Puchheim, der erste »organisierte« Flugplatz in Bayern

Von Joachim Wachtel

». . . sonderbare Sache«, schrieb der Dichter Gottfried Benn 1954 an den Bremer Großkaufmann F. W. Oelze, der ihm Fotos aus seiner Kindheit geschickt hatte, ». . . überhaupt sonderbare Sache! Gab es 1911 einen Flugplatz in München? Puchheim. Das kann doch nur für Zeppelin gewesen sein?«[1]

Benns Frage ist bezeichnend. Anders als Oberschleißheim, als das Oberwiesenfeld, ist Puchheim als ein früher Schauplatz der Fliegerei in Deutschland nie so recht in das Bewußtsein der Öffentlichkeit gedrungen. Zu kurz waren die Jahre zwischen 1910 und 1914, die Vorweltkriegszeit also, zu sehr war der frühe Flugplatz wohl auch mit vielerlei Unzulänglichkeiten behaftet, als daß die offizielle Luftfahrtgeschichte vom Puchheim jener Tage, diesem Bahnhof mit Müllverwertungsanlage, Kilometer vom bäuerlichen Puchheim entfernt, Notiz genommen hätte. Zeppelin ist nie in Puchheim gelandet. Aber Bayerns erste Piloten haben hier, wo heute das Gymnasium steht und Sportler spielen, ihre Runden gedreht zu einer Zeit, als es den Flugplatz Oberschleißheim noch nicht gab: 1910 und 1911.

Im Jahr 1909 war der Fliegerei international der große Durchbruch gelungen: Louis Blériot überflog den Ärmelkanal, eine Weltsensation; bei Reims fand das erste große Flugmeeting statt, Frankreich gab den Ton an in der »Aviatik«; Frankfurt a. M. veranstaltete die erste Internationale Luftfahrt-Ausstellung (ILA), Berlin die erste internationale Flugwoche. Hans Grade flog eine »8« und bekam dafür 50000 Goldmark, August Euler erwarb den Flugzeugführerschein Nr. 1 in Deutschland. Die Flieger, die Aviatiker, brauchten Platz für ihre lebensgefährlichen Versuche – für das Rollen am Boden, für das Hüpfen und, wenn es gut ging, für das Fliegen, Platz auch für die Schulung von jungen Fliegern. Am Rande von Exerzierplätzen ließen sie sich zunächst nieder, so Euler in Darmstadt, so die Schule für die ersten bayerischen Militärflieger auf dem Oberwiesenfeld. In Bétheny bei Reims hatten die Franzosen 1909 zum ersten Mal einen richtigen »organisierten«, und das hieß vor allem: eingezäunten und somit in Maßen kontrollierbaren Flugplatz hergerichtet, der zum Vorbild für alle anderen wurde. Auch für Puchheim.

In München betrieb seit 1909 eine Gruppe von Sports- und Geldleuten, zumeist Mitglieder des Königlichen Automobilclubs, in der gerade gegründeten »Akademie für Aviatik« den Kauf eines geeigneten Grundstücks mit Bahnanschluß (Flugzeuge kamen ja damals zusammengelegt in Güterwagen an). Die Wahl fiel auf ein Gelände bei Puchheim, wo 50 Jahre zuvor arme Torfstecher ihre Hütten auf den Moorboden gestellt hatten. 111 Tagwerk kosteten 51000 Mark. Das Land wurde teils gekauft, teils vom königlichen Remontedepot gepachtet.

Als den dritten »organisierten Flugplatz« Deutschlands stellte damals ein Standardwerk der Zeit, das dreibändige »Buch des Fluges«, Puchheim vor – nach Johannisthal bei Berlin und Grades »Mars«-Flugfeld Bork nahe Potsdam. »Im Februar (1910) kaufte die Münchener ‚Akademie für Aviatik' unter der Direktion des Grafen Boos-Waldeck das über 76 Hektar umfassende Terrain und ließ es sich seither angelegen sein, hier ein Flugfeld modernster Art zu schaffen. Die zu bewältigende Arbeit war keine geringe. Es mußten Zufahrtsstraßen geschaffen, der Boden drainiert, eingeebnet und die erforderlichen Bauten errichtet werden. Die Direktion hofft, daß ihr die Trockenlegung des moorigen Grundes vollständig gelingen werde. Bisher hat man hierin allerdings noch keinen Fortschritt zu verzeichnen, so daß man bemüssigt war, einen mit Bohlen belegten ‚Anlauf' von 180 m Länge einzubauen. Das Landen ist aber noch immer mit großen Schwierigkeiten verbunden. Der landschaftlich schön

Flugfeld Puchheim aus der Vogelschau, 1911.
Repro: Joachim Wachtel, Puchheim

situierte Flugplatz, im Angesichte des Dachauer Schlosses, ist 2¼ km lang und 2 km breit. In seiner Mitte erhebt sich das Zielrichterhäuschen mit einer kleinen Tribüne. Das ganze Flugfeld ist mit einer 2½ m hohen Eisenbetonmauer umgeben, deren Aufbau allein 150000 Mark gekostet hat. An der Südseite, neben dem Haupteingange, stehen elf Hangars mit Falltüren, welche, geöffnet, den Flugapparaten als Brücke dienen. Eine Werkstätte, ein Restaurant, ein Wannen-, Schwimm- und Sonnenbad vervollständigen die Einrichtungen für die Flieger. Auf der Ostseite befindet sich der Haupteingang mit dem Verwaltungsgebäude, der Zuschauerraum mit vier großen Zelten, ferner ein Hofzelt und das Hauptrestaurant, alles inmitten hübscher Anlagen.«[2] Vizepräsident der Akademie für Aviatik war übrigens Dr. James von Bleichröder.

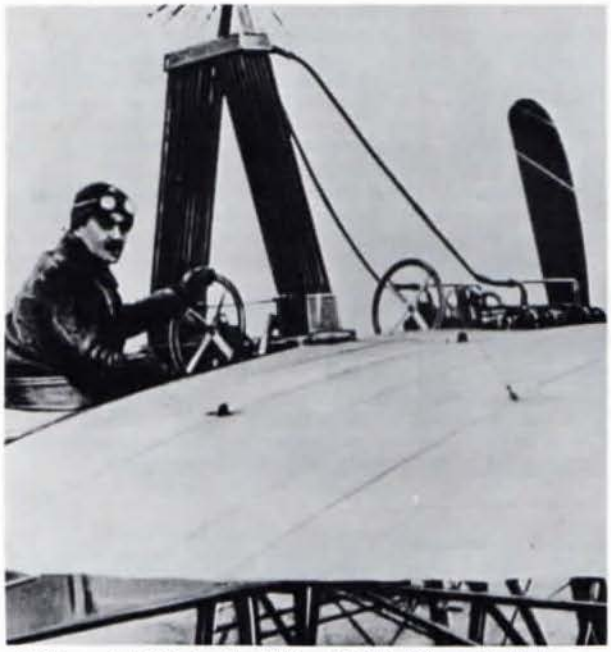
Am 22. Mai 1910 wurde der Flugplatz mit einem fünftägigen Flugmeeting eröffnet. Das Übersteigen der Schranken war zwar polizeilich verboten; als aber nur die Zigeunerkapelle spielte und wegen des böigen Windes zunächst kein Pilot zu starten wagte, überschwemmten Tausende von Zaungästen das Flugfeld. Das Haus Wittelsbach entsandte Prinzen und Prinzessinnen, die sich in den Schuppen der Flieger umsahen. Am Schluß des Meetings hatte sich der schneidige Elsässer Emilie Jeannin auf seiner Farman-Aviatik alle Preise geholt. Er war 25 Minuten und 27 Sekunden lang geflogen (Dauerpreis), auf 120 Meter Höhe gestiegen (Höhenpreis) und hatte für zwei Kilometer 1 Minute und 55 Sekunden gebraucht (Schnelligkeitspreis)[3].

Otto Erik Lindpaintner sollte im Jahr 1910 die beherrschende Persönlichkeit auf dem Puchheimer Flugfeld werden. Der 25jährige Stiefsohn des schwerreichen Malers Franz von Stuck machte am 14. Juni in Puchheim sein Pilotenexamen – vier Runden um Masten herum, zwei Landungen, Landepunkt gleich Startpunkt. Er war damit, nach dem Augsburger Fridolin Keidel und dem Nürnberger Robert Thelen, der dritte Pilot in Bayern, der zehnte in Deutschland. Er hat ein Goldmarkvermögen in seine Flugzeuge gesteckt, als Beruf gab er, der später fluguntauglich geschrieben, Medizin studierte, seinerzeit »Rentier« an[4]. »Lind«, wie ihn die Freunde nannten, wagte sich 1910 sogar nach Frankreich und nahm am Ostfranzösischen Rundflug teil. Auf Jeannin traf er im Herbst in Puchheim und Johannisthal, das Duell endete unentschieden. Eine Münchner Sensation ließ sich Lindpaintner, der geborene Münchner, freilich nicht nehmen: den ersten Flug über die Wies'n beim Oktoberfest. Am 19. September 1910 startete er abends, nachdem ein Versuch vorher fehlgeschlagen war. Brausender Jubel schlug ihm entgegen, mit dem Maßkrug in der Hand stürzten die Besucher aus den Zelten und schwenkten ihn grüßend zu dem einsamen Flieger hinauf, der in 200 Meter Höhe die Festwiese überflog. Seinen Höhenmesser trug er an einer Schnur um den Hals.

Noch ein anderer machte von sich reden. Gustav Otto, dessen Vater den Otto-Motor erfunden hatte, war schon früh, mit einem französischen Flugzeug, zur Fliegerei gekommen und dann mit seiner Werkstatt auf das Flugfeld Puchheim gezogen, wo er zwei Schuppen unterhielt, war aber auch in München, in der Fabrik in der Schleißheimer Straße, tätig. Otto konnte 1911 von sich sagen, daß er in Bayern die »erste und größte Aeroplanbau-Werkstätte« besitzt[5]. Er baute die ersten Doppeldecker für die bayerische Fliegertruppe. Ein Zeitgenosse, damals Schüler, erinnert sich an die Tage in Puchheim: »Gustav Otto hatte an seinem Doppeldecker die Sitze in einem bootsförmigen Körper eingebaut, und eines Tages durfte ich dort hineinklettern. Wir hatten den Monteuren Zigaretten mitgebracht und als Lohn spielten wir ‚Aviatiker'. Einmal am Höhensteuer, einmal am Seitensteuer ziehen – wir wähnten uns schon in der Luft.«[6]

In Puchheim selbst gab es Probleme. Die »Akademie« hatte sich mit den zwei Puchheimer Flugwochen 1910 übernommen. Was als uneigennütziges Unternehmen, als Unterstützung für Erfinder gedacht war, erwies sich nun als konkursreif. Ein paar zivile »Herrenflieger«, ein paar Idealisten und Künstler konnten keinen Flugplatz unterhalten. Nur dort, wo das Militär den Rücken stärkte, ging es auf die Dauer voran, wie in Oberschleiß-

Ein Schuppen der »Akademie für Aviatik« auf dem Flugfeld von Puchheim.
Repro: Joachim Wachtel, Puchheim



Auf dieser »Etrich-Taube« flog Hellmuth Hirth 1911 von Puchheim nach Johannisthal bei Berlin. Repro: Joachim Wachtel, Puchheim

heim. Deshalb beschloß die Akademie, nun in roten Zahlen, im März 1911 im Café Luitpold ihre Liquidation.[7]

1911 und 1912 fanden in Puchheim noch kleinere Wettbewerbe statt. Die hochgelegene, weithin sichtbare Kirche von Bergkirchen war des öfteren Ziel und Wendepunkt bei solchen Flugrennen. Eine typische Meldung vom Puchheimer Flugbetrieb jener Tage las sich so: »Vor einigen Tagen legte der Werkmeister Baierlein der Flugmaschinenwerke Gustav Otto sein Pilotenexamen vor einer Kommission nach den neuen Bedingungen ab und führte die vorgeschriebenen 10 Achten in einer Zeit von 40 Minuten, sowie die vorgeschriebenen Zwischenlandungen mit 15 und 30 Meter Abstand von den aufgesteckten Zielen aus. Baierlein machte das Examen auf dem Otto-Doppeldecker, Renntyp Lindpaintner, den er erst fünfmal gesteuert hatte. Vorher erprobte Otto E. Lindpaintner den neuen Otto-Militärapparat mit 100 PS Argus-Motor mit Passagier. Bei dem Flug wurde zwischen den in 500 Meter Entfernung aufgestellten Pilonen eine Geschwindigkeit von 107 km gemessen.«[8]

Ein wesentlich längerer Flug machte Schlagzeilen in Deutschland. Die Firma Kathreiner hatte 50000 Goldmark für den Flug von München nach Berlin, genauer von Puchheim nach Johannisthal, ausgesetzt. Die Strecke von etwa 540 Kilometer Länge mußte innerhalb von 36 Stunden zurückgelegt werden. Zwei Zwischenlandungen, in Nürnberg und Leipzig, waren vorgeschrieben, eine dritte Landung, schlimmstenfalls eine Notlandung, erlaubt.

Der Flug schien noch utopisch. Aber einer bewarb sich um den Preis: Hellmuth Hirth, einer der erfolgreichsten Piloten der Vorkriegszeit, Sohn eines vermögenden Unternehmers. Beim ersten Probeflug mit seiner Rumpler-Taube geriet er in Puchheim mit einer Tragflächenspitze in meterhohe Disteln und stürzte. Ein zweiter Versuch endete nach 94 Kilometern bei Ingolstadt im strömenden Regen, ein Wasserrohr war geplatzt. Im nächsten Anlauf schaffte es Hirth mit seinem Begleiter. Nach der Übernachtung in Nürnberg, nach der Zwischenlandung in Leipzig, erreichte er am 30. Juni 1912 Johannisthal. 14½ Stunden hatten die beiden Männer für die Strecke gebraucht, reine Flugzeit: 5 Stunden 41 Minuten. Der Preis entsprach dem Kaufpreis einer herrschaftlichen Villa.[9]

Der Juni 1913 bescherte Puchheim wieder glanzvolle Tage und elegantes Publikum. »Rund um München« brachte sechs der besten deutschen Flieger an den Start. Sie hatten München, von Puchheim aus, in weitem Bogen zu umfliegen. Kontrollstellen, wo die Flieger Blechmünzen mit Namen und Flugzeugnummer abwerfen mußten, waren Fürstenried, Perlach, Rennbahn Riem, Flugplatz Schleißheim, Bergkirchen. Am ersten Tag war diese Strecke einmal zu durchfliegen, nur der letzte Abschnitt Bergkirchen–Puchheim zweimal, das machte zusammen etwa 90 Kilometer. Am zweiten Tag war die Rundtour zweimal zu machen, etwa 146 Kilometer. Sieger der großartigen Veranstaltung: Hellmuth Hirth.[10]

Und noch einen großen Tag gab es im Jahr 1913, am 23. November, als der Franzose Charles Pégoud kam. Europa war damals im »Sturzflugfieber«, im Taumel des »Looping the loop«. Der junge Franzose hatte eine wahre Epidemie ausgelöst – ein »Mann ohne Nerven«, der »Phoenix der Luftpurzelbäume«, so schwärmte die Presse. Pégoud ging auf Tournee durch Europa und verschaffte den Eintritt zahlenden Massen zumindest die Illusion des tödlichen Sturzes. Den Zuschauern verschlug es die Sprache.

Pégoud flog in Berlin, Hannover und Frankfurt, schließlich auch in Puchheim. An einem strahlenden Sonntag

Gustav Otto und Dr. Albertini auf ihrem Otto-Doppeldecker Nr. 2 mit 50-PS-Gnôme-Umlaufmotor vor dem Start in Puchheim, 1911. – Holzbelag auf der Starthahn, weil der Boden nicht hart genug war. Repro: Archiv v. Römer

fuhren die Münchner zu Zehntausenden mit Sonderzügen hinaus auf das Flugfeld (das Gustav Otto seit 1913 gepachtet hatte). 30 bis 35 Sekunden dauerte jede der »Todesschleifen«, mit denen Pégoud pirouettenartig der Erde immer näher kam. Schließlich brauste er, kaum noch 20 Meter hoch, mit einer Hand winkend, über die tobenden Massen hinweg. »Da wenn ein Krieg käme, dann wäre Deutschland verspielt«, sagte erschüttert ein Zuschauer.[11]

Der Krieg kam. Die Hallen mit dem großen Schriftzug »Otto-Werke« standen noch, als aus dem Flugfeld ein Gefangenenlager geworden war. Man sieht sie auf Postkarten aus jenen Tagen. Ein Flugzeug ist in Puchheim nie wieder gestartet. Die bankrotten Otto-Werke wurden 1916, über die Bayerischen Flugzeugwerke zu einem Vorläufer von BMW.[12]

Anmerkungen:

[1] *Gottfried Benn*, Briefe an F. W. Oelze 1950–1956. Frankfurt 1982, S. 206.

[2] Buch des Fluges. Hrsg. v. *Hermann Hoernes*. 3 Bde. Wien 1911–1912, Bd. 3, S. 182.

[3] Flugsport. Illustrierte technische Zeitschrift und Anzeiger für das gesamte »Flugwesen«. Frankfurt Jg. 2, Nr. 11, S. 343. Der »Flugsport«, damals einer der maßgeblichen Zeitschriften, hat über die Flugkonkurrenzen in Europa ziemlich lückenlos Buch geführt.

[4] *Peter Pletschacher:* Die Königlich-Bayerischen Fliegertruppen 1912 bis 1919. Stuttgart 1978, S. 76f.

[5] *Pletschacher* 102. – Über Gustav Otto auch in: *Bruno Lange:* Das Buch der deutschen Luftfahrttechnik. 2 Bde. Mainz 1970.

[6] *Hanns Priehäußer:* Freude am Fliegen. Tagebuchaufzeichnungen eines Flugbegeisterten. Typoskript, 7 S., Deutsches Museum, München, Sondersammlungen.

[7] Flugsport, Jg. 3, Nr. 6, S. 205.

[8] Flugsport, Jg. 4, Nr. 9, S. 364.

[9] Ausführliches über die Frühzeit der Fliegerei, insbesondere über die Jahre 1909–1914, in: *Joachim Wachtel:* Die Aviatiker oder die tollkühnen Pioniere des Motorflugs. München 1978.

[10] Flugsport, Jg. 5, Nr. 13, S. 484ff.

[11] Puchheim 770–1960. Geschichte und jetzige Gestalt. Festschrift zur 1000-Jahr-Feier 1960. Puchheim 1960.

[12] *Horst Mönnich:* Vor der Schallmauer. BMW. Eine Jahrhundertgeschichte. Bd. 1: 1916–1945. Düsseldorf-Wien 1983, S. 16ff.

Anschrift des Verfassers:
Joachim Wachtel, Olivaer Platz 12, 1000 Berlin 15, und Büro Wachtel, Sandbergstraße 26, 8039 Puchheim

[11] Von Schreiber stammten auch vier Tafelgemälde für die 1667 errichtete und im 19. Jh. abgerissene Wallfahrtskapelle St. Wolfgang in Lähn. Vgl. *Brenninger,* Georg: Zur kirchlichen Kunsttätigkeit des 18. Jahrhunderts im Freisinger Raum. Amperland 19 (1983) 481.

[12] Von Ströber stammt der 1685 geschaffene Hochaltar in Großeisenbach (*Dehio* 94), ebenfalls mit Skulpturen von Thalhammer.

[13] Alle nicht erwähnt bei *Sperber,* Helmut: Unser Liebe Frau. Regensburg 1980, S. 47.

Anschrift des Verfassers:
Dipl. Theol. Georg Brenninger, Schröding 16, 8251 Kirchberg/Holzland

Die Dachauer Gemäldegalerie

Nach zwölfjähriger mühevoller Arbeit konnte der Museumsverein Dachau und der Zweckverband »Heimatmuseum Dachau« am 19. September 1985 die neu errichtete Dachauer Gemäldegalerie in der Konrad-Adenauer-Straße einweihen. Auf rund 1000 qm Ausstellungsfläche geben 450 Gemälde, Plastiken und Graphiken von insgesamt 126 Künstlern einen umfassenden Überblick über die Entwicklung der Künstlerkolonie Dachau vom frühen 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart. Außerdem werden in einem graphischen Kabinett die wichtigsten Drucktechniken anschaulich dargestellt. Etwa 80 qm Fläche stehen für Wechselausstellungen zur Verfügung. Die neue Dachauer Gemäldegalerie ist geöffnet:

Mittwoch	10 – 16 Uhr
Donnerstag	14 – 18 Uhr
Freitag	10 – 16 Uhr
Samstag	10 – 16 Uhr
Sonntag	13 – 17.30 Uhr

Für die Dachauer Gemäldegalerie erschien ein Ausstellungskatalog im Umfang von 328 Seiten zum Preis von DM 35,–. Der Katalog enthält neben einer Werkbeschreibung einen umfangreichen, von Dr. Horst Heres verfaßten Textteil. Viele der ausgestellten Gemälde sind in Farbe abgebildet. Der Katalog ist in der Galerie während der Öffnungszeiten erhältlich.

Berichtigung

Im Beitrag von Joachim Wachtel: Puchheim, der erste »organisierte« Flugplatz in Bayern, Amperland 21 (1985) 43, rechte Spalte, 17. Zeile, bitten wir Sie, das Datum in »30. Juni 1911« zu berichtigen.

Buchbesprechungen

Klaus Wollenberg: Die Entwicklung der Eigenwirtschaft des Zisterzienserklosters Fürstenfeld zwischen 1263 und 1632 unter besonderer Berücksichtigung des Auftretens moderner Aspekte. Verlag Peter Lang, Frankfurt a. M.-Bern-New York 1984, 485 S. (Europ. Hochschulschriften, Reihe 3: Geschichte und ihre Hilfswissenschaften 210).

Dr. Klaus Wollenberg hat mit seiner hier anzuzeigenden Doktorarbeit einen wesentlichen Beitrag zur Erhellung der wirtschaftlichen Funktionen des Klosters Fürstenfeld vor dem Dreißigjährigen Krieg geleistet. Er hat Fragen aufgegriffen, die bislang weitgehend vernachläßigt worden waren und nur in wenigen Teilbereichen Beachtung fanden. Er knüpfte an die im Amperland von Dr. Machilek, Dr. Stutzer und Ing. Böhne veröffentlichten Beiträge an, erhielt Anregungen aus den Arbeiten von Dr. Krausen und anderen, mußte sich aber für seine umfassende Darstellung überwiegend auf eigene neue Archivforschungen stützen. Um bei der Fülle des Neuen das Werk nicht ausufern zu lassen, war vielfach ein Beschränken auf das Grundsätzliche nötig. Mit seinen erneuten Hinweisen auf die reichen Quellen für das Kloster Fürstenfeld gab er zugleich wesentliche Anregungen für weitere Forschungen.

Mit aller Vorsicht wird unter Anwendung moderner betriebswirtschaftlicher Aspekte die Wirtschaft des Klosters und damit die materielle Existenzgrundlage des Klosters und seiner Mönche aufgezeigt. Das analytische Schema der Gliederung beeinträchtigt dabei keineswegs die historischen Zusammenhänge. Es ergeben sich vielmehr in den einzelnen Abschnitten immer wieder neue Gesichtspunkte und damit natürlich auch gewisse Überschneidungen.

In einem 55 Seiten umfassenden Überblick werden zunächst die sich verändernden Auffassungen des Zisterzienserordens gegenüber wirtschaftlichen Fragen sowie dessen Gesamtsituation dargelgt. Es wird deutlich, daß zur Zeit der Gründung des Klosters Fürstenfeld im Zisterzienserorden bereits ein grundlegender Wandel eingetreten war. Der nächste Abschnitt befaßt sich mit den politischen und wirtschaftlichen Aspekten der Gründung unseres Klosters, dem Fragen der Entwicklung des Klosterbesitzes und seiner Bedeutung folgen. Die weiteren Abschnitte behandeln den Klosterhaushalt, die sich aus den Wirtschaftsrechnungen ergebenden Schlüsse auf die Wirtschaftsführung, die Entwicklung der sozialen Einrichtungen und abschließend Schlußfolgerungen für die Bedeutung von Fürstenfeld.

Der zunächst mustergültigen Wirtschaftsführung des Klosters Fürstenfeld, die in den ersten zweihundert Jahren Arrondierungen und den Aufbau eines geschlossenen, klosternahen Besitzes mit einem Mühlenmonopol sowie die Errichtung von Stadthäusern in München, Augsburg und Esslingen ermöglichte, folgte im 16. Jahrhundert ein wirtschaftlicher Niedergang. Hierin spiegelt sich der Wandel des geistigen, klösterlichen Lebens dieser Zeit. Dessen Erschütterungen konnten nur durch die Einschaltung herzoglicher Administratoren überwunden werden.

Aus der Darstellung wird deutlich, wie einseitig die bisherige Forschung über das Kloster Fürstenfeld war. Trotzdem bedürfen auch weiterhin noch zahlreiche Fragen einer Klärung und bisherige Forschungsergebnisse einer Überprüfung. So wäre noch zu klären, inwieweit durch die Schaffung von Grangien (Wirtschaftshöfe) Bauern tatsächlich »gelegt« wurden. Zunächst kann es sich nur um die Umwandlung und Erweiterung von Herrenhöfen mit Leibeigenen gehandelt haben, nicht aber um bäuerliche Dörfer mit einer dörflichen Flurordnung. Durch Vergleich mit dem späteren Besitzstand und durch Heranziehen von Katasterplänen wäre auch noch zu untersuchen, wo die Orte Geimbach, Rupprechtsried und Gegenpoint wirklich ihre Fluren hatten. Bei der Gründung des Klosters Fürstenfeld war das Ordensverbot des Ankaufes von Zinshöfen bereits aufgehoben. Diese wurden – wie die Arbeit erkennen läßt – in der Regel an Bewirtschafter ausgegeben. Man sieht, daß es