



 Berlin **Adlershof**

HERAUSGEBER:
WISTA-MANAGEMENT GMBH
Bereich Kommunikation

Rudower Chaussee 17
D - 12489 Berlin

Telefon: +49 (0) 30/ 63 92 22 25
www.adlershof.de

Schutzgebühr: 5,00 EUR

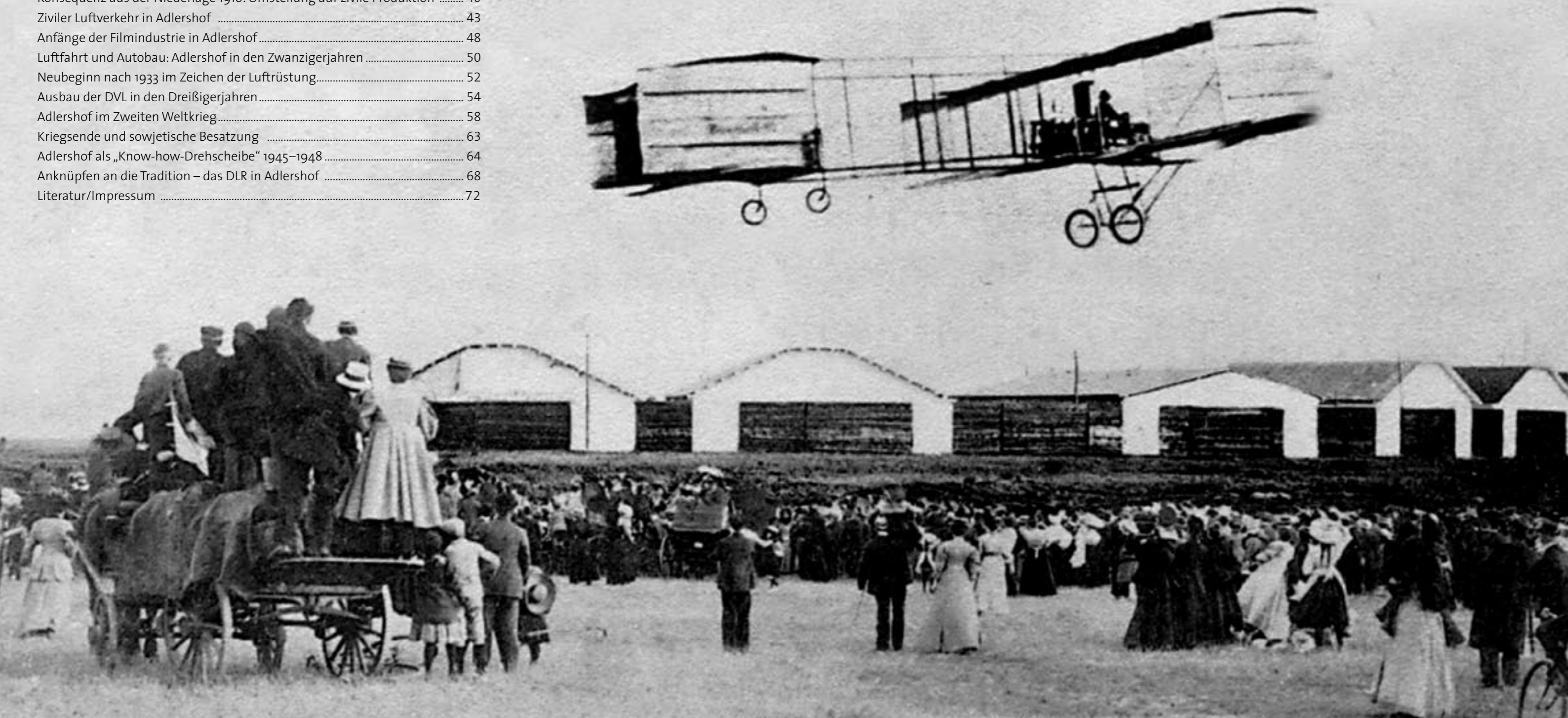
100
JAHRE
INNOVATION AUS
ADLERSHOF

Adlershofer Geschichten Band 1

Wiege der deutschen Motorluftfahrt

Inhaltsverzeichnis:

Vorwort	5
Die Wiege der deutschen Motorluftfahrt.....	7
Flugwochen und Flugschauen	14
Eine neue Industrie entsteht	20
Flugschulen in Johannisthal und Adlershof	24
Die kurze Ära der Luftschiffe in Johannisthal	26
Flugzeugbau in Johannisthal und Adlershof	29
Die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL)	32
Rüstungsproduktion im Ersten Weltkrieg	36
Konsequenz aus der Niederlage 1918: Umstellung auf zivile Produktion	40
Ziviler Luftverkehr in Adlershof	43
Anfänge der Filmindustrie in Adlershof.....	48
Luftfahrt und Autobau: Adlershof in den Zwanzigerjahren	50
Neubeginn nach 1933 im Zeichen der Luftrüstung.....	52
Ausbau der DVL in den Dreißigerjahren.....	54
Adlershof im Zweiten Weltkrieg	58
Kriegsende und sowjetische Besatzung	63
Adlershof als „Know-how-Drehscheibe“ 1945–1948	64
Anknüpfen an die Tradition – das DLR in Adlershof	68
Literatur/Impressum	72



Vorwort

Wissenschaft und Technologie haben in Adlershof Tradition. Das Gelände war einst ein Flugplatz, der einen anderen Namen trug, nämlich Johannisthal. Er wurde am 26. September 1909 als erster deutscher Motorflugplatz – und als weltweit zweiter – in Betrieb genommen. 1912 nahm die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) ihren Sitz in Adlershof. Der Erste Weltkrieg brachte dem Flugplatz und der Flugzeugindustrie einen Aufschwung, dem nach 1918 ein jäher Absturz folgte. Doch Johannisthal blieb Industriestandort, anstelle von Flugzeugen wurden Autos gebaut und in den leeren Hallen Filme gedreht.

Im „Dritten Reich“ stand Adlershof im Dienst der Luftrüstung. Unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg demonitierte die sowjetische Siegermacht die Einrichtungen der DVL und legte den Flugplatz still. Doch Adlershof überlebte, mit neuen Aufgaben und Funktionen. Das Fernsehen der DDR machte den Namen „Adlershof“ zum Synonym für ein Medium und für das Gelände. Das Ministerium für Staatssicherheit (MfS) bemächtigte sich eines Teils des Terrains und stationierte dort sein Wachregiment „Feliks Dzierzynski“. Und es kam die Akademie der Wissenschaften (AdW). Bis 1989 waren in Adlershof neun wissenschaftliche Institute auf den Feldern Physik und Chemie aktiv. Im Herbst 1989 arbeiteten dort allein 5.600 Menschen. Die Wiedervereinigung brachte für den Standort die zweite und wohl schärfste Zäsur.

Das Wachregiment wurde aufgelöst, das Schicksal der Akademie und des DDR-Fernsehens besiegelte der Einigungsvertrag.

Als am 12. März 1991 eine Konferenz Berliner Staatssekretäre die Entscheidung fällte, in Adlershof eine „integrierte Landschaft aus Wissenschaft und Wirtschaft“ aufzubauen, schien Adlershof als Technologiestandort seine Geschichte hinter sich zu haben. Doch er überlebte auch diesen harten Einschnitt

Insgesamt acht der heute elf in Adlershof ansässigen außeruniversitären Institute waren Anfang 1992 aus der ehemaligen Akademie der Wissenschaften der DDR herausgelöst und in die bundesdeutsche Forschungslandschaft überführt worden. Von 1997 bis 2003 kamen noch sechs naturwissenschaftliche Institute der Humboldt-Universität zu Berlin hinzu. Zur Ansiedlung innovativer Firmen wurden moderne Fach- und Gründerzentren errichtet.

Heute, 100 Jahre nachdem die ersten Motorflieger hier starteten, ist Adlershof einer der erfolgreichsten Hochtechnologiestandorte Deutschlands. Auf einer Fläche von 420 Hektar ist ein integrierter Wissenschafts-, Wirtschafts- und Medienstandort entstanden, eingebettet in ein städtebauliches Gesamtkonzept. Kern ist ein Wissenschafts- und Technologiepark mit 420 Unternehmen, elf außeruniversitären wissenschaftlichen Instituten und sechs naturwissenschaftlichen Instituten der Humboldt-Universität. Hier arbeiten heute 6.300 Menschen. Hinzu kommen 6.700 Studenten.

