



Illustrierte Hallesche Sportgeschichte

**Luftsport
in Halle**

**DIE VERGESSENEN
SPORTSTÄTTEN**

Der Stadtportbund Halle e. V. dankt der Interessengemeinschaft Luftsportgeschichte im Luftsportverband Sachsen-Anhalt, insbesondere Herrn Günter Hirschfeld und Herrn Hans Heyne, für die freundliche Genehmigung zur Verwendung ihrer Veröffentlichungen in der Schriftenreihe zur Luftsportgeschichte und in anderen heimatgeschichtlichen Beiträgen in der Mitteldeutschen Zeitung und anderen historischen Druckerzeugnissen.

Der interessierte Leser hat die Möglichkeit, sich in der von der Interessengemeinschaft Luftsportgeschichte im Luftsportverband Sachsen-Anhalt bis 2002 herausgegebenen Schriftenreihe vertiefend zu informieren.

Die vergessenen Sportstätten

1890 bezeichneten die Hallenser das Gelände, das sich hinter der heutigen Damaschkestraße/Dieselstraße befindet, als 'Stadtfeld von Halle'. Heute – fast nur 120 Jahre später – erstreckt sich die Großstadt viele Kilometer weiter in alle vier Himmelsrichtungen. Die Stadt entwickelte sich, schuf Neues, beseitigte dafür Altes, gestaltete um und veränderte so ihr Antlitz. Wer von den halleschen Bürgern kann sich heute noch an den alten Riebeckplatz oder den Thälmannplatz erinnern?

Auch im Sport und mit den Sportstätten der Stadt gab es im Laufe der Zeit viele Veränderungen.

Die ersten Fußballvereine mussten sich seit ihrer Gründung in den Jahren 1880/1890 immer wieder neue Spielstätten in der sich entwickelnden Stadt suchen. Die Ruderer waren an die Saale gebunden, aber auf welchem Grund und Boden konnten die Ruderhäuser gebaut werden?

Die Turner mieteten für ihren Sport Säle in Gaststätten, ehe die Stadt 1873 die erste Turnhalle am Rossplatz baute und einrichtete.

Die Freunde des **Radsports** eroberten die Straßen, der Kunstradsport entwickelte sich in den Sälen von Gaststätten, aber der Bahnradspport konnte auf Grund einer

fehlenden Radsportbahn noch nicht betrieben werden. Im Laufe von nur 82 Jahren entstanden in Halle drei Radrennbahnen. Durch Bodenspekulationen und kommerzielle Interessen sowie zur Durchsetzung militär-politischer Aspekte erfolgte ihr Abriss. Heute erinnert nichts mehr an die deutsch-landweit bekannten Rennbahnen und die Blütezeit des Bahnradspports in Halle.

Ab 1910 suchten die ersten begeisterten Flugsportler Startmöglichkeiten für ihre Maschinen (ohne und mit Motor) in der Umgebung von Halle. Erst 1925 entstand der Flugplatz Halle-Nietleben, der auch für den **Flugsport** genutzt werden konnte. Nach dem 2. Weltkrieg wurde von 1952 bis 1968 der Motor- und Segelflugsport betrieben. Den Flugplatz gibt es nicht mehr. Die Fläche benötigte man für die Ausdehnung der Stadt, um Wohnungen für die Arbeitskräfte in der chemischen Industrie bauen zu können.

Die Faszination der Automobilrennen zog Tausende an die Rennstrecken, die in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstanden. In Halle baute die Stadt gemeinsam mit **Motorsport**-begeisterten Hallensern die Halle-Saale-Schleife, auf der regelmäßig bis 1968 Auto- und Motorradrennen stattfanden.

Vergessene Sportstätten in Halle

Luftsport in Halle

Inhalt

Die vergessenen Sportstätten	S.3
Manfred Müller	
Luftsport in Halle und Umgebung	S.8
Wie Hallenser das Fliegen lernten /Von den Anfängen	S.8
Erste erfolgreiche Flugversuche/ Flüge	
auf der Rennbahn und in Halle-Beesen	S.9
Halle erhält einen Militärflughafen in Mötzlich	S.10
Der Verkehrslande- und Sportflugplatz Halle-Nietleben	S.12
Noch einmal ein Neuanfang - von 1952- 1968	
Flugstützpunkt der Gesellschaft für Sport und Technik	
Halle-Nietleben	S.16
Verkehrslande- und Sportflugplatz Halle-Oppin	S.22
Flughafen Halle/Leipzig	S.23
Zeittafel	S.25
Quellen/Literatur	S.29
Erinnerungen um den Fluplatz in Halle-Nietleben und die	
hallesche Fliegerei	S.30
Fliegende Hallenser - die ihre Stadt berühmt machten	S.30
Ein gefährlicher Start mit glücklichem Ausgang	S.33
Eine Pferdebahn durch Halle-Neustadt, das neue Heide-	
Süd, über den ehemaligen Flugplatz Halle-Nietleben?	S.35
Fußnoten	S.37

Luftsport in Halle und Umgebung

Manfred Müller

Viele halesche Sportstätten sind in Vergessenheit geraten. Aus Anlass des 1200jährigen Stadtjubiläums soll dieser Beitrag die Anstrengungen der Pioniere der Luftfahrt unserer Region in Erinnerung bringen, die sich für die Entwicklung ihrer Sportstätten in Halle und im mitteldeutschen Raum eingesetzt haben.

Seit über 15 Jahren blicken die Hallenser wieder mehr zum Himmel. Täglich sieht man die verschiedensten Flugzeugtypen, die mit unterschiedlichsten Zielen und Aufträgen im Luftraum um und über unserer Stadt im Einsatz sind. Sie kommen zum Teil aus dem Saalkreis, dem Verkehrslandeplatz Oppin. Die „Großen“ überfliegen Halle mit dem Ziel Großflughafen Leipzig-Halle. Wir sehen Hubschrauber der Verkehrswacht, der Polizei, der Rettungsdienste ebenso wie kleine Verkehrs- und Sportflugzeuge. Sogar Luftschiffe als Werbeträger passieren den Luftraum ebenso wie Segelflugzeuge, Freiballons und verschiedene Typen der Leichtflugzeuge. Es kommen dazu die Fallschirmspringer in Oppin, die dort ihre Ausbildung erhalten können und im Wettkampfsport viele erfolgreiche Teilnehmer stellen. Aus ihren Reihen kamen sogar zahlreiche Weltmeister.

Die Stadt Halle kann im mitteldeutschen Raum auf eine Reihe von Traditionen im Flugzeugbau, Flugbetrieb und in der

Ausbildung verweisen, obwohl die Stadt heute über keinen Flugplatz mehr verfügt. Vielen Einwohnern Halle-Neustadts ist heute nicht mehr bekannt, dass vor etwa 40 Jahren der Baugrund ihrer Wohnhäuser noch Flugplatzgelände für die Sportflieger war und weit davor einmal dem wichtigsten Verkehrsflugplatz Mitteldeutschlands diente.¹

Außerdem gab es weitere bedeutende Ereignisse sowie Bau-, Flug- und Ausbildungsplätze für das Flugwesen rund um unsere Stadt, die schon lange in Vergessenheit geraten sind.

Den Reise-, Geschäfts- und Frachtflug sichert heute der Verkehrsflughafen Leipzig-Halle in Schkeuditz für die hiesige Wirtschaftsregion.

Wie Hallenser das Fliegen lernten / Von den Anfängen

Der uralte Traum vom freien Flug des Menschen wie der der Vögel wurde 1910 in unserer Region durch Ing. Erich Thiele, den ersten Hallenser, der am 6.7.1910 den Pilotenschein Nr.13 für den Motorflug erwarb, verwirklicht.² Mit der Problematik des Fliegens wird auch ein Hallenser, Johann Gabriel Illing, um 1710 in Verbindung gebracht, der einen Schwingenflieger in Vogelgestalt entworfen hatte, der als

„fliegender Wandersmann“ bezeichnet wurde.³ Zu den Pionieren des halleschen Flugsportes zählt auch Wilhelm Münster. Er hatte 1911, so berichtet Heyne, in Paris eine Flugzeugführerprüfung abgelegt und gründete in Halle/S. mit den Brüdern Becker und mit seinem eigenen Flugzeug „Demoiselle“ am 14.4. 1912 die erste Flugschule.⁴

Erste erfolgreiche Flugversuche / Flüge auf der Rennbahn und in Halle-Beesen

Ende Oktober 1910 wird berichtet, begann auf der Halleschen Pferderennbahn, den Passendorfer Wiesen, das Flugzeitalter für Halle. Der französische Pilot Gabriel Poulain führte dort den Hallensern erste Motorflüge vor und verlässt am 26.10.



Über dem Marktplatz von Halle

Halle in Richtung Leipzig- Lindenthal, um weiter für den Motorflug zu werben.

Das Luftschiff LZ-17 „Sachsen“ landete mit großer Zuschauereteiligung am 14.9.1913 auf den Passendorfer Wiesen, nachdem es die Stadt passiert hatte.⁵

Nach dem 1. Weltkrieg gab es dort am 17.8.1924 unter Einbeziehung der Rennbahn einen Großflugtag, mit dem die Nutzung dieses Geländes für den Flugbetrieb abgeschlossen wurde.

Die ersten Flüge in Halle – Beesen fanden nach den Flugvorführungen des Franzosen Poulain schon vor dem 1. Weltkrieg statt. Die Gebrüder Becker aus Halle wurden mit einem Merseburger Flugfreund selbst aktiv.

Die Hallesche Presse v. 01.05.1912 berichtete von ersten Flugversuchen des Motorfliegers Münster ⁶ auf dem preußischen Militär-Übungsgelände der Artillerie in Halle-Beesen. Davor, im Oktober 1910, lagen die Flüge der Gebrüder Becker, die bis zum Juni 1914 aktiv waren.

Das Fluggelände ist in einer Lagekarte topographisch erfasst worden. Es befand sich in der Mark Malteritz, einem Gebiet des heutigen südlichen Teils der Silberhöhe, zwischen der „Kasseler Bahn“ und dem Dorf Beesen, unweit der noch heute genutzten Ausflugsastätte an der neuen Beesener Brücke.

