

Der Traum vom Fliegen

Die Akademie für Aviatik und Bayerns erster Flugplatz in Puchheim 1910 bis 1914*

Von Sabine Willner

Die Einrichtung des ersten bayerischen Flugfeldes in Puchheim im Landkreis Fürstfeldbruck geschah im Jahre 1910, in einer Zeit, in der die Fliegerei auf die breite Öffentlichkeit eine große Faszination ausübte. Flugtage, auf denen Piloten ihre Künste zeigten, waren groß in Mode. In Frankreich waren die ersten Flugfelder entstanden, auf denen das Publikum die Fortschritte der Flugkunst beobachten konnte. Gleichwohl blickte die moderne Fliegerei erst auf eine nur wenige Jahrzehnte dauernde Geschichte zurück.

Die Entwicklung der Fliegerei seit Otto Lilienthal

Im Jahre 1889 hatte der deutsche Flugpionier Otto Lilienthal sein Buch »Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst« veröffentlicht. Als erster Mensch absolvierte er auf der Grundlage systematischer Beobachtungen mit einem Gleitflugapparat kontrollierte und wiederholbare Flüge, wobei er von erhöhten Positionen aus startete und dann abwärts glitt. Dabei gelangen ihm Flugweiten bis zu 250 Metern. Im August 1896 stürzte Lilienthal bei einem seiner Flugversuche aus einer Höhe von etwa 15 Metern ab und erlag kurz darauf seinen schweren Verletzungen. Seine Erkenntnisse über das Prinzip der Tragfläche verhalfen dem Flug mit Apparaten »schwerer als Luft« zum Durchbruch, im Gegensatz zum Fliegen mit Ballons und Luftschiffen, die »leichter als Luft« waren.

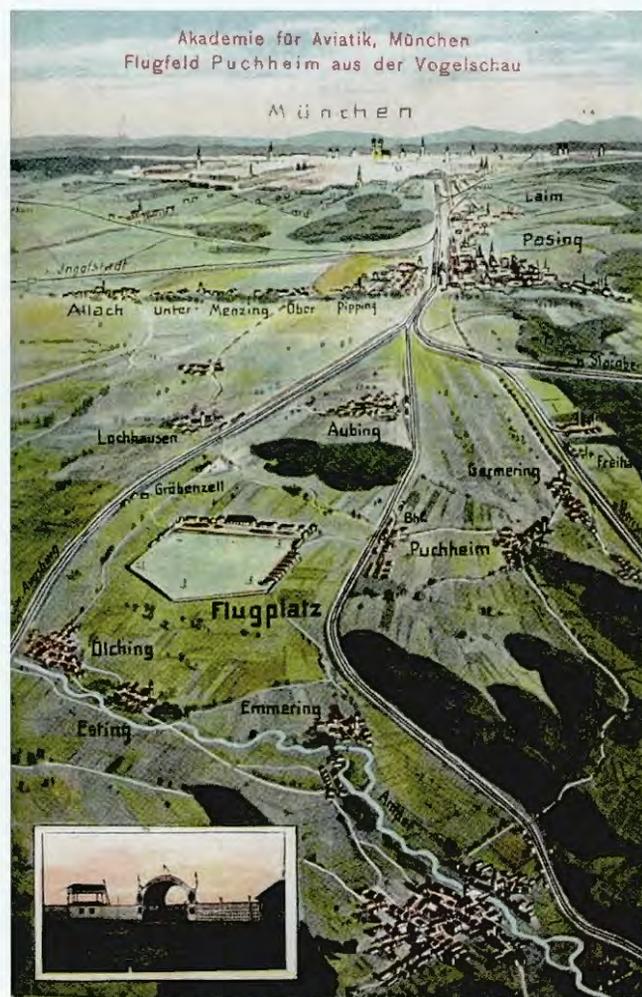
Den Pionieren und Brüdern Wilbur (1867–1912) und Orville (1871–1948) Wright, die auf den von Lilienthal erarbeiteten Grundlagen aufbauen konnten, gelang es, das Problem der Steuerung zu lösen. Durch die Entwicklung des auch heute noch üblichen dreiachsigen aerodynamischen Steuerungssystems waren sie als Erste in der Lage, die Flugbahn ihrer Fluggeräte vollständig zu kontrollieren. Ihre Errungenschaften fielen zusammen mit dem Fortschritt in der Motortechnik, der sich im Automobilsport vollzog. Anders als zuvor waren nun Motoren erhältlich, die über ausreichend Kraft verfügten und darüber hinaus auch andere Merkmale aufwiesen, die sie für flugtechnische Anforderungen geeignet machten. Die Gebrüder Wright waren so in der Lage, die neue Lenktechnik ihrer Flugzeuge mit leistungsstarken Motoren zu kombinieren und im Dezember 1903 einen Flug zu absolvieren, für den sie reklamierten, er sei der erste Motorflug in der Geschichte gewesen. Zwar wird dies heute bezweifelt, da anderen Pionieren offenbar schon vorher einige motorisierte Flugversuche geglückt waren. Das besondere Verdienst der Gebrüder Wright bestand aber unabhängig davon darin, die Flugtechnik durch ihre Steuerung einen entscheidenden Schritt weitergebracht zu haben.