Die Geschichte Adlershofs ist die eines ständigen Wandels und großer Umwälzungen. Sie zeigt aber auch, dass die Menschen an diesem Standort es immer wie-

der verstanden, Zäsuren und Umbrüche als Herausforderungen anzunehmen und etwas Neues aufzubauen. Die Geschichte von Adlershof ist daher auch die Geschichte von 100 Jahren Innovation. Mit den „Adlershofer Geschichten“ wollen wir Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, Einblicke in die Entwicklung dieses Standortes geben. Den Anfang macht die Luftfahrt. In lockerer Folge wollen wir Ihnen dann die Leistungen von Wissenschaft, Wirtschaft und Medien vorstellen.

Berlin, den 13 Juni 2009



Hardy Rudolf Schmitz, Geschäftsführer der WISTA-MANAGEMENT GMBH



Plakat für die erste Flugwoche vom 26. September bis zum 3. Oktober 1909.

Rainer Karlsch / Thomas Flemming / Burghard Ciesla

Die Wiege der deutschen Motorluftfahrt

Als sich am 26. September 1909 auf dem soeben fertiggestellten Flugfeld Johannisthal bei Berlin die ersten Flugzeuge knatternd in den Himmel erhoben, war das faktisch die Geburtsstunde der deutschen Motorluftfahrt. Johannisthal war der erste Motorflugplatz Deutschlands – und der zweite der Welt, da vier Wochen zuvor im französischen Bétheny bei Reims das weltweit erste Flugfeld in Betrieb genommen wurde. Mit Johannisthal hatte die deutsche Luftfahrt nunmehr einen festen Standort gefunden, nachdem Hans Grade und August Euler im Oktober bzw. November 1908 als erste Deutsche kurze Flüge mit motorgetriebenen Fluggeräten ge-

schaft hatten. Von der „Basis-Station“ Johannisthal aus konnte die Entwicklung der Luftfahrt in großen Schritten weitergehen.

Erste Flugwoche 1909

Eröffnet wurde Johannisthal mit einer spektakulären Flugwoche, bei der freilich ausländische Piloten eindeutig das Feld bzw. die Luft beherrschten, vor allem die Franzosen Henry Farman, Louis Blériot und Hubert Latham. Letzterer begeisterte die Zuschauer mit dem ersten Überlandflug in Deutschland vom Tempelhofer Feld nach Johannisthal. (Die Berliner Polizei soll allerdings nicht so begeistert gewesen sein

und ihm – angeblich – ein Strafmandat über 150 Mark wegen „grobe[n] Unfugs“ verpasst haben.) Blériot umflog problemlos den festgesetzten Wendepunkt und kassierte die dafür ausgesetzten 20.000 Mark Preisgeld. Sein Landsmann Farman setzte die Zuschauer durch eine extrem flache Flugbahn, knapp über dem Boden, in Erstaunen, während der Gewinner im Dauerflug-Wettbewerb – Hubert Latham – sein Fluggerät 2 Std. 41 Min. in der Luft halten konnte. Dagegen nahmen sich die Leistungen des einzigen deutschen Teilnehmers in Johannisthal, Hermann Dorner, sehr bescheiden aus. Ihm gelangen mit seinem Fluggerät nur kurze Luftsprünge.



Arthur Müller

***1871 in Stuhm/ Westpreußen
+ 19. Januar 1935 in Berlin**

Arthur Müller ist eine Schlüsselfigur in der Geschichte des Luftfahrt- und Industriestandorts Johannisthal/Adlershof.

Der als Sohn jüdischer Eltern unter dem Namen Aron Cohn geborene Müller stieg 1895 nach kaufmännischer Ausbildung in Posen in den Futtermittelhandel ein. Nachdem er mit „Müllers Mais-Melasse“ großen geschäftlichen Erfolg erzielt hatte, verlegte er sich 1902 auf den Bau von Scheunen in Leichtbauweise. Diese konnten auch als Luftschiffhallen verwendet werden und so stattete Müller die erste Luftfahrtausstellung in Frankfurt a.M. 1909 mit derartigen Hallen aus. Überzeugt von den technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten der beginnenden Motor-Luftfahrt gründete er 1909 die „Flug- und Sportplatz Berlin-Johannisthal GmbH“. Damit wurde er zu einem der wichtigsten Investoren und Anreger des Luftfahrtstandorts Johannisthal. Die von ihm 1912 gegründete Luft-Verkehrs-Gesellschaft AG (LVG) war vor 1918 einer der größten Flugzeughersteller Deutschlands.

Nach dem durch den Versailler Vertrag erzwungenen Ende der Flugzeugproduktion engagierte sich Müller ab 1926 mit großem Erfolg im Bau von Zulieferteilen für die Automobilindustrie.

Nach der Machtergreifung durch die Nationalsozialisten 1933 war Müller bis zu seinem Tode 1935 zunehmenden Drangsalierungen ausgesetzt. Seine Unternehmen und Grundstücke wurden enteignet und „arisiert“.

Müllers Witwe und seine beiden Söhne konnten – nahezu mittellos – den Nazis mit knapper Not durch Emigration entkommen.

Franzosen und Briten hatten beim Motorflug die Nase vorn

Der Vorsprung Frankreichs und Englands im Flugzeugbau hing vor allem damit zusammen, dass in Deutschland lange Zeit das Prinzip „leichter als Luft“, also das Luftschiff bzw. der Zeppelin, favorisiert wurde, nicht zuletzt vom Militär. In den USA und in Frankreich hatten hingegen um 1900 Hobbykonstruktoren mit dem Bau und der Erprobung von Motorflugzeugen begonnen, wobei zwei bahnbrechende Innovationen aus Deutschland – das Gleitflugzeug von Otto Lilienthal (1891) und der Verbrennungsmotor von Gottlieb Daimler (1883) und Carl Benz (1879) – die entscheidenden technischen Voraussetzungen lieferten. Die Brüder Wilbur und Orville Wright eröffneten in den USA am 17. Dezember 1903 mit einem selbstgebauten Doppeldecker das Zeitalter des Motorflugs. Etwa zur selben Zeit gab es erste Motorflugversuche auch in Europa, vor allem in Frankreich.

In Deutschland waren es private Luftfahrtvereine, die den Motorflug voranbrachten. In ihnen fanden sich Offiziere, Erfinder und technikbegeisterte Unternehmer zusammen, die erkannt hatten, dass es sich bei den Flugmaschinen um mehr als eine Rummelplatzattraktion handelte. Die Tatsache, dass französische Flieger zu jener Zeit sämtliche Flugrekorde innehatten, empfanden sie geradezu als eine nationale Schmach.

Die Initiatoren Arthur Müller und Georg von Tschudi

Eine herausragende Rolle bei der Gründung und dem Ausbau des Flugplatzes Johannisthal spielten der Bauunternehmer Arthur Müller und Major Georg von Tschudi. Der aus einer jüdischen Familie in Westpreußen stammende Arthur Müller (1871–1935) hatte sich mit Ideenreichtum und Durchsetzungsvermögen aus kleinen Verhältnissen emporgearbeitet. Eine von ihm entwickelte Leichtbauweise für Scheu-

nen brachte er auch bei der Errichtung von Luftfahrtzeughallen zur Anwendung. Auf diese Weise kam er mit zahlreichen Luftfahrtpionieren in Kontakt, darunter Major von Tschudi, einem ehemaligen Militärluftschiffer, der 1909 als Geschäftsführer der Internationalen Luftschiffahrt Ausstellung (ILA) in Frankfurt/M. wirkte. Zwischen 1906 und 1908 war er Chefkonstrukteur und -ingenieur in Marokko. Zugleich war von Tschudi Mitglied im Deutschen Aero Club, dem seinerzeit wichtigsten gesellschaftlichen Treffpunkt der Luftfahrtlobbyisten.

Über von Tschudi erfuhr der rührige Unternehmer Müller 1908 von Planungen für einen Flugplatz in oder bei Berlin. Deren Initiator Eduard von Pustau, Kapitän zur See a. D., der als Fachschriftsteller vehement den Fluggedanken in Deutschland beförderte, hatte aber noch kein geeignetes und vor allem bezahlbares Grundstück gefunden. Unter anderem stand die Nutzung vorhandener Berliner Pferderennbahnen zur Diskussion. Pferderennen und Fliegerei, das passte dann aber doch nicht zusammen.

In Berlin waren die ersten Luftschiffe bisher auf dem Artillerieschießplatz in Tegel gestartet. Flugplätze für den künftigen



Georg von Tschudi, einer der Gründer des Flugfeldes Johannisthal/Adlershof, ab 1910 löste er Arthur Müller als Direktor der Flugplatz GmbH ab.



Gerhard Sedlmayr als Flugschüler 1911 bei der Firma Wright in Adlershof. Er gründet 1919 am gleichen Ort die Firma „Autoflug“ (heute in Rellingen beheimatet). Im Hintergrund links Motorenprüfstände der DVL und das heute noch existierende Laborgebäude.

Motorflug benötigten jedoch andere Voraussetzungen. Zudem sperrte sich das Militär einer zivilen Nutzung.

Nun brachte sich Arthur Müller ins Spiel. Er handelte mit dem Forstfiskus einen günstigen Pachtvertrag für ein ca. 300 ha großes Areal zwischen Adlershof und Johannisthal aus. Die Rodung und Einebnung des Geländes übernahmen Soldaten der Königlich-Preußischen Eisenbahn-Brigade. Die Arbeiten begannen im Juli 1909.

Gemeinsam mit von Tschudi und weiteren Partnern gründete Müller unterdessen die „Deutsche Flugplatzgesellschaft“, die allerdings beträchtliche Schulden aufhäufte und bald in der neu gegründeten „Flug- und Sportplatz GmbH Berlin-Johannisthal“ aufging. Deren Geschäftsführung übergab Müller mit Wirkung vom 1. Januar 1910 an von Tschudi. Den Zuschlag für die Bauausführung auf dem Gelände erhielt die „Arthur Müller Land- und Industriebauten AG“, sodass Müller sich selbst diesen lukrativen Großauftrag zuschanzte.

Doch Müller ging es nicht in erster Linie um Bauaufträge, sondern er sah im Motorflug enorme Perspektiven: „Als Ende 1908 die Brüder Wright die ersten erfolgreichen Flugversuche in Frankreich ausgeführt hatten, überfiel mich ein Fieber für das in der Fliegerkunst gegebene neue Fortbewegungsmittel und ich sagte mir, sind die ersten Versuche gelungen, dann ist erwiesen, dass geflogen werden kann und es muss unaufhaltsam und mit Riesenschritten vorwärtsgehen.“

Eine Idylle bei Berlin

Zum Zeitpunkt der Flugplatzzeröffnung 1909 war Johannisthal ein Berliner Vorort mit rund 2.700 Einwohnern. Das benachbarte Adlershof zählte etwa 8.000 Bewohner. Beide Gemeinden hatten in den vergangenen drei Jahrzehnten im Zuge der Randwanderung der Berliner Industrie eine beachtliche Entwicklung genommen.

Noch 1871, dem Gründungsjahr des Deutschen Reiches, lagen Adlershof und Johannisthal jwd. „jans weit draußen“, wie die Berliner zu sagen pflegten. Beide im waldreichen Bruchtal gelegenen Orte zählten seinerzeit zusammen keine 400 Einwohner. Die Siedlungen waren erst in der Regierungszeit von Friedrich II., Mitte des 18. Jahrhunderts, gegründet worden. Ihre Bewohner, überwiegend Zuwanderer aus Böhmen und Sachsen, lebten von der Landwirtschaft und vom Kleingewerbe.

Eine neue Einkommensquelle bot sich Johannisthal durch die im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts rasch an Bedeutung gewinnende Naherholung. Das Berlin der Gründerzeit war nicht nur Hauptstadt des noch jungen und sehr dynamischen Deutschen Reiches, sondern zugleich auch die wichtigste deutsche Industriemetropole mit rasant steigenden Produktionszahlen und einer sehr schnell wachsenden Bevölkerung. In dieser Zeit verzeichnete Berlin ein in Europa beispielloses Größenwachstum. Der Lebensrhythmus der Stadt veränderte sich mit dem Bau zahlreicher Großbetriebe und Mietskasernen sowie der Entwicklung zum Verkehrsknotenpunkt grundlegend. Immer mehr Berliner verspürten das Bedürfnis, dieser Großstadtheftik wenigstens für ein paar Stunden zu entfliehen und fuhren per Kutsche oder Bahn in die waldreiche Umgebung am Stadtrand. In diesem Trend erkannte der Johannisthaler Grundbesitzer Karl Trützscher von Falkenstein, Spross einer preußischen Offiziersfamilie, eine vielversprechende Geschäftsmöglichkeit. Er gründete eine Baugesellschaft und kaufte für eine beträchtliche Summe das Gut Johannisthal. Außerdem setzte er sich erfolgreich dafür ein, dass Johannisthal im Jahr 1874 einen eigenen Eisenbahnhalt erhielt, sodass die Berliner den Ort bequemer erreichen konnten. Die Baugesellschaft wurde allerdings rasch Opfer der Gründerkrise von 1873. Trützscher gab jedoch nicht auf, sondern erwarb das bereits parzellierte Land und führte die Bauvorhaben nun-

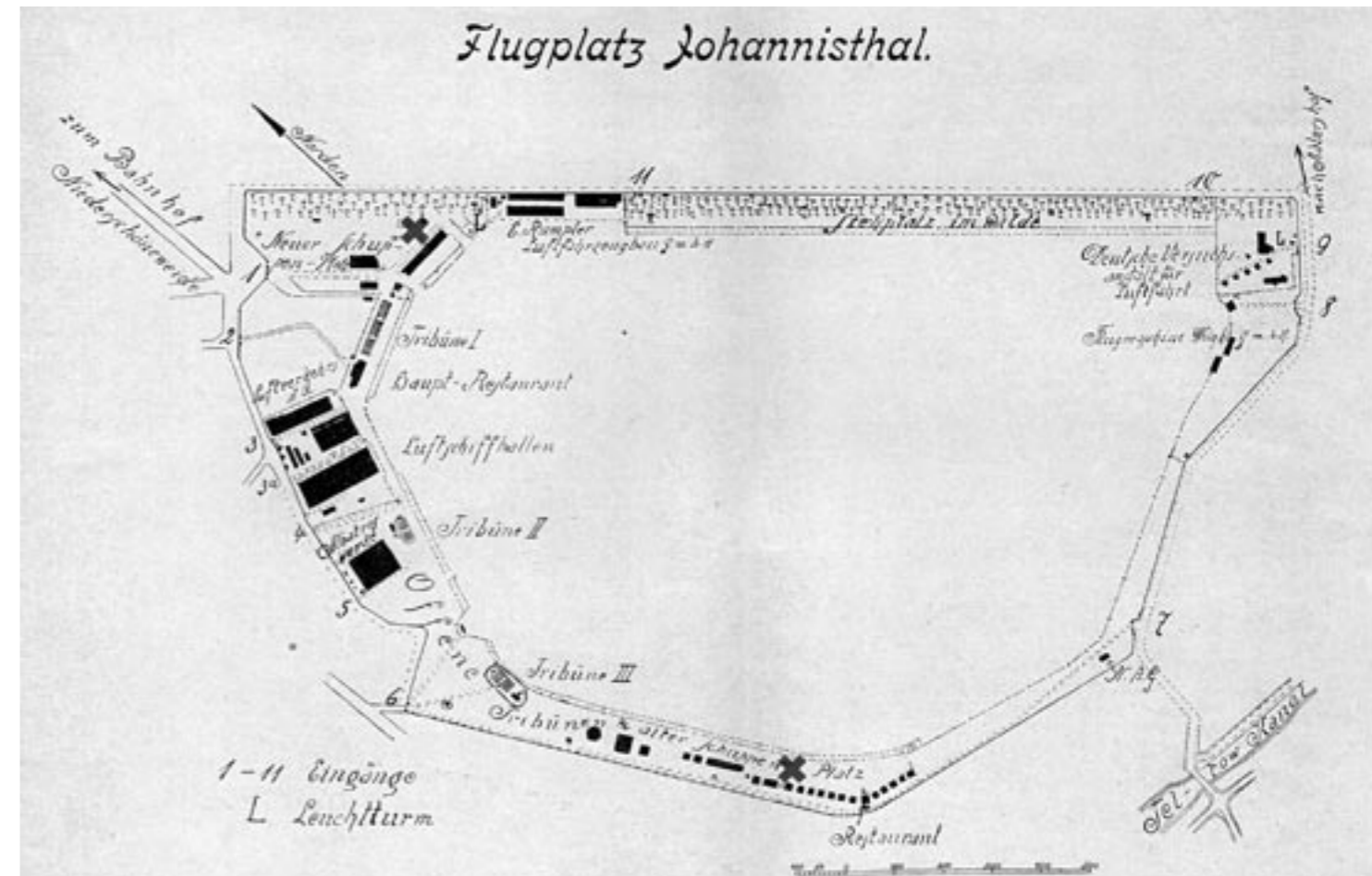
mehr als Privatperson weiter. Er hatte die Vorstellung, Johannisthal zu einem mondänen Villenvorort vor den Toren der prosperierenden Metropole Berlin umgestalten zu können. Zu diesem Zweck ließ Trützscher Kur- und Badehäuser bauen, sodass dem Ort 1884 der Name „Bad Johannisthal“ zugesprochen wurde.

Adlershof/Johannisthal im Sog der Industrialisierung

Mit dieser Beschaulichkeit sollte es jedoch nach dem Bau der Berlin-Görlitzer Eisenbahn (1866/67), der Vollendung der Ringbahn (1877) und der Stadtbahn (1882) bald vorbei sein. Die Berliner Industrie begann an den Stadtrand zu wandern und erfasste nun auch Johannisthal und Adlershof. Da der Platz für arbeitsintensive Industrien in den verdichteten innerstädtischen Bezirken Berlins bald nicht mehr ausreichte, verlagerten viele Unternehmen ihre Produktionsstätten an den Stadtrand und in das Umland, was dort zu einem erheblichen Anstieg der Grundstückspreise führte.

Die Erben von Karl Trützscher von Falkenstein veräußerten nach 1891 ihre Besitzanteile. Die Bodengesellschaft Johannisthal begann nunmehr mit der Errichtung von Mietshäusern, die überwiegend von Fabrikarbeitern bewohnt wurden. Der Traum vom Kurbad in Johannisthal/Adlershof war in Folge der ausgreifenden Industrialisierung zu Ende.

Noch etwas rascher als Johannisthal wurde Adlershof von der Randwanderung der Industrie erfasst. Bereits 1879 wurde das Landgut aufgelöst und Adlershof zur städtischen Gemeinde erklärt. Auf der östlichen Seiten der Görlitzer Bahn und entlang des Adlgestells wurden große Baugrundstücke ausgewiesen, die vor allem von Unternehmen der Elektroindustrie, des Maschinenbaus und der chemischen Industrie genutzt wurden. Eine zweite Verlagerungswelle folgte mit deutlicher Bevorzugung von Standorten in der Nähe der Wasser-



Flugplatzplan aus dem Jahr 1913 – rechts die Rudower Chaussee, links der heutige Segelfliegerdamm.

straßen. Für den weiteren Aufschwung des südöstlichen Industriegebietes, zu dem nunmehr auch Johannisthal und Adlershof gehörten, war daher der Bau des Teltowkanals (1906) von entscheidender Bedeutung.

Flugplatz Johannisthal, „Wiege der deutschen Motorluftfahrt“

Der erste deutsche Flugplatz entstand mehr oder weniger als ein Provisorium innerhalb weniger Wochen und umfasste eine Fläche von rund 2,1 Quadratkilometer. Das Rollfeld war zunächst 800 Meter lang und 500 Meter breit. Um die Flugeigenschaften besser demonstrieren zu können, wurden auf dem Flugfeld vier Wendemasten (Pylonen) aufgestellt, die eine Strecke von 2,5 Kilometer markierten. Der Startplatz mit Zielrichterhäuschen lag im westlichen Teil des Geländes; dort wurden auch die ersten Schuppen zur Unter-

bringung der Flugmaschinen errichtet. Die Einweihung des ersten deutschen Flugplatzes fand am 26. September 1909 im Rahmen einer spektