

Der »Flugplatz« am Staader Ufer – Eine verblasste Erinnerung

Von Emil J. Mundhaas, Konstanz-Staad

Im Sommer 2010 wurde das Jubiläum »100 Jahre Flugplatz Konstanz« begangen, und der Himmel vergoss aus diesem Anlass hektoliterweise bittere Tränen. Was heißen soll: Es regnete wolkenbruchartig bei dieser Feier am Flugplatz, so dass zeitweise gar keine Flugzeuge starten und landen konnten.

Der Konstanzer Flugpionier Ernst Schlegel hatte am 5. Januar 1910 seinen ersten Start in der Gemeinde Wollmatingen auf dem Exerzierplatz des 6. Badischen Infanterie-Regiments Nr. 114 durchgeführt und dessen Platz seither immer wieder genutzt. Ob das Militär jemals sich von diesem Platz zugunsten eines Zivilflugplatzes zurückziehen und die Gemeinde Wollmatingen hierzu ihre Zustimmung geben würde, war zu diesem Zeitpunkt noch keinesfalls abzusehen und eher unwahrscheinlich. Die Flugübungen Ernst Schlegels wurden zwar großzügig toleriert, weil die Nutzung des Platzes durch das Militär dadurch nicht eingeschränkt wurde. Aber es ist klar, dass die Stadt Konstanz 1910 noch keinen wie auch immer gearteten Flugplatz besaß.

Doch hat sich um Schlegel sogleich eine Gruppe von Interessenten zusammengefunden, die noch 1910 einen Verein gründete und die Anlage eines festen öffentlichen Flugplatzes forderte. Geplant war dieser Flugplatz am Staader Ufer, zwischen dem Hörlepark und dem Eichhorn- oder Lorettowald.¹ Es war ein eigenartiges Projekt, welches noch vor dem Ersten Weltkrieg von außen an die Gemeinde Allmannsdorf herangetragen und teilweise auch realisiert worden ist. In der Erinnerung der Einheimischen ist fast nichts davon geblieben, als Kind habe ich nur ein einziges Mal gehört, wie im Familienkreis davon gesprochen wurde.

Der Staader Flugplatz war eine »Eintagsfliege« von nur wenigen Wochen Lebensdauer. Ein fast vergilbtes Dokument aus dem Familienarchiv hat mich auf die Spur gebracht,² eine »Notarielle Urkunde vom 30. April 1913 – Übergabe durch Verkauf an die Stadt Konstanz, Spitalstiftung, vertreten durch Stadtrat Max Butz«. Demnach

- 1 Dieser Beitrag ist ein Auszug aus nachfolgend genannter Quelle: Mundhaas, Emil J.: Alahmuntiscourt – Beiträge zur Geschichte der ehemaligen Gerichts- und Bürgergemeinde Allmannsdorf, unveröffentlichtes Manuskript, Band I, Teil 2: Die Großherzoglich-Badische Epoche 1806–1915, Kap. 13, Abschnitt 14
- 2 Notarielle Urkunde vom 30.4.1913 über die Annahme eines Kaufangebots von Grundstückseigentümern zur Schaffung eines Flugplatzes durch die Stadtgemeinde Konstanz bzw. die Spitalstiftung; Familienarchiv Mundhaas, Konstanz-Staad, I.13.11

wurde eine sehr lukrative Geländefläche von 2,77 ha unmittelbar am Ufer, zwischen dem Wasserwerk und dem Hörlepark gelegen, aus der Hand von acht Staader Bürgern für einen geringen Kaufpreis im »Schnellverfahren« in die Hand der Spitalverwaltung Konstanz »transferiert«, und das dauerhaft. Die acht nachfolgend genannten Bürger aus Staad bzw. Allmannsdorf werden darin als Verkäufer bezeichnet:

Joseph Guldin	18 a 65 qm Wiese	Lgb.Nr. 1054
Fridolin Mundhaas	21 a 98 qm Wiese	Lgb.Nr. 1055
Paul Maier	31 a 57 qm Wiese	Lgb.Nr. 1060
Karl Brunner	22 a 16 qm Wiese	Lgb.Nr. 1056
Stefan Bonauer Witwe	56 a 14 qm Wiese	Lgb.Nr. 1057
August Weißhaar	43 a 10 qm Wiese	Lgb.Nr. 1053
Martin Bruderhofer	29 a 46 qm Acker	Lgb.Nr. 1052
Martin Bruderhofer	11 a 37 qm Wiese	Lgb.Nr. 1057a
August Marxtaler	<u>47 a 11 qm Wiese</u>	<u>Lgb.Nr. 1058</u>
276 a 54 qm = 27 654 qm		