Mit militärischer Genehmigung wurde es auch dem Merseburger Georg Lauer von April bis Juni 1912 gestattet, dort seine zwei Flugzeugmuster (Eindecker/Doppeldecker) zu erproben.⁷



Fluggelände Halle-Beesen. Doppeldecker von Richard Lauer beim Start vor einer großen Zuschauerkulisse

Die haleschen Fluggpioniere nutzten drei große Schuppen der Gebrüder Becker am Ostrand des Artillerie – Übungsplatzes als Unterstellmöglichkeiten ihrer Maschinen und eine erste Flugzeughalle, die Georg Lauer bei Beesen gebaut hatte.

Hier vollzog sich unter reger Anteilnahme der Bevölkerung erste lokale Fluggeschichte.

Vor allem an den Wochenenden nutzten viele Hallenser die Schiffe der „Saale – Dampfschiffahrtgesellschaft“ und ihre Ausflugsfahrten in die Gaststätte nach Beesen, um sich auch mit den Flügen der Hallenser vertraut zu machen. Die Mehrzahl der Zuschauer sah zum ersten Mal die verschiedenen Fluggeräte und ihre Piloten. Die Flugversuche gingen nicht ohne Bruch ab.

Die einmotorige „Dädalus“ Lauers wurde bei ihrem Absturz am 29.6.1912 zerstört und ihr Pilot hatte „erhebliche Verletzungen“. ⁸Über die Arbeit der Flugschule in Halle-Beesen mit dem Doppeldecker Lauers liegen keine weiteren Erkenntnisse vor.



Der Doppelsitzer L-II vor den Holzschuppen auf dem Flugplatz Beesen

Der Erste Weltkrieg unterbrach die haleschen Fluganfänge und das ehemalige Militärgelände in Halle-Beesen verlor zwischen 1926 und 1931 für die Planung eines Flugplatzes der Stadt durch die komplizierten Boden- und Geländeverhältnisse sowie durch Pacht- und Eigentumsfragen seine Bedeutung.

Der Versuch des Aufbaus eines neuen Flugplatzes in Halle-Ost 1926 im Bereich des heutigen Ortsteils Reideburg scheiterte am Widerstand der Vertreter der Interessen der Reideburger Bauern in der Stadtverordnetenversammlung, die den Verlust fruchtbaren Ackerlandes befürchteten, der die Existenzgrundlagen vieler Familien zerstört hätte.

Halle erhält einen Militärflugha- fen in Mötzlich

Der Erste Weltkrieg und dessen Vorbereitung war mit einer schnellen technischen Entwicklung im Flugzeugbau und der Flugzeuge verbunden. Der sportliche Charakter der mutigen ersten Fliegerei wurde zuerst kommerziell und schließlich verstärkt von

militärischen Interessen geprägt.

Mit Ausbruch des Krieges im August 1914, wurde im militärischen Hinterland nach Möglichkeiten der Flugausbildung von Militärfliegern auch in Halle/S. gesucht. Das Flugfeld in Halle-Beesen genügte nicht den militärischen Erfordernissen, und das Kriegsministerium suchte nach einem neuen geeigneten Gelände. Es kam nach Verhandlungen mit dem halleschen Magistrat nach Zustimmung zu den erst geheimen Plänen durch die Stadtverordnetenversammlung vom 17.4.1916 zum Bau eines der größten deutschen Militärflugplätze in Halle-Mötzlich. Unter dem militärischen Druck des Kriegsverlaufes und der schnellen Entwicklung der militärischen Flugtechnik wurden vom Sommer 1916 bis Dezember Fluggebäude für Flugleitung,

Wetterdienst, Funk- und Bildstelle, ein ca. 700 m langes Flugfeld, 8 Flughallen, eine Reparaturwerft mit verschiedenen Werkstätten für die Instandsetzung sowie am Ost-, Süd- und Südwestrand des Flugfeldes Prüfstände errichtet.⁹

Der Flugplatz befand sich im Nordosten der Stadt, westlich an der Dessauer Straße und vor dem Dorf Mötzlich. Er wurde am 15.1.1917 in Betrieb genommen und von einer Fliegerersatzabteilung (FEA 14) genutzt. Hier erfolgte von diesem Zeitpunkt an die Ausbildung von Piloten für den Militärdienst. Auf dem Fluggelände waren zeitweise bis zu 120 Maschinen, vorrangig Doppeldecker, stationiert. Es handelte sich um Zweisitzer als Schulflugzeuge. Auf dem Flugplatz war allerdings kein Luftsport möglich.



Zweisitzer-Schulflugzeug

Mit dem Ende des Weltkrieges 1918 wurden für den Flugplatz die Festlegungen des Vertrages von Versailles 1919 wirksam. Gemäß diesem Vertrag mussten die Flugeinrichtungen und das Flugmaterial zerstört werden. In Mötzlich wurden 300 noch ungenutzte Flugzeuge zerstört. Die Hoffnungen der Stadt auf eine zivile Nachnutzung des Flugplatzes für den Verkehrs- und Sportflug, erfüllten sich nicht. Im Jahre 1921 wurden auf Magistratsbeschluss die noch vorhandenen Unterkünfte zu Wohnungen umgebaut.¹⁰

Noch einmal sollte das Gelände von Halle-Mötzlich für die deutschen Militärflieger eine bedeutende Rolle spielen. Mit dem Neuaufbau der Luftwaffe nach 1933, wurden in Halle ab 1934/35 die **Klemm-Flugzeugwerke** aufgebaut. Es handelte sich dabei um einen reinen Produktionsbetrieb.

Der Militärflugplatz von 1919 wurde in einen Werkflugplatz umfunktioniert, auf dem kein Luftsport möglich war. Die Bauarbeiten begannen 1934 und mit Beginn des 2. Weltkrieges wurden in Halle und Schkeuditz nur noch Militärmaschinen gebaut. Die Palette der dort gebauten Flugzeuge (zunächst Modelle für die Ausbildung z. B. Vocke-Wulf und später Aufklärer) sowie ihre Stückzahlen waren beachtlich.

Das Reise- und Verkehrsflugzeug Fh 104, von denen 46 Maschinen gebaut wurden, erhielt den Namen „Hallore“. Es wurde durch den Vorsitzenden der Halloren-Bruderschaft F. Frosch am 19.3.1937 auf dem Werkflugplatz getauft. Nach der Übernahme der Anlagen als Flugzeugwerke Halle (FWH) und nach der Gründung der Siebel-

Flugzeugwerke Halle KG am 23.12.1937 standen die Produktion und Teilerstellung von Militärflugzeugen im Mittelpunkt der Arbeit. In den Siebelwerken produzierten ca. 9000 Mitarbeiter Militärflugzeuge, so die Typen Do 17 und Do 17 Z sowie Ju 88 und Ju 188.

Relativ spät wurden die Siebelwerke, als wichtiges Zentrum der Rüstungsproduktion, Ziel angloamerikanischer Bombardierungen. Am Vormittag des 7.7.1944 flogen amerikanische Fernbomber ihren ersten Angriff in Richtung „Frohe Zukunft“, in deren Wohnsiedlung sich der Flugzeugbaubetrieb befand. Es wurden einige Gebäude, auch Wohnhäuser, stark beschädigt, ohne das Ziel, die Vernichtung der Produktionsanlagen, zu erreichen.^{10a}

Die fast vollständige Zerstörung des Flugfeldes und Werkes erfolgte durch einen zweiten amerikanischen Angriff am 16.8.1944.¹¹ Heute erinnern noch die Verwaltung des Regierungspräsidiums, vormals Verwaltung der Siebelwerke in der Dessauer Straße, und das ehemalige Konstruktionsgebäude in der Wilhelm-Busch-Straße (Baumaschinen AG) an die dortigen Einrichtungen. Das Flugfeld wurde überbaut.¹²

Der Verkehrslande- und Sportflugplatz Halle – Nietleben

Das Projekt der Stadt zur wirtschaftlichen Nutzung eines zivilen Flugplatzes mit entsprechenden Anlagen zur wirtschaftlichen Förderung der Region, wie es eigentlich für das Fluggelände in Halle-Mötzlich vorgesehen war, erwies sich nach 1919/20 aus

Kosten- und Rentabilitätsgründen als nicht realisierbar. Die Auflagen des Versailler Vertrages von 1919 nach dem 1. Weltkrieg erschweren auch die weitere Entwicklung des zivilen Luftverkehrs.

Erste Möglichkeiten für einen Neuaufbau des zivilen Luftverkehrs zeichneten sich in der Weimarer Republik 1924 ab.

Die lokale Presse und der Hallesche Wirtschafts- und Verkehrsverband forderten (Denkschrift v. 17.9.1924) nach dem erfolgreichen Großflugereignis auf den Passendorfer Wiesen im August 1924 die Stadt zur Schaffung der erforderlichen Bedingungen für den zivilen wie wirtschaftlichen Anschluss an den Luftverkehr auf.

Es wurde am 4.2.1925 eine Flugbetriebsgesellschaft gegründet, die einen neuen Flugplatz und den Flugbetrieb leiten sollte. Die Stadt stellte dazu die erforderlichen Bodenflächen bereit und beteiligte sich nach einem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 23.3.1925 mit 2/3 am Gründungskapital dieser neuen Gesellschaft, der Flugverkehr Halle AG.¹³

Der neue Flugplatz wurde auf dem damals unbewirtschafteten Gelände zwischen Halle und Nietleben, westlich der damaligen Landesheilanstalt sofort errichtet. Auf einer Gras-Start- und Landebahn von ca. 600 m, mit zwei Zielkreisen von 400 und 50 m war der Platz zwar recht begrenzt, konnte aber damals allen gängigen Flugzeugen Start und Landungen ermöglichen. Die Flugplatzeinrichtungen wurden durch eine 50 m lange, 22 m breite und 10 m hohe Flugzeughalle komplettiert. Es wurden nur die notwendigsten Betriebs-, Unterkunfts-

und sanitären Einrichtungen gebaut, sodass der Verkehrslandeplatz nur als Flugplatz 2. Ordnung eingeordnet wurde. Eine Betriebserlaubnis wurde nur beschränkt ausgesprochen, da die Standortbedingungen nicht den zukünftigen betrieblichen Erfordernissen entsprachen.

Am 4.6.1925 wurde der neue Flugplatz anlässlich des Deutschland Rundfluges in Betrieb genommen. Die Einweihung erfolgte nach Aufnahme des Linienflugverkehrs ab 1. 7. 1925. Die offizielle Einweihung wurde am 15.8.1925 vorgenommen.

Die Deutschen Rundflüge (erstmalig 1911) stellten die größten Luftsportveranstaltungen in Deutschland dar. 1925 erfolgte die Einbeziehung Halle-Nietlebens als Zwischenlandeplatz zur Durchführung des Rundfluges in der Zeit vom 31. 5. bis 9. 6. 1925. 56 Flugzeuge nahmen an dieser Veranstaltung in drei Gruppen teil:

Gruppe A bis 40 PS und einer Gesamtflugstrecke von 5262 km

Gruppe B 41 - 80 PS mit der Gesamtflugstrecke von 5262 km

Gruppe C 81 - 100 PS und mit einer Gesamtflugstrecke von 5344 km

34 Städte wurden im Rahmen von 5 Etap-



Verkehrslandeplatz Halle-Nietleben



Flugzeugtaufe 1927 durch Stadtbaurat Jost auf den Namen „Halle“

pen angefliegen. Die Stadt Halle stiftete als Zwischenlandeplatz den „Preis der Stadt Halle“.

Für damalige Verhältnisse wurden im regelmäßigen Linienverkehr der Deutschen Aero Loyd (DAL), später Deutschen LuftHansa (DHL) 1926 4.750 Flugzeuge mit 8.803 Passagieren abgefertigt. Über den Flugplatz erfolgten die Luftpostbeförderung sowie ein Zeitungsdienst.¹⁴ Der Linienflugverkehr (1926 14 Fluglinien) musste bereits 1927 durch die ungünstigen Standortbedingungen wieder eingestellt werden.

Der Flugplatz wurde bis zum Dezember 1934 als Sportflugplatz durch Luftsportvereine, Privatpiloten und die Deutsche Sportfliegerschule genutzt.¹⁵ Die jährlichen Großfluchtage (1925 - 1932) mit den besten deutschen Piloten und Maschinen begeisterten Tausende Zuschauer. In dieser Zeit

waren zeitweilig mehr als 25 Flugzeuge in Halle stationiert.

Im Mai 1933 gingen auf Grund der Gleichschaltung die Fliegergruppen in dem Deutschen Luftsportverband (DLV) auf. 1934 erfolgte die Schließung des Sportflugplatzes und der Sportflugbetrieb wurde für einen längeren Zeitraum in Halle eingeschränkt.



Doppelsitzer Grunau



Rumpler Doppeldecker

Die Übergabe des Flugplatzes zur militärischen Nutzung erfolgte am 1.3.1935. Er wurde den neuen Erfordernissen entsprechend bis zur Mansfelder Straße/Gimritzer Damm erweitert und erhielt in Hauptwindrichtung ein 1600 m Grasrollfeld. Die Luftwaffe ließ zwei große Flugzeughallen sowie eine Reparaturwerft errichten. Beim Neubau der Heeres- und Luftnachrichtenschule zwischen 1936/37 mit seinen Kasernen und Anlagen waren 4000 bis 8000 Bauarbeiter tätig. Das Gelände der Nietlebener Heil- und Pflegeanstalt wurde in den Komplex einbezogen. Der Bau der Heeres- und Luftwaffennachrichtenschule machte Halle wieder zur Garnisonsstadt. Die militärische Ausbildungseinrichtung hatte eine Kapazität von ca. 6 000 Soldaten und Offizieren. Hier wurde ab Oktober 1935 das funktechnische Personal ausgebildet.

Der Privat- und Segelflug wurde 1935 aus dem militärischen Bereich nach der Südseite des Platzes verlegt. Die Flugsportler erhielten für ihren Flugbetrieb einen schmalen Streifen an der Südseite des Platzes entlang der Mansfelder-Straße. Die 1925 erbaute Flugzeughalle für den Privat-

und Segelflug wurde nach der Südost-Seite des Platzes verlegt, heute im Bereich der Tankstelle an der Magistrale.

Im Laufe des 2. Weltkrieges wurde die Garnison zu Ausbildungszwecken genutzt. Der militärische Flugbetrieb erfolgte in diesem Rahmen. Obwohl die amerikanische Luftaufklärung über den Standort der Kasernen und des Flugplatzes genaue Informationen gesammelt hatte, waren diese militärischen Einrichtungen bis zum letzten Bomberangriff auf Halle am 6.4.1945 kein Angriffsziel. An diesem Tage wurden vormittags einige Bomben auf das Flugfeld abgeworfen, ohne größere Schäden zu verursachen. Die noch vorhandenen Flugzeuge waren am Rande der Dölauer Heide versteckt, nachdem man am 27.2.1945 bei einem Angriff auf Schkeuditz (Werk III der Siebel-Werke) 70 Maschinen am Boden zerstört hatte.

Die Soldaten der Garnison in Regimentsstärke bildeten den Stamm der deutschen Truppen, die ab 16.4.1945 die Stadt verteidigten und sich am 19.4.1945 zurückzogen. Der Flugplatz fiel in diesem Zeitraum in die Hand der Amerikaner und hatte noch einmal größere fliegerische Bedeutung. Von Mai bis Ende Juni 1945 wurden täglich vom halleschen Flugplatz Kriegsgefangene und Truppen ausgeflogen. Die Transportmaschinen, vor allem kamen Maschinen des Types Douglas C47 zum Einsatz, warteten in Schlange auf ihren Start von Halle-Nietleben.¹⁶ Mit Ende der amerikanischen Besetzung Halles übernahmen nach deren Abzug Ende Juni am 4.7.1945 die sowjetischen Truppen das gesamte Gelände. Die Flugzeughallen

und die Werft wurden gesprengt und der Flugplatz für die Garnison teilweise mit Garagen und Werkstätten überbaut. Es gab keinen militärischen Flugbetrieb mehr. In der sowjetischen Garnison waren ca. 9000 Militärangehörige stationiert.¹⁷

Noch einmal ein Neuanfang – von 1952 – 1968 Flugstützpunkt der Gesellschaft für Sport und Technik in Halle - Nietleben

Wenn heute die Halle-Neustädter auf ihrem Weg in die Innenstadt das Rennbahnkreuz passieren oder Hallenser aus der Innenstadt nach Heide-Süd, zum Klinikum Kröllwitz, zur Heide oder in Institute der Universität wollen, können sie sich nicht vorstellen, dass bis 1968 an dieser Stelle Ausbildungsplätze hallescher Segel-, Motorsportflieger und Fallschirmspringer existierten. Anstelle des damaligen Towers, der Flughallen der Sportflieger und des ehemaligen Militär- und Ausbildungsflugplatzes Halle-Nietleben stehen heute das Ausstellungsgebäude des Mitteldeutschen Autohauses, ein Tankstellenkomplex und



Nachnutzung der Gebäude durch das Autohaus Sachsen-Anhalt

Häuser von Halle-Neustadt.

Das brachliegende Gelände des ehemaligen Militärflugplatzes vor dem Standort der sowjetischen Garnison, wurde 1952 der „Freien Deutschen Jugend“ (FDJ) übergeben und die „Gesellschaft für Sport und Technik“ als Organisation der wehrsportlichen Erziehung der Jugend übernahm das Gelände für die vormilitärische Ausbildung im Segel- und Motorflug, für künftige Flieger und Fallschirmspringer sowohl für den sportlichen als auch den militärischen Bereich.¹⁸ Die Arbeitsschwerpunkte lagen in der Segelfliegerausbildung nach Ausbildungs- und Leistungsstufen, nach Start mit der Schleppwinde oder dem Flugzeugschleppstart. Es wurden auch Fluglehrer und Mechaniker für den Flugbetrieb ausgebildet. In den Jahren erfolgreicher Ausbildung gingen aus dem Sportstützpunkt Halle-Nietleben zahlreiche, international anerkannte Leistungssportler hervor, die ihr Leistungsvermögen bei Weltmeisterschaften mit Medaillengewinnen nachweisen konnten.¹⁹

Das erste neue Segelflugzeug war die in Gotha gebaute Baby IIb, die auf dem Hallmarkt öffentlich getauft wurde und den Namen „Dr. Hugo Eckener“ erhielt. Sie war Eigentum der Martin-Luther-Universität und stand der Jugendfliegergruppe der Uni zur Verfügung.

Der Flugplatz Halle-Nietleben wurde für die Realisierung dieser Ziele ab 1955 wieder aufgebaut. Auf der Fundamentplatte der zerstörten Fliegerhalle wurde eine neue Flugzeughalle errichtet.



Flugzeugtaufe auf dem Hallmarkt 1952

Anfangs erfolgte dort die Unterbringung der Segelflugzeuge, der Schulungs- und Übungsflugzeuge (Ein- und Doppelsitzer) sowie der Leistungssegler. Es handelte sich um die Flugzeugtypen SG 38, Baby IIb, Libelle (DDR-Produktion) und die Jaskolka, Bocian (Polen) und Pionyr (Tschechien).

Der Flugplatz wurde zu einem zentralen Ausbildungszentrum, in dem bis 1968 zahlreiche verdienstvolle Fluglehrer und Techniker ihren Arbeitsplatz hatten. Für ihre erfolgreiche Arbeit spricht neben den vielen ausgebildeten Flugschülern mit



Die neu erbaute Flugzeughalle



Fertiggestellter Hallenanbau



Eigenproduktion Baby IIb

ihren Abschlüssen, dass auf dem heutigen Stadtteil Halle-Neustadt der Flugbetrieb 16 Jahre unfallfrei verlaufen ist.

In den Jahren entwickelten sich Segelflieger, die mit leistungssportlichen Ergebnissen das Internationale Segelflugabzeichen in Silber, Gold und Diamanten erwarben. Was sich hinter diesen Abzeichen für sportliche Leistungen verbargen, machen die

Normen, die es zu erfüllen galt, deutlich. Da waren für „Silber“ 1000 m selbständiger



Urkunde Segelflugabzeichen in Silber



Flugzeugschlepp



Das letzte Bild vom Flugplatz Halle-Nietleben

Höhengewinn, 5 Stunden Dauer- und 50 km Streckenflug zu absolvieren. Für „Gold“ musste der Pilot 3 000 m Höhengewinn und einen 300 km Streckenflug erfüllen. Die Normen konnten nicht auf einem Flug abgelegt werden. Nach dem Leistungsabzeichen in Gold konnten für 3 Leistungen jeweils ein Diamant erworben werden. Es gehörten dazu ein selbständiger Höhengewinn von 5 000 m, ein Streckenflug von 500 km sowie ein 300 km Zielstreckenflug als Dreiecksflug.

In Halle wurden bis 1967 15 Leistungsabzeichen in Silber, 2 in Gold und 4 Diamanten durch einen 300 km Zielstreckenflug erfüllt. Der letzte Start eines Leistungsseglers Jaskolka erfolgte auf dem halleschen Flugfeld am 21.4.1968.

Die Motorflieger waren seit 1957 wieder auf dem Flugfeld aktiv. Bis 1958 wurde der Sportflugplatz um eine Werkstatt, um Unterrichtsräume und um einen Tower erweitert. Es wurden nicht nur Piloten ausgebildet, sondern es waren auch Mitglieder des Flugsportclubs im leistungssportlichen Motorflug erfolgreich. Die Hallenserin Monika Schösser (geb. Fleck) sei hier hervorgehoben, die bei den V. Weltmeisterschaften der Damen im August 1968 Vizeweltmeisterin in der Einzel- und Mannschaftswertung wurde und diese Erfolge im Juli 1970 in Hullavington (England) wiederholen konnte. Monika Schösser aus Halle wurde in diesem Wettkampf Vizeweltmeisterin in der Pflicht.



Monika Schösser geb. Fleck als gefeierte Vize-Weltmeisterin 1968



Absprung aus dem Looping

Besondere fliegersportliche Höhepunkte waren die Großflugtage in Halle, die an die traditionellen Vorführungen und Leistungsschauen im deutschen Flugsport seit 1925 anknüpften. Im August 1957 wurde vor über 30000 Zuschauern eine solche Leistungsdemonstration mit Motorkunstflug, Kunstflug mit Segelflugzeugen und spektakulären Fallschirmabsprüngen mit



Spiegelflug

Einzel- und Gruppenzielsprüngen durchgeführt.

Ein weiterer Großflugtag fand am 12.8.1962 in Halle statt. Mit Kunstflugvorführungen von Motor- und Segelflugzeugen, als Einzel und im Verband, wurde für den Flugsport geworben und von damals einmaligen Vorführungen der Fallschirmsportler komplettiert, die aus dem Looping der Maschine absprangen und in 700 m Höhe Übungen an den Ringen unter dem Fallschirm zeigten.

Im Flugsport erfolgreiche Hallenser gab es bei den DDR-Rundflügen, die auf Clubebene durchgeführt wurden. Diese Veranstaltung knüpfte an die traditionellen Deutschlandflüge an, die erstmals 1911 und seit 1925 über Halle-Nietleben durchgeführt wurden. Zwischen dem 8. und 9.5.1963 waren bei diesem Rundflug über 1350 km mit 28 Wendepunkten sowie 12 Starts und Landungen über der DDR zu absolvieren. Aus Halle waren 2 Mannschaften mit je 3 Flugzeugen, 6 Besatzungen mit je einem Pilot und Navigator im Einsatz. Der halesche Club stellte die Sieger mit ihren „Jaks“ und „Zlins“ in der Einzel- und Mannschaftswertung.

An halesche Flugsporttraditionen erinnert weiter ein Segelflugzeug vom Typ „Diskus“, das durch den ehemaligen Oberbürgermeister Dr. Klaus Rauen 1996 den Namen „Halle – Die Stadt“ erhielt.



Fallschirmsprungturm

Anlass der Namensgebung war der „Tag des Segelfliegers“, der durch die IG Luftfahrtgeschichte Sachsen-Anhalt in der Saline gewürdigt wurde.

Die Fallschirmspringer erhielten auf der Peißnitz (zwischen Gut Gimritz und dem ehemaligen Pionierhaus) am 1. 5. 1955 einen 72 m hohen Sprungturm zu Übungszwecken und zur Vorbereitung des Absprungs aus dem Flugzeug.

Viele Sportler und Fluglehrer erhielten in der Folgezeit auf dem Sprungturm ihre Ausbildung. Der Sprungturm stellte jedoch für den Segelflug eine Gefahrenquelle dar. Bis zum Abbau des Sprungturms 1967 ab-



Flugzeugtaufe 1996 durch den OB Dr. Rauen



Sprungturm und Segelflugzeug

solvierten Sportler und Gäste über 44000

Verkehrslande- und Sportflugplatz Halle/Oppin

Die Überbauung des Sportflugplatzes Halle-Nietleben 1968 im Rahmen der Realisierung des Wohnungsbauprogramms um den Chemiestandort Halle bedeutete nicht das „Aus“ für den Flugsport in unserer Region. In Halle-Oppin wurde ein neuer Standort gefunden und östlich der Gemeinde in dreijähriger Bauzeit ein neuer Flugplatz errichtet. Er wurde 1971 für die Fallschirmsportler, Motor- und Segelflieger in Betrieb genommen. Halle-Oppin setzte die erfolgreiche Arbeit als Leistungssportzentrum der Gesellschaft für Sport und Technik mit zahlreichen internationalen Erfolgen, vor

allem ab 1980, im Fallschirmsport fort. Die Ausbildung von jungen Piloten und Fluglehrern wurde in Vorbereitung ihres möglichen Einsatzes in den Luftstreitkräften der DDR weitergeführt.

Mit der politischen Wende gewann der Flugplatz neue Bedeutung. Er wurde zur Heimstatt der Vereine „Flugsportverein Halle/Oppin e.V.“, „1.Fallschirmclub Halle e.V.“, Motorflugverein Halle/Oppin e.V., eines Modellflugclubs sowie eines Vereins für Ballonflug. Umfangreiche Bauvorhaben wurden realisiert, sodass seit 1992 die Flugbetriebsgesellschaft Halle/Oppin über eine Werft, Tankservice, Hotel und Restaurant, Aufenthalts- und Schulungsräume für die Ausbildung verfügt. Der Flugplatz und seine Leitung haben sich als Veranstalter

von Deutschlandrundflügen und Flug-schauen bewährt und den Platz über unsere Region hinaus bekannt gemacht.

Flughafen Halle/Leipzig

Piloten haben den Weitblick, schauen über ganze Regionen und lassen sich von Kreis- und nationalen Ländergrenzen nicht einschränken. So sind auch die Entscheidungen einzuordnen, nach der Schließung des Verkehrslandeplatzes in Halle-Nietleben, nach neuen Möglichkeiten des Aufbaus eines größeren und modernen Flughafens für den zivilen Flugverkehr sowie den Frachtflug zu suchen. Es wurde von der Stadt Halle das Projekt eines gemeinsamen

Flughafens mit der Stadt Leipzig in einer zentralen Lage, mit günstigen Verkehrsanbindungen entwickelt. Das mitteldeutsche Industriegebiet sollte eine bessere nationale und internationale Anbindung an den Flugverkehr erhalten. Dieser so weitsichtige halle-sche Vorschlag fand anfangs in Leipzig wenig Gehör. Leipzig setzte auf seinen 1913 erbauten und bereits modernisierten Flughafen Mockau und favorisierte einen neuen Flugplatz im Raum Lindenthal. Das Reichsverkehrsministerium entschied sich für den neuen Standort auf einem Gelände nördlich von Schkeuditz, der damals zum preußischen Landkreis Merseburg gehörte. Am 20.3.1926 wurde die Flughafengesellschaft Halle-Schkeuditz m. b. H. gegründet



Luftverkehr im Flughafen Halle/Leipzig

und die Stadt Halle erwarb dazu 125 Hektar Boden. Sitz der neuen Gesellschaft war Halle. Die Stadt Halle hatte an dieser Gesellschaft eine Beteiligung von 58%.

Der Bau des Flugplatzes begann am 1.9.1926 und die erste Landung war bereits am 25.4.1927.²⁰ Die Hochbauten des Flugplatzes wurde durch Prof. Paul Thiersch von der Staatlich-Städtischen Kunstgewerbeschule Burg Giebichenstein projektiert. Nach diesen Entwürfen war ein zentrales Verwaltungs- und Abfertigungsgebäude sowie an dessen Flügeln zwei Flughallen vorgesehen. Errichtet wurde eine Halle sowie eine Wetter- und Funkstation, für die Piste Befeuerungseinrichtungen mit einer Reichweite von 50 km sowie ein Tanklager. Das Ensemble wurde 1931 durch einen Gaststättenbau nach dem Entwurf von Hans Wittwer, dem Nachfolger Thierschs, und für die Aufnahme von Betriebseinrichtungen erweitert. Die Gaststätte wurde zu einem beliebten Ausflugsziel zwischen Halle und Leipzig.

Der Flugverkehr von Halle-Nietleben wurde mit dem Sommerflugplan der Deutschen LuftHansa (DLH) von 1927 nach Schkeuditz verlagert. Ab 1929 nahmen die Piloten erste Nachtflugflüge auf.

Weiterer Ausbau der Einrichtungen waren erforderlich, sodass in den Jahren 1937/38 ein neues Abfertigungsgebäude errichtet und in Betrieb genommen wurde.

Über den neuen Verkehrsflughafen wurden anfangs mehr als 20 Fluglinien mit internationalen Anschlüssen bedient und täglich erfolgten 42 Starts und Landungen. Der Flugverkehr entwickelte sich, nicht zuletzt



Abfertigungsgebäude von 1937

durch den Messeverkehr, und die Zahl der beförderten Personen und der Fracht stieg jährlich weiter an. Mit Beginn des 2. Weltkrieges wurde am 31.8.1939 der zivile Flugverkehr eingestellt. Eine letzte zivile Nutzung im Kriege erfolgte zur Leipziger Frühjahrs-Messe 1940.

In der DDR erfolgte erst Mitte der 50er Jahre der Neuaufbau des zivilen Luftverkehrs. Am 4.2.1955 wurde wieder ein Linienverkehr aufgenommen, der in der Region aber über den Flughafen Leipzig-Mockau (heute Standort der Neuen Messe) geleitet wurde.

Der Vorgänger des heutigen Flughafens Halle-Leipzig, deren Betreiber die Flughafen Leipzig/Halle GmbH seit 16.7.1991 ist, wurde ab 1972 durch die Interflug und internationale Fluggesellschaften als Messeflughafen und danach als Verkehrslandeplatz genutzt.

Umfangreiche Baumaßnahmen, z. B. die Erweiterung in nördlicher Richtung, haben zu einer Verkehrsanbindung des Flugplatzes an Straßen, Autobahnen und Schiene geführt sowie zu einer enormen Steigerung der Leistungsfähigkeit des Flughafens ge-

führt, deren Ende mit der Ansiedlung des Logistikunternehmens DHL, noch lange nicht abgeschlossen ist. Das wirtschaftliche und politische Zusammenwachsen der mitteldeutschen Region hat durch diesen Flugplatz neue Impulse erhalten, die über die 1200 Jahrfeier der Stadt Halle hinaus weiter wirken werden.

Aus der Darstellung ist ersichtlich, dass der Flugplatz Leipzig-Halle ausschließlich für wirtschaftliche Interessen genutzt wurde. Einige wenige Flugsportveranstaltungen wurden im Rahmen von Flugschauen durchgeführt.

Zeittafel

Um 1710

Der Hallenser Johann Gabriel Illing entwirft einen „Schwingenflieger in Vogelgestalt“, der als „fliegender Wandersmann“ bezeichnet wird.

5.11.1908

Gründung der Sektion Halle im „Sächsisch-Thüringischen-Verein für Luftschiffahrt“ mit 145 Mitgliedern.

2.12.1908

Ballon-Erstflug der Sektion Halle von der Hafestraße mit 145 Teilnehmern.

20.12.1908

Der erste eigene Wasserstoffballon des Halleschen Vereins wird in der Hafestraße auf den Namen „Halle“ getauft.

26.10.1910

Motorflugvorführungen des französischen Piloten Gabriel Poulain auf der Pferderennbahn, den Passendorfer Wiesen.

14.4.1912

Wilhelm Münster gründet mit den Gebrüdern Becker in Halle eine erste Flugschule, nachdem er 1911 seine Flugzeugführerprüfung in Paris abgelegt hatte.

1.5.1912

Wilhelm Münster und die Gebrüder Becker, später noch Georg Lauer üben und fliegen auf dem Preußischen Artillerie-Übungsplatz in Halle-Beesen. Sie bauen dort eine Flugzeughalle (Fluggelände nördlich der neuen Beesener Brücke).

29.6.1912

Flugzeugabsturz über Halle-Beesen. Georg Lauer stürzt mit seiner Maschine ab und verletzt sich schwer.

14.9.1913

Das Luftschiff LZ-17 „Sachsen“ fährt über Halle und den Marktplatz. Es landet und startet unter großer Anteilnahme der Hallenser zu zwei Rundfahrten auf den Passendorfer Wiesen.

1914

Mit Beginn des 1. Weltkrieges werden Ballonfahrten und private Motorflüge im Juli eingestellt.

17.4.1916

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt den Bau des Militärflugplatzes Halle-Mötzlich.

15.1.1917

Inbetriebnahme des Militärflugplatzes durch die Fliegerersatzabteilung (FEA 14) zur Pilotenausbildung. Sie erfolgt dort zeitweise mit 120 Schulflugzeugen.

1919

Nach dem Versailler Vertrag wurden Flugeinrichtungen und 300 Doppeldecker zerstört.

1921

Die militärischen Unterkünfte in Mötzlich wurden zu städtischen Wohnungen umgebaut umgebaut.

17.8.1924

Großflugtag auf den Passendorfer-Wiesen, der Pferderennbahn, unter großer Anteilnahme der Hallenser.

17.9.1924

Denkschrift des Halleschen Wirtschafts- und Verkehrsverbandes zum Aufbau eines eigenen Flugplatzes der Stadt Halle.

4.2.1925

Gründung der halleschen Flugbetriebsgesellschaft, die einen neuen Flugplatz bauen und künftig den Flugbetrieb leiten soll.

23.3.1925

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt die Förderung der Flugverkehr Halle AG und übernimmt 2/3 des Gründungskapitals der Gesellschaft.

4.6.1925

Inbetriebnahme des neuen Flugplatzes in Halle-Nietleben mit einer großen Flugzeughalle, einer Gras-Start- und Landebahn als Zwischenverkehrslandeplatz 2. Ordnung, mit der Aufnahme (15. 6. 1925) des regelmäßigen Linienflugverkehr durch die Deutsche Aero-Loyd, später LuftHansa. Über den Flugplatz erfolgen die mitteldeutsche Luftpostbeförderung und der Zeitungsdienst.

15.8.1925

Einweihung des Flugplatzes Halle-Nietleben. Hans Meisterknecht aus Halle springt aus 400 und 1000m erstmalig auf dem Flugplatz aus einem Flugzeug ab.

1926

Verkehrsflugplatz Halle-Nietleben. Es werden 4750 Flugzeuge mit 8803 Passa-

gieren abgefertigt. Flüge u. a. nach Berlin, Hamburg, München, Innsbruck, London, Amsterdam.

20.3.1926

Gründung der Flughafengesellschaft Halle-Schkeuditz m.b.H. für einen Flugplatz-Neubau, da der Flugplatz Halle-Nietleben nicht den erforderlichen Standards entsprach, um weiter eine Betriebserlaubnis zu erhalten. Die Stadt Halle kaufte 125 ha Boden und beteiligte sich mit 58% an dieser Gesellschaft.

1.9.1926

Baubeginn des Flughafens Halle-Schkeuditz. Es wurden eine Flugzeughalle, eine betonierete Start- und Landebahn, ein Abfertigungsgebäude, eine Wetter- und Funkstation, das Tanklager sowie Befeuerungseinrichtungen nach Entwürfen von Paul Thiersch, Professor der Staatlichen Städtischen Kunstgewerbeschule Burg Giebichenstein erbaut.

25.4.1927

Erste Landung auf dem Flughafen Halle-Schkeuditz. 14 Fluglinien mit internationalen Anschlüssen nutzen den Flugplatz. Es erfolgten täglich 42 Starts und Landungen.

April 1927

Entzug der Betriebserlaubnis für den Verkehrsflugplatz in Halle-Nietleben aus technischen Unzulänglichkeiten der zu kurzen Gras-Start- und Landebahn sowie der Flugplatzbedingungen für die Passagiere und Flugpersonal.

1929

Der Flughafen Halle-Schkeuditz erhält die Genehmigung zur Durchführung von Nachtflügen und nimmt verstärkt den Frachtgutverkehr und die Messeflüge

auf.

1931

Flughafen Halle-Schkeuditz wird durch weitere Hochbauten erweitert. Es wird ein Gaststättenkomplex errichtet, der auch für Besucher von der neuen Autobahn Berlin -Leipzig-München zugänglich ist.

1934

Aufbau der Klemm- und später Siebel-Flugzeugwerke an der „Frohen Zukunft“ in Halle-Mötzlich. Der hallesche Militärflugplatz von 1916-1919 wird zum Werkflugplatz umfunktioniert.

1927 bis 12/1934

Betrieb des Flugplatzes Halle-Nietleben als Sportflugplatz für Vereine, Privatpiloten und die Deutsche Sportfliegerschule.

1.3.1935

Flugplatz Halle-Nietleben wird zur militärischen Nutzung an die neu aufgebaute Luftwaffe übergeben. Die Stadt Halle wird wieder Garnisonsstadt. Auf Befehl der Heeresleitung vom 16. 4. 1934 zum Neuaufbau der Luftwaffe wird der Flugplatz erweitert und zu seiner neuen Bestimmung ausgebaut. Es entsteht eine Heeres- und Luftwaffen-Nachrichtenschule, in deren Ausbildungseinrichtungen, Kasernen und Wohngebäuden 6 000 Soldaten und Offiziere tätig waren. In unmittelbarer Nachbarschaft wird ein Luftwaffenlazarett erbaut, jetzt das erneuerte und erweiterte Städtische Krankenhaus Martha-Maria Dölau.

19. 3. 1937

In den Flugzeugwerken (Firma Klemm) in Halle-Mötzlich wird das neue Reise- und Verkehrsflugzeug Fh 104 auf den Namen „Hallore“ durch den Vorsitzenden der Halloren-Bruderschaft F. Frosch getauft. Von

diesem Flugzeugtyp werden 46 Maschinen gebaut.

23.12.1937

Aufnahme der Produktion und Teilerstellung von Militärschulflugzeugen Fw 44 und He 46, der Do17 und 17 Z und später in den Siebel-Werken Halle der Ju 88 und 188. Entwicklung 1937/40 von Schul- und Sport- und Verkehrsflugzeugen (Si 202, Si 204 A und D).

1937/38

Flugplatz Halle-Leipzig. Errichtung und Inbetriebnahme des Abfertigungsgebäudes, der Verwaltung und des Towers.

30. 8. 1939

Der Flughafen Halle-Leipzig stellt mit Beginn des 2. Weltkriegs den zivilen Flugverkehr ein. Es erfolgt eine letzte zivile Nutzung zur Frühjahresmesse 1940.

7. 7. u. 16.8.1944

Zwei amerikanische Luftangriffe auf die Siebelwerke in der Frohen Zukunft (Werk I und Schkeuditz Werk III). Sie zerstören den Rüstungsbetrieb und zahlreiche Wohngebäude.

31.3. 1945

Ostersonabend gegen 11.00 fliegen 369 amerikanische Flugzeuge vom Typ Boeing B17 (Fliegende Festungen) an. Wohngebiete der Stadt Halle u. a. Brunos Warte, Glaucha, Uni-Frauenklinik, Universitätsverwaltung, Reichsbahnausbesserungswerk sowie der Militärflugplatz in Halle-Nietleben werden bombardiert. Auf dem Flugfeld und im Kasernenkomplex gibt es im Gegensatz zu den Stadtobjekten nur geringe Schäden.

6. 4. 1945

Nochmaliger Angriff von 183 Flugzeugen vom Typ B 24 und 11 Flugzeugen vom

Typ B 17.

17.-19.4.1945

Der amerikanische Kampfverband der Timberwölfe befreit Halle nach Kampfhandlungen im Stadtgebiet Halle. Die Amerikaner besetzen die hallesche Garnison und die Timberwölfe nutzen die Luftwaffennachrichtenschule als Truppenunterkunft.

Mai/Juni 1945

Flugplatz Halle–Nietleben Amerikanische Luftwaffen-Einheiten nutzen täglich das Flugfeld und die militärischen Einrichtungen der Wehrmacht, um befreite Kriegsgefangene zu transportieren, eigene Truppen- und Versorgungsflüge durchzuführen. Es kommen für diese Flüge vorwiegend Maschinen des Types Douglas 47 zum Einsatz.

4. 7. 1945

Nach Abzug der amerikanischen Truppen am 1.7.1945 und nach der Übernahme Halles am 2.7. durch die sowjetischen Einheiten werden die Siebel - Flugzeugwerke sowjetischer SAG-Betrieb und arbeiten bis 22.10.1946 unter deren Leitung. Es wurde danach eine Verlagerung des Betriebes mit Mitarbeitern in die Sowjetunion vorgenommen.

4. 7. 1945

Übernahme des Geländes der Luftwaffennachrichtenschule durch die sowjetischen Truppen. Auf dem Gelände wurden bis zu 9000 Soldaten und Offiziere stationiert, die erst 1992 das Gelände verlassen. Mit dem Einzug der sowjetischen Besatzung wurde auf dem Gelände der militärische Flugbetrieb eingestellt.

22.10.1946

Verlagerung der ehemaligen Siebelwerke.

Ab 1947 Sprengung einiger Werkanlagen, andere werden für die zivile Produktion genutzt. Später wird das Flugfeld (Dessauer Straße) überbaut.

1952

Die Freie Deutsche Jugend (FDJ) und die Gesellschaft für Sport und Technik (GST) übernehmen Teile des ehemaligen Militärflughafens in Halle-Nietleben, im Südteil der von den sowjetischen Truppen besetzten Anlagen der vormaligen Luftwaffen-Nachrichtenschule. Das übergebene Gelände wird als Ausbildungsstätte für den Segel- und Motorsport genutzt. Der erste Flugbetrieb erfolgte am 17. 9. 1952 im Windenschlepp.

4.2.1955

Wiederaufnahme des zivilen Flugverkehrs

27.2.1956 - 6. 3. 1972

Mit dem Flughafen Leipzig-Mockau wird für Mitteldeutschland ein staatlicher Flugbetrieb mit sowjetischen Flugzeugen aufgebaut.

1. 3. 1963

Der Flughafen Halle-Leipzig wird durch die staatliche Gesellschaft Interflug genutzt. Er fungiert als Messe-Flughafen mit internationalem Flugverkehr.

1968

Beendigung der Arbeit des Ausbildungszentrums der GST in Halle-Nietleben und Verlagerung nach Oppin. Es erfolgt eine schrittweise Überbauung des Flugplatzes und seiner Anlagen im Rahmen des Wohnungsbauprogrammes von Halle-Neustadt.

1971

Das neue Leistungssportzentrum der Gesellschaft für Sport und Technik nimmt

in Halle-Oppin wieder seine Arbeit auf. Nach dreijähriger Bauzeit werden das Flugfeld und die Hochbauten übergeben. Es erfolgen die Ausbildung vorwiegend im Fallschirmsport, die Vorbereitung von Leistungssportlern für die internationalen Wettkämpfe und Weltmeisterschaften mit zahlreichen Titelgewinnen. Piloten für den Motor- und Segelflug erhalten ihre Qualifikationen.

19. 5. 1972

Betriebsgenehmigung Flughafen Leipzig-Halle für In- und Auslandsverkehr

16. 7. 1991

Gründung der Flughafen Leipzig-Halle GmbH, die erfolgreich den Verkehrs- und Frachtflug für Mitteldeutschland aufbaut und die logistischen Voraussetzungen für einen großen Airport schafft.

1992

Die Flugbetriebsgesellschaft Halle-Oppin wird mit ihren Flugeinrichtungen zur Heimstatt des Flugsportvereins Halle-Oppin, des 1. Fallschirmclubs Halle, eines Motorflugvereins, eines Modellflugclubs. Die Flugrettung und Bundespolizei stationieren dort ihre Hubschrauber.

Quellen /Literatur

Bock, Ernst Ludwig: „Halle im Luftkrieg 1939 – 1945. Halle 2002.

Heyne, Hans: „Hallesche Luftfahrtgeschichte im Wandel der Zeiten“ Unveröffentl. Manuskript. Halle, o.J.

Hirschfeld, Günter: „Luftfahrtgeschichte Halle – Erkenntnisstand Januar 2000.“

Unveröffentl. Manuskript. Halle, 2000. Ergänzungen bis 2004.

Artikelreihe in der Mitteldeutschen Zeitung (1996 bis 2002).

Autorenkollektiv „70 Jahre Flughafen Leipzig-Halle.

75 Jahre Flughafen Leipzig - Überarbeitung durch Hirschfeld und Mahn (unveröffentlicht)

Interessengemeinschaft Luftfahrtgeschichte im Luftsportverband Sachsen-Anhalt (Hrsg): „70 Jahre mitteldeutsches Segelfluggesamtheit an den Hängen der Unstrut bei Laucha-Dorndorf.“ Heft 1.Halle, o. J.

Interessengemeinschaft Luftfahrtgeschichte im Luftsportverband Sachsen-Anhalt (Hrsg): „Luftsport auf dem Flugplatz Halle-Nietleben 1952-1968.“ Heft 2. Halle, o. J.

Interessengemeinschaft Luftfahrtgeschichte im Luftsportverband Sachsen-Anhalt (Hrsg): „Dokumentation der 90-jährigen Geschichte der Luftfahrt und des Luftsportes in der Region Halle (Saale).“ Heft 3. Halle, o. J.

Ludley, Kurt: „Heide-Süd. Zur Geschichte des Ortes. Zu den Grundlagen für die Entwicklung. Stadt Halle (Saale).“ Die Oberbürgermeisterin (Hrsg.). Calbe 2004

Maurer, Matthias J.: „Our Way to Halle“. Der Marsch der „Timberwölfe“ nach Halle. Halle, 2001.

Stadt Halle: „Beiheft zur Sonderausstellung 3.April – 19. Mai 1996: Hallesche Luftfahrtgeschichte 1908 – 1995. Eine Dokumentation zur Geschichte der Luftfahrt

und des Luftsports der Region“

Trentzsch, Helko: „Die historische Entwicklung des ehemaligen Kasernen- und Flugplatzgeländes Heide-Süd/ Halle-Nietleben.“ Belegarbeit. Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg. Fachbereich Geowissenschaften. Institut für Geographie 1999.

Erinnerungen um den Flugplatz in Halle-Nietleben und die hallesche Fliegerei

Fliegende Hallenser – die ihre Stadt bekannt machten

Hier sind viele Persönlichkeiten zu nennen, die mit ihrem Leistungsvermögen den Ruf der Stadt Halle weit über ihre Grenzen hinaus bekannt machten. Das waren Hallenser als Pioniere des Flugsportes, Könner in den verschiedenen Luftsportdisziplinen, Konstrukteure aber auch Prominente des öffentlichen Lebens. Eine Auswahl unter den „fliegenden Hallensern“ zu ihrer Würdigung fällt schwer.

Die hallesche Luftfahrtgeschichte leiteten die Ballonfahrer ein. Der Chronist Birnbaum berichtet auch von einem Ballonflugversuch am 29.9.1845 bei dem Wirt Heise in der Burgstraße, aus dessen Garten der Gaststätte „Zur Weintraube“ der Hallenser R. Koch abheben wollte. Über das Ergebnis dieses Versuches berichtet das „Hallesche Patriotische Wochenblatt“ nicht.²¹ Belegt ist

aus der lokalen Presse, dass am 19.10.1872 der französische Ballonfahrer Sivel einen Start in der Hafestraße, an der Gasanstalt unternahm und mutige Hallenser für den Riesenpreis für damalige Verhältnisse von 50 Talern, einen Mitflug bekamen.²²

Am 5.11.1908 gründeten 145 Hallenser im Grand Hotel Berger in der Merseburger Straße einen Verein für Luftschiffahrt, als Sektion Halle nach vorangegangener Gründung in Jena.

Für den Flugbetrieb gab es in Halle 11 Freiballonführer. Der Verein verfügte bald über zwei eigene Wasserstoffballons, die unter den Namen „Halle“ und „Nordhausen“ für den Verein und die Ballonfahrt warben.

Der erste hallesche Start erfolgte am 2.12.1908, 10.00 Uhr, mit einem Leihballon aus Berlin von der Hafestraße. Die Erstfahrt des Vereins, der gleich zu einem filmreifen Abenteuer wurde, führte Oberleutnant Riemann aus Naumburg durch. An Bord des Ballons befanden sich weiter der 1. Vereinsvorsitzende Dr.med. Gocht mit seiner Frau aus Halle sowie ein Fräulein Meinke. Der Ballon trug seine Besatzung über Leipzig in östlicher Richtung nach Bautzen und Löbau. Der Ballon landete gegen 20.00 Uhr, nachdem er mehrfach Baumgipfel in Böhmen gestreift hatte, in hohen Fichten in den Wäldern im böhmischen Raspenau – in 230 km Luftlinie von Halle. Die Mannschaft musste sich abseilen und kam nach beschwerlichem, langem Fußmarsch im Schnee wieder unter Menschen. Bis Jahresende 1908 folgten über 55 Ballonaufstiege.²³

Der zweite hallesche Ballon „Nordhausen“,

der durch den Verein gekauft wurde, und die „Halle“ nahmen an zahlreichen Wettkämpfen und vor allem an wissenschaftlichen Untersuchungen bis 1914 teil, die sie mit Dr. Wigand (1912) zu einer Gipfelhöhe von 9.100 m führten. Hervorzuheben ist, dass die Gattin des Vereinsvorsitzenden, Frau Dr. med. Gocht, als 5. deutsche Frau zu dieser Zeit, das Patent als Ballonführer erworben hatte. Bis zum Beginn des 1. Weltkrieges 1914 führten die halleschen Ballonfahrer weitere 219 Aufstiege durch.

In dieser Zeit wurden auch die halleschen Motorflieger zu Pionieren ihres Sportes. Wilhelm Münster, hallescher Fahrradhändler und Fahrlehrer, wird zu den Begründern des halleschen Flugsportes gezählt. Münster war wohl der erste Hallenser mit einem eigenen Flugzeug, der „Demoiselle“²⁴

Auf dem militärischen Übungsgelände der preußischen Artillerie, im Süden der Stadt zwischen Wörlitz und Beesen, hatten sie 1912 ihr Fluggelände gefunden und in drei Holzschuppen ihre Fluggeräte stationiert. Mit Wilhelm Münster waren die Gebrüder Reinhold und Paul Becker aus Halle (mit Flugscheinen vom 5. 11. 1912 bzw. 15. 6. 1914) Flugpioniere. Zu diesen ersten Fliegern kam 1912 Georg Lauer aus Merseburg (zeitweilig ansässig in Halle) hinzu, der als Besitzer einer kleinen Flugzeugbaufabrik in Halle und einer Automobilfabrik und Fahrschule in Merseburg über zwei selbstgebaute Flugzeuge verfügte. Der erste Hallenser, der bereits am 6. 7. 1910 in Darmstadt den Pilotenschein Nummer 13 für den Motorflug erwarb, war Ingenieur Erich Thiele. Er wurde im März 1910 Mitbegründer und Technischer Leiter der

Sächsischen, ab November 1911 Deutschen Flugzeugwerke Lindenthal bei Leipzig.

Als Konstrukteur und späterer Technischer Leiter machte sich der Diplomingenieur Dr. Karl Grulich (1891 – 1949) einen Namen. Der Abiturient der Franckeschen Stiftungen arbeitete nach seinem Studium als Konstrukteur der Harlan – Flugzeugwerke Johannisthal bei Berlin, stellte Weltrekorde im Motor-Dauerflug auf, leitete als Chefkonstrukteur den Flugzeugbau in Gotha. Ab 1914 baut er Seeflugzeuge in Friedrichshafen. Nach dem Ersten Weltkrieg ist er Leiter der Zeppelin-Luftwerft in Staaken bei Berlin. Er überarbeitet dort die Fokker - Verkehrsflugzeuge (Fokker-Grulich, F II und F III). Ab 1925 ist er Technischer Leiter der Fluggesellschaft Deutscher Aero Lloyd, bis 30.6.1930 der Deutschen LuftHansa.

Als Militärflieger wurde Oswald Boelcke bekannt, der 1891 in der halleschen Burgstraße 66 geboren wurde. Er wurde nach dem Abitur im Militärdienst 1911 Leutnant und erhielt eine Flugausbildung in Hal-



Hauptmann Boelcke

berstadt. Sein militärischer, fliegerischer Einsatz erfolgte mit Beginn des 1. Weltkrieges als Aufklärer und Kampfflieger. Nach seinen Erfahrungen im Luftkampf bei 40 Luftsiegen, veränderte er die Luftkampf-taktik und ging zum Kampfeinsatz einer Fliegergruppe über, die in festgelegten Formationen erfolgreich waren. Boelcke erhielt die höchste militärische Auszeichnung in Deutschland, den „Pour le Merite“. Im Oktober 1916 verunglückte er tödlich. Ein Jagdgeschwader der Bundeswehr trägt seinen Namen.

Ein Gymnasium in Halle, früher eine Erweiterte Oberschule, trägt den Namen Adolf Reichwein. Prof. Adolf Reichwein (1898 – 1944) war als Sportflieger mit



Adolf Reichwein

seinem eigenen Motorflugzeug „Klemm 25“ auf dem Flugplatz Halle-Nietleben stationiert. Der Pädagoge und Sozialdemokrat war ein begeisterter Sportflieger. Er war an der Pädagogischen Hochschule Halle bis 1933 in der Erwachsenenbildung tätig. Als entschiedener regimekritischer Antifaschist erhielt er Berufsverbot, wurde am 4. 7. 1944 verhaftet und im Zusammenhang mit dem Attentat am 20. 7. 1944 gegen Hitler am 20. 10. 1944 zum Tode verurteilt und noch am selben Tage hingerichtet.

Eine ganze Reihe von Weltklasseathleten im Fallschirmsport aus unserer Region schrieben Sportgeschichte. Im Fallschirmstützpunkt der GST, seit 1990 im 1. Fallschirmclub Halle e.V., errangen bereits bis 1997 10 Sportlerinnen und Sportler 16 Weltmeistertitel, 12 Silber- und 10 Bronzemedailles. Denise Bär und Ronald Eilenstein stehen mit ihren erfolgreichen Trainern mit jeweils 5 Weltmeistertiteln an der Spitze der herausragenden Sportler.

Denise Bär (Jahrgang 1966) – 1983 der erste Fallschirmsprung in Halle-Oppin, danach eine kontinuierliche Leistungsentwicklung im Club für Fallschirmsport der GST. International seit 1989 sehr erfolgreich. 1990 Weltmeisterin in der Einzelkombination, Silbermedaille im Ziel- und Figurespringen und in der Mannschaftskombination und Bronzemedaille im Gruppenzielspringen. 1991 Sieg im Weltcup und 1992 Weltmeisterin im Figurespringen, Mannschaftskombination und Gruppenzielspringen. 1996 Weltmeisterin im Einzelzielspringen, Silbermedaille in der Einzel- und Mannschaftskombination und Bronzemedaille im Gruppenzielspringen. Sie errang damit als erste deutsche Fallschirmspringerin in den klassischen Disziplinen alle fünf Weltmeistertitel.

Ronald Eilenstein (Jahrgang 1955) wurde in der Zeit von 1980 bis 1988 fünfmal Weltmeister. 1980 in Bulgarien erstmals Weltmeister im Gruppenzielspringen, 1982 in der CSSR Weltmeister mit der Mannschaft, 1984 in Frankreich Titelträger in der Kombination Ziel- und Stilspringen, 1986 Weltmeister im Figurespringen in der Türkei und 1988 Weltmeister im



Denise Bär

Figurierspringen in Schweden. Am Ende seiner aktiven Sportlaufbahn konnte Ronald Eilenstein auf 5910 Fallschirmabsprünge zurückblicken.

Herbert Müller war ein hervorragender Segelflieger, der seine Segelfliegerprüfungen in Laucha und Darmstadt ablegte. Nach dem Wiederbeginn des Segelfluges 1952 war er als Fluglehrer mit Kunstfliegererlaubnis tätig und beteiligte sich 1963 an der ersten DDR-Meisterschaft im Segelflug.

Die von ihm entwickelten HP-Schalen konnten erstmals große Hallen freitragend überspannen. Diese Bauweise wurde z. B. für die Bauten auf dem Verkehrslandeplatz Halle-Oppin angewandt. Seine Entwicklung wurde weltweit patentiert.



Fluglehrer Herbert Müller



Ronald Eilenstein

Ein gefährlicher Start mit glücklichem Ausgang

Am 16. 9. 1956 startete Hans Heyne (ehemaliger Flugstützpunktleiter am Gimritzer Damm und Fluglehrer) mit dem polnischen Hochleistungssegelflugzeug „Jaskolka“ vom GST-Flugplatz Halle zu einem Übungsflug.²⁷

Der Segler sollte durch einen Windenschlepp in die nötige Flughöhe gebracht werden. Die Schleppstrecke war durch zu hohes Gras bewachsen und Pilot Heyne entschloss sich zum Start des Flugzeuges mit ausgefahrenem Fahrwerk, da man sich mit diesem Start bei gegebener Windrichtung schneller vom Boden abheben würde. Der Startvorgang verlief wie immer ganz normal, wenn da nicht das notwendige Auskuppeln des Schleppseils der Winde gewesen wäre. Mehrere Versuche des Piloten, das Schleppseil der Winde vom Flugzeug auszukuppeln, waren ergebnislos. Prinzipiell bestand da immer noch keine Gefahr für den Piloten, da an jeder Schleppwinde der Windenfahrer über eine



3. Segelflugmeisterschaft

funktionssichere Kappvorrichtung verfügt. In diesem Fall war der Start in Hauptwindrichtung Ost zum Gimritzer Damm, mit der Straßenbahntrasse und ihrer Oberleitung, von der Westseite des Flugplatzes erfolgt. Pilot Heyne wartete nun, wann der Windenfahrer das Schleppseil kappen würde. Immerhin zeigte der Höhenmesser bereits eine Schlepphöhe von 400 m an. Ein Kappen des Seils durch den Maschinisten hieß, dass 400 m Stahlseil am Flugzeug hingen, die unweigerlich mit der Oberleitung der Straßenbahn in Berührung kämen und in seiner Länge viele Menschen verletzen könnte. Entscheidungsfähigkeiten und Können des Piloten waren in dieser schlimmen Gefahrensituation aus der Luft gefragt. Der „Pilot am 400m Seil“ leitete

erfolgreich eine gelungene Rechtskurve ein, die ihn zurück über das Flugplatzgelände führte. Auf keinen Fall durfte er ja über die Winde hinaus fliegen. Mit der Kurve ging das Flugzeug zu einem Sturzflug über. Der Pilot musste in diesem Falle „raus“-aussteigen. Der Fallschirmeinsatz war in dieser Flughöhe noch möglich. Heyne löste wie trainiert die Anschnallgurte, warf das Kabinendach ab und versuchte über die Rückenlehne aus dem Flugzeug zu klettern. In diesem Moment wurde das Schleppseil durch den Windenfahrer gekappt. Die veränderte Sitzposition des unangeschnallten Piloten brachte den Segler in eine neue, schwanzlastige Schwerpunktlage. Er schoss nun mit einem gewaltigen Ruck nach oben. Heyne wurde im Steigflug in



Leistungsegelflugzeug Typ Jaskolka

den Sitz gepresst und hielt sich, um nicht aus dem Segler geschleudert zu werden, am Kabinenhandgriff und am Steuerknüppel fest. Es gelang dem Piloten, das Flugzeug mit 400 m Schleppseil wieder unter Kontrolle zu bekommen.

Der Landeanflug und die Landung im Ostteil des Platzes gelangen nach ca. 2 Minuten in dieser lebensbedrohlichen Situation. Auch ohne Kabinendach, Anschlappen und oder Hängenbleiben des Schleppseiles an einem Hindernis, landete der Pilot die „Jaskolka“ ohne Schaden. Die Erde hatte die Beiden wieder, nur das Kabinendach war zerstört. Ein akzeptabler Verlust nach diesen Ereignissen. Mit weichen Knien wurde der Fluglehrer vom Bodenpersonal zu „seiner Wiedergeburt“ begrüßt und umfangreiche Untersuchungen setzten ein, um jede Wiederholung solcher Gefahrensituationen für die Segelflieger

auszuschließen. Außerdem führte dieses Ereignis dazu, den Fallschirmsprungturm auf der Peißnitz abzubauen.

Eine Pferdebahn durch Halle-Neustadt, das neue Heide-Süd, über den ehemaligen Flugplatz Halle-Nietleben?

Viel Phantasie müssen die Hallenser, Einwohner zwischen dem Westteil der Stadt und dem heutigen Heide-Süd entwickeln, dass vor 150 Jahren auf ihren täglichen Wegen Pferdegespanne Braunkohle zur Saale beförderten. Die Kohlewagen wurden von einem Pferd zu einer Anlegestelle, zu einer Ladestelle am heutigen Weinbergweg gezogen. Die offenen Lastkähne der Saale-Binnentransporte, die „Zillen“ genannt

wurden, transportierten die in unmittelbarer Umgebung Halle-Neustadts gewonnene Braunkohle flussabwärts zu den an der Saale liegenden Industriebetrieben bis nach Könnern. Das waren die hallesche Papierfabrik in Kröllwitz, die Rabesche Spinnerei, die Zuckerfabrik in Salzmünde und weitere Käufer dieses für unsere Region wichtigen Energieträgers.

Am Rande des ehemaligen Zivil- und Militärflugplatzes befand sich von 1826 - 1875 in Nietleben, einer der größten Braunkohletagebaue des Landes am Rande der Stadt Halle. Noch heute erinnert die Siedlung „Neuglück“ in Nietleben an den Namen und Ort der dortigen Braunkohlengewinnung. Der „Neuglückler Verein“ förderte die Braunkohle von 1826 bis zur Einstellung der Förderung am 10.1.1931.²⁵ Der von den Erholungssuchenden der Stadt viel besuchte Heidensee am Rande der Dölauer Heide mit seinem Freibad in Nietleben ist mit eine letzte Erinnerung an die Braunkohlengewinnung am Rande von Halle-Neustadt. An seinen Böschungen verweisen Hinweisschilder auf das ehemalige Bergbaugebiet.

Die Verbindung zwischen den Braunkohlengruben, der Saale, Halle-Neustadt und dem heutigen Stadtgebiet von Heide-Süd, stellte die Pferde-Kohlebahn her. Der Braunkohlentagebau zwischen Zscherben und Nietleben erschöpfte sich und ab 1851 ging man zum Tiefabbau über. Eine Transportstrecke zur Saale war die zwischen 1847 und 1855 gebaute Pferdebahn. Sie hatte zwischen Nietleben und der Beladestelle am Saaleufer des Weinbergweges, eine Länge von etwa 2 800 m.

Die Strecke verlief in östlicher Richtung über den späteren Flugplatz, vorbei an der ehemaligen Landesheil- und Pflegeanstalt. Das Heizwerk der Anstalt (Kesselanlage mit Schornstein), war mit Abnehmer der Kohle und wurde im Sommer 1935 durch die Wehrmacht gesprengt.

Für die Durchquerung der Buntsandsteinkuppen auf Höhe der Pflegeanstalt, wurden zwei Tunnel mit ca.330 und 80m Länge gebaut. An der Yorkstraße – Helene-Stöcker-Platz, kann man noch heute einen Eingang zu diesem Pferdestollen sehen.

Die Pferdebahn war zwischen 1857 und 1919 in Betrieb. Sie wurde mit dem Bau des Flugplatzes 1925 abgebaut und 1935 mit Kasernengebäuden überbaut. Heute befinden sich auf dem Gelände neue Mehrfamilienhäuser.²⁶



Eingang Pferdestollen

Fußnoten

¹ Der Dank des Autors gilt Herrn Günter Hirschfeld Halle für seine hilfreiche Durchsicht des Manuskripts und seine fachlichen Hinweise.

² Heyne, Hans: „Motorflug“ In: Interessengemeinschaft Luftfahrtgeschichte im Luftsportverband Sachsen-Anhalt. (Hrsg.)“ Heft 3. Halle, o. J. S. 14 u. 70. Ing. Thiele war im März 1911 ein Mitbegründer der sächsischen, dann deutschen Flugzeugwerke in Lindenthal bei Leipzig

³ Interessengemeinschaft Luftfahrtgeschichte im Luftsportverband Sachsen-Anhalt (Hrsg.). Heft 1, Halle, o. J. S. 2.

⁴ A.a.O.; S. 14. Günter Hirschfeld stellte dazu fest, dass am 9.3.1912 eine GmbH mit einem Sitz am halleschen Marktplatz gegründet wurde, am 1.4.1912 in der Stadtverordnetenversammlung über die Gründung dieser Flugschule gesprochen und festgestellt wurde, dass keine ausreichenden Mittel zur Verfügung standen. Nach Günter Hirschfeld wurde das private Unternehmen von Münster und der Gebr. Becker auf einem halleschen Exerzierplatz tätig. Hirschfeld, Günter: Hallesche Flugplätze – Anlagen und Nutzung. In: Interessengemeinschaft Luftfahrtgeschichte im Luftsportverband Sachsen-Anhalt (Hrsg.) Heft 3. Halle, o. J., S. 57.

⁵ Henze, Alfred: Der Verkehrsflughafen Nietleben als Etappenort beim 2. Deutschlandflug im Juni 1925. In: Ludley, Kurt: „Heide-Süd.“ Calbe, 2004, S. 34-41.

⁶ Münster war Kraftfahrlehrer und Inhaber einer halleschen Fahrradhandlung am Markt 24. Vgl. Hirschfeld, Günter, Heft 3, S. 57.

⁷ Georg Lauer war Inhaber einer Kraftfahrerschule in Merseburg und Halle sowie einer Automobilfabrik. Siehe dazu: Hirschfeld, Günter. A. a. O., S. 57.

⁸ Hirschfeld, Günter, ... S. 71, Vgl. auch Heyne, Hans: A. a. O.; S. 15.

⁹ Hirschfeld, Günter: Hallesche Flugplätze - Anlagen und Nutzung. In: Interessengemeinschaft Luftfahrtgeschichte im Luftsportverband Sachsen-Anhalt. (Hrsg.). Heft 3. Halle, S. 58.

¹⁰ Vgl. Hirschfeld, Günter: Hallesche Flugplätze - Anlagen und Nutzung. In: Interessengemeinschaft Luftfahrtgeschichte im Luftsportverband Sachsen-Anhalt. (Hrsg.). Heft 3. Halle, o. J., S. 58/59.

^{10a} Luftfahrtgeschichte Heft 9:

Die Siebel-Flugzeugwerke Halle (1934 - 1946) Autorenkollektiv

¹¹ Bock, Ernst-Ludwig: Halle im Luftkrieg 1939-1945. Halle 2002, S. 31.

¹² Vgl. dazu: Interessengemeinschaft Luftfahrtgeschichte im Luftsportverband Sachsen-Anhalt. (Hrsg.). Heft 3. Halle, o. J., S. 38-46, 58/59, 67.

¹³ Vgl. dazu: Interessengemeinschaft Luftfahrtgeschichte im Luftsportverband Sachsen-Anhalt. (Hrsg.). Heft 3. Halle, o. J., S. 33.

¹⁴ Henze, Alfred: Der Verkehrslande- und Sportflugplatz Halle-Nietleben (1924-1934). In: Heide-Süd...S.,34/35; sowie bei Hirschfeld, Günter: Hallesche Flugplätze – Anlagen und Nutzung. In: Interessengemeinschaft Luftfahrtgeschichte im Luftsportverband Sachsen-Anhalt. (Hrsg.). Heft 3. Halle, .S.,61/62.

¹⁵ Die Deutsche Sportfliegerschule hatte eine „Jungflieger-Staffel“. Hirschfeld geht davon aus, dass zwischen 1927 bis 1929 eine verbotene, deshalb geheime Pilotenausbildung der Reichswehr durchgeführt wurde. Siehe Hirschfeld, Günter: A. a. O., S.62.

¹⁶ Maurer, Matthias J.: „Our Way to Halle“. Der Marsch der „Timberwölfe“ nach Halle. Halle, 2001. S. 117.

¹⁷ Vgl. Ludley, Kurt: Heide-Süd, S.46-53, 64-65.

¹⁸ Die Fallschirmspringer erhielten auf der Peißnitz am 1.5.1955 einen 72m hohen Sprungturm zu Übungszwecken und Vorbereitung des Flugzeugabsprunges. Er wurde 1967 demontiert.

¹⁹ Siehe Heyne, Hans: Luftsport auf dem Flugplatz Halle-Nietleben 1952-1968, In...Der weitere Aufbau Halle-Neustadts beendete 1968 in diesem Teil Halles die flugsportliche Entwicklung.

²⁰ Hirschfeld, Günter: „Hallesche Flugplätze – Anlagen und Nutzung.“ In: Interessengemeinschaft Luftfahrtgeschichte im Luftsportverband Sachsen-Anhalt. (Hrsg.). Heft 3. Halle, S. 63/64.

70 Jahre Flughafen Hall-Leipzig, Autorenkollektiv 1997.

Überarbeitung (75 Jahre), Henze, Hirschfeld, Mahn (unveröffentlicht 2002)

²¹ Hirschfeld, Günter: „Hallesche Flugplätze – Anlagen und Nutzung.“ In: Interessengemeinschaft Luftfahrtgeschichte im Luftsportverband Sachsen-Anhalt. (Hrsg.). Heft 3. Halle, S. 63/64

²² Birnbaum, Otfried: „1.Ballonfahren 1908 –Beginn der halleschen Luftfahrtgeschichte.“ In: Interessengemeinschaft Luftfahrtgeschichte im Luftsportverband Sachsen-Anhalt. (Hrsg.). Heft 3, Halle,S.1-7.

²³ Ebenda. S. 3.

²⁴ Bär, Michael, Meuer, Artur, Pätzold, Joachim: Pioniere und Persönlichkeiten der regionalen Luftfahrt und des Luftsportes. In: Schriftenreihe Luftfahrtgeschichte im Land Sachsen-Anhalt: Dokumentation der 90-jährigen Geschichte der Luftfahrt und des Luftsportes in der Region Halle (Saale). Halle 1997, Heft 3, S.70 ff.

²⁵ Die Braunkohlengewinnung am unmittelbaren Westrand der Stadt beschränkte sich nicht nur auf die Grube Neuglück, sondern wurde durch die Förderung in „Alt-Zscherben“, aus den Gruben „Henriette“ und „Sophie“ westlich der B 80, erhöht.

²⁶ Vgl. dazu: Ludley, Kurt: „Heide-Süd.“ Calbe, 2004, S.18-19.

²⁷ Nach Auszügen von: Heyne Hans: „Sportflieger – Erlebnisse“



Impressum

Quellen: Stadtarchiv Halle

Redaktion: Hartmut Knorr, Redaktionsschluß 01.09.2006

Layout: Wolfgang Tischer, Alexandra Gabriel

Druck über Regio Halle Sport gGmbH

Herausgeber: StadtSportBund Halle

Mit Unterstützung der ARGE SGB II GmbH Halle