

Die Bayerische Ballon- und Luftschifferabteilung bis 1918

Klaus Held

Dieser Beitrag befasst sich mit den Anfängen der K.B. Militärluftfahrt: der 1890 errichteten K.B. Luftschifferabteilung, wobei der ortsgeschichtliche Aspekt im Vordergrund steht.

Bereits rund zwei Jahrzehnte, bevor die Königlich Bayerische Fliegertruppe mit ihren Flugzeugen in Oberschleißheim stationiert wurde, erprobte das bayerische Militär die Kriegstauglichkeit einer anderen Art von Luftfahrzeugen – Luftfahrzeugen „leichter als Luft“: Ballons.

Zunächst einige geschichtliche Daten zur bemannten Ballonluftfahrt.

- Am 21. November 1783 gelang bei Paris zwei Franzosen mit einem Heißluftballon der Gebrüder Montgolfier der erste bemannte Ballonaufstieg.
- Der erste bemannte Ballonaufstieg in Deutschland fand am 3. Oktober 1785 in Frankfurt am Main statt, auch hier durchgeführt von einem Franzosen, Jean Pierre Blanchard, dessen Ballon jedoch mit Wasserstoffgas gefüllt war. Blanchard war es auch, der am 12. November 1787 den ersten Ballonaufstieg in Bayern, nämlich in Nürnberg, ausführte.
- In München war es eine Frau, die Dresdnerin Wilhelmine Reichardt, die zum zehnjährigen Jubiläum des Münchner Oktoberfestes am 1. Oktober 1820 von der Theresienwiese aus aufstieg und schließlich in Zorneding im Osten von München landete.

Schon bald nach den ersten noch rein zivilen Ballonaufstiegen, die immer eine große Attraktion für die Zuschauer darstellten, wurden Ballons auch militärisch verwendet, und zwar zur Beobachtung und Nachrichtenübermittlung:

- im Juni 1794 in den französischen Revolutionskriegen.

- 1849, durch die Österreicher bei der Belagerung Venedigs.
- und auch im amerikanischen Sezessionskrieg von 1861 bis 1865.

Im deutsch-französischen Krieg 1870/71 setzte die preußische Heeresverwaltung Ballons bei der Belagerung von Straßburg und vor Paris ein - allerdings mit eher mäßigem Erfolg. Auf der Gegenseite dienten Ballons dazu, wichtige Personen und Post aus dem eingeschlossenen Paris in den freien Teil Frankreichs zu bringen – und dies mit Erfolg. Zwischen September 1870 und Februar 1871 gelang es 66 Ballons mit insgesamt 164 Personen, 381 Brieftauben und 2,5 Millionen Briefen die französische Hauptstadt zu verlassen.

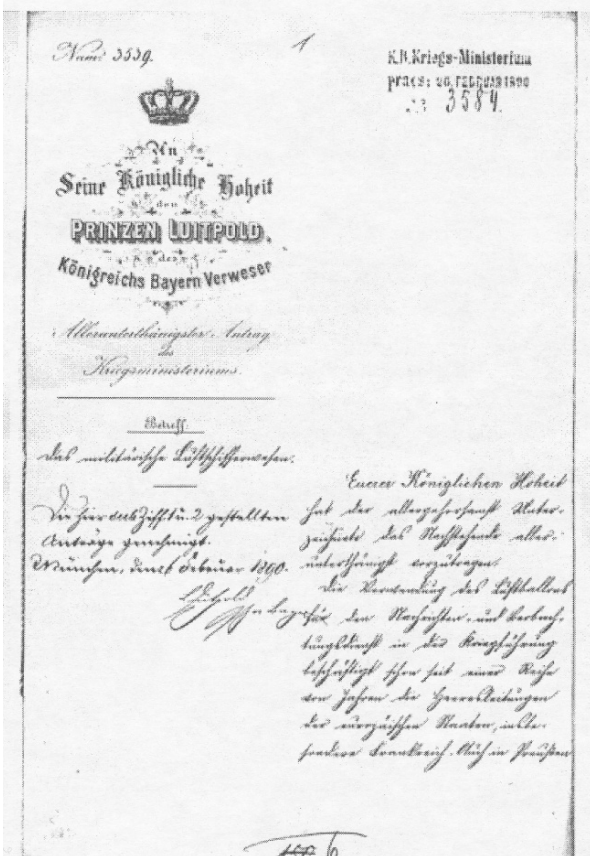
1882, nach 10 Jahren Stillstand, beschäftigte sich das preußische Militär erneut mit der Erprobung und Nutzung von Ballons, was 1884 zur Bildung einer Versuchsstation für Captivballons führte, aus der 1886 die Luftschifferabteilung auf dem Gelände Tempelhofer Feld in Berlin hervorging.

1890 war es auch in Bayern so weit:

Die Entstehung der Bayerischen Luftschifferabteilung geht auf einen Erlass von Prinz Luitpold zurück, der wie folgt lautete:

„Seine Königliche Hoheit Prinz Luitpold, des Königreichs Bayern Verweser, haben durch Allerhöchste EntschlieÙung vom 26. Februar 1890 die Errichtung einer Luftschiffer-Lehrabteilung in München Allergrnädigst zu genehmigen und das Kriegsministerium zu ermächtigen geruht, die weiteren desfallsigen Erhebungen und Anordnungen zu treffen“.

In diesem Erlass wurde auch bestimmt, dass die Luftschiffer-Lehrabteilung in der Stärke von 3 Offizieren, 4 Unteroffizieren und 26 Mann, dem K. Eisenbahn-Bataillon zugeteilt und der K. Inspektion des Ingenieurkorps und der Festungen unterstellt werden soll.



Der von Prinz Luitpold genehmigte Antrag des Kriegsministeriums zur Bildung einer Luftschiffertruppe vom 26.2.1890. (BayHStA, M.Kr. 1391).

Die Führung der Abteilung wurde dem Hauptmann Karl Brug übertragen. Karl Brug spielt in der Geschichte der bayerischen Militärluftfahrt eine wichtige Rolle, weshalb er hier kurz vorgestellt werden soll.



Karl Brug, der erste Kommandeur der Luftschiffertruppe.

Am 15. Juni 1855 wird er in Dirlwang bei Mindelheim im Unterallgäu geboren. In Augsburg besucht er das Realgymnasium, im Anschluss daran die polytechnische Schule – später Technische Hochschule – in München und beginnt anschließend seine militärische Laufbahn. Von November 1885 bis August 1886 wird Brug als bayerischer Offizier zum preußischen Ballon-Detachement kommandiert. Dort soll er Einblicke gewinnen und dadurch mithelfen, eigene bayerische Entwicklungen vorzubereiten.

Ausgestattet mit besten Referenzen, kehrt Brug nach München zurück und wird 1890 der erste Kommandeur der Bayerischen Luftschifferabteilung. Ein Jahr zuvor, 1889, war er bereits als Mitbegründer des Münchner Vereins für Luftschiffahrt in Erscheinung getreten. Der Verein verfügte über eigene Ballons und beschäftigte sich vor allem mit der wissenschaftlichen Seite der Luftschiffahrt; im Mai 1890 zählte er bereits 340 Mitglieder (darunter auch der spätere Kronprinz Rupprecht) und war damit einer der ersten und größten Luftschiffervereine in Deutschland.

Die weitere militärische Laufbahn Brugs in Stichworten:

1890-1895 erster Kommandeur der Bayerischen-Luftschiffer-Abteilung, 1904 Ritter des kgl. Verdienstordens der Bayer. Krone (womit der persönliche Adelstitel – Karl Ritter von Brug – verbunden war), 1909

Chef des Ingenieurkorps und Inspekteur der Festungen.

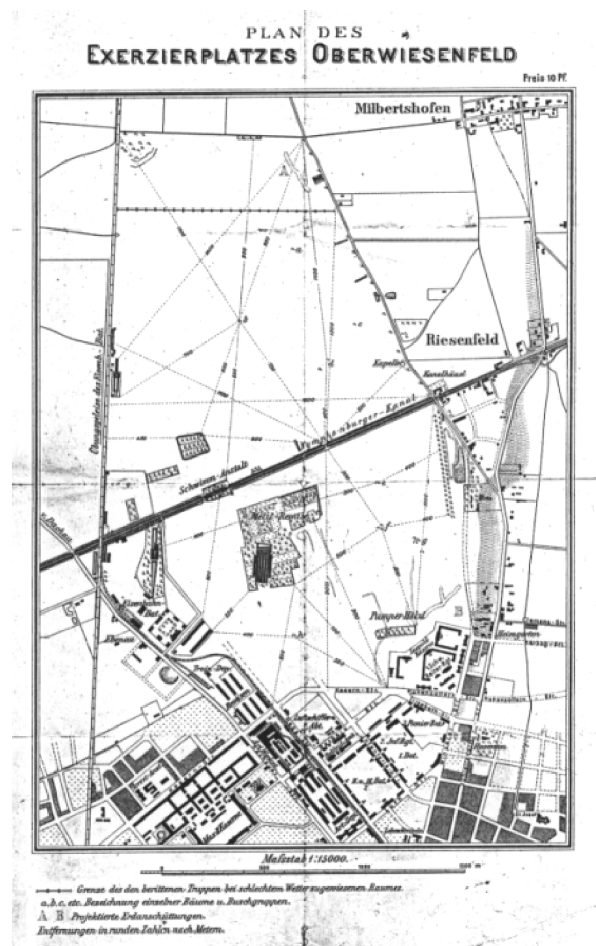
Im Januar 1912 bildet er bei der ihm unterstellten Luftschiffer- und Kraftfahrabteilung das erste bayerische Fliegerkorps-Kommando, das am 1.4.1912 zu einer Fliegerkompanie ausgebaut wurde mit Standort Oberschleißheim.

Brug unterstützte das Deutsche Museum beim Ausbau der Abteilung Luftschiffahrt und stiftete diesem auch seine umfangreiche Sammlung von Büchern, Schriften und Bildern zur Geschichte der Ballonfahrt.

Am 25. April 1923 stirbt Karl von Brug in Garmisch, wo eine Straße nach ihm benannt ist.

Zurück zur Luftschiffer-Lehrabteilung und ihrem Standort am Süden des Oberwiesenfelds.

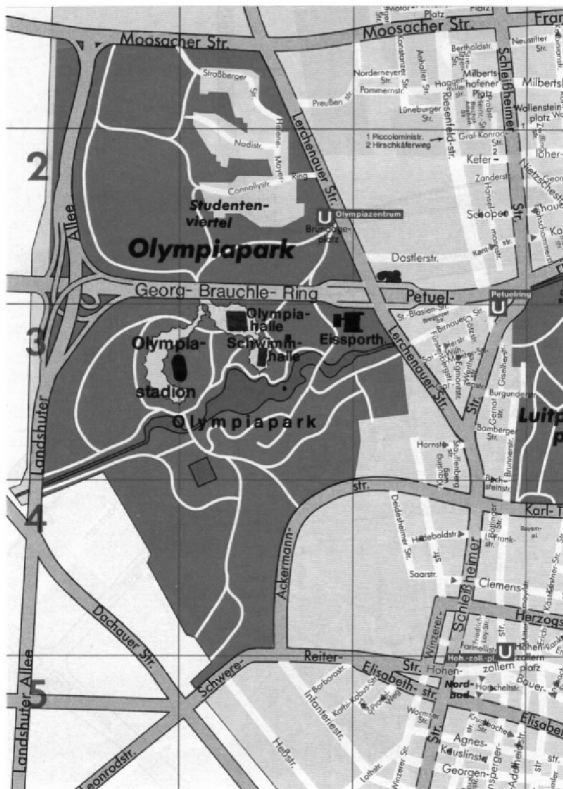
Auf dem Gelände des von 1968 bis 1972 errichteten Olympiaparks befand sich einst der Exerzierplatz und spätere Flugplatz Oberwiesenfeld:



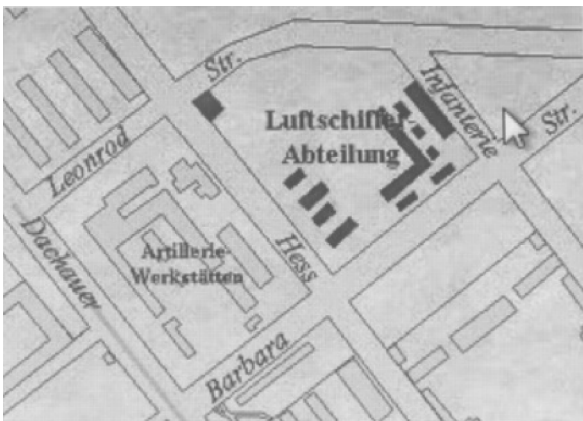
Das Oberwiesenfeld als Exerzierplatz mit der Luftschifferabteilung am Südrand um 1900.

1890 stiegen hier die Ballons der Luftschifferlehrabteilung auf, 1909 landeten hier die ersten lenkbaren Luftschiffe (Zeppelin Z I und Parseval P III) und 1910 wurden hier die ersten Piloten ausgebildet (Bayerische Fliegerschule Gans-Fabrice) und Flugzeuge (Otto) gebaut. 20 Jahre lang, von 1919 bis 1939, war Oberwiesenfeld Münchens erster Verkehrsflughafen und nach dem Krieg (bis 1968) Münchens stadtnaher Sportflugplatz.

Das Übungsgelände der Luftschiffer befand sich auf einem Areal, das im Norden von der Leonrodstraße (heute in diesem Bereich Schwere-Reiter-Straße), im Süden von der Barbarastraße, im Osten von der Infanterie- und im Westen von der Heßstraße begrenzt wurde.

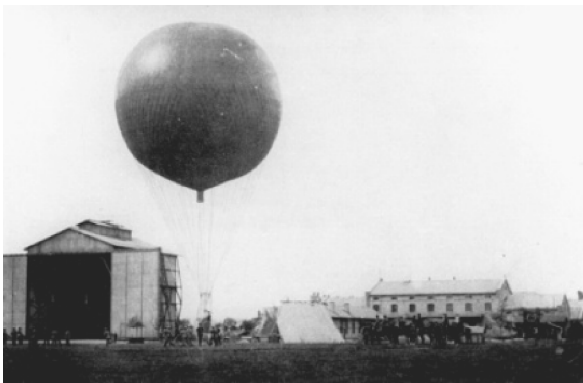


Das Oberwiesenfeld heute: Der Olympiapark.

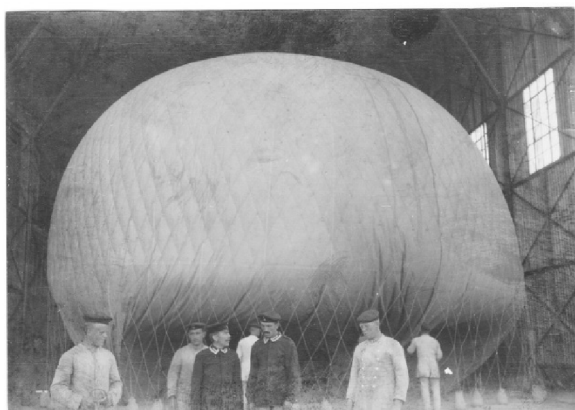


Lageplan der Luftschifferabteilung.

Im südwestlichen Teil wurde 1891 zunächst eine Ballonhalle errichtet, eine Stahlkonstruktion der Maschinenfabrik Kießling mit den Maßen 30 x 11 m. Später kamen Gebäude für Kompressoren sowie Dampfkessel und Schuppen für die Gaserzeugung hinzu.

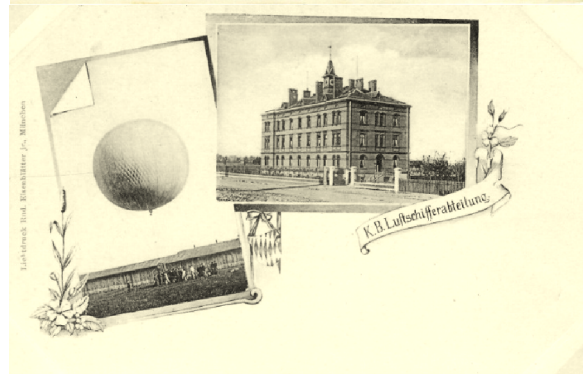
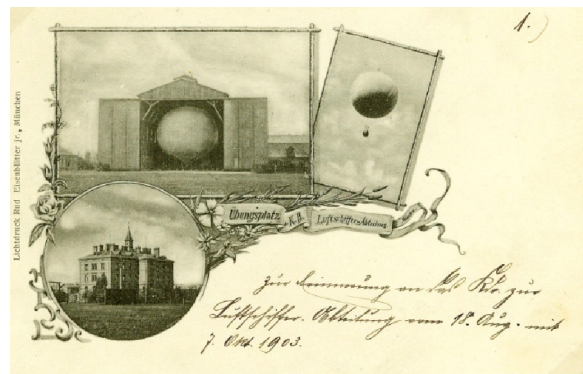


Die Ballonhalle im Bereich Heß-/Barbarastraße.



Blick in die Ballonhalle.

Bis Ende 1896 waren die Luftschiffer in der neu errichteten Eisenbahnkaserne an der Dachauer Straße einquartiert. Erst dann war die eigene Kaserne im Nordteil des Übungsgeländes bezugsfertig.



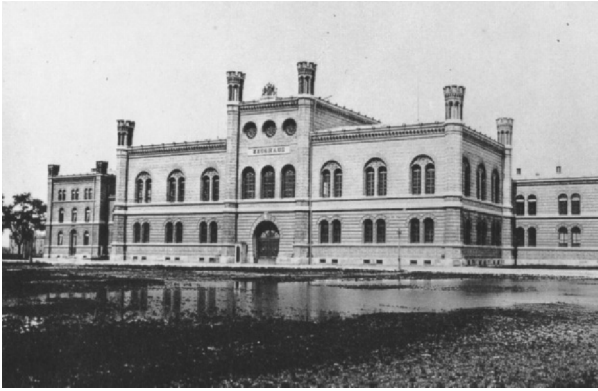
Zeitgenössische Ansichtskarten der Luftschifferabteilung mit der 1896 errichteten Kaserne an der Leonrod-/Heßstraße.



Die Kaserne des Eisenbahnbataillons, Quartier der Luftschiffer bis 1896.

In der Anfangsphase bekamen die bayerischen Luftschiffer bereitwilligst Unterstützung von ihren preussischen Kollegen. Sie lieferten einen Teil der Übungsausrüstung, bestehend aus einem vollständig ausgerüsteten Fesselballon von 1000 cbm Inhalt (das entspricht etwa einem Durchmesser von 12 m) und einer Dampfwinde.

Die ersten Freiballonaufstiege fanden noch außerhalb des Übungsgeländes statt, so am 24. März 1890 am Zeughaus an der Lothstraße und am 23. Juli 1890 am Gaswerk in Haidhausen.



Das Zeughaus an der Lothstraße , Schauplatz des ersten Ballonaufstiegs.

(Stadtarchiv München)

Bereits 1891 nahmen die Luftschiffer an Übungen außerhalb des eigenen Übungsgeländes teil, bei Manövern auf dem



Übergang auf einer Pontonbrücke über den Lech mit Kugelballon.

1895 endete die Ära Brug bei den Luftschiffern, an seine Stelle trat Hauptmann Freiherr v. Guttenberg. Auch die Bezeichnung änderte sich: Ab 1. April lautete sie nun Luftschifferabteilung.

1898 konnten die Münchner über dem Übungsgelände einen neuen Ballontyp erkennen: den Parseval-Sigsfeld-Drachenballon; er ermöglichte eine größere Steighöhe, ruhigere Beobachtung, vor allem aber eine bessere Führung des Ballons beim Steigen und Einholen, als dies bei den bisher zur Verfügung stehenden Kugelballons der Fall war. Hersteller des nach seinen Konstrukteuren August von Parseval und Bartsch von Sigsfeld benannten Ballons war die schon erwähnte Fabrik von August Riedinger in Augsburg.



Parseval-Sigsfeld-Drachenballon über dem Übungplatz.

Der Drachenballon hat bereits Ähnlichkeit mit den späteren von Parseval entwickelten motorisierten und lenkbaren Prall-Luftschiffen.

1910 war das Parseval-Luftschiff P VI für mehrere Monate auf der Münchner Theresienhöhe stationiert, von wo aus Rundfahrten über das Alpenvorland angeboten wurden und es war ein besonderes Ereignis, als im Oktober dieses Luftschiff auch der Luftschifferabteilung zu einer militärischen Übung einen Besuch abstattete. Das Luftschiff hatte eine Länge von 73 m – zum Vergleich: der Zeppelin NT, der seit einigen Jahren von Schleißheim aus zu Rundflügen startet, hat mit 75 m Länge eine ähnliche Größe.



Parseval P VI als Übungsobjekt der Luftschiffer am Oberwiesenfeld.

Anders als beim Preußischen Heer und bei der kaiserlichen Marine, fanden lenkbare Luftschiffe aber keine Verwendung beim bayerischen Militär. Karl Ritter von Brug, schätzte den militärischen Nutzen von Luftschiffen als gering ein und konzentrierte sich auf den Aufbau einer bayerischen Fliegertruppe.

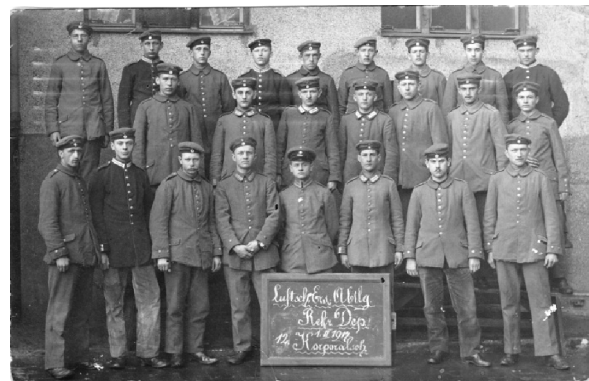
Die Luftschifferabteilung blieb aber weiterhin bestehen und erhielt bei dem am 1. Oktober 1912 eingerichteten Luft- und Kraftfahrbataillon den Status einer Kompanie.

Mit der Mobilmachung am 1.10.1914 wurde die Luftschiffer-Kompanie zur Festung Germersheim (bei Speyer, in der damals noch bayerischen Pfalz) verlegt. In München verblieb eine Ersatzabteilung, die für die Ausbildung von Ballonbesatzungen zuständig war und über Ballonbau-Aufsichten und Abnahmekommandos verfügte.



Drachensballon am Westrand des Oberwiesenfelds während des Ersten Weltkriegs. Im Hintergrund sind die Gebäude des neuen Münchner Gaswerks zu erkennen.

(Sammlung Schubert)



Fototermin bei der Luftschiffer-Ersatzabteilung 1917.

In Germersheim entstanden die bayerischen Feldluftschifferabteilungen (FLA) 1 und 2, und diese bildeten bei Kriegsbeginn zusammen mit acht preußischen Abteilungen die deutsche Feldluftschiffertruppe. Hinzu kamen 15 nicht-bayerische stationäre Festungsluftschiffertruppen, die 1915 ebenfalls in Feldluftschifferabteilungen umgewandelt wurden.

Jede Abteilung erhielt zunächst zwei Parseval-Sigsfeld-Drachensballons mit 600 m³.

Die Stärke einer Abteilung betrug 10 Offiziere, 270 Mann, ca. 200 Pferde und 35 Fahrzeuge.

Aufgrund ihrer Schwerfälligkeit versagten die Ballons im anfänglichen Bewegungskrieg, gewannen aber im Stellungskrieg zunehmend an Bedeutung. Die Aufgaben waren das Aufklären hinter der feindlichen Front durch Fernglasbeobachtung und Schrägbild-Aufnahmen sowie das gezielte Lenken der eigenen Artillerie auf den Gegner mithilfe von Telefon oder Blinkzeichen.

Ballons waren immer ein leichtes Ziel für gegnerische Flieger. Ab 1916 wurden die Ballons mit Fallschirmen ausgerüstet, was vielen Ballonbesetzungen das Leben rettete.

Der Einsatz der bayerischen Feldluftschifferabteilungen konzentrierte sich auf die Westfront. 1916 z.B. war die 8. Bayer. Feldluftschiffer-Abteilung bei der Schlacht bei Verdun eingesetzt.

Die Schlacht bei Verdun dauerte von Februar bis Dezember 1916 und kostete auf beiden Seiten 100.000 Soldaten das Leben.



Feldpost aus bayerischen Feldluftschiffer-Abteilungen.

Im Kriegsverlauf wurden weitere Luftschifferabteilungen gebildet und diverse organisatorische Änderungen – auch die Kommandostruktur betreffend – vorgenommen. So wurden z.B. die bisherigen Feldluftschifferabteilungen ab 1917 in mehrere Ballonzüge (3 Offiziere, 110 Mann) aufgeteilt, von denen auch jeder einzelne für bestimmte Aufgaben an der Front eingesetzt werden konnte.

Bei der Versorgung der Feldluftschifferabteilungen mit Drachenballons spielten die verfügbaren Kontingente an Rohgummi eine wichtige Rolle. Von September bis Dezember 1916 wurden den nunmehr acht bayerischen Abteilungen insgesamt 20 Ballons, den 44 preußischen Abteilungen insgesamt 91 Ballons zugeteilt.

Die Zuteilung erfolgte durch das Kriegsministerium in Berlin, aber unter Berücksichtigung der bayerischen Interessen. Später musste bei der Ballonherstellung auf Rohgummi wegen Knappheit weitgehend verzichtet werden; die Hersteller waren gezwungen, minderwertigere Materialien zu verwenden, was die Gasdichtigkeit enorm beeinträchtigte.

1917 wurde der Drachenballon durch den sog. AE-Ballon abgelöst. Er entsprach im Wesentlichen einem von dem französischen Hauptmann Albert Caquot entwickelten und bei den Alliierten eingesetzten – und von den Deutschen erbeuteten – Ballon. Dieser tropfenförmige Ballon hatte 850 m³ Inhalt und drei luftgefüllte Steuerwülste. Er erwies sich als sehr stabil, erreichte eine Höhe von 1500 m und konnte noch bei einem Wind von 20m/Sek (Drachenballon: 14 m/Sek) aufsteigen.



Kam in der Endphase des Ersten Weltkriegs zum Einsatz: Der sog. AE-Ballon.

Im Sommer 1918 war die Luftschiffertruppe (inkl. der bayerischen Einheiten) auf 56 Abteilungsstäbe und 186 Ballonzüge angewachsen. Der Krieg ging seinem Ende zu.

Nach dem Waffenstillstand am 11.11.1918 begann die Rückführung der bayerischen Luftschiffer in die Heimat und am 16.6.1919 die formelle Überführung in die Feldluftschifferabteilung 21 der Reichswehr. Wenig später wurde die Luftschiffertruppe vollständig aufgelöst.

Laut einer Statistik waren 1870 Ballone an die Ballontruppe ausgeliefert worden, 800 Offiziere und Mannschaften verloren bei den Einsätzen ihr Leben, wobei in dieser Zahl die bayerischen Opfer jedoch nicht enthalten waren. Da Bayern rund ein Fünftel

der deutschen Ballonzüge stellte, kehrten ca. 200 bayerische Luftschiffer nicht mehr zu ihren Familien zurück...

Spurensuche

Während in Schleißheim mit seiner historischen Flugwerft und der Dauerausstellung in der Kommandantur die Geschichte der bayerischen Militärfliegerei greifbar ist, ist dies für die Luftschiffertruppe so nicht gegeben.

Aber einige Schauplätze aus Luftschifferzeiten lassen sich noch finden:

Das Zeughaus an der Ecke Dachauer-/Lothstraße, wo 1890 der erste Ballonaufstieg stattfand, steht heute noch und wird von Instituten der TU genutzt.

Die Eisenbahnkaserne an der Dachauer Straße, wo die Luftschiffer von 1890 bis 1896 einquartiert waren, steht auch noch und wird heute von Dienststellen der Bundeswehr und des THW genutzt.

Vor allem aber: auch die Luftschifferkaserne selbst existiert noch!

Das Kasernengebäude von 1896 ist fast original erhalten, nur das Dach und der Dachreiter mit der Uhr sehen heute etwas anders aus.

Als Luitpoldkaserne wurde die frühere Luftschifferkaserne durchgängig militärisch genutzt, zuletzt von der Bundeswehr, die aber bereits Ende der 90er Jahre begann das Gelände zu öffnen, ganze Gebäude verpachtete und 2007 ihre letzten Abteilungen abzog. Bereits 2004 hatte die Stadt München das gesamte Gelände übernommen. Heute befinden sich in dem alten Kasernengebäude wie auch in den später dazugekommenen überwiegend Firmen der Medienbranche; das Gelände firmiert daher auch unter der Bezeichnung Medienpark.



Noch erhalten: Die ehemalige Luftschifferkaserne an der Ecke Schwere-Reiter-/Heiße-straße

Literaturverzeichnis:

Griehl, Manfred: Entwicklung und Einsatz deutscher Fesselballone bis zum Ende des Ersten Weltkriegs. In: Mars, Jahrbuch für Wehrpolitik und Militärwesen, 3 / 4, 1997/98.

Kraus, Jürgen: Die feldgraue Uniformierung des deutschen Heeres 1907-1918. Osnabrück: Biblio-Verlag, 1999.

Leichter als Luft: Ballone und Luftschiffe. Haaland, Dorothea [u.a.]. Bonn: Bernard & Graefe, 1997. (Die deutsche Luftfahrt;26.)

Lochmüller, Karl: Die Bayerischen Luftschiffer. In: Gedenkschrift zur Jahrhundertfeier der K. B. Ingenieurtruppen. München, 1913.

Die Militärluftfahrt bis zum Beginn des Weltkriegs 1914. Berlin: Mittler, 1941.

Neumann, Georg Paul: Die deutschen Luftstreitkräfte im Weltkriege. Berlin: Mittler, 1920.

Schmeelke, Michael: Die deutsche Ballontruppe im Ersten Weltkrieg. In: Flugzeug, Jg.9, Nr. 1, 1993.

Schneevogt, Jürgen: Deutsche Heeresluftschiffahrt 1884-1918. Heft 1: Von den Anfängen zum Tempelhofer Feld und nach München. Selbstverlag d. Verf., ca. 2001.

Strobl, Friedrich [Oberst a.D.] : Die Bayerischen Luftschiffer 1890 bis 1919. In: Die Königlich Bayerischen Ingenieurtruppen bis 1919: Auszüge aus Bearbeitungen ehemaliger Offiziere des Königlich Bayerischen Ing. Korps.

Internet-Recherche:

Luftschifferabteilung vom ersten Weltkrieg in München.

www.moesslang.net/luftschifferabteilung.htm

Das deutsche Luftschifferwesen im Ersten Weltkrieg.

www.dffv.de/1Weltkrieg/Luftschifferwesen.htm

www.fl18.de/history

www.ballonfahrer-online.de

www.frontflieger.de/2-fla

<http://de.wikipedia.org/wiki/Feldluftschiffer>

Archive:

Bayerisches Hauptstaatsarchiv (BayHStA)
Stadtarchiv München

Bildnachweis:

Die Abbildungen stammen, wenn nicht anders vermerkt, aus der Sammlung des Verfassers