Es heißt ausdrücklich: »Die Stadt Konstanz, genauer die Spitalstiftung, erwirbt diese Grundstücke zur Schaffung eines öffentlichen Flugplatzes«. Als Betreiber des Flugplatzes wird der »Verein für Luftschiffahrt am Bodensee e.V.« in Konstanz genannt. Der Vertreter dieses Vereins ist bei den Verhandlungen und dem Verkaufsabschluss anwesend, es ist der »königlich preußische Hauptmann Wilhelm von Kallinowski«.

Ein Protokoll über Vorverhandlungen, Kaufangebot, Projektvorstellung und -begründung ist nicht aufgefunden worden. Damals war die Gemeinde Allmannsdorf noch selbstständig und souverän, wenigstens de jure, und trotzdem plante die Stadt Konstanz auf Allmannsdorfer Gemeindegebiet einen öffentlichen Flugplatz in schönster Lage direkt am Seeufer und erwarb zu diesem Zweck über 276 a Gelände von Ortsbürgern, ganz als ob Allmannsdorf bereits eingemeindet wäre. Für den nötigen psychischen Druck auf die Grundbesitzer sorgte Hauptmann von Kallinowski als Vertreter der interessierten Betreiber, denn 1913 hatte das Militär, vor allem das preußische, oberste Priorität im Deutschen Kaiserreich. Die Auflassung im Grundbuch für diesen Grunderwerb der Spitalstiftung war noch nicht vollzogen, da wurde das Gelände schon hergerichtet und am 25. Juni 1913 durch die Stadtverwaltung Konstanz dem Betreiber übergeben.³

An Prominenz hatten sich dazu Bürgermeister Haulick mit der Mehrzahl der Stadträte, Stadtbaumeister Lutz, Landeskommissär Geheimrat Straub, Amtmann Dr. Keller, vom Luftschiffahrtsverein Obermaschinen-Inspektor Kaufmann, Hauptmann von Kallinowski und Hauptmann Fischer eingefunden. Als Vertreter der Gemeinde Allmannsdorf, auf deren Gemeindegebiet dieser Flugplatz angelegt wurde, war ganz

3 Berichte über die Bodensee-Wasserflugwoche vom 29.6. bis 5.7.1913 in der »Konstanzer Zeitung« vom 24.6. bis 7.7.1913



Flugpionier Ernst Schlegel bei seinem ersten Start auf dem Exerzierfeld des Regiments 114 in Wollmatingen im Januar 1910 (Archiv Diez / Christof Stadler)

allein Bürgermeister Simon Graf als Gast dabei. Es wurden einige markige Reden gehalten mit Formulierungen wie: »der Name Konstanz werde durch diese Tat opferfreudigen Gemeinsinns in der ganzen Welt bekannt«, oder »dass es gelungen sei, ein Werk von dauerndem und bleibendem Wert zu schaffen« – das war durchaus ernst gemeint. Die Stadt Konstanz besaß nun tatsächlich einen eigenen Flugplatz, aber nicht auf dem Gebiet der Stadt, sondern in der Nachbargemeinde Allmannsdorf in allerschönster Lage direkt am See.

Dass dieses Projekt in solcher Eile durchgezogen werden musste, ist dadurch zu erklären, dass wenige Tage danach, vom 29. Juni bis 5. Juli 1913, die »Bodensee-Wasserflugwoche« unter dem Protektorat des Großherzogs Friedrich II. von Baden durchgeführt wurde. Die »Konstanzer Zeitung« hatte sehr viele Berichte darüber gebracht, so dass wir uns ein recht gutes Bild von dieser Veranstaltung machen können. Bemerkenswert ist, dass in allen diesen Zeitungsberichten die Ortsnamen Allmannsdorf oder Staad nicht ein einziges Mal genannt werden, sondern stets nur vom Flugplatz Konstanz die Rede ist – wohlgemerkt vom allerersten Flugplatz der Stadt, auch wenn er außerhalb der Stadt in einer anderen souveränen Gemeinde lag.

Die Zuschauer und Gäste wurden vom Konstanzer Hafen mit dem Dampfschiff und mit Motorbooten im Pendelverkehr zur Anlegestelle beim Waldhaus Jakob (Gemeinde Allmannsdorf) befördert, um von dort den kurzen Weg zum Flugplatz beim Wasserwerk zu Fuß zurückzulegen. Die Eintrittspreise waren recht hoch, wenn man die damalige Kaufkraft berücksichtigt. So kostete eine Karte I. Platz 3 Mark, II. Platz 1 Mark, eine Schülerkarte für den I. Platz 1,50 Mark, für den II. Platz 0,50 Mark. Es gab aber auch Dauerkarten für alle Veranstaltungstage zu 10 Mark für einen I. Platz und 4 Mark für einen II. Platz.

Eröffnet wurde die Veranstaltung am Sonntag, dem 29. Juni 1913. Ab 14 Uhr herrschte bereits ein reges Treiben, doch zu sehen gab es noch nichts. Der bereits

heftige Wind nahm laufend an Stärke zu, erreichte gegen 17 Uhr eine Bodenstärke von 7 m/sec und in der Höhe 10 m/sec und mehr. Unter diesen Umständen mussten alle Flüge abgesagt werden. Als Großherzog Friedrich II. um 17 Uhr auf den Platz kam, besichtigte er die Flugmaschinen, die z. T. in Zelthangars der Firma Stromeyer untergestellt waren. Um 19 Uhr fuhr der Großherzog mit dem Automobil in Richtung Bahnhof, die Eröffnung der Flugwoche hatte ohne einen einzigen Flug stattgefunden.

Erst an den folgenden Veranstaltungstagen konnten Flüge durchgeführt werden. Die meisten Wettbewerbe fanden statt, wenn auch gelegentlich mit einer unfreiwilligen »Zwischenlandung« im See. Doch wurde in der Presse bemängelt, dass bei den Veranstaltungen an den Wochentagen kaum Zuschauer anwesend waren. Am Samstag, dem 3. Juli, wurden die letzten Flüge gestartet, diesmal ohne Wettbewerbe. Dann begab sich die Veranstaltungsleitung mit den Fliegern in das Konstanzer Inselhotel zur Preisverleihung und zum abschließenden Festbankett.

Schon am Sonntagmorgen reisten die Herren der »Oberleitung« wieder ab, auch das große Passagier-Schaufliegen am Sonntagnachmittag wurde wegen schlechten Wetters wieder abgesagt. Als Ergebnis wurde in der Presse nachträglich noch vermeldet, dass der »Fremdenzuzug« während der Veranstaltungswoche hinter allen Erwartungen zurückgeblieben sei. Es wäre auch ganz auffällig gewesen, dass der allergrößte Teil der Fremden nach der großen Enttäuschung am Eröffnungssonntag gleich wieder abgereist sei. Es wurde bedauert, dass die gewerbetreibende Bevölkerung der Stadt durch die Wasserflugwoche keinen oder nur einen sehr geringen Nutzen gehabt hätte. Dazu kann man nur noch ergänzen, dass der Nutzen für die Allmannsdorfer und Staader noch sehr viel geringer gewesen sein muss.

Diese Veranstaltung war eine Wasserflugwoche, die Flüge fanden alle über dem Wasser statt, mit zum Teil weiter weg liegenden Anflugzielen wie Bregenz, Romanshorn, Friedrichshafen und Radolfzell. Die besten Flieger der damaligen Zeit, wie Hirth, Gsell, Kiessling und Kohnert, hatten daran teilgenommen, doch der Konstanzer Flugpionier Schlegel war laut Presse wegen einer Verletzung verhindert gewesen. Offen ist, ob die Aeronautiker festgestellt haben, dass dieses Areal wegen häufiger starker Seitenwinde für Trockenlandungen ungeeignet ist – veröffentlicht wurde darüber nichts.

Der für dieses Ereignis hergerichtete Platz wurde danach nie mehr für fliegerische Zwecke genutzt. Sicher hat der im darauffolgenden Sommer 1914 ausgebrochene Erste Weltkrieg weitere Aktivitäten des »Vereins für Luftschiffahrt am Bodensee e. V. in Konstanz« verhindert. Seine führenden Mitglieder waren ja überwiegend Militärs, und auch die wenigen aktiven Flieger dürften im Fronteinsatz gewesen sein. Nach dem verlorenen Krieg hatte die Stadtverwaltung zunächst ganz andere Sorgen, als den nun tatsächlich seit 1915 in Konstanz-Staad real existierenden, stadt eigenen Flugplatz am Wasserwerk für weitere fliegerische Nutzung auszubauen.

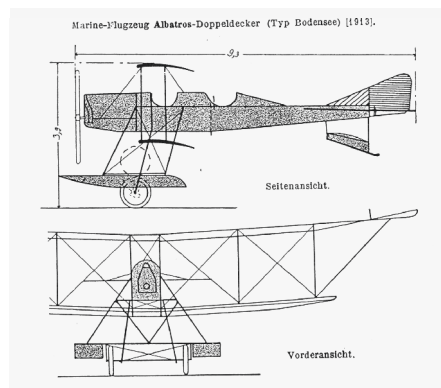
Der eigentliche Flugplatz Konstanz ist erst nach dem Ersten Weltkrieg auf dem ehemaligen Exerzierplatz des Regiments 14 in der Gemeinde Wollmatingen entstanden, nachdem die Reichswehr seit 1918 für ihren stark zurückgeschnittenen Bedarf den großen Platz am Rande des Wollmatinger Rieds nicht mehr benötigte und spä-



Wasser-Doppeldecker Albatros am Staader Ufer, Juni/Juli 1913, mit Blick auf den Überlinger See – rechts das Wasserpumpwerk der Stadt Konstanz. Bildpostkarte von Photogr. Geschw. Weyer in Friedrichshafen (Sammlung E. Mundhaas)



»Bodensee-Wasserflug 1913« – Anzeige aus:
»Konstanzer Zeitung« Nr. 171 vom 24. Juni 1913



Wasser-Doppeldecker Albatros, Typ Bodensee, Werkskizze (Seitenansicht, Vorderansicht) aus einem Firmenprospekt, 1913 (Sammlung E. Mundhaas)

ter den Bettenberg für ihre Wehrübungen entdeckte und nutzte. Aus der Werbung für die Stadt Konstanz in verschiedenen Publikationen⁴ ist belegt, dass 1926 die Stadt als »Endpunkt der Flugstrecke Mannheim–Baden–Baden–Villingen–Konstanz« angepriesen wurde und außerdem eine »regelmäßige Flugverbindung von Konstanz nach Lindau« bestand. Diese Flugzeuge starteten und landeten nicht in Staad, sondern auf dem ehemaligen Exerzierplatz.

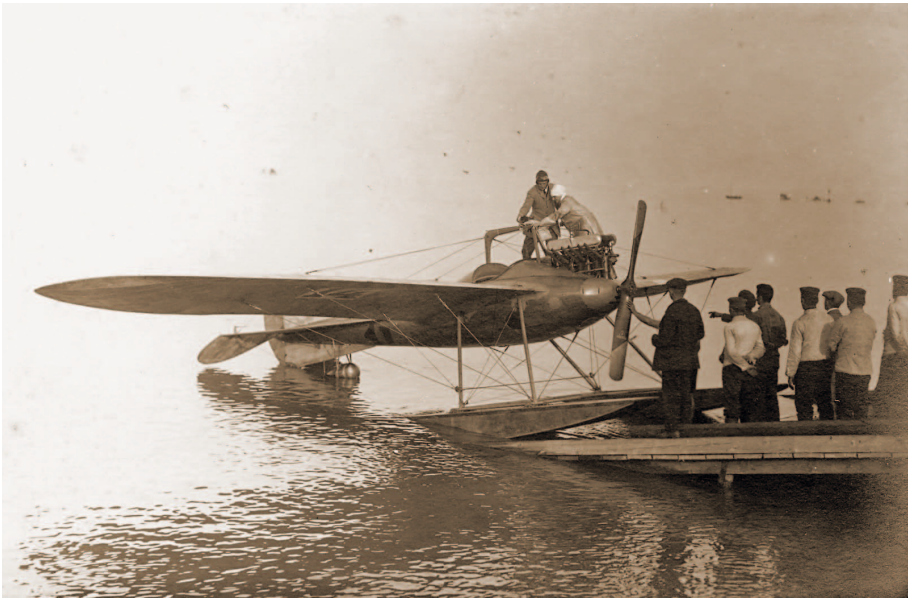
Doch erst seit 1936, nach der Zwangseingemeindung von Wollmatingen durch die Nationalsozialisten, darf sich dieser Platz mit Fug und Recht wirklich »Flugplatz Konstanz« nennen. Allerdings kann man dort nicht mit Wasserflugzeugen landen und starten. Vor allem deshalb führte man die Bodensee-Wasserflugwoche 1913 nicht hier, sondern in Staad durch. Hintergrund der Veranstaltung in Staad war ein militärischer: Die kaiserliche Marine sollte überzeugt werden, dass die Aufrüstung der Kriegsschiffe mit Wasserflugzeugen ein dringendes Gebot der Stunde sei. Dieses Ziel wurde wohl erreicht, denn die kaiserliche Marine verfügte im Ersten Weltkrieg auch über Wasserflugzeuge.

Es hätte also durchaus gereicht, die Grundstücke in Staad befristet zu pachten und nicht gleich im Schnellverfahren aufzukaufen. Am Erwerb des gesamten Ufers zwischen dem Wasserwerk und dem Ort Staad muss es also wohl ein weiteres »Interesse« gegeben haben, das nichts mit denen des »Verein für Luftschiffahrt am Bodensee e. V.« zu tun hatte: Es war wohl eher der Landhunger der »landarmen« Stadt Konstanz, die sich das Interesse des Vereins zu eigen gemacht und sogleich den Erwerb für das städtische Spital zur Chefsache gemacht hatte.

Erst 1907 hatte das Spital Konstanz den ganzen, ausschließlich auf der Gemarkung Allmannsdorf liegenden Eichhornwald (Lorettowald) von der Markgräflisch Badischen Standesherrschaft Salem durch Tausch gegen Ländereien im Linzgau erwerben können. Und jetzt gab es die große Chance, gleich im Anschluss das ganze Ufer bis Staad in die Hände zu bekommen. Deshalb wohl hatte man den Verein vorgeschoben und ließ den »zackigen« preußischen Hauptmann Kallinowski agieren, der den bäuerlichen Grundeigentümern in Staad die »höheren vaterländischen Notwendigkeiten« klar zu machen und zur Not auch mit Enteignung zu drohen hatte.

Das gesamte, nur ein einziges Mal eine Woche lang als Flugplatz genutzte Areal gehört auch heute noch der Stadt Konstanz bzw. der Spitalstiftung. Einerseits hat diese Tatsache vermutlich verhindert, dass auf den privaten Seegrundstücken in »privilegierter Lage« eine durchgehende private Wohnbebauung entstand, die damals von der Ortsbehörde nicht hätte verhindert werden können. So blieb die natürliche Uferlandschaft zumindest in einer annehmbaren Breite erhalten und für die Öffentlichkeit zugänglich. Andererseits wurden durch die Stadt selbst nach dem Ersten und noch mehr nach dem Zweiten Weltkrieg etliche Projektplanungen für dieses Gelände durch die Planer erstellt. Noch manches davon liegt in der Schublade bereit, um gegebenenfalls wieder hervorgeholt zu werden. So wollte man den Fährhafen zeit-

4 Ganzseitiges Inserat: Konstanz am Bodensee und Rhein – bedeutendster Fremdenplatz am Bodensee. In: Badische Heimat, Jahreshft 1926, 13. Jg.; Familienarchiv Mundhaas, Konstanz-Staad, I.13.28



Wasserflugzeug am Landeplatz Staader Ufer, Juni/Juli 1913. Bildpostkarte von Jos. Fischer, Konstanz (Sammlung E. Mundhaas)



Wasser-Doppeldecker beim Landen am Staader Ufer, Juni/Juli 1913, mit Blick auf Staad und Allmannsdorf – im Hintergrund links Zelt-Hangars der Firma Stromeyer, Konstanz. Bildpostkarte von Jos. Fischer, Konstanz (Sammlung E. Mundhaas)

weise dorthin verlegen, was – Gott sei Dank – wegen der ungeklärten Finanzierung nicht zum Tragen kam. Einige Eingriffe konnte man nicht verhindern, so etwa ein Klubhaus für Kanuten, aber auch eines für Windsurfer. Heute dürfte wegen der allgemein stärker sensibilisierten Bevölkerung und des Bodensee-Erlasses der Landesregierung ein unangemessener Nutzungszugriff auf dieses Seeufergelände etwas schwerer geworden sein. Doch vor Überraschungen ist man auch künftig nicht sicher.