Die Flugmaschinen der Gebrüder Wright wurden jedoch schon bald von der technischen Entwicklung, die sie selbst ausgelöst hatten, überholt. Vor allem in Frankreich baute man auf ihre Erfolge auf und übernahm die internationale Führungsposition auf fliegerischem Gebiet. Folgerichtig wurde eine vielbeachtete Leistung, die einen weiteren Meilenstein in der Geschichte der Fluges darstellte, von einem Franzosen erbracht, nämlich das Überfliegen des Ärmelkanals durch Louis Blériot im Jahre 1909.

Münchener Akademie für Aviatik

Mit der Erweiterung der technischen Möglichkeiten wuchs

auch die Faszination, die das Fliegen ausübte. Von Nordafrika über Russland und Europa bis hin zum amerikanischen Kontinent fand diese um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert ihren Niederschlag in der Gründung zahlreicher Luftfahrtvereine, die sich der Erforschung und Förderung der Fliegerei verschrieben. Die Dachorganisation der deutschen Luftfahrtvereine war der 1902 gegründete »Deutsche Luftschiffer-Verband«, der sich von 1912 an »Deutscher Luftfahrer-Verband« nannte. In seinem Jahrbuch von 1911 listete er bereits 63 deutsche Mitgliedsorganisationen auf. Eine davon war die im Mai 1909 ins Leben gerufene Münchner »Akademie für Aviatik«, wobei das Wort »Aviatik« ein bereits damals gebräuchliches Synonym für »Flugkunst« war, das auf dem lateinischen Wort »avis« (Vogel) basiert. Ihren Vereinszweck, nämlich die allgemeine Förderung der Fliegerei, wollte die Akademie unter anderem durch die Erwerbung eines »geeigneten Geländes bei München« erfüllen, auf dem Flugmaschinen untergebracht und erprobt werden sollten. Die Idee des Flugfeldes Puchheim war geboren. Die Akademie für Aviatik wurde von elf Männern gegründet, die sich schon seit längerer Zeit für Sport und Motorsport interessierten. Es handelte sich bei ihnen zum größten Teil um begeisterte Amateure, die wohlhabend genug



Flugfeld Puchheim mit Blick auf München, Postkarte von Eugen Felle Foto: Autorin

waren, um sich ein so kostspieliges Hobby wie den Flugsport leisten zu können. Die meisten der Gründer waren in München ansässig.

