

Die Geschichte der Fliegerschule 4 auf dem Lechfeld

Werner Bischler

Als Bestandteil der damals eigenständigen königlich-bayerischen Fliegertruppe war sie eine von insgesamt sieben Fliegerschulen, ihr Kommandeur war der in Augsburg geborene Oberleutnant Richard Euringer und sie wurde 1916 aus Beständen bereits bestehender Fliegerschulen zusammengestellt: die Fliegerschule 4 auf dem Lechfeld.

Die Eigenständigkeit der Bayerischen Fliegertruppe ist eine Folge der Friedensverträge nach dem deutsch-französischen Krieg 1870/71, in denen sich Bayern neben einer eigenständigen Post und Bahn und - natürlich - dem Erheben einer Biersteuer auch ein eigenes Militärwesen gesichert hatte. Die normalerweise eher etwas konservativen Bayern hatten bereits 1887 eigene Ballon- und Luftschiffertruppen aufgestellt, am 21.11.1889 wurde der „Münchner Verein für Luftschiffahrt“ gegründet. Diese Luftschiffer-Abteilung übte am 23. Mai 1902 auf dem Lechfeld und dabei passierte ein höchst seltener Unfall, als ein Blitz in einen Drachenballon einschlug. Und es waren bayerische Luftpioniere, die um die Jahrhundertwende zielstrebig begannen, den weiß-blauen Luftraum zu erobern. So korrespondierte der Landsberger Alois Wolfmüller intensiv mit Otto Lilienthal, und begann ab 1887 auch mit eigenen Gleitversuchen. Und von dem aus Leutershausen stammenden Gustav Weißkopf ist dokumentiert, dass er noch vor den Gebrüdern Wright Motorflugzeuge nicht nur gebaut, sondern auch geflogen hat. (1) Die Bayern hatten also eindeutig die Nase vorn und es war kein Wunder, dass sich recht bald das Militär für diese neue Technik interessierte.

Im Etat des Bayerischen Kriegsministeriums für das Jahr 1910 findet sich erstmals eine Summe für das Flugwesen, wenngleich die Höhe von 7.500 Reichsmark für die Ausbildung von Flugzeugführern noch eher bescheiden ausfiel. Es war General Ritter Karl von Brug (1855-1923), von 1890-1895 Führer der bayerischen Luftschifferabteilung und ab 1909 Chef des Bayr. Ingenieur-Korps, der zielstrebig den Aufbau der bayerischen Fliegertruppen unterstützte und vorantrieb. (2) Vor allem er war es, der mit Weitblick schon früh am Wert von

Luftschiffen zu zweifeln begann, während Preußen nach wie vor an ihnen festhielt. (3) Stationiert war diese neue Fliegertruppe in München-Oberwiesenfeld, ausgestattet mit der einsitzigen Blèriot und dem Doppeldecker der „Euler-Flugmaschinen-Werke“. Bereits 1910 wurde hier der erste königlich bayerische Militärpilot ausgebildet. Es war der in München geborene Leutnant Karl Wildt, der interessanterweise aus dem Eisenbahnerbataillon stammte. Nach bestandener Pilotenprüfung konnte ihm am 13.12.1910 das Fliegerpatent Nr. 43 überreicht werden.

Am 23. September 1911 erließ das Kriegsministerium in Berlin unter anderem auch an das Bayerische Kriegsministerium die Weisung, dass „vom laufenden Mobilmachungsjahr ab im Mobilmachungsfall 5 Flieger-Abteilungen aufzustellen sind“. (4) Als Folge dieser Anweisung wurde am 1. Januar 1912 bei der seit 1. Oktober 1911 bestehenden Luftschiffer- und Kraftfahrabteilung ein 14 Mann starkes Fliegerkommando gebildet, das zum 1. April 1912 durch seine Königliche Hoheit Prinz Luitpold aufgelöst und durch eine Fliegerkompanie ersetzt wurde, die man der Luftschiffer- und Kraftfahrabteilung unterstellte. (5) Dieses Datum ist gleichzeitig der offizielle Gründungstag der Königlich-Bayerischen Fliegertruppe. Im Zuge des Aufbaus dieser Fliegertruppe suchte man nach brauchbaren Orten für die Einrichtung von Fliegerstationen, wie man damals die Flugplätze nannte. Mit der Erkundung beauftragte man Hauptmann Hiller von der Luftschiffer- und Kraftfahrabteilung. Er sollte unter anderem in Lechfeld die Möglichkeit prüfen, ob man nicht Teile des Truppenübungsplatzes auch als Flugplatz nützen könne. In seinem zweiseitigen Bericht schrieb Hiller am 26. Mai 1912 an seine Vorgesetzten, dass der Platz zwar

geeignet wäre, man müsse aber unbedingt „vor einem nach Lechfeld beabsichtigten Flug bei der dortigen Kommandantur anfragen, ob und in welche Richtung geschossen wird“. (6) Gefährliche Zeiten also damals auf dem Lechfeld! Am 1. April 1913 wurde die Fliegerkompanie aus dem Luftschiffer- und Krafftahrbataillon (7) herausgelöst und als selbständige Truppe der neugebildeten Inspektion des Militär-Luft- und Krafftahrwesens (ILuk) unterstellt. Stationiert wurde diese Einheit auf Deutschlands ältestem Flugplatz, der Militär-Fliegerstation Ober-Schleißheim. (8) Das Personal bestand aus 12 Unteroffizieren und 41 Mannschaften. Zum 1. Oktober 1913 entstand aus der Militärfliegerstation Oberschleißheim das königlich-bayerische Fliegerbataillon, gleichzeitig wurde der Personalbestand aufgestockt. Es gab nun 12 Offiziere, 2 Ärzte, 4 Beamte und 156 Mannschaften, von denen 15 bereits ausgebildete Flugzeugführer waren. Die finanziellen Ausgaben für das Militärflugwesen in Bayern waren innerhalb von drei Jahren gewaltig gestiegen, sie betragen 1913 insgesamt 1.863.100 Reichsmark. In dieser Summe war vor allem auch die Beschaffung von Flugzeugen enthalten. (9) Neben der Fliegerkompanie wurde auch eine separate Fliegerschule aufgestellt, bei der die Anforderungen an die künftigen Piloten aber noch relativ einfach waren. „Das Flugzeug muss auch nach der Landung noch flugfähig bleiben“, so liest man amüsiert in den damaligen Prüfungsbestimmungen.

Aber auch in Lechfeld tat sich in Sachen Flieger etwas. Der Kaufmann Wilhelm Bosse aus Schwabmünchen übergab dem bayerischen Kriegsministerium nicht weniger als 25.000 Mark zur Förderung des Flugwesens. Unter anderem mit diesem Geld entstand, so konnte man im Schwabmünchner Tagblatt lesen, „Ein neuer Flugzeughafen in Bayern“. Er bestand zunächst noch aus einem einfachen soliden Bau auf dem Truppenübungsplatz, dessen weite Halle „bequem zwei Flugzeuge aufnehmen kann“. Als hätte er die Diskussionen um eine mögliche zivile (Mitbe-) Nutzung des Flugplatzes Lechfeld geahnt, schloss der Journalist seinen Artikel mit einem beinahe hellseherischen Fazit: „Es steht zu erwarten, dass der neue Flugzeughafen mit der Zeit bei eintretendem Bedarf auch Zivilfliegern seine schützenden

Pforten öffnen wird“. (10) Zunächst einmal waren es aber die Militärflieger, die das Lechfeld als Anflug- und Landeplatz nutzten. So kamen im April 1913 gleich vier Doppeldecker der Fliegerabteilung Schleißheim in Lechfeld an. Bei den in der Zeitungsnachricht noch als „Apparate“ bezeichneten Flugzeuge handelte es sich um die damals häufig eingesetzten Otto-Doppeldecker mit den taktischen Nummern 80, 83, 89 und 90. (11) Zwei Monate später kamen erneut Flugzeuge aus Schleißheim an. „In der Flugzeughalle auf dem Truppenübungsplatz Lechfeld sind gegenwärtig vier Otto-Doppeldecker untergestellt, welche täglich bei annehmbarem Wetter größere Rundflüge unternehmen“. (12) Die Intensität des Flugverkehrs zwischen Schleißheim und Lechfeld nahm zu, schließlich betrug die Flugdauer zwischen den beiden nahe beieinander liegenden Plätzen bei Windstille lediglich etwa 40 Minuten. Im Sommer 1914 waren es zum wiederholten Male Schleißheimer Flugzeuge, die „munter surrend durch die Lüfte schwärmten“. (13) Ab Kriegsbeginn 1914 begann die kontinuierliche Weiterentwicklung der Fliegertruppe von einer Hilfswaffe des Heeres zur selbständigen Waffengattung. Eine Luftwaffe als eigene Teilstreitkraft wurde in Deutschland offiziell aber erst am 1. März 1935 aufgestellt. Aus dem Fliegerbataillon, das 40 Flugzeuge besaß und dessen Personalstärke zum Stichtag 1. August 1914 insgesamt 44 Offiziere, 52 Unteroffiziere und 240 Mannschaften betrug, entstand die Fliegerersatzabteilung I (FEA), aus der neben der FEA II auch sieben verschiedene Flugschulen, zwei Beobachterschulen, eine Fliegerschützen- und eine Fliegerfunken-Schule hervorgingen. Für den Einsatz im Gebirge gab es sogar eine Übungsfliegerstation in Sonthofen. Der unmittelbare Anlass für die Gründung der verschiedenen Schulen war die Erkenntnis der Obersten Heeresleitung (OHL), dass der enorme Bedarf an Flugzeugführern, Beobachtern, MG-Schützen und Funkern von Oberschleißheim alleine nicht mehr ausgebildet werden konnte. Diese Schulen wurden der jeweiligen FEA wie abgestellte Kompanien unterstellt, sie erhielten dadurch eine relativ große Selbständigkeit und entlasteten räumlich und personell die FEA. Stationiert waren diese Schulen in Oberschleißheim (Fliegerschule 1), Lachen-Speyerdorf (Fliegerschule 2), Fürth

(Fliegerschule 3), Lagerlechfeld (Fliegerschule 4), Gersthofen (Fliegerschule 5), Bamberg (Fliegerschule 6) und Germersheim (Fliegerschule 7). Der FEA I Schleißheim unterstanden die Fliegerschulen 1, 4 und 5, der FEA II Fürth die Schulen 2, 3, 6 und 7. Ursprünglich sollte die neu aufgestellte Fliegerschule 3 auf dem Flugplatz Fürth ihren Dienst aufnehmen. Wegen Verzögerungen beim dortigen Ausbau stellte man sie als Übergangslösung auf der ebenfalls in Bau befindlichen Fliegerstation auf dem Lechfeld auf. Mit Anweisung Nr. 27449 der „Immobilien Inspektion des Ingenieurskorps“ vom 22. September 1916 aber wurde verfügt, dass zum 15. Oktober 1916 die Fliegerschule 3 nach Fürth verlegt wird. Aus personellen und materiellen Abgaben der Fliegerschulen 1, 2 und 3 entstand dann zunächst der „Flugpark Lechfeld“, aus dem in der Folge die neue Fliegerschule 4 hervorging. (14) Zum Kommandeur dieser Fliegerschule 4 wurde Oberleutnant Richard Euringer ernannt. Euringer, am 4. April 1891 in Augsburg geboren, besuchte das Gymnasium St. Stephan und trat 1910 als Fahnenjunker in das 3. Bayr. Infanterie-Regiment ein. Am 18.10.1912 mit Patent Nr. 45 zum Leutnant befördert, wurde er am 2. Februar 1914 nach Schleißheim zur Ausbildung als Flugzeugführer kommandiert. Im Frühjahr 1916 flog er im Expeditionskorps in Palästina als Fernaufklärer auf Seiten des Osmanischen Reiches im sogenannten „Unternehmen Pascha“ erfolgreich im Kampf gegen die Engländer. Für seinen Einsatz wurde er vom Bayerischen Kriegsminister, General der Kavallerie Freiherr Kreß von Kressenstein, am 27. April 1916 in einem Tagesbefehl besonders lobend erwähnt: „Ich spreche dem Flugzeugführer Oberleutnant Euringer meinen herzlichen Dank und meine große Anerkennung aus“. (15) Am 6. Februar 1917 wurde er nach Deutschland zurückkommandiert, am 3. Mai 1917 ernannte man ihn zum Kommandeur der Fliegerschule 4. Der Personalbestand dieser Fliegerschule umfasste damals 27 Offiziere, 38 Unteroffiziere und 313 Mannschaften, von denen 68 als Flugschüler auf dem Lechfeld stationiert waren. An Flugzeugen verfügte die Schule zunächst über 32 Flugzeuge, ein Jahr später waren es aber bereits 43. Interessant war dabei, dass die Schule über 14 verschiedene Flugzeugmuster verfügte, hergestellt unter

anderem von den Flugzeugfirmen Albatros, Aviatik, Deutsche Flugzeugwerke oder Rumpler. Es versteht sich, dass dies den Nachschub an Ersatzmaterial und die Instandhaltung der Maschinen nicht gerade erleichterte. Und es war wirklich viel Material erforderlich, schließlich gab es in der Ausbildung eine große Zahl von Unfällen und Abstürzen, bei denen nicht wenige Flugzeuge als Totalschaden abgeschrieben werden mussten. Zu allem Unglück brannte am 4. März 1917 auch noch die Halle 2 ab, die darin abgestellten 14 Flugzeuge wurden völlig zerstört. (16) Der Bestand an der Schule hatte sich durch diesen Brand auf 12 einsatzbereite Maschinen reduziert.

Das Kriegsministerium erlaubte am 27.10.1916 neben der Beobachterschule 1 in Schleißheim die Errichtung einer zweiten MG-Schützenschule (Beobachterschule 2), als deren Standort Lechfeld festgelegt wurde. Zur Vorbereitung dieser Ausbildung legte die FEA am 24. Dezember 1916 einen 14-seitigen Entwurf vor mit dem Titel „Grundzüge der Schießvorschrift für Flugzeugbesatzungen“, der von der vorgesetzten Dienststelle genehmigt wurde. Im Januar 1917 begann man in Lechfeld mit der Aufstellung dieser Flieger- und Beobachterschule, die auch als Fliegerschützenschule 2 bezeichnet wurde. Ihre Personalstärke betrug bei Aufstellung in Schleißheim 4 Offiziere und 88 Mannschaften, nach ihrer Verlegung nach Lechfeld im Januar 1917 war das Personal bereits auf 9 Offiziere und 264 Mannschaften angewachsen, wobei in diesen Zahlen noch keine Schüler enthalten waren. (17) Die zu dieser Schule kommandierten Soldaten übten vor allem das „Maschinengewehr schießen und Bombenabwürfe aus dem Flugzeug“, aber auch das Anfertigen von Luftaufnahmen. Der Fliegerschützenschule wurde der südliche Teil des Platzes auf dem Lechfeld zugewiesen, die Fliegerschule 4 nutzte dagegen den nördlichen Bereich. Auf einem im März 1918 vom Ingenieur-Korps München gefertigten Lageplan sind neben den Flugzeughallen, der Werft und den Mannschaftsbaracken auch die für den Flugbetrieb notwendigen Gebäude wie Laborierhütte, Schreinerei (schließlich waren die Flugzeuge überwiegend aus Holz) und die Motorwäscherei eingezeichnet. Das Errichten der für eine Fliegerstation notwendigen Großhallen

konnte bald nicht mehr in Eigenarbeit durchgeführt werden. Daher stellte man am 6. Dezember 1916 ein eigenes Fliegerbaubataillon auf, in dem Hallenbau- und Betoniertrupps, unterstützt durch zivile Angestellte und Kriegsgefangene, auch in Lechfeld arbeiteten. Am 20. Mai 1917 erstellte die FEA I Schleißheim eine Übersicht über die geplanten bzw. bereits aufgestellten Hallen auf bayerischen Flugplätzen, der man entnehmen kann, dass an der Fliegerschule 4 eine fertiggestellte und zwei noch im Bau befindliche Flugzeughallen vorhanden waren, an der Fliegerschützenschule war eine Halle im Bau. Diese Aufstellungen hielt man für erforderlich, um die Zahl der unterzubringenden Flugzeuge zentral festlegen zu können. Für beide Schulen in Lechfeld hatte man nämlich am 23.08.1917 eine Soll-Kapazität von 130 Flugzeugen festgelegt. Durch die Baumaßnahmen im Jahr 1917 betrug die tatsächlichen Unterstellmöglichkeiten an beiden Schulen sogar 134 Flugzeuge. Dass der Flugbetrieb an der Fliegerschule 4 intensiv war, belegen einige Zahlen: im März 1917 wurde nach Aussagen des Kommandanten Euringer während 99 Flugstunden insgesamt 1.253 Flüge absolviert, davon 335 Schulungsflüge mit Fluglehrern und 918 Alleinflüge von Flugschülern. Einen Monat später wurden bei 112 Flugstunden sogar 1.541 Flüge absolviert. (18) Bei derart intensivem Schulungsbetrieb war es kein Wunder, dass der Verschleiß an Flugzeugen enorm war: Zusammenstöße am Boden (und das bei einem Platz, der 300m breit und 800m lang war), Notlandungen inner- und außerhalb des Flugplatzes (was meistens auch mit erheblichen Beschädigungen der Flugzeuge verbunden war) und die nicht zu vermeidenden Abstürze, die in der Regel tote Besatzungen und einen Totalverlust des Flugzeuges bedeuteten. Ja es kam sogar zu Zusammenstößen in der Luft! Am 07.12.1917 startete Fluglehrer Lt. d.R. Josef Eger und sein Flugschüler Uffz Georg Jennewein mit ihrer Albatros B II „212“ zu einem Übungsflug. Gleichzeitig startete auch Olt. d.R. Johann Dicenta, ebenfalls in einer Albatros B II „613“. Kurz nach dem Abheben stießen beide Flugzeuge beim Einschwenken in eine Rechtskurve in 200m Höhe zusammen, verkeilten sich ineinander und stürzten ab. Bei diesem Absturz fanden alle drei Besatzungsmitglieder den Tod. (19)

Während des Lechfelder Flugbetriebes stürzten im Zeitraum vom 18.02.1917-18.10.1918 insgesamt 60 Maschinen ab, davon 44 von der Fliegerschule 4, die restlichen 16 von der Fliegerschützenschule. 41 Abstürze geschahen im Raum zwischen Königsbrunn und Kaufering, 19 während Überland- und Überführungsflügen im süddeutschen Raum. (20) Das Durchschnittsalter der ums Leben gekommenen Besatzungen lag bei 24 Jahren, das jüngste Opfer war der 20-jährige, aus der Gemeinde Göggingen bei Augsburg stammende Josef Kreidenweiß, der als Monteur - trotz eines wiederholt ausgesprochenen Verbotes - in einem Flugzeug mitgeflogen war und der diesen Befehlsverstoß mit dem Leben bezahlte. Manchmal ging es aber auch glimpflich ab: Am 31. Juli 1918 musste ein aus Lechfeld kommendes Flugzeug infolge eines Motorschadens in der Nähe von Ettringen notlanden, wobei sich das Flugzeug überschlug. „Der Grund hierfür mag wohl der dort vorhandene weiche Torfuntergrund sein“, so die Einschätzung des offensichtlich kundigen Journalisten. Aber - so berichtet er in seinem Artikel weiter - „die beiden Insassen kamen mit heiler Haut davon“. (21) Es gab aber auch tödliche Unfälle auf dem Flugplatz Lechfeld, die nicht unmittelbar auf den Flugbetrieb zurückzuführen waren. So fand am 18.08.1917 im Rahmen der routinemäßigen Ausbildung an der Fliegerschützenschule 2 ein Scharfschießen mit einem Flugzeug auf Bodenziele statt. Als der um 18:15 Uhr das Ziel anfliegende Schütze Hugo Reichert am Boden das ausgelegte Zeichen „feuerbereit“ sah, steuerte er mit seinem Flugzeug das Ziel an und begann zu schießen. Genau in diesem Moment trat - entgegen ausdrücklicher Befehle - der als Anzeiger eingeteilte Pionier Johann Dallmeier aus dem Unterstand heraus und wurde von Reichert, der ihn aus seinem Flugzeug heraus nicht sehen konnte, prompt getroffen. Dallmeier wurde zwar sofort in das nahe Reservelazarett Lagerlechfeld eingeliefert, dort erlag er aber um 23:30 Uhr seinen schweren Verletzungen. Gegen Reichert wurde wegen fahrlässiger Tötung ermittelt, das Verfahren wurde aber vom Gericht des kgl. preußischen 18. Armeekorps am 19.02.1918 mit der Begründung eingestellt, dass den Flugzeugführer keine Schuld treffe, sondern dass der Unfall ausschließlich durch Dallmeiers eigenes

Verschulden verursacht worden war. Ein weiterer tödlicher Unfall ereignete sich am 23. Mai 1918. Der Fliegerschützenschüler Vizefeldwebel Roßgoderer hatte nach der Landung um 10:30 Uhr seine Albatros verlassen und war in Richtung Starttisch gegangen, um dort über seine Beobachtungen Bericht zu erstatten. Flugzeugführer Vizefeldwebel Franz Baumeister rollte während dessen, dirigiert vom Flugzeugwart Kiebinger, der auf der Rumpfoberseite saß, in Richtung Werfthalle. Aus unbekanntem Grund kehrte Roßgoderer aber plötzlich um und lief direkt auf das heranrollende Flugzeug zu. Obwohl ihn die Besatzung durch Gesten und lautes Schreien auf die Gefahr aufmerksam zu machen versuchte, lief Roßgoderer unbeirrt weiter. Die Folge war, dass er vom laufenden Propeller so schwer am Schädel getroffen wurde, dass er noch am gleichen Tag um 16:45 Uhr verstarb.

In der Fliegerschule auf dem Lechfeld wurden viele bekannte Kampfflieger des Ersten Weltkrieges ausgebildet. Einer von ihnen war Leutnant Rudolf Heß (1894-1987), der in einem Brief vom 20. September 1953 darüber berichtet, dass er anlässlich eines Überlandfluges im Frühling 1918 bei Ried am Ammersee eine nicht vorgesehene und auch nicht geglückte Außenlandung unternahm, die mit dem Verlust seines Flugzeuges endete. (22) Rudolf Heß blieb auch später mit der einheimischen Fliegergeschichte verbunden. Mit seinem Aufsehen erregenden und bis heute in den Details immer noch nicht vollständig aufgeklärten Flug am 10. Mai 1941 mit der zweimotorigen Messerschmitt Bf 110 E-1 (VJ + OQ, W.Nr. 3869) vom Werksflugplatz der Firma in Augsburg-Haunstetten nach England trug sich der Mann, der als letzter Insasse im Spandauer Kriegsverbrechergefängnis mit 93 Jahren am 17. August 1987 verstarb, in die Analen der Luftfahrtgeschichte ein. (23) Nach dem Waffenstillstand vom 11. November 1918 rüsteten die Fliegertruppen ab, die Flugzeughallen und zahlreiche Baracken wurden abgebrochen. Der Kommandierende General der Luftstreitkräfte, Generalleutnant von Hoepfner, teilte am 21.01.1919 den ihm unterstellten Truppen die bereits fünf Tage vorher erfolgte Auflösung seiner Dienststelle durch das Kriegsministerium mit. In der Folge hiervon wurde am 3. Juni 1919 auch

die Flugplatz-Kommandantur auf dem Lechfeld geschlossen. Die Ära der Fliegerei auf diesem historischen Gelände war damit - vorerst - zu Ende. Am 8. Mai 1920 erfolgte schließlich die offizielle Auflösung der Bayerischen Fliegertruppe. (24)

Der Kommandant der Fliegerschule 4 veröffentlichte nach dem Ersten Weltkrieg seine Memoiren in dem Buch „Fliegerschule 4 - Buch der Mannschaft“. Euringer, der 1925 seine Vaterstadt verließ und Leiter der Stadtbüchereien in Essen wurde, starb dort am 29. August 1953. Auf seinen Wunsch hin wurde er aber nach Augsburg überführt und auf dem katholischen Friedhof an der Hermanstraße beigesetzt. Sein Grab befand sich bis zur Auflassung an der Nordmauer des Friedhofs. An der Südseite des gleichen Friedhofs liegt übrigens auch der Messerschmitt-Chefpilot und Weltrekordflieger Dr. Ing. Hermann Wurster begraben, der am 11. November 1937 mit der Messerschmitt Bf 109 V-13 erstmals einen Geschwindigkeitsweltrekord für einmotorige Flugzeuge nach Deutschland holte.

Quellennachweis

- (1) Am 14.08.1901 absolvierte Weißkopf (01.01.1874-10.10.1927) vor Zeugen in Bridgeport/Connecticut mit seiner „Whitehead Nr. 21“ in 15m Höhe einen Motorflug von 1/2 Meile, am 17.01.1902 gelang ihm mit seinem Modell Nr. 22 sogar ein Flug von 7 Meilen. Im „Bridgeport Herald“ wurde am 18.08.1901 von diesem Flug berichtet, der „New York Herald“, das „Boston Transcript“ berichteten darüber am 19.08.1901, ebenso die „Wiener Luftschiffer Zeitung“. Zusätzlich existieren eidesstattliche Erklärungen und Zeugenaussagen. Warum unabhängig von all diesen Fakten das Verdienst des 1. Motorfluges ausschließlich den Gebrüdern Wright zugeschrieben wird, ist nicht genau zu klären. Interessant ist in diesem Zusammenhang der Vertrag, den die Wright-Erben 1948 mit dem Smithsonian Institution in Washington D.C. geschlossen haben. Er lautet (in der wichtigsten Passage): Smithsonian darf nie behaupten, dass vor Wright jemand vom Boden weggekommen ist, andernfalls müsse das Museum den ausgestellten „Wright-Flyer“ an die Erben der beiden Pioniere zurückgeben! In Weißkopfs Geburtsstadt Leutershausen existiert ein „Flugpionier-Gustav-Weißkopf-Museum“ und es engagiert sich eine „Flughistorische Forschungsgemeinschaft Gustav Weißkopf“. Siehe hierzu auch: Klaus Müller, Weißkopf contra Wright-Brüder, Fliegender Beweis, in: FLUG REVUE Sonderheft 1991, S. 24 ff. oder Geschichte der Luftfahrt, a.a.O., S. 47 ff., und Gunter Hartung, Sorry Orville Wright, in: Flugzeug Classic 9/2006, S. 28 ff. Weitere Details: <http://www.weisskopf.de>. Auch dem niedersächsischen Flugpionier Karl Jatho (03.02.1873- 08.12.1933) gelang nachweislich am 18.08.1903 in der Vahrenheide bei Hannover ein Motorflug - vier Monate vor den Wright-Brüdern! Weitere Informationen hierzu mit Bildern: <http://vahrenheide.org>
- (2) Der am 16.06.1855 in Dirlwang/Mindelheim geborene Karl Ignaz Maria Brug absolvierte das Realgymnasium in Augsburg. Am 19.03.1914 wurde Brug zum General ernannt
- (3) Die Militärluffahrt bis zum Beginn des Weltkrieges 1914, S. 190. Hier ist ein Schreiben der Inspektion des Militär-Luft- und Kraft- Fahrwesens vom 02.06.1914 abgedruckt: „Soweit es menschlicher Gabe beschieden ist, einer technischen Entwicklung vorzuschauen, liegt der Tag, an dem die Flugschiffahrt die Luftschiffahrt verdrängt - wenn er überhaupt kommt - noch weit entfernt“
- (4) Die Militärluffahrt ..., Anlageband, S. 136: Verfügung des Kriegsministeriums an die General-Inspektion, an sämtliche Generalkommandos sowie an das Bayerische, Sächsische und Württembergische Kriegsministerium, Berlin, 23. September 1911. Und auch Pletschacher, Die königlich Bayerischen Fliegertruppen 1912-1919, S. 19
- (5) Verfügung Nr. 5533 des Bayerischen Ministerium des Krieges vom 15. März 1912
- (6) Schreiben Hauptmann Hiller vom 26.05.1912 an: Luftschiffer- und Kraftfahrabteilung, Betr: Erkundung eines Flugplatzes auf dem Truppenübungsplatz Lechfeld.
- (7) Die Luftschiffer- und Kraftfahrabteilung wurde am 01.10.1912 umbenannt in: Luftschiffer- und Kraftfahrbataillon
- (8) Oberschleißheim ist seit 12.09.1992 eine Zweigstelle des Deutschen Museums München und beherbergt in der „Historischen Flugwerft“ eine äußerst sehenswerte Sammlung zum Thema Luftfahrt
- (9) Es wurden insgesamt beschafft: 1 Eindecker, 8 Euler-Doppeldecker (1911), 23 Euler-Doppeldecker (1912), 1 Rumpler-Eindecker, 5 Albatros- Eindecker, 2 Etrich-Eindecker, 1 Otto-Eindecker, 46 Otto-Doppeldecker und 12 L.V.G.-Doppeldecker (1913). Meldung des Königlich Bayerischen Kriegsministeriums an das Königlich Preußische Kriegsministerium, München, den 28.Mai 1914, in: Militärluffahrt ... , S. 262
- (10) Schwabmünchner Tagblatt: „Lager-Lechfeld - ein neuer Flugzeughafen in Bayern“ vom 22.01.1913
- (11) ebd., vom 24.04.1913
- (12) ebd., vom 18.07.1913
- (13) ebd., vom 04.06.1914
- (14) Euringer, Fliegerschule 4 - Buch der Mannschaft, S. 264
- (15) Originaldokument abgedruckt in: Pletschacher, S. 166
- (16) Ursache für den Brand war das fahrlässige Hantieren eines Flugzeugwartes in der Halle
- (17) Potempa, Die Königlich-Bayerische Fliegertruppe 1914-1918, S. 50
- (18) Euringer, S. 128. Im Mai 1917 wurden an 26 Tagen Flugdienst insgesamt 2.928 Flüge absolviert, mehr als 100 Flüge pro Tag. Euringer, S. 261

- (19) BayHStA, Abt. IV Kriegsarchiv, M Kr 11125, Absturzmeldung Nr. 97 und 98 sowie Schlussbericht der Fliegerschule 4 an FEA I Schleißheim Nr. 50482, im Kriegsministerium als Nr. 7195 eingegangen am 12.01.1918
- (20) Die Zahlen sind entnommen einer Aufstellung der an den beiden in Lechfeld stationierten Flieger-/Fliegerschützenschulen tödlich verlaufenen Abstürze, erstellt von Reinhard Kastner/Bad Reichenhall (Mitglied in der IGL = Interessengemeinschaft Luftfahrt und Redaktionsmitglied der Zeitschrift Propellerblatt), die mir dieser freundlicherweise für die Auswertung zur Verfügung stellte
- (21) Schwabmünchner Tagblatt vom 04.08.1918. Euringer berichtet hierzu in seinem Buch (Seite 129), dass es im April 1917 bei 32 einsatzbereiten Maschinen nicht weniger als 23 Notlandungen gab, davon drei außerhalb des Platzes. Darüber hinaus gab es im gleichen Monat noch sieben schwere Beschädigungen von Maschinen durch Absturz oder Zusammenstoß am Boden mit einem zweiten Flugzeug
- (22) Brief von Rudolf Heß vom 20.09.1953, abgedruckt in: Heß, Ilse, Ein Schicksal in Briefen, S. 50: „Im letzten Kriegsfrühling mußte ich als junger Flugschüler meinen ersten Überlandflug vom Lechfeld aus machen und beschloß, meinen in Ried am Ammersee wohnenden Kusinen einen Luft-Besuch abzustatten“
- (23) Der Flug von Rudolf Heß konnte bis heute wissenschaftlich nicht befriedigend erforscht und abschließend geklärt werden, weil England die den Flug betreffenden Dokumente den Augen der Öffentlichkeit entzogen und sie mit einem Sperrvermerk bis ins Jahr 2018 belegt hat. Die Reste der abgestürzten Bf 110, mit der Rudolf Heß nach England geflogen war, befinden sich im Imperial War Museum London. Interessante neue Details lieferte eine Fernsehsendung auf NTV am 17.12.2003, in der mit dem britischen Historiker Martin Allen sein neuestes Buch mit dem bezeichnenden Titel „Churchills Friedensfalle – Das Geheimnis des Heß-Fluges 1941-1948“ besprochen wurde
- (24) Es wurden abgegeben 15.714 Flugzeuge, 27.757 Flugmotoren, 16 Luftschiffe und 37 Luftschiffhallen. Darüber hinaus wurden über eine Million Quadratmeter Flugzeughallen abgerissen

41 tödliche Abstürze an der Fliegerschule 4 in Lagerlechfeld im Zeitraum 18.02.1917 – 04.02.1919

Name Vorname	DstGrad	Unfall am	Unfall bei	mit Flugzeug	Kennung *
Bartl Rudolf	Uffz	18.09.1918	Königsbrunn	Albatros C. I C.	5576 / 18
Behr Oskar	Lt d.R.	31.05.1917	Marktoberdorf	Albatros B. II (Rol) B.	1039 / 17
Berger Michael	Pionier	15.05.1917	Graben	LVG C. II C.	512
Bergmeier Sylvester	VizeFw	10.07.1917	Schmiechen	LVG C. II C.	2218 / 15
Biemann Theodor	VizeFw	04.02.1919	Neunkirchen	?	?
Boch Josef	Pionier	25.02.1918	Graben	Albatros C. III (Bay) C.	6212 / 17
Brückelmeier Johann	Gefr	10.09.1918	Lechfeld	Aviatik C. I C.	4287 / 17
Daxacher Karl	Gefr	11.05.1918	Königsbrunn	Albatros C. VII (Bay) C.	3785 / 16
Dicenta Johann	Lt d.R.	07.12.1917	Lechfeld	Albatros B. II B.	613
Eger Josef	Lt d.R.	07.12.1917	Lechfeld	Albatros B. II B.	212
Geromüller Ludwig	Pionier	11.03.1917	Kaufbeuren	LVG C. II C.	503 / 15
Götze Richard	Uffz	18.02.1917	Lechfeld	AEG C. I C.	247 / 15
Haslach Max	Lt d.R.	04.07.1917	Lechfeld	LVG B. I (Otto) C.	638 / 16
Heinrich Josef	Gefr	30.09.1918	Lechfeld	Rumpler C. I C.	5546 / 17
Hennch Ernst	Gefr	29.01.1918	Graben	Albatros C. VII C.	3552
Jennewein Georg	Uffz	07.12.1917	Lechfeld	Albatros B. II B.	212
Karl Georg	Uffz	28.06.1918	Lechfeld	DFW C. V C.	774 / 17
Kersten Hans	Uffz	18.02.1917	Lechfeld	AEG C. I C.	247 / 15
Killermann Josef	VizeFw	07.04.1918	Landsberied	Albatros C. Ia C.	15537 / 17
Kirsch Wilhelm	Lt d.R.	26.09.1917	Lechfeld	Aviatik C. I (Han) C.	604 / 16
Knäuler Rudolf	Pionier	29.01.1918	Graben	Albatros C. VII (OAW) C.	3552 / 16
Kreidenweiß Josef	Pionier	02.06.1918	Kleinaitingen	Albatros B. II (Bay) B.	617
Kulzer Rudolf	VizeFw	24.05.1918	Augsburg	?	?
Leonhardt Johann	Uffz	12.04.1918	Kleinaitingen	Rumpler C. I (Han) C.	4607 / 15
Mack Wilhelm	Uffz	04.10.1917	Lechfeld	Rumpler C. I (Germ) C.	6099 / 16
Müller Karl	Pionier	06.06.1918	Lechfeld	Albatros B. II (Rol) B.	2703 / 17
Peiffer Otto	Gefr	17.08.1917	Neuburg	Aviatik C. I C.	842 / 15
Redel Johann	VizeFw	18.09.1918	Lechfeld	Albatros D. V D.	4427 / 17
Sauer Paul	Gefr	08.08.1918	Lechfeld	Rumpler C. VIII C.	12585 / 17
Schmitt Eduard	Gefr	01.07.1918	Lechfeld	Albatros C. III (Bay) C.	7232 / 17
Spießl Adolf	Pionier	11.03.1917	Kaufbeuren	LVG C. II C.	503 / 15
Staab Ludwig	Uffz	08.03.1918	Lechfeld	Albatros C. Ia (Bay) C.	15108 / 17
Stanner Konrad	Gefr	31.03.1918	Freising	Albatros C. V C.	1419 / 17
Steitz Otto	Lt	14.04.1917	Lechfeld	Albatros B. II (Bay) B.	608 / 16
Stöckel Ludwig	Pionier	15.05.1917	Graben	LVG C. II C.	512
Storck Otto	Uffz	31.03.1918	Freising	Albatros C. V C.	1419 / 17
Strack Simpert	Uffz	02.06.1918	Kleinaitingen	Albatros B. II (Bay) B.	617
Völkl Friedrich	Gefr	08.03.1918	Stadtbergen	Albatros C. X (Rol) C.	6835 / 16
Wagner Friedrich	Lt d.R.	08.03.1918	Stadtbergen	Albatros C. X (Rol) C.	6835 / 16
Waltenberg Max	Gefr	11.10.1918	Wasserburg	?	?
Weber	Gefr	01.06.1917	Tussenhausen	LVG	?
Wegmann Alfons	Uffz	28.06.1918	Wiggensbach	Pfalz D. III D.	4084 / 17
Weiß Josef	Gefr	10.07.1917	Schmiechen	LVG C. II C.	2218 / 15
Winkler Ludwig	Lt d.R.	08.08.1918	Lechfeld	Rumpler C. VIII C.	12585 / 17

(*) Heeresflugzeug-Kategorien:

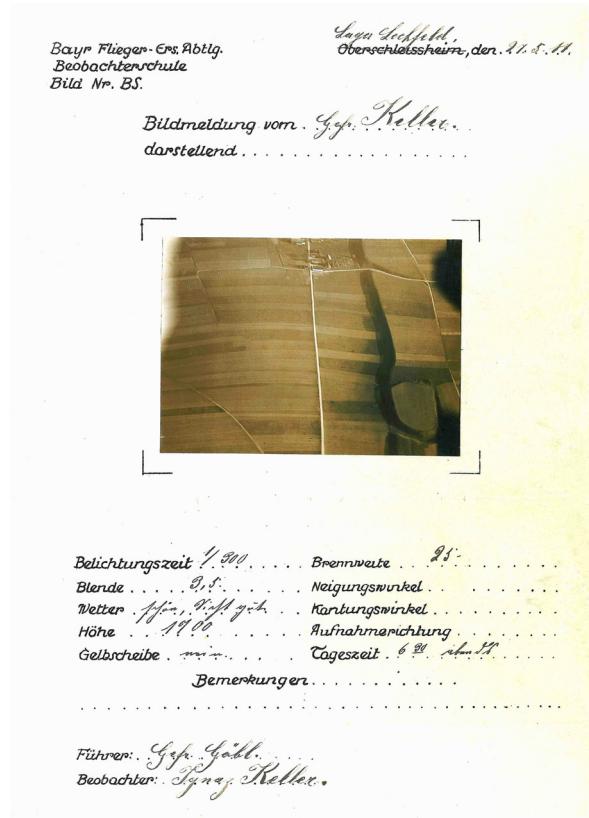
A = unbewaffneter zweisitziger Eindecker, B = unbewaffneter zweisitziger Doppeldecker, C = zweisitziger Doppeldecker mit MG, D = einsitziges Jagdflugzeug mit starrem MG, Dr = einsitziger Dreidecker mit MG, E = einsitziger Eindecker mit MG, F = ursprüngliche Bezeichnung der Dr-Kategorie, G = zweimotoriges Großflugzeug, GL = leichtes G-Flugzeug, N = zweisitziger Nachtbomber (Doppel- oder Dreidecker), R = Riesenflugzeug mit drei und mehr Motoren

16 tödliche Abstürze an der Fliegerschützenschule 2 in Lagerlechfeld im Zeitraum 09.09.1917 – 18.10.1918

Name Vorname	DstGrad	Unfall am	Unfall bei	mit Flugzeug	Kennung *
Daffner Josef	Pionier	25.02.1918	Graben	Albatros C. III (Bay) C.	6212 / 17
Forster Josef	Uffz	03.08.1918	Kaufering	Aviatik C. I (Han) C.	1952 / 15
Gareis Georg	Gefr	18.07.1918	Lechfeld	Albatros C. XII C.	1069 / 17
Lavale Hermann	Pionier	09.09.1917	Hassloch	Aviatik C. I C.	1755 / 16
Leupold Anton	VizeFw	10.10.1918	Nürnberg	?	?
Mohr Johann	Gefr	18.10.1918	Lechfeld	Albatros C. III (Bay) C.	7253 / 17
Nickl Lorenz	Gefr	18.07.1918	Lechfeld	Albatros C. XII C.	1069 / 17
Rasch Franz	Pionier	03.08.1918	Lechfeld	?	?
Reich Timotheus	Gefr	03.08.1918	Kaufering	Aviatik C. I (Han) C.	1952 / 15
Roß Johann	VizeFw	18.09.1918	Königsbrunn	Albatros C. Ia (Bay) C.	5576 / 18
Roßgoderer Xaver	VizeFw	23.05.1918	Lechfeld	Albatros C. III (Bay) C.	6217 / 17
Schlagintweit Hugo	Leutnant	13.01.1918	Lechfeld	?	?
Schulz Anton	Uffz	15.10.1918	Lechfeld	?	?
Sirch Karl	Pionier	04.09.1918	Graben	DFW C.V (LVG) C.	5142 / 16
Steinberger Robert	Uffz	18.10.1918	Lechfeld	Albatros C. III (Bay) C.	7253 / 17
Zeller Anton	Pionier	09.09.1918	Lechfeld	?	?



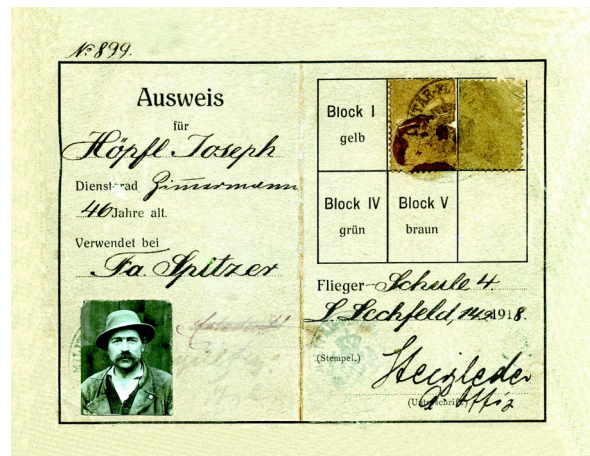
War Kommandeur der Fliegerschule 4 in Lechfeld: der Augsburger Oberleutnant Richard Euringer (1891-1953)



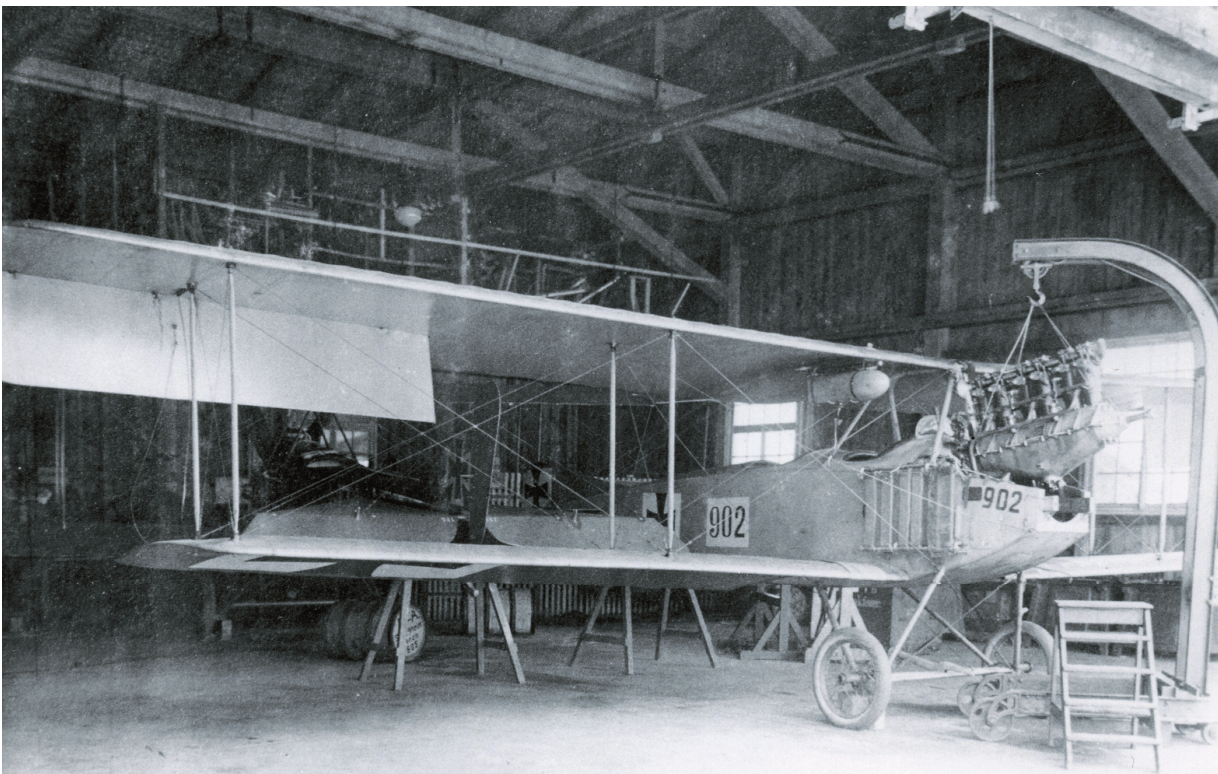
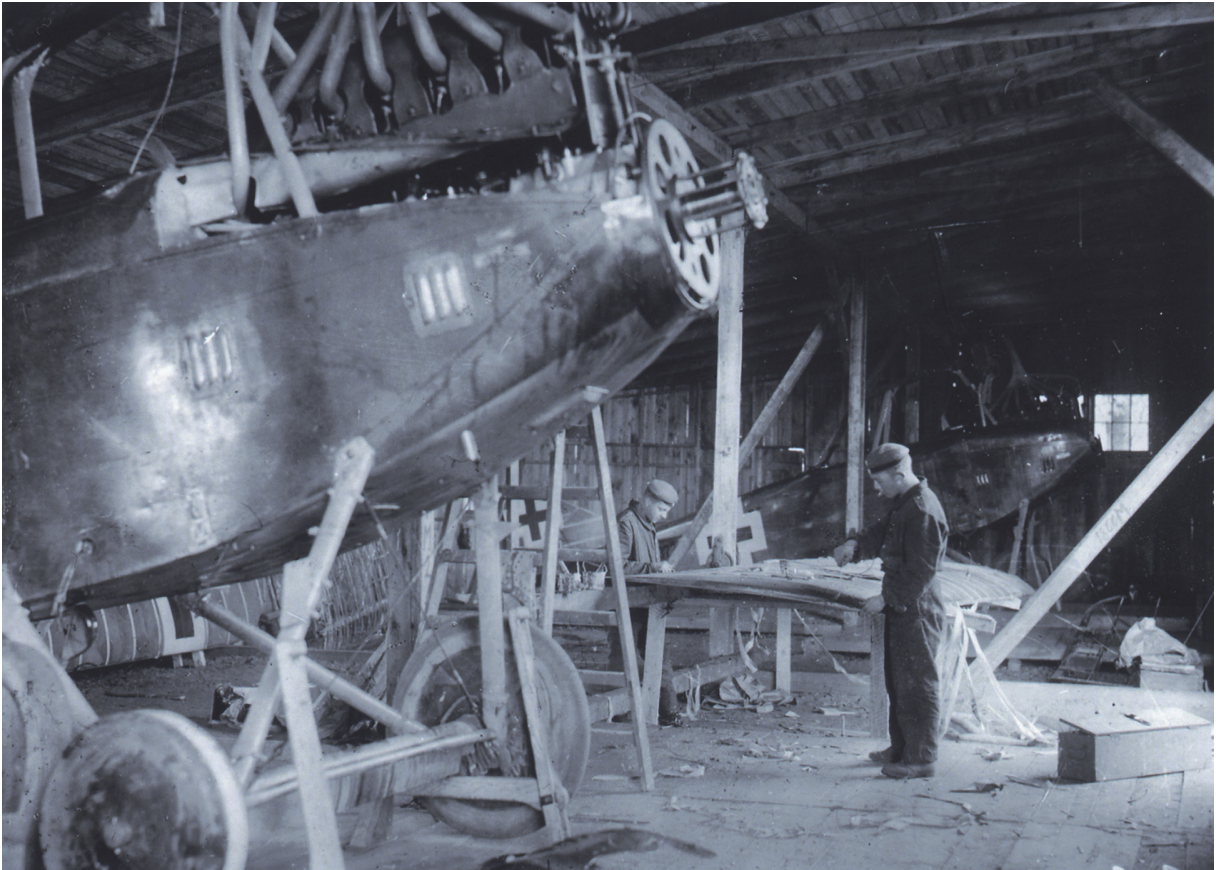
Bildmeldung des Beobachters Gefreiten Keller aus 1900m Höhe vom 27. Mai 1917. Interessant daran ist, dass man in Lechfeld ein Formular der Beobachterschule aus Schleißheim benützte



Das „Buch der Mannschaft“ wurde geschrieben vom Kommandeur der Fliegerschule 4



Ausweis für den an der Fliegerschule 4 in Lechfeld beschäftigten Zimmermann Joseph Höpfl, ausgestellt am 14. Februar 1918 vom Ausbildungsoffizier der Schule, Leutnant Josef Steigleder



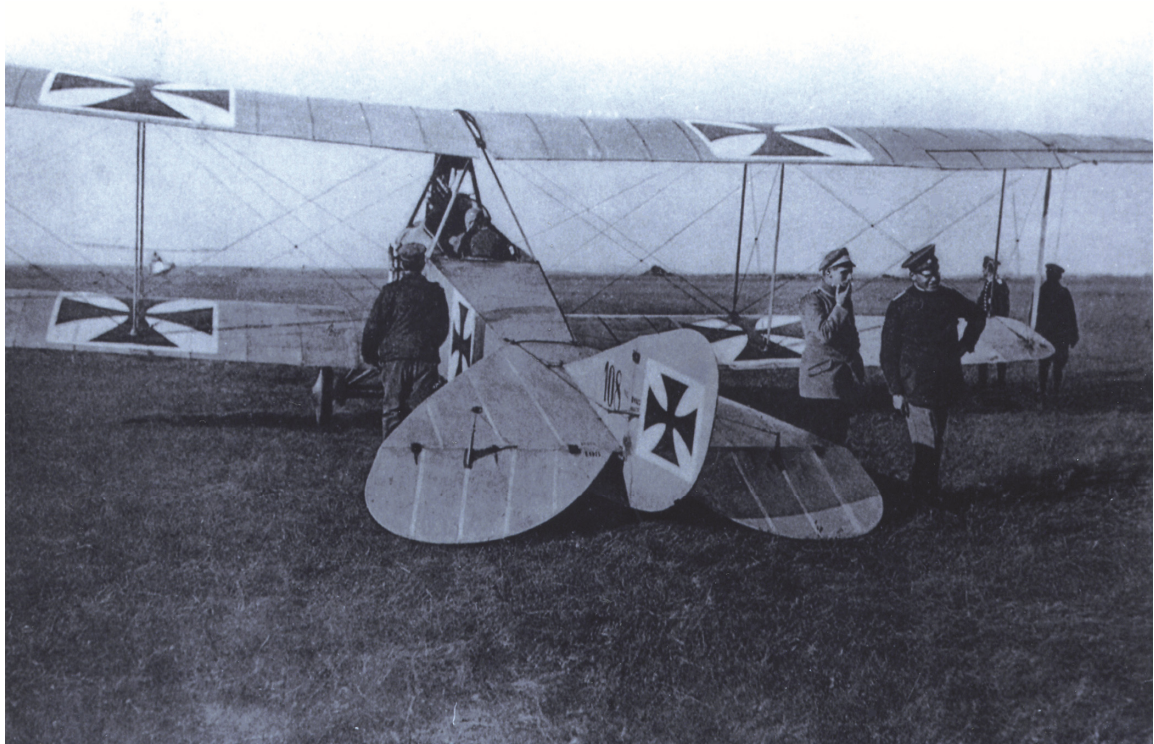
Aufnahmen aus dem sogenannten „Werftmontierungsraum“ der Fliegerschule in Lechfeld



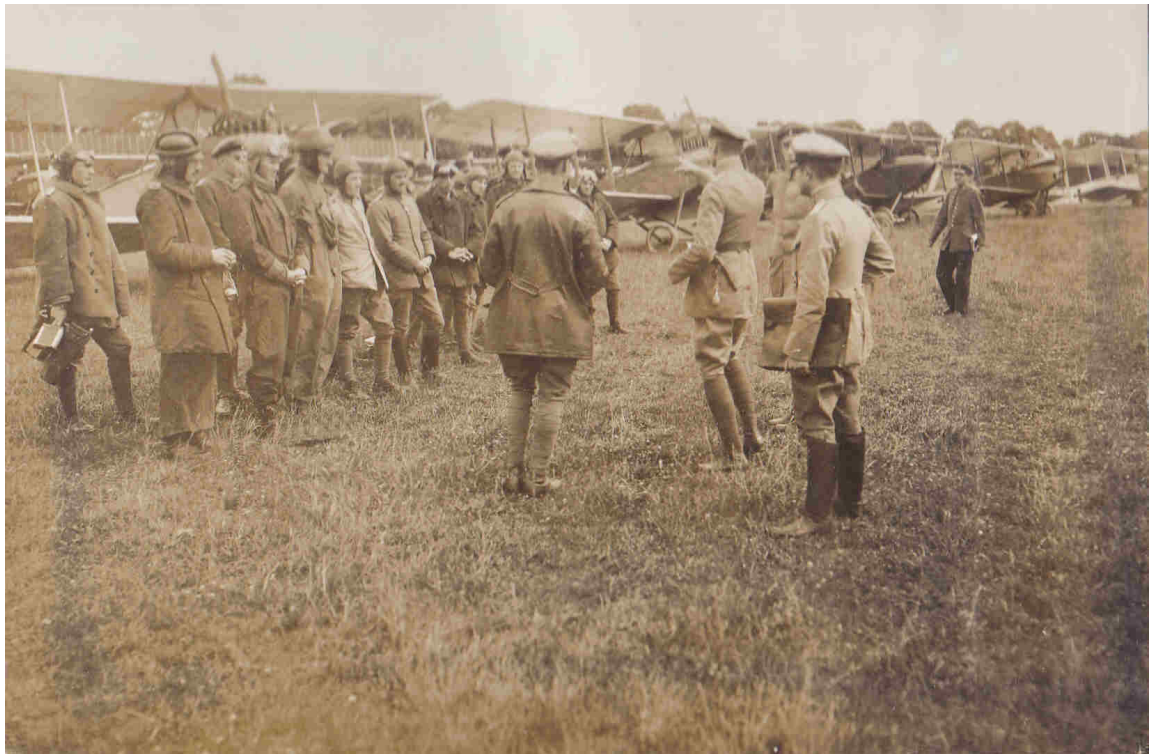
Tower anno dazumal: per Schilder wurden die Flugschüler angewiesen: rechtsum rollen und rechtsum fliegen!



Oberleutnant Krug und Major Oberriedermeier bereiten sich auf den Start vor. Interessant: Aus Materialmangel besitzt das Flugzeug Holzräder!



Das Flugzeug ist startbereit und wartet auf die Startfreigabe



Am 21. August 1917 wurde von der Fliegerschule 1 in Schleißheim ein gemeinsamer „Geschwaderflug“ zur 45 Flugminuten entfernten Fliegerschule 4 durchgeführt. Nach der Landung in Lechfeld waren die Besatzungen zur Begrüßung durch den Kommandeur der Fliegerschule Oberleutnant Euringer angetreten



Neben den 60 tödlichen Abstürzen, die sich zwischen 1917 und 1919 an den beiden Lechfelder Schulen ereigneten, waren auch weitere, teilweise recht spektakuläre Unfälle zu verzeichnen



Das inzwischen aufgelassene Grabmal des 1953 in Essen verstorbenen Richard Euringer auf dem katholischen Friedhof in Augsburg