200 JAHRE

LUFTFAHRT IN REGENSBURG

Eine Zeitreise von 1760 bis 1961



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.dnb.de abrufbar. ISBN 978-3-95587-403-2



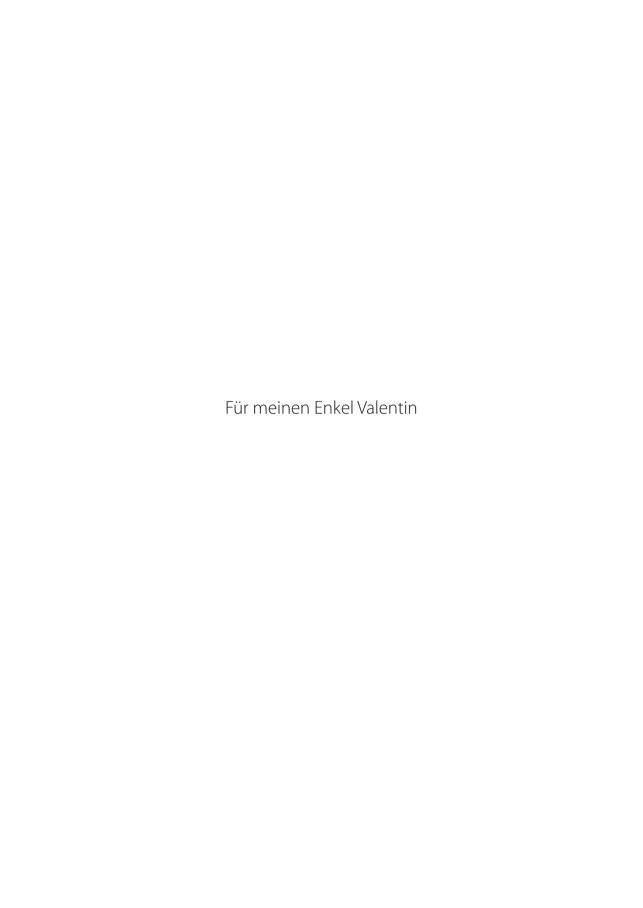
Für uns, die Battenberg Gietl Verlag GmbH mit all ihren Imprint-Verlagen, ist Nachhaltigkeit ein wichtiger Teil unserer Unternehmensphilosophie. Daher achten wir bei allen unseren Produkten auf den Einsatz umweltschonender Ressourcen und Materialien.

Dieses Buch wurde auf FSC'-zertifiziertem Papier gedruckt. FSC (Forest Stewardship Council') ist eine nicht staatliche, gemeinnützige Organisation, die sich für die verantwortungsvolle und ökologische Nutzung der Wälder unserer Erde einsetzt.

Unsere Partnerdruckerei kann zudem für den gesamten Herstellungsprozess nachfolgende Zertifikate vorweisen:

- Zertifizierung für FOGRA PSO
- Zertifizierungssystem FSC*
- Leitlinien zur klimaneutralen Produktion (Carbon Footprint)
- Zertifizierung EcoVadis (die Methodik besteht aus 21 Kriterien in den Bereichen Umwelt, Einhaltung menschlicher Rechte und Ethik)
- Zertifikat zum Energieverbrauch aus 100 % erneuerbaren Quellen
- Teilnahme am Projekt "Grünes Unternehmen" zum Schutz von Naturressourcen und der menschlichen Gesundheit

1. Auflage 2021 ISBN 978-3-95587-403-2 Alle Rechte vorbehalten! © 2021 MZ Buchverlag in der Battenberg Gietl Verlag GmbH, Regenstauf www.battenberg-gietl.de



"Wie in so vielen anderen Orten, so rühren sich auch in unserer Stadt fleißige Hände zur Vervollkommnung der Flugtechnik." Neue Donau-Post. 1911

VORWORT

Wer zu Beginn der 1980er Jahre bei der Stadtverwaltung Regensburg in den gültigen Flächennutzungsplan Einsicht nahm, dessen Blick fiel unweigerlich auf die Darstellung eines großen Flugplatzes im Stadtwesten mit großen Freiflächen, um Abstand zu benachbarten Bauflächen zu gewährleisten. Das war immer noch Stand der Rahmenplanung, auch wenn es den Flugplatz schon mehr als 20 Jahre nicht mehr gab und im Gefolge des Donauausbaus für Rhein-Main-Donau-Kanal und Staustufe große Teile der Flugplatzfläche mittlerweile zu Naherholungsflächen geworden waren.

Für viele ältere Regensburgerinnen und Regensburger dürfte der "Messerschmitt-Flugplatz" immer noch mit Erinnerungen an Flugbetrieb nahe des Zentrums der Stadt Regensburg verbunden sein, auch wenn man sich das heute gar nicht mehr vorstellen kann. Manchmal wird bis heute die Frage aufgeworfen, ob es denn nicht möglich gewesen sei, den Flugplatz im Stadtwesten zu erhalten. Da muss man allerdings objektiv festhalten, dass es dafür angesichts des Flächenbedarfs für die Siedlungsentwicklung der flächenmäßig "kleinen" Großstadt Regensburg keine Chance gab – der Flugplatz wäre auch bei großer Anstrengung nicht zu halten gewesen. Schon allein wegen der sich im Planungsrecht entwickelnden Abstandsflächen zur Bebauung nicht, und wegen der aufkommenden Lärmschutzvorschriften erst recht nicht. Interessant wäre es vielmehr, der Frage nachzugehen, ob nicht die Verlagerung des Flugplatzes realistisch gewesen wäre, wenn bereits am Anfang der 1960er Jahre die etwa 15 Jahre später vereinbarten Eingemeindungen großer Freiflächen südlich der Autobahn erfolgt wären, die einen Flächenzuwachs von etwa 40 v. H. der damaligen Stadtfläche brachten. Rein von den verfügbaren Flächen wäre es möglich gewesen ...

Letztlich ist es müßig, solchen Überlegungen nachzuhängen. Auch wenn dieses Buch sehr eindrucksvoll nachvollziehen lässt, welche Bedeutung ein Flugplatz für die Entwicklung der Stadt Regensburg hatte. Natürlich waren Flugfelder zunächst der Ort, an dem sich vor mehr als hundert Jahren in ganz Mitteleuropa Enthusiasten und Flugbegeisterte austobten. Aber es lässt sich eben auch in Regensburg wie in vielen anderen vergleichbaren Städten nachvollziehen, mit welchem Engagement man schon in den 1920er Jahren daranging, die Chancen des Luftverkehrs für die wirtschaftliche Entwicklung der Städte zu nutzen. Wer da keinen Flugplatz etablieren konnte, blieb zurück.

Man kann eine Reihe von Beispielen betrachten, wo das Fortbestehen eines Flugplatzes in größeren Städten nach dem 2. Weltkrieg bis heute dazu beigetragen hat, dass sich luftfahrtaffine Unternehmen halten und entwickeln konnten. In Regensburg hingegen mussten wir, als die Stadt um die



Foto: Hans Schaidinger

Jahrtausendwende ein cluster-analytisches Gutachten erstellen ließ, feststellen, dass die Stadt in allen zukunfts- und innovationsträchtigen Wirtschaftsbereichen gut aufgestellt war – mit einer Ausnahme: Luft- und Raumfahrttechnik.

Und so ist es auch nicht verwunderlich, dass sich einige Regensburger Persönlichkeiten noch lange nach der Auflassung des Flugplatzes in Prüfening für einen neuen Flugplatz in der Stadt oder wenigstens in Stadtnähe engagierten. Ich habe diese Initiativen – und Auseinandersetzungen, denn einig war man sich beileibe nicht – in den 1970er und 1980er Jahren noch selbst erlebt. Gutachten und Gegengutachten wurden erstellt, Standorte nördlich und östlich von Regensburg wurden untersucht und wieder verworfen; letztlich nur ein kleines Detail der Stadtgeschichte.

Wie sehr die Fliegerei aber große Menschenmassen in Stadt und Region Regensburg auch noch lange nach der Aufgabe des Flugplatzes im Stadtwesten zu begeistern vermochte, konnte man z. B. in den 1980er Jahren an den Besucherzahlen der Großflugtage des Luftsportvereins Regensburg e. V. auf dem Gelände des ehemaligen Standortübungsplatzes Oberhinkofen ablesen, auf dem der LSV seinen Segelflugplatz hatte (und hat!).

So kann man sowohl aus den Anfängen der Fliegerei in Regensburg bis fast in die Gegenwart feststellen, dass sowohl die Existenz, aber eben auch die Nichtexistenz eines stadtnahen Flughafens vielfältige Bezüge zu Aspekten der Stadtentwicklung aufweist. Auch wenn diese Bezüge mit Ausnahme der Stadtgeschichte während des 3. Reiches nicht immer ostentativ ins Auge fallen; bei der Lektüre dieses Buches sind sie durchaus erfahrbar.

Am interessantesten ist aber zweifellos, dass man anhand dieser Lektüre die Flugbegeisterung in Regensburg von den Anfängen bis zur Auflassung des Flugplatzes in Regensburg nachvollziehen kann. Immerhin sind es erst wenige Jahrzehnte, dass Fliegen für die meisten Menschen in unserer Gesellschaft eine erschwingliche "Fast-Alltäglichkeit" ist. Früher war das ganz anders: Fliegen (auch Mitfliegen) war in erster Linie eine Angelegenheit tüftelnder Ingenieure, unerschrockener Abenteurer und wohlhabender Privilegierter. Umso interessanter war es über Jahrzehnte, beim Sonntagsspaziergang sozusagen vom Flugplatzzaun aus einen Blick auf die Fliegerei werfen zu können.

Diese Begeisterung für die Fliegerei hat sich in den letzten gut einhundert Jahren mit Persönlichkeiten wie Otto Lilienthal, Gustav Weißkopf, Hanna Reitsch, Elly Beinhorn und Heinz Rühmann verbunden, um nur eine zugegebenermaßen nicht repräsentative Auswahl zu nennen. Letzterer konnte diese Begeisterung darüber, dass die Menschheit nach Tausenden von Jahren nicht mehr nur darauf beschränkt war, sich auf der Erde und im Wasser fortzubewegen, dadurch ausdrücken, dass er auf die Frage, was ihn denn so an der Fliegerei fessele, geantwortet hat: "... es ist für den Piloten jedes

Mal einfach ein unbeschreibliches Gefühl, wenn die Maschine beim Start vom Boden weggeht!"

Heute mit jederzeit und überall verfügbarer individueller Mobilität braucht man dazu nicht mehr überall einen Flugplatz. Sowohl zum "Fliegerschauen" als auch, um privat oder geschäftlich zu fliegen, nimmt man eine Anfahrt in der Region in Kauf. Dieses Buch beschreibt eine Zeit, in der das noch nicht so war und in der Stadtväter (und -mütter), Pilotenschüler, Piloten und Fluginteressierte in der Stadt ihren Interessen nachgehen konnten. Es beschreibt eine Zeit, eine Infrastruktur und Menschen in der Stadt, die weit weg scheinen. Wenn man die gesamte Geschichte unserer Stadt als Maßstab nimmt, wird einem erst klar, welch kurze Zeit das alles erst zurückliegt.

Hans Schaidinger Oberbürgermeister der Stadt Regensburg a. D.

INHALTSVERZEICHNIS

Vorv	vort		7	
1.	Einführung 1			
2.	Dei	r Schneider von Sinzing	. 14	
3.	Gas	s-Ballonversuch	. 16	
4.	Luftschiffe			
		Prallluftschiff System Parseval		
5.	Dei	r kleine Exerzierplatz – der 1. Flugplatz Regensburgs	. 27	
6.	Reg a) b) c) d) e)	gensburger Flugpioniere Arthur Oskar Deicke Simon Oberdorfer Herr Schnell Gebrüder Scheubeck Hermann M. von Fremery	. 31 . 36 . 37 . 38	
7.	Gel	ber Hund	. 51	
8.	a) b) c) d) e)	gtage in Regensburg Erste Regensburger Fliegertage 1912 Regensburger Osterflugtage 1925 Flugtag 1930 Flugtag 1931 Ostmark-Großflugtag 1936	. 55 . 62 . 67 . 68	
9.	Gewerbeschau 1926 7			
10.	Dei	r Aufbau des zivilen Luftverkehrs in unserem Raum	. 75	
11.		ghafen G.m.b.H. Regensburg und kehrslandeplatz Regensburg	. 77	
12.	Dei	utschlandflug 22. bis 29. Mai 1938	. 86	
13.	Bay a) b) c) d) e)	rerische Flugzeugwerke – Messerschmitt-Werke 1936/37: Planungen und Bau des Flugzeugwerkes 1938: Beginn der Flugzeugproduktion mit der Bf 108 1939: das Flugzeugwerk verliert seine Unschuld und der Weg in den Krieg 1940: Der Krieg in Europa weitet sich aus 1941: Die Flugzeugproduktion weitet sich auf den	. 90	
	f)	Fliegerhorst Regensburg-Obertraubling aus		

g)	Das Fiasko mit der Me 210	93
h)	1943: Der "Totale Krieg" und die Heimatfront	95
i)	17. August 1943: ein schwarzer Tag für Regensburg	96
j)	1944: Zerstörung der Messerschmitt-Werke in Regensburg	97
k)	Der Luftangriff vom 22. Februar 1944	97
1)	Der Doppelschlag gegen die Messerschmitt-Werke	
	vom 25. Februar 1944	97
m)	Raus aus Regensburg: Verlagerung der Flugzeugproduktion	
	in Tunnel und Wälder	98
n)	September 1944: Beginn einer neuen Epoche	
0)	1945: dem Untergang entgegen	101
p)	Beschreibung der in Regensburg gefertigten	
	Messerschmitt-Flugzeugtypen	102
Nac	chkriegszeit	105
a)	_	
b)	Segelfliegerei	
C)	Motorfliegerei	112
Das	s Ende der Luftfahrt im Stadtgebiet	116
	h) i) j) k) l) m) o) p) Nac a) b) c)	h) 1943: Der "Totale Krieg" und die Heimatfront i) 17. August 1943: ein schwarzer Tag für Regensburg j) 1944: Zerstörung der Messerschmitt-Werke in Regensburg k) Der Luftangriff vom 22. Februar 1944 l) Der Doppelschlag gegen die Messerschmitt-Werke vom 25. Februar 1944 m) Raus aus Regensburg: Verlagerung der Flugzeugproduktion in Tunnel und Wälder n) September 1944: Beginn einer neuen Epoche mit der Me 262 o) 1945: dem Untergang entgegen p) Beschreibung der in Regensburg gefertigten Messerschmitt-Flugzeugtypen Nachkriegszeit a) Die United States Army in Regensburg b) Segelfliegerei c) Motorfliegerei

1. EINFÜHRUNG

2021 jährt es sich zum 60. Mal, dass Regensburg seinen Flugplatz verloren hat. Mit der Schließung am 31. März 1961 endete ein wichtiges Kapitel der Stadtgeschichte.

Bislang lag keine zusammenhängende Darstellung der Luftfahrt in Regensburg¹ vor. Ausgenommen davon sind die Geschichte der Messerschmitt-Werke und des Bombenkriegs um Regensburg durch Peter Schmoll.

Um die Lücke in der Geschichtsschreibung von Regensburg zu schließen, habe ich jahrelang in vielfältigen Archiven² Stöße von Akten durchgesehen und alle relevanten Artikel in den Tageszeitungen der Jahre 1900 bis 1938³ studiert und anschließend dieses Buch geschrieben. Peter Schmoll hat dankenswerterweise einen Gastbeitrag zu dem Thema Messerschmitt-Werke zur Verfügung gestellt.

Ich möchte Sie also auf eine interessante Reise durch die Luftfahrtgeschichte Regensburgs mitnehmen. Wir werden spannende Abenteuer noch einmal erleben und findige Pioniere kennenlernen.

Sie beginnt 1760 mit den "Flugversuchen" eines Schneiders aus Sinzing und führt über die Jahre der großen Pionierleistungen bis zur Ansiedlung der Siemenswerke auf dem Areal des Flugplatzes in Regensburg-Prüfening. Und wir besuchen drei wichtige Standorte:

- den kleinen Exerzierplatz am Hohen Kreuz der 1. Flugplatz der Stadt,
- den Rennplatz in Prüfening auf dem die ersten Flugtage stattfanden,

Neben der "Geschichte der Regensburger Luftfahrt" gibt es noch eine "Geschichte der Regensburger Flugvereine". Schon ab 1912 existierte nämlich der "Regensburger Verein für Luftschifffahrt".⁴ Ein detaillierter Blick in diesen Bereich der Vergangenheit steht noch aus. – Es gibt also noch viel mehr zu entdecken!

Danke sagen möchte ich allen, die mich mit Rat und Tat bei der Realisierung des Buches unterstützt haben. Mein besonderer Dank gilt Herr Rainer Ehm, der mich über Jahre mit meinen Fragen ertragen hat. Frau Dr. Nicole Litzel, die mir kostbare Unterlagen über Herrn Ing. Habenschaden zur Verfügung stellte. Herrn Peter Schmoll, für seinen Beitrag über die Messerschmitt-Werke. Nicht zuletzt Herrn Rolf Stemmle, der das Manuskript in einen lesbaren Zustand brachte.

Dieses Buch ist meinem Vater Rigobert Soller gewidmet, der als Pilot, Fluglehrer und Funktionär in den 50er und 60er Jahren des vergangenen Jahrhunderts intensiv den Regensburger Luftsport mitgestaltete.

2. DER SCHNEIDER VON SINZING, 1760

Die Geschichte der Regensburg Luftfahrt begann mit einem großen Spaß! Der Ort des Geschehens, Sinzing, liegt ein wenig außerhalb, in südwestlicher Richtung, auf der gegenüberliegenden Seite der Donau.

Der "Schneider von Sinzing", Elias Mader, geboren 1723, wird als geselliger und gern gesehener Gast im Bräuhaus, der heutigen Bäckerei Landstorfer, beschrieben. Die Bürger liebten seinen Humor und sein Lachen und ließen sich gerne davon anstecken. Zudem galt er als patenter Mann mit viel Wissen und Erfahrung. Oft schien es, als habe er den gesamten Verstand des Dorfes in seiner Tasche gehortet.

So saß ihm um das Jahr 1760 der Schalk wieder einmal im Nacken. Während er an seinem Schneidertisch arbeitete, überlegte er sich einen neuen Streich. Abends verkündete er seinen Zechkumpanen: "Am nächsten Sonntag flieg ich nach Regensburg."

Bald war das ganze Dorf in Aufregung und erwartete ungeduldig den Sonntag. Während der Woche errichtete Mader auf dem Dach seines Hauses (jetzt Fährenweg 19) einen Startplatz. Um die Spannung zu steigern, machte er um das Wirtshaus einen Bogen.

Das ganze Dorf rätselte: Fliegt er oder fliegt er nicht?

So kam der Sonntag. Nach dem Gottesdienst versammelten sich die Leute vor seinem Haus. Er war nicht zu sehen. Die Spannung stieg ins Unerträgliche. Endlich bewegte sich etwas auf dem Gebäude. Langsam und bedächtig erschien Meister Elias – bekleidet mit einem kurzen Umhang mit aufgenähten Gänsefedern. Er blickte Richtung Regensburg und machte einige Flugbewegungen. Das wiederholte er mehrmals, schaute dann zu den erwartungsvollen Dorfbewohnern hinab und fragte: "Habt ihr schon mal einen Schneider fliegen sehen?"

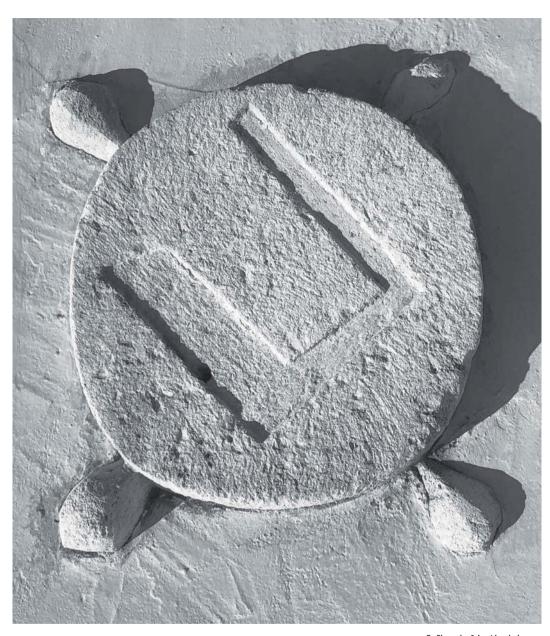
"Nein!", tönte es herauf.

"Ich auch nicht!", antwortete er und verschwand in seinem Haus.

Als die Menschen merkten, dass Elias einen Scherz mit ihnen getrieben hatte, wollten sie ihn vermöbeln. Doch Elias hatte Fenster und Türen in weiser Voraussicht fest verriegelt – zum Ärger der Anwesenden!

Nach einigen Tagen war der Unmut verflogen, und Meister Elias bald wieder Mittelpunkt im Wirtshaus.

Elias Mader starb – ohne jemals geflogen zu sein – friedlich 1803 im Alter von 80 Jahren und wurde unter großer Anteilnahme in Sinzing beigesetzt. Gönner stifteten auf Grund seiner Beliebtheit eine Grabplatte, die auf gekreuzten Beinen liegt. Darauf ist ein Bügeleisen eingemeißelt.⁵



Zu Ehren des Schneiders haben Gönner einen Grabstein gestiftet. Er zeigt ein Bügeleisen auf gekreuzten Beinen und ist in der Westwand der Alten Kirche von Sinzing eingelassen. Er ist noch heute vorhanden. Foto: W. O. Soller

3. GAS-BALLONVERSUCH, 1784

Der Wunsch, selbst fliegen zu können, inspirierte die Menschen seit je. Denken wir an den Flug von Ikarus in der griechischen Mythologie, der jedoch scheiterte, weil die Wachsbefestigungen seiner Federflügel in der Sonne schmolzen. Oder die Konstruktionen und Versuche von Leonardo da Vinci.

Bereits gut zwei Jahrzehnte nach dem Spaß des Schneiders von Sinzing stiegen die ersten Heißluftballone in Frankreich in die Lüfte, gebaut von den Brüdern Joseph Michel und Jacques Etienne Montgolfier. Bei einem Flug am 19. September 1783 in Schloss Versailles vor den Augen des Königs waren allerdings nur drei Tiere, eine Henne, eine Ente und ein Hammel an Bord. Zwei Monate später flogen in Paris erstmals zwei Menschen: Jean-François Pilâtre de Rozier und François d'Arlandes.

Fast gleichzeitig begann Jean-Pierre Blanchard mit Wasserstoff-Ballonen zu experimentieren und startete erste Versuche.

Doch blicken wir nach Regensburg:

Es existierte noch das Heilige Römische Reich Deutscher Nation, Regensburg war eine Freie Reichsstadt und der Immerwährende Reichstag tagte seit mehr als 100 Jahren in der Stadt. – Regensburg hatte also ein Ohr am Puls der Zeit!

Der in Rom geborene Joseph Maximilian Freiherr von Lütgendorf war Hofrat des Fürsten Thurn und Taxis. Ihn packte der Ehrgeiz sofort nach den ersten Flügen von Jean-Pierre Blanchard ebenfalls Flugpionier, nämlich erster deutscher Luftsegler werden.

Dazu brauchte er Geld. So ließ er am 27. Januar 1784 und am 12. Februar 1784, in der Hoffnung auf spendierfreudige Regensburger, drei "ärostatische Maschinen in dem Hochfürstlich Thurn und Taxischen Palais" steigen. Sie waren 64 cm breit und 128 cm lang. Die Ballone waren aus französischem Taffet (Gewebe aus Seide) hergestellt.

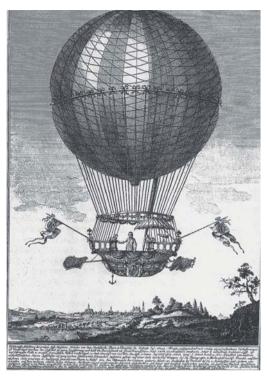
Freiherr von Lütgendorf erregte zwar großes Aufsehen, aber weder die Regensburger noch die Reichstagsgesandten spendeten ausreichend Geld für einen großen Ballon, mit dem er selbst hätte aufsteigen können. Er überwarf sich auch mit seinem Arbeitgeber, dem Haus Thurn und Taxis, und verließ Regensburg.⁷

In Augsburg versuchte er erneut sein Glück. Es floss Geld in seine Kasse und er baute einen bemannten Ballon. Frühzeitig ließ er einen Stich anfertigen, der ihn als Luftsegler zeigt, und in der Augsburger Abendzeitung publizieren.

Für Emanuel Schikaneders neue Operette "Der Luftballon" wurde in den Siebentischwiesen eine Freilichtbühne errichtet. Das Theater mit Publikumstribüne konnte er als Startplatz nutzen.



Freiherr von Lütgendorf ließ sich als erster deutscher Luftsegler feiern. Foto: W. O. Soller



Freiherr von Lütgendorf als Luftsegler über Augsburg.
Foto: W. O. Soller

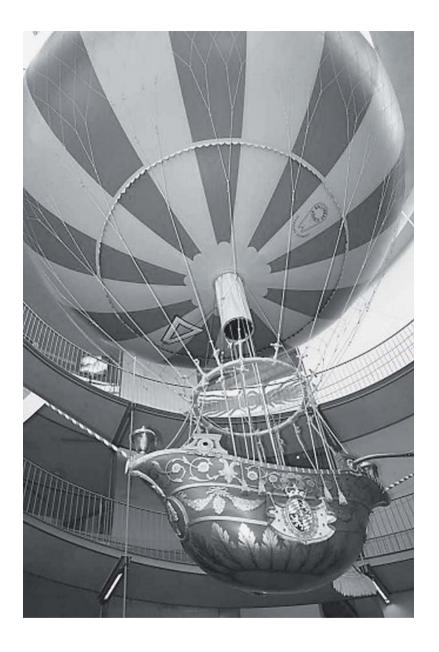
Der Flug wurde für den 19. Juli 1786 angekündigt, musste dann aber auf den 24. August bzw. 4. September verschoben werden. Angeblich reisten 100.000 Gäste bis aus Prag, Wien und Straßburg an. Doch der Flug misslang wegen schlechtem Wetter und menschlichem Versagen. Die Öffentlichkeit gab seinem Ballon, der nicht fliegen wollte, den Spottnamen "Erdlieb", und der Freiherr wurde aus der Stadt verjagt.⁸

Er unternahm darauf noch einen dritten und letzten Startversuch im nahegelegenen Dorf Gersthofen, jedoch erneut ohne Erfolg. Die Ballonhülle wurde von Unwetter und Wind zerstört.

Nach seinem Scheitern als Luftfahrtpionier verließ Freiherr von Lütgendorf Deutschland und übersiedelte nach England. Dort kam er schließlich doch noch zu Ansehen und Reichtum. Während seiner Rückkehr nach Deutschland verlor er jedoch sein Vermögen bei einem Schiffsunglück im Ärmelkanal.

Nach Jahren kehrte Freiherr von Lütgendorf verarmt nach Regensburg zurück und erhielt von Fürst Karl Alexander von Thurn und Taxis für sich und seine Frau eine bescheidene Altersrente. Er verstarb am 11. August 1829 in Regensburg.

Der Nachbau seines Gasballons ist im Ballonmuseum Gersthofen zu bewundern.² Foto: W. O. Soller



Übrigens: Der erste Ballonaufstieg Bayerns fand am 12. November 1787 durch den Franzosen Jean-Pierre Blanchard in Nürnberg statt.

4. LUFTSCHIFFE

a) Prallluftschiff System Parseval

Das Ballonfahren wurde im 19. Jahrhundert zur Modeerscheinung. Die Entwicklung ging weiter, hin zu Fluggeräten leichter als Luft, die aber lenkbar waren.

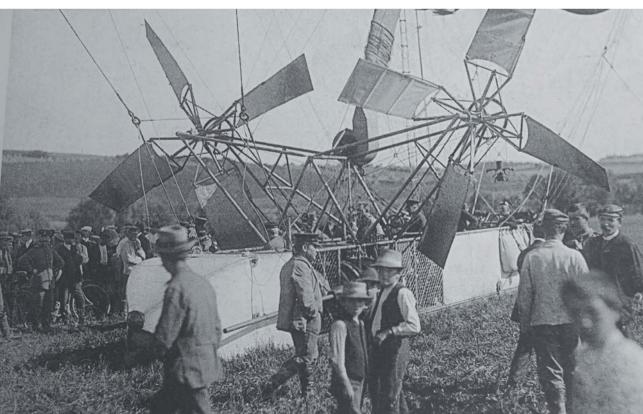
Zu diesen Fluggeräten zählte das Prallluftschiff Parseval VI.

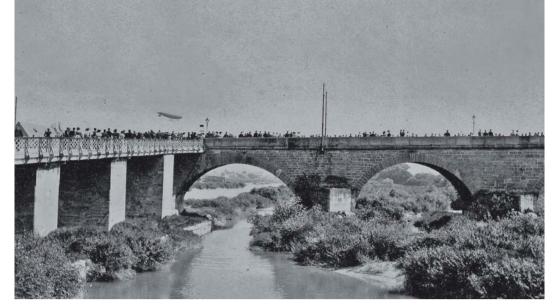
Die erste Gelegenheit für die Regensburger, ein solches Luftfahrzeug über ihrer Stadt zu sehen, bot sich am 2. August 1910. Das Prallluftschiff Parseval VI befand sich auf einem 43stündigen Flug von Bitterfeld (50 km nördlich von Leipzig) nach München-Oberwiesenfeld, unter Führung von Oberleutnant Stelling und Steuermann Thoursen sowie zweier Monteure. Als Gäste waren der Bayerische Hauptmann Endreß und der Regierungsbaumeister Hackstetter an Bord.¹⁰

Das Luftschiff war am 31. Juli 1910 in Bitterfeld gestartet und über Leipzig, Münchberg und Strullendorf nach Bayreuth geflogen, wo es auf dem Oberkonnersreuther Exerzierplatz glatt landete. Nachdem es mit starken Tauen an zwei Bäumen festgebunden war, wurde es gründlich inspiziert, und kleinere Reparaturen konnten durchgeführt werden.

Am 2. August ging es weiter über Weiden und Schwandorf nach Regensburg. Um 12.05 Uhr überflog das Luftschiff aus dem Regental kommend Regensburg.

Das Luftschiff bei seiner Notlandung bei der Aumühle, zwischen Alteglofsheim und Thalmassing. Die Konstruktion der Luftschrauben ist gut erkennbar. Die Besatzung konnte nicht aussteigen, da sonst das Luftschiff zu leicht geworden wäre und abgehoben hätte. Foto: Helga Schwarz





Das Luftschiff über der Steinernen Brücke. Blickrichtung gegen Osten.

Foto: W. O. Soller

Die gesamte Fahrt, vom Start in Bitterfeld bis zur Landung bei München, wurde von der Regensburger Presse verfolgt und ausführlich besprochen. Der "Bayerische Volksbote" nannte das Luftschiff überschwänglich ein "Wunder des 20. Jahrhunderts" und berichtete am 3. August 1910: "Da, gegen 12 Uhr schob sich aus dem Regental heraus ein gelber, zigarrenförmiger Gegenstand, grell von der Sonne beleuchtet über die Stadt."

Zur großen Enttäuschung der Zuschauermasse drehte er keine Schleife über Regensburg, sondern flog auf direktem Weg Richtung München.

Das "Wunder des 20. Jahrhunderts" musste die Weiterreise bei der Aumühle zwischen Alteglofsheim und Thalmassing kurzfristig unterbrechen und eine heikle Notlandung wagen. Ein Propeller war gebrochen. Der letzte verbliebene Reserve-Propellerflügel wurde eingesetzt. Zufällig hatte das 11. Infanterie-Regiment aus Regensburg in Hagelstadt eine Übung und eilte dem Luftschiff sofort zu Hilfe.¹¹

Regensburg, 2. August. Um 1Mr mußte "P VI" bei Aumühle zwischen Köfering und Thalmassing wegen Propellerbruchs landen. Militärmannschaften find vorläusig zur hilseleistung nicht notwendig geworden.

* Thalmassing, 2, Aug. Die Beschädigung bes Propellers, die insolge heihlausens hervorgerusen sein soll, erweist sich als verhältnismähig lo geringssügig, dah an eine Weitersahrt bis gegen b Uhr nachmittags gedacht werben lann. In der Rähe von hagelstadt zusällig sidende Goldaten des hiesigen 11. Insanteries Regiments seisteten unverzüglich hilfe.



Luftschiff über der Aumühle. Foto: Helga Schwarz

Nach dem Abflauen der heftigen Mittagsböen konnte die Fahrt gegen 5 Uhr nachmittags fortgesetzt werden. In eiligem Tempo, vorbei an Landshut, Moosburg und Freising, erreichte das Luftschiff noch am selben Tag München-Oberwiesenfeld.

Die Luftreise war insgesamt erfolgreich verlaufen, wenngleich nicht störungsfrei. Bereits am 31. Juli 1910 hatte die Parseval VI in Lobstädt, 25 km südlich von Leipzig, ebenfalls wegen eines Propellerschadens zwischenlanden müssen.

Die verwendeten Propeller sind mit den heutigen Konstruktionen nicht zu vergleichen. Es handelte sich nämlich um einfache Holzgestelle, die mit einer Leinwand überzogen waren. Der Wirkungsgrad war sehr gering, und sie brachen rasch bei böigem Wind.

Die Fahrt, welche die Regensburger als technische Sensation erlebten, demonstrierte die Lebensleistung eines Pioniers der Luftfahrt, und sie war mit einer wirtschaftlichen Zielsetzung verbunden.

August von Parseval (* 5. Februar 1861 in Frankenthal; † 22. Februar 1942 in Berlin) war Konstrukteur, Produzent und Namensgeber der Parseval-Luftschiffe sowie Hauptmann im 3. Infanterie-Regiment "Prinz Carl von Bayern". Sein Großvater, Generalmajor Ferdinand von Parseval, hatte ebenfalls in der bayerischen Armee gedient. Die bayerischen Generale Maximilian von Parseval, Otto von Parseval und Ferdinand Jakob von Parseval (1829 – 1919) waren seine Onkeln

Im Jahre 1901 begann Parseval zusammen mit seinem Partner Hans Bartsch von Sigsfeld mit dem Bau eines lenkbaren Prallluftschiffs.

Diese erhielten ihre Form durch das in die Hülle gepumpte Gas. Die Hülle bestand aus zwei Lagen feinstem doubliertem Macco-Baumwollstoff. Zwischen den beiden Lagen war eine Schicht galvanisierter Gummi eingewalzt.







WIEDERENTDECKTE UND ÜBERRASCHENDE EPISODEN DER STADTGESCHICHTE

Der erste Flugversuch eines Schneiders, die großen Flugtage in der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg, die Regensburger Messerschmitt-Werke, das Wiederaufflammen der Sportluftfahrt in den 50er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts – dieses Buch widmet sich ausführlich und anschaulich den verschiedenen Etappen der Regensburger Luftfahrt-Geschichte.

Wolfgang O. Soller, 1952 in Regensburg geboren, Dipl.-Ing. (FH), wuchs praktisch mit der Fliegerei auf. Der Messerschmitt-Flugplatz in Prüfening war einer der prägendsten Orte seiner Kindheit. Seit mehreren Jahren beschäftigt er sich intensiv mit der Geschichte der Luftfahrt in Regensburg.

battenberg gietl verlag