Otto Erich Lindpaintner

Otto Erich Lindpaintner (1885–1976) war der Stiefsohn des Malers Franz von Stuck. Der vermögende Lindpaintner widmete sich als junger Mann zunächst dem Automobilsport und war einer der ersten Tennisspieler in München. Im Jahre 1909 reiste er kurz entschlossen nach Paris, um sich dort ein Flugzeug zu kaufen. Er wurde zu einem der erfolgreichsten deutschen Flieger, der bei zahlreichen Wettbewerben Preise gewann. Furore machte Lindpaintner mit seinem überraschenden Flug über das Münchner Oktoberfest am 19. September 1909, für den ihm der Magistrat der Stadt die »Silberne Oktoberfest-Medaille« verlieh, die eigentlich eine Auszeichnung für Viehzüchter war. Als Lindpaintner sich dem bayerischen Militär als Flieger zur Verfügung stellen wollte, ergab eine militärärztliche Untersuchung, dass er wegen Gleichgewichtsstörungen eigentlich gar nicht flugtauglich war. Daraufhin gab er die Fliegerei auf.

Georg August Baumgärtner

Der Journalist Georg August Baumgärtner war von 1902 bis 1920 leitender Redakteur der »Münchner Neuesten Nachrichten«. Nicht nur durch seine Mitgliedschaft in der Akademie für Aviatik, sondern auch durch vielfältige andere kulturelle und karitative Tätigkeiten nahm Baumgärtner regen Anteil an der Entwicklung Münchens. So organisierte er eine Reihe von Ausstellungen und wirkte seit Mitte der 1920er Jahre am Wiederaufbau des Münchner Tierparks mit, der 1922 infolge der Inflation hatte schließen müssen.

André Tosolini

Der Redakteur André Tosolini gab in München die beiden Sportzeitungen »Tosolini's Sportmagazin« und »Das Deutsche Auto« heraus. »Tosolini's Sportmagazin« war ein buntes Sammelsurium aus Reportagen und literarischen Erzählungen über verschiedenste Sportarten. Auch in »Das Deutsche Auto« wurde über unterschiedliche Sportarten berichtet, nicht nur über Auto- oder Motorsport. »Das Deutsche Auto« löste 1912 die »Münchner Neuesten Nachrichten« als offizielles Organ der Akademie für Aviatik ab. Bis zum Juli 1914 war André Tosolini Herausgeber von »Das Deutsche Auto«, danach wurde er von einem anderen Redakteur abgelöst.

Alexander Graf Boos-Waldeck

Der Österreicher und Oberstleutnant Alexander Graf von Boos zu Waldeck und Montfort hatte 1908 bei Allach ein schlossähnliches Gebäude erworben, das seitdem nach ihm »Burg Waldeck« genannt wurde. Über ihn ist bekannt, dass er am 28. Juni 1914 in einem der Autos saß, die den Wagen des österreichisch-ungarischen Thronfolgers Franz Ferdinand durch Sarajewo begleiteten. Beim Attentat auf den Thronfolger, das der Auslöser für den Ersten Weltkrieg war, wurde auch Boos-Waldeck leicht verletzt.

Josef Bruckmayer, Carl Schad und Julius Einhorn

Bei Dr. Josef Bruckmayer dürfte es sich um denselben Münchner Architekten gehandelt haben, der von 1905 bis 1925 Präsident des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (A.D.A.C., gegr. 1903) war. Der Jurist Dr. Carl Schad war Vermögensverwalter des Herzogs Karl Theodor in Bayern und von 1930 bis 1933 Vorsitzender der Münchner Notariatskammer. Der

Kaufmann Julius Einhorn war Mitbegründer der »Hausmüllverwertung München«, die 1898 die Müllverarbeitungsanlage in Puchheim eröffnete.

James von Bleichröder

Ein nicht in München ansässiges Mitglied der Akademie war der Bankier James von Bleichröder (Tod 1937) aus Berlin, dessen Vater Gerson einer der wohlhabendsten Männer seiner Zeit und Bankier Otto von Bismarcks gewesen war. Als junger Mann scheint er einen ähnlichen Lebensstil wie Erich Lindpaintner gepflegt zu haben. Er war einer der ersten Automobilbesitzer in Deutschland und konnte dank seines Vermögens als bedeutender Förderer des deutschen Motorsports hervortreten.

Konrad Freiherr von Bassus

Der soweit bekannt einzige ausgewiesene Fachmann für Luftschiffe im Gründungszirkel der Akademie war Konrad Freiherr von Bassus (1874–1928). Dieser war seit 1898 Mitarbeiter des Grafen Zeppelin und wird außerdem als Mitarbeiter Oskar von Millers, des Gründers des Deutschen Museums, erwähnt. Auf verschiedenen Gebieten der Luftfahrt veröffentlichte er eine Reihe wichtiger Forschungsarbeiten.

Das Flugfeld in Puchheim

Das Gelände, das von der Akademie für Aviatik bei Puchheim erworben wurde, war zwei Kilometer breit und zweieinviertel Kilometer lang. Seine Größe betrug 250 Tagwerk beziehungsweise 76 Hektar. Nach den Aufzeichnungen des flugbegeisterten Puchheimer Pfarrers Jacob Hauner betrugen die damaligen Kosten pro Tagwerk 600 Mark beziehungsweise pro Hektar 1800 Mark. Dabei wurde nur etwa die Hälfte des Flugfeldgeländes gekauft, der andere Teil wurde aus Staatsbesitz dazugepachtet. Damit ergab sich ein Kaufpreis von zirka 66 000 Mark. Das Flugfeld wurde mit einer zweieinhalb Meter hohen Mauer aus Eisenbeton umgeben. Die Kosten für diese Umfassungsmauer gibt Pfarrer Hauner mit 40 000 Mark an. Reste dieser Mauer wurden noch in den 1980er Jahren abgebrochen. Da die Akademie für Aviatik für die Finanzierung ihres Projektes auf die Eintrittsgelder der Besucher angewiesen war, war eine Erreichbarkeit des Flugfeldes von großer Bedeutung. Wichtig war daher zum einen eine gute Eisenbahnbindung, die durch die Nähe zum Bahnhof Puchheim sichergestellt war. Die Akademie verlängerte außerdem auf eigene Kosten, die von der Presse bis Anfang Mai 1910 auf 20 000 Mark beziffert wurden, die von München zum Bahnhof Puchheim führende Autostraße direkt bis zum Flugfeld. Den für die Straße benötigten Grund erwarb die Akademie für Aviatik von zahlreichen Grundstückseigentümern. Allerdings wurde diese Straße nicht rechtzeitig zur Eröffnung des Flugfeldes fertig gestellt.

Gebäude und Restaurant

Kosten entstanden außerdem dadurch, dass auf dem Flugfeld selbst eine Reihe von Gebäuden errichtet werden mussten. Dazu gehörten acht Fliegerschuppen sowie ein Werkstattgebäude, ein Verwaltungsgebäude sowie eine Kantine für die Beschäftigten, einige Beobachtungstürme für den Flugbetrieb und sanitäre Einrichtungen. Einige Baulichkeiten dienten auch der Versorgung und zusätzlichen Unterhaltung des Publikums. So gab es neben einem großen Hauptrestaurant, das von der Familie Schottenhammel betrieben wurde, Kioske für Zeitungen, Zigarren und Blumen, einen kleinen Laden für Spielwaren und Flugmodelle sowie einen Fotoladen, in dem man Bilder von Flugzeugen und Flugvorführungen erwerben konnte.

