehr Kontrolle und Sicherheit sorgte der am 1. September 1913 eingestellte und den Flugplatzdirektor unterstützende Platzmeister Heinrich Bracht.

Leutnant Meyer hatte sich an die Direktoren der Flugplätze in Leipzig-Mockau, Gelsenkirchen, Berlin-Johannisthal, Gotha und Potsdam mit der Bitte um Zusage eines Exemplars ihrer Flugplatzordnungen gewandt.

Am 12. Januar 1914, also über zwei Monate nach Flugplatzöffnung, teilte er dem städtischen Grundstücksamt mit, dass er es bis zum 20. Januar schaffen würde, einen Entwurf für eine Platzordnung zu erarbeiten. In diesem Schreiben bemerkt Leutnant Meyer kritisch: »... Wenn mir die anfangs Dezember erbetene zweite Bürokräft schon gestellt worden wäre, hätte ich den Vorschriftenentwurf schon fertigstellen können. Bis jetzt habe ich fast ausnahmslos mit zu wenig Hilfskräften gearbeitet, was den Betrieb sehr verlangsamt und erschwert.«

Wenige Tage später bat die Flugzeugabteilung des Königlich-Sächsischen Vereins für Luftfahrt im Hinblick auf den bevorstehenden Dreieckflug um Zustellung »... der auf dem hiesigen Platze geltenden Platz- und Flugordnung. Sollte eine solche noch nicht aufgestellt sein, möchten wir auf die Bestimmung des § 92 der Luftverkehrsordnung hinweisen, wonach für Flugplätze eine solche aufzustellen und dem deutschen Luftfahrerverbände zur Genehmigung vorzulegen ist ...«.

Erst nach der Amtszeit von Leutnant Meyer, nämlich im September 1914, trat eine 48 Paragraphen umfassende Flugplatzordnung für den Flugplatz Dresden-Kaditz in Kraft. Sie wurde jedem Flugzeug- bzw. Luftschiffführer kurz nach der Landung zur Information als Broschüre übergeben.

Da dem Flugplatzdirektor auch die kaufmännische Leitung des Flugplatzes oblag, hatte er sich in besonderem Maße um dessen Rentabilität zu bemühen. Haupteinahmequellen waren dabei damals die Ansiedlung von Flugzeugindustrie mit Flugschulen und die Durchführung von Großflugveranstaltungen auf dem Kaditzer Flugplatz. Dabei erwies es sich als großer Vorteil, dass Leutnant Meyer viele führende Experten des Flugwesens kannte. Besonders gute Kontakte hatte Leutnant Meyer zu den Verantwortlichen der Flugplätze in Leipzig und Johannisthal bei Berlin und zu den Militärfliegern in Döberitz und Großenhain.

Mit dem Ausbruch des I. Weltkrieges fand Leutnant Meyers erfolgreiche Arbeit als Flugplatzdirektor in Dresden-Kaditz ein jähes Ende. Am 2. August 1914 bekam Leutnant Meyer seine Einberufung zum Heer. Sein Einsatz erfolgte an der Westfront in der Feldfliegerabteilung 23 (FFA 23). Diese Abteilung war kurzfristig mit Kriegsausbruch in Großenhain durch das 3. Flieger-Bataillon Nr. 1 aufgestellt worden.

Schon am 29. September 1914 wurde Leutnant Meyer »für hervorragende Leistungen bei Flügen in Feindesland« zum Oberleutnant befördert und mit dem »Eisernen Kreuz« ausgezeichnet. Die Flugplatzverwaltung schrieb dazu in diesem Zusammenhang u. a. an die Lokalpresse:

»Unter den kühnen Fliegern, die im gegenwärtigen Krieg schon unstreitig große Erfolge zu verzeichnen haben, ist auch eine bekannte Dresdner Persönlichkeit, Herr Leutnant Meyer, welcher als Fliegeroffizier im Felde steht. ...«

Am 10. Mai 1915 sandte die Flugplatzverwaltung an Oberleutnant Meyer (Oberkommando II. Armee, 23. Feldfliegerabteilung) Glückwünsche zur Auszeichnung mit dem »Ritterkreuz I. Klasse«.

Von Leipzig bat Oberleutnant Meyer am 15. August 1915 Dr. Krüger, dem damaligen Leiter des Grundstücksamtes und damit auch Leiter der Flugplatzverwaltung, um Ausstellung eines Dienstzeugnisses. In diesem, das auch Oberbürgermeister Dr. Beutler zur wohlwollenden Kenntnisnahme vorgelegt wurde, heißt es u. a.:

»... Herr Meyer hat seine ganze Kraft und sein volles Können dem Amte gewidmet und hat in der Zeit seiner Tätigkeit bewiesen, daß er die Fähigkeit besitzt, die die vielseitige und schwierige Stellung des Flugplatzdirektors erforderte.

Seine Tätigkeit, seine natürliche Begabung zur angemessenen Behandlung des Publikums und deren Interessen, zum richtigen kaufmännischen Abwägen aller Anregungen und Unternehmungen sowie sein umfassendes Verständnis auf dem Gebiete des Flugwesens hat wesentlichen Anteil an der Hebung des jungen Platzes gehabt. ...«

Aus einem am 31. August 1915 von Oberleutnant Meyer an Dr. Krüger gerichteten Dankschreiben geht hervor, dass Oberleutnant Meyer zu dieser Zeit Kommandoführer an der Militärfliegerschule in Leipzig-Lindenthal war.

In Verbindung mit der Verleihung des Militär-St.-Heinrichs-Orden an Oberleutnant Meyer wurde am 5. Oktober 1916 bekannt, dass er mit Hauptmann Eberhard Bohnstedt (1886 – 1957) als Beobachter insgesamt 4.000 Kilometer über der Front im Flugzeug F 988/14 geflogen ist und u. a. über den Rückzug der Briten bei Maubeuge, über die Truppenbewegungen während der Schlacht von Quentin sowie während der Marneschlacht exakt berichtet hatte.

Trotz Kriegsverpflichtung von Oberleutnant Meyer gelang es dem Königlich Sächsischen Verein für Luftfahrt, ihn zum Halten eines Vortrags mit Lichtbildern zum Thema »Der Krieg in den Lüften«, den er am 22. November 1917 in der Aula der Technischen Hochschule Dresden am Bismarckplatz hielt, zu gewinnen.

Auf Antrag der Flugplatzverwaltung wurde der ehemalige Flugplatzdirektor Willy Meyer, der nun zum Hauptmann befördert und in Charlottenburg stationiert war, für den 22. April 1918 freigestellt, um in Dresden an einer wichtigen Sitzung des Flugplatzausschusses des Rates zu Dresden beratend teilnehmen zu können. Auf dieser Sitzung sprach man schon weitblickend über die Zeit nach dem Krieg. Man wollte dann eine Versuchsflugpost zwischen Leipzig und Dresden und eventuell auch unter Einbeziehung von Chemnitz einrichten. Dazu wollte man Hauptmann Meyers Meinung und Hinweise zur Kontaktaufnahme hören.

Dem Verfasser ist nur wenig über Willy Meyers Biographie nach Ende des I. Weltkrieges bekannt.

November und Dezember 1918 hatte Hauptmann Willy Meyer noch einmal Verbindung zu seiner alten Dienststelle in Dresden. In deren Auftrag und im Namen des Flugplatzausschusses des Rates zu Dresden sprach er im preußischen Kriegsministerium in Berlin vor, um zu erreichen, dass die Militärverwaltung ihre im Subventionsvertrag von 1913 übernommenen finanziellen Verpflichtungen gegenüber der Stadt Dresden erfüllt. Dass gerade der ehemalige Dresdner Flugplatzdirektor damit beauftragt wurde, lag sicher daran, dass Hauptmann Meyer mit General Oschmann einen ganz entscheidenden Mitarbeiter dieses Militärministeriums kannte. Vielleicht hatten sie sich sogar bei der Einweihungsfeier des Kaditzer Flugplatzes 1913 kennengelernt. Da gehörte der General zur offiziellen Abordnung des Preußischen Kriegsministeriums. Seit Mai 1912 Abteilungschef im Kriegsministerium, galt er als ein Spezialist in Fragen des Militärverkehrswesens.

Über seine Gesprächsergebnisse schrieb Hauptmann Meyer am 11. Dezember 1918 von Charlottenburg, Reichsstraße 103, an die Flugplatzverwaltung:

»... Ich teile Ihnen mit, daß es mir leider nicht gelungen ist, in dieser Angelegenheit etwas zu erreichen. Ich habe verschiedentlich verhandelt, bin hier wie gesagt zu keinem positiven Resultat gekommen. Diese Verhandlungen wurden nun durch den Eintritt der Revolution und vorher durch das Ausscheiden des Generals Hartmann (Anm. v. S. R.: Er wurde am 26.11.1918 aus dem Militär verabschiedet.) noch gestört. Ich glaube auch, dass für die nächste Zeit in dieser Angelegenheit sehr wenig zu erreichen sein wird.

Es tut mir außerordentlich leid, daß ich diesen Bescheid geben muß, denn ich hätte mich ganz besonders gefreut, wenn ich der Städtischen Flugplatzverwaltung in dankbarem und treuem Angedenken an meine frühere Tätigkeit daselbst hätte behilflich sein können. ...«

Aus einem Antwortschreiben Willy Meyers vom 12. Dezember 1918 aus Charlottenburg an den Leutnant d. R. Erich Meyer in Dresden, Ludwig-Richter Straße 20, geht lediglich hervor, dass er nicht beabsichtigte, den Flugplatz wieder zu übernehmen und er schrieb weiter: »... Ich selbst habe meinen Abschied eingereicht und bin augenblicklich auf Urlaub; weiß auch noch nicht, was ich anfangen werde. ...«

Noch einmal hielt Hauptmann Meyer in Dresden in der Technischen Hochschule – nun vor Mitgliedern des Sächsischen Vereins für Luftfahrt – einen Vortrag. Darüber war im »Dresdner Anzeiger« zu lesen:

»Äußerst interessante und fesselnde Einblicke in das Gebiet der Luftfahrt vermittelte der Verein seinen Mitgliedern durch seinen letzten winterlichen Vortrag, den Hauptmann Meyer, unterstützt durch viele Lichtbilder, am Dienstag Abend in der Technischen Hochschule Dresden über Erinnerungen aus achtjähriger Luftfahrertätigkeit hielt ...«

Erst wieder aus dem Jahre 1976 konnte etwas über Willy Meyer in Erfahrung gebracht werden. Damals schrieb der mit 91 Jahren hochbetagte Flugpionier, der damals in Berlin-Dahlem in der Sulzaer Straße 18 wohnte, einen mehrseitigen autobiographischen Beitrag mit der Überschrift »Streiflichter aus der Kindheit der deutschen Fliegerei«. Darin schildert er sehr detailliert seine eigene Ausbildung zum Flugzeugführer. Man muss annehmen, dass Herr Meyer vielleicht doch noch Aufzeichnungen von früher gehaltenen Vorträgen zu diesem Thema hatte und vielleicht ist dem über Neunzigjährigen bei der Anfertigung dieser Niederschrift auch geholfen worden. Leider sind daraus keine weiteren biographischen Daten von Herrn Meyer zu entnehmen.

Bekannt ist lediglich, dass Willy Meyer im Jahre 1977 im Alter von 92 Jahren in Berlin verstarb.

## Vom Wohnhaus mit Gärtnerei zum ersten Verwaltungsgebäude des Flugplatzes

Das mit einem Wohnhaus bebaute Grundstück Scharfenberger Straße 62 (Grundbuchnummer Nr. 40, Mickten) liegt im erweiterten Einmündungsbereich der Scharfenberger Straße in die Washingtonstraße. Eigentümer dieses Hauses war der Zimmerer Vogel, der in Mickten auf der Rethelstraße 6 wohnte. Sein Grundstück mit Haus in der Scharfenberger Straße hatte er an den Gärtner Oskar Angermann, der das Erdgeschoss bewohnte und den dazugehörigen Garten hauptgewerblich gärtnerisch nutzte, verpachtet. Die erste Etage und das Dachgeschoss hatten andere Familien gemietet.

Mit dem Bau des Flugplatzes bekam dieses Haus eine ganz besondere Bedeutung. Es lag nämlich als einziges Gebäude direkt am künftigen Haupteingang zum Flugplatz und die Stadt Dresden wollte es aus Kostengründen unbedingt gleich als Funktionsgebäude für den Flugplatz nutzen. Sie muss das Haus noch im Jahre 1913 gekauft haben, denn im Adressbuch von 1914 war sie für dieses Haus einschließlich des dazugehörigen Grundstückes schon als Eigentümerin vermerkt.

Im Erdgeschoss befand sich das Büro des Flugplatzdirektors Leutnant Meyer, die Polizeiwache, das Post- und Telegraphenamtsamt und ein kleiner Aufenthaltsraum für die Fluggäste. In dem für einen Flugplatz wenig repräsentativen Haus ging es sehr beengt zu, denn es machte schon Schwierigkeiten, hier bei Großveranstaltungen dem Sanitätsdienst einen entsprechend großen Raum zur Verfügung zu stellen. Die erste Etage bewohnte bis 1918 der Platzmeister Heinrich Bracht mit seiner Familie, das Dachgeschoss blieb wahrscheinlich Lagerräumen vorbehalten.

Im August 1913 beschloss der Rat zu Dresden, dass »... hinsichtlich der Errichtung fester Bauten auf dem Flugplatz zunächst nur das Haupttor zu bauen ist und im übrigen das vorhandene Bedürfnis nach festen Bauten durch Errichtung von Zelten zu befriedigen sei ...«.

Auf solche Provisorien musste auf dem Flugplatz auch noch nach der Eröffnung öfters zurückgegriffen werden.

Auch von der städtischen Flugplatzverwaltung, die als eine dem Grundstücksamt der Stadt zugeordnete Verwaltungsstelle eigentlich im Rathaus ihren Sitz hatte, ist bekannt, dass sie mindestens im Jahre 1921 für einige Zeit im Gebäude Scharfenberger Straße 62 mit untergebracht war.

Nach der Schließung des Flugplatzes blieb die Stadt Dresden Eigentümerin dieses Hauses. Verwaltet wurde es ab 1928 vom Stadtwohlfahrtsamt, das im Erdgeschoss

und in der ersten Etage ein Kinderheim einrichtete. Dessen langjährige Leiterin, Frau Katharine Richter, wohnte im Dachgeschoss.



*Marineluftschiffer vor dem Flugplatzbüro (links) und vor der ersten Luftschifferkaserne (rechts) in der Scharfenberger Straße in Dresden-Übigau*

Auch in DDR-Zeiten nutzte der VEB Transformatoren- und Röntgenwerk Dresden, dessen Betriebsgelände sich ja unmittelbar daran anschloss, das Gebäude als Kinderkrippe bzw. Kindertagesstätte. Erst in den neunziger Jahren des 20. Jahrhunderts erfolgte der Abriss dieses Hauses, das in wenigen Jahrzehnten eine so wechselvolle Geschichte hatte.

### **Baubewerber für die städtische Luftschiffhalle**

Am 18. September 1912, zu einem Zeitpunkt also, zu dem überhaupt noch nicht endgültig feststand, wo der Flugplatz in Dresden gebaut werden sollte und ob auf ihm eine Luftschiffhalle errichtet werden würde, bat schon ein Vertreter der »Fa. Eisenhoch- und Brückenbau Hannover-Herrenhausen« in einem Schreiben den