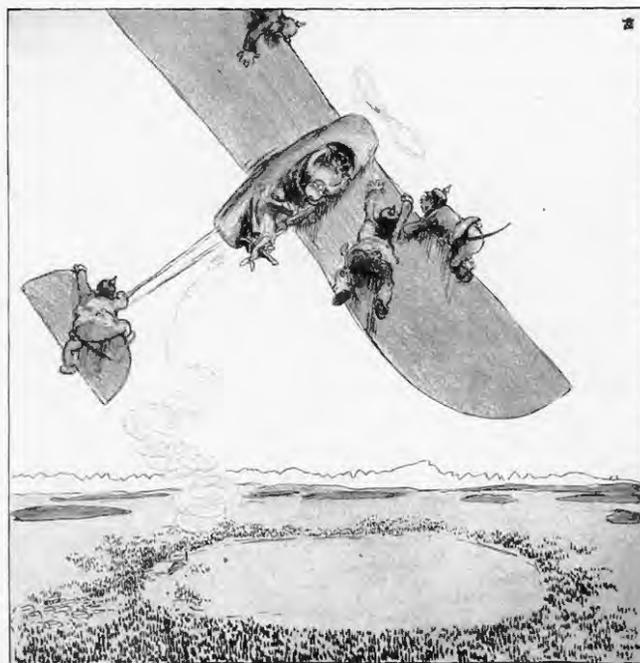
Für Verköstigung und Bierausschank wurden außerdem weitere Zelte aufgestellt, für die Bierkühlung sogar ein eigener Eiskeller angelegt. Die Bewirtungskapazität betrug insgesamt etwa 3000 Plätze. Nach Angaben der zeitgenössischen Presse kostete die Einrichtung des Flugfeldes die Akademie für Aviatik insgesamt rund eine Viertelmillion Goldmark. In heutiger Währung ausgedrückt würde das etwa zwei Millionen Euro entsprechen.

Eröffnungswoche 1910

Das Flugfeld Puchheim wurde 1910 mit einer Flugwoche eröffnet, die vom 22. bis zum 26. Mai dauerte. Das Programm dieser Eröffnungswoche setzte sich aus verschiedenen Wettbewerben zusammen, nämlich einem Dauerflug, einem Distanzflug, einem Höhenflug, zwei Schnellkeitsflügen sowie einem Passagier- und einem Überlandflug. Außerdem wurde die gesamte während der Flugwoche zurückgelegte Kilometerzahl bewertet. Für die Teilnahme hatten sich fünf namhafte Flieger angemeldet, der belgische Baron Pierre de Caters, der Deutsch-Elsässer Emil Jeannin, der Belgier Jules Tych und der hessische Leutnant Ellery von Gorrissen. Mit Simon Brunnhuber war außerdem ein Münchner vertreten. Von den sieben vorgesehenen Wettbewerben fanden nur fünf statt, die alle von Emil Jeannin gewonnen wurden. Passagier- und Überlandflug konnten wegen schlechten Wetters nicht durchgeführt werden. Damit hatte bereits die Eröffnungswoche in Puchheim mit demselben Problem zu kämpfen wie alle zur damaligen Zeit abgehaltenen Flugveranstaltungen, nämlich mit der Abhängigkeit von den Wetterverhältnissen. Für die Reisenden am Münchner Hauptbahnhof wurden zur Information sogar verschiedenfarbige Flaggen gehisst, damit die Besucher sich nicht umsonst auf den Weg machten: Eine rote Flagge bedeutete, dass geflogen wurde, bei weißer Flagge wurde wahrscheinlich geflogen, bei schwarzer Flagge fanden keine Flüge statt. Aber auch für die bereits Anwesenden bemühte man sich, die langen Wartezeiten und die Pausen zwischen den Starts zu verkürzen. Dem Zeitvertreib und der leiblichen Verpflegung dienten dabei sowohl die bereits erwähnten kleinen Läden und die Gastronomie als auch mehrere Musikkapellen, die für die Flugveranstaltung engagiert worden waren. Der Auftritt von Musikkapellen zur Unterhaltung der Besucher war seit 1912 vom Königlichen Bezirksamt Fürstenfeldbruck sogar vorgeschrieben, um Unruhen aufgrund der langen Wartezeiten vorzubeugen.

Veranstaltungen bis 1914

Nach der Eröffnungswoche fand auf dem Puchheimer Flugfeld bis 1914 noch eine Reihe weiterer Veranstaltungen statt. Dazwischen war der Flugplatz gegen Eintrittsgeld zu besichtigen, wenn er von Fliegern zum Üben benutzt wurde. Puchheim war Ausgangspunkt einiger ebenso beachtlicher wie publikumswirksamer fliegerischer Leistungen. So startete hier im Juni 1911 der Flieger Hellmuth Hirth in Richtung des Berliner Flugfeldes Johannisthal und gewann für die Überwindung der 550 Kilometer langen Strecke in weniger als 36 Stunden einen von den Kathreiners Malzkaffee-Fabriken ausgelobten Preis über 50 000 Goldmark. Tatsächlich hatte Hirth die Strecke mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 95 Stundenkilometern in nur knapp sechs Stunden zurückgelegt. Am 6. März 1912 flog der Pilot Robert Janisch von Puchheim aus in knapp vier Stunden nach Wien, wobei er die Distanz von 450 Kilometern mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 120 Stundenkilometern durchmaß. Ein vielbeachtetes Ereignis war der Flug »Rund um München« am 14. und 15. Juni 1913.



Dégoud in München und St. Bürokratismus
„Wenn S' jeh no an eangig'n Fallo mach'n, mach'n eschafft i' Echna!“
A. Schmidhammer

»Pégoud in München und St. Bürokratismus«, Karikatur von Arpad Schmidhammer in der Zeitschrift »Jugend« 1914, Nr. 16
Foto: Autorinn

Bei diesem Wettbewerb mussten die teilnehmenden Piloten München an zwei Tagen in einem weiten Bogen umfliegen. Der Flieger Otto Linnekogel, der den ersten Preis wegen einer nicht vorschriftsmäßig umflogenen Kontrollstation verfehlte, stellte dabei mit einer Flughöhe von 2750 Metern einen deutschen Höhenrekord auf. Die Jahre 1913 und 1914 brachten mit den Aufritten des französischen Kunstfliegers Adolphe Pégoud noch einmal zwei Veranstaltungen nach Puchheim, die als Publikumsmagneten wirkten. Dem Franzosen Pégoud, dessen öffentliche Karriere im Sommer 1913 mit einem Fallschirmabsprung aus einem Flugzeug begonnen hatte, gelang es, mit seinen Kunstflugvorführungen überall in Europa riesige Zuschauermassen anzulocken. Die von ihm geflogenen Figuren und das Fliegen »mit dem Kopf nach unten« waren für die damaligen Betrachter neu und faszinierend.

Veränderungen

Betrachtet man die Veranstaltungen auf dem Flugfeld Puchheim im Zeitablauf, lässt sich eine charakteristische Entwicklung feststellen. In den Anfangstagen der Fliegerei stellte allein die Idee des Fliegens mit einer Maschine, die anders als ein Ballon auch noch lenkbar war, eine Sensation dar. Das Publikum von Flugvorstellungen war bereit, stundenlang zu warten, bis den Piloten Flüge egal wie kurz gelangen. Beim ersten deutschen Flugtag in Kiel 1908 wurden Preise für Flüge von mindestens einer Minute vergeben. Die Flugtechnik machte jedoch rasche Fortschritte, und Flugwochen wie in Puchheim, mit einem Programm aus verschiedenen Wettbewerben, boten dem Publikum bereits deutlich mehr Abwechslung. Aufgrund der steigenden Zahl ähnlicher Veranstaltungen verloren jedoch auch solche Darbietungen ihren Reiz, gleichzeitig suchten die Flieger selbst nach neuen Herausforderungen. An die Stelle von Flugschauen traten Überlandflüge wie Hirths Flug nach Berlin-Johannisthal oder Janischs Flug nach Wien. Solche Überlandflüge wiederum wurden abgelöst von Rundflügen wie dem Flug »Rund um München«, bei denen das Publikum am selben Ort sowohl Start als auch Landung erleben konnte

und gleichzeitig der Wettbewerbscharakter weiterhin vorhanden war. Das reine Fliegen allein konnte auf Dauer jedoch nicht mehr genug Zuschauer anlocken, sodass nur die Hinwendung zu artistischen Flugkünstlern wie Pégoud der Fliegerei für das Publikum noch einmal einen neuen Reiz verleihen konnte. Dem französischen Kunstflieger gelang es immerhin, mit seinen Vorführungen bis zu 50 000 Zuschauer pro Tag nach Puchheim zu ziehen.

Eine weitere Veränderung, die sich an den in Puchheim stattgefundenen Veranstaltungen ablesen lässt, war die zunehmende Nationalisierung und Militarisierung der Fliegerei. Während an der Eröffnungsflugwoche im Mai 1910 noch wie selbstverständlich ausländische Piloten mit im Ausland hergestellten Flugapparaten teilnahmen, beschränkten spätere Veranstaltungen die Teilnahme zunehmend auf deutsche Flieger und Maschinen. So finden sich bei den Puchheimer Flugtagen von 1911 an nur noch deutsche Piloten, und auch ausländische Flugzeuge wurden zunehmend von deutschen verdrängt. Die Ausschreibung für den Kathreiner-Preis im Jahre 1911 legte fest, dass sich nur deutsche Flieger in deutschen Maschinen beteiligen durften. Auch der Flug »Rund um München« war auf deutsche Piloten und deutsche Flugzeuge mit deutschen Motoren beschränkt. Allerdings durften auch Ausländer teilnehmen, die seit sechs Monaten in Deutschland lebten, und solche, die für eine deutsche Flugzeugfirma arbeiteten.

Zunehmend bekamen die auszutragenden Wettbewerbe außerdem militärischen Charakter. So fanden bei der Flugwoche im September 1910 erstmals Wettbewerbe statt, bei denen vom Flugzeug aus Sandsäcke auf ein am Boden markiertes Ziel zu werfen waren. Auch beim Flugmeeting im Juli 1912 gab es wieder einen solchen Bombenwurf-Wettbewerb. Ebenso war die zunehmend häufigere Wettbewerbsbedingung, einen Passagier mitzunehmen, letztlich an der militärischen Nutzung des Flugzeugs orientiert, da der Pilot bei militärischen Flügen von einem Beobachter begleitet werden sollte. Beim Flug »Rund um München« war auch für den vorgeschriebenen Passagier die deutsche Reichsangehörigkeit Bedingung, zudem musste jedes Flugzeug, ebenfalls orientiert an militärischen Gesichtspunkten, eine Ladung von 300 Kilogramm mit sich führen.

Konkurs der Akademie für Aviatik

Die zunehmende Militarisierung der Fliegerei war letztlich auch der Grund für das Scheitern des Flugplatzes Puchheim. Die militärische Bedeutung der Luftfahrt war schon seit längerer Zeit erkannt worden. Bereits seit 1887 gab es eine Königlich Bayerische Luftschifferabteilung, die ihren Standort auf dem Münchner Oberwiesenfeld hatte. Seit 1912 gab es eine Königlich Bayerische Fliegertruppe, die auf dem Flugfeld Schließheim beheimatet war. In Konkurrenz zu Frankreich und im Vorfeld des Ersten Weltkrieges nahm das Interesse des Militärs an der Fliegerei weiter zu. Eine Einrichtung wie das Flugfeld Puchheim, die vom privaten Engagement und Vermögen einiger begeisterter Idealisten getragen wurde, konnte hier nicht mehr mithalten. Bereits ein knappes Jahr nach der Eröffnung des Flugfeldes stand die Akademie für Aviatik, die nie öffentliche Mittel erhalten hatte, vor dem Konkurs. Zur Erfüllung ihres Satzungszweckes war sie auf beträchtliche Einnahmen angewiesen, die vor allem durch die Mitgliedsbeiträge der Akademiemitglieder und die Eintrittsgelder zu den Flugveranstaltungen gedeckt werden sollten. Die zu jeder Flugvorführung in großer Zahl erscheinenden Zaungäste, die sich den Eintrittspreis sparten und die Vorstellungen von außerhalb des Flugfeldes mitverfolgten, waren für die Akademie daher ein ständiges Ärgernis. Gleichzeitig befand sich die Akademie seit

der Eröffnung des Flugfeldes in einem ständigen Kleinkrieg mit den bayerischen Behörden um Kauttionen, Versicherungen und Ausgleichszahlungen für Schäden, die durch die Veranstaltungen entstanden waren. Zusätzlich gab es die Auflage, dass alle Personal- und Sachausgaben wie zum Beispiel die Kosten für Warntafeln, Sicherheitsdienst und Sanitäter von der Akademie selbst zu tragen waren. Bei allen Flugtagen waren außerdem Preisgelder für die Piloten aufzubringen. Diese Aufwendungen überforderten die Akademie als gemeinnützigen Verein schon bald. Vor dem so rasch eintretenden Konkurs gerettet wurde sie zunächst offenbar durch Unterstützung aus privaten Mitteln ihrer Präsidiumsmitglieder, sodass sie Mitte 1912 als konsolidiert gelten konnte.

Vom Kriegsgefangenenlager bis zur Gegenwart

Trotzdem spielten sich die entscheidenden Entwicklungen nicht mehr in Puchheim ab, sondern auf den beiden anderen Münchner Flugplätzen. Mit Beginn des Ersten Weltkrieges 1914 wurde außerdem für private Flüge kein Benzin mehr freigegeben, sodass es in Puchheim auch keinen privaten Flugbetrieb mehr geben konnte. Wohl aus diesen Gründen bot die Akademie das Flugfeld im August 1914 dem Bayerischen Kriegsministerium als Standort für ein Kriegsgefangenenlager an, das auch tatsächlich eingerichtet wurde. Der erste Gefangenentransport mit 700 Franzosen erreichte das ehemalige Flugfeld am 18. Oktober 1914. Im Jahre 1915 kaufte der bayerische Staat der Akademie das Areal ab. Im Laufe der Zeit lebten neben Franzosen auch Engländer, Belgier, Italiener und sogenannte »Russen« im Kriegsgefangenenlager, wobei es sich bei den letztgenannten Personen sowohl um Russen als auch um andere Osteuropäer, Finnen und Balten handelte. Bei Kriegsende hielten sich 14 000 solcher »Russen« und etwa 10 700 Franzosen im Lager auf. Die Auflösung des Lagers zog sich nach Kriegsende bis September 1921 hin. Bis 1945 lag das ehemalige Flugfeld dann weitgehend brach, nur einige Puchheimer nutzten es vereinzelt für landwirtschaftliche Zwecke.

Nach 1945

Nach dem Zweiten Weltkrieg (1939–1945) wurde das ehemalige Fluggelände zunächst mit Behefungsunterkünften für Vertriebene bebaut, später mit Wohnsiedlungen. Einen Teil des Areals behielt die Gemeinde sich dabei stets für öffentliche Einrichtungen vor. So entstand hier zunächst direkt nach dem Zweiten Weltkrieg ein Fußballplatz, in den siebziger Jahren wurden das Puchheimer Gymnasium und ein Sportgelände mit Tennisplätzen gebaut, Anfang der achtziger Jahre die Realschule und weitere Sportanlagen. Dass die Gemeinde Puchheim Anfang des 20. Jahrhunderts Fluggeschichte schrieb, geriet im Laufe der Jahre weitgehend in Vergessenheit. Die Hinwendung des Flugfeldes Puchheim zur Fliegerei unter militärischen Gesichtspunkten gegen Ende seines Bestehens kann als zwiespältig zu bewertender Versuch angesehen werden, seine Lebenszeit zu verlängern. Sieht man davon ab, ist der Puchheimer Flugplatz durchaus als Ort zu würdigen, der einer zu seiner Zeit noch jungen Technik und ihren Pionieren den Rücken stärkte und der breiten Bevölkerung die Möglichkeit gab, sich über die neuesten Entwicklungen auf dem Laufenden zu halten.

Anmerkungen:

* Grundlegend für diesen Beitrag ist die von *Erich Hage* herausgegebene Festschrift »Flugfeld Puchheim. Bayerns erster Flugplatz«, erschienen im Volk Verlag München 2010.

Anschrift der Verfasserin:
Sabine Willner M. A., Augustenstraße 96a, 80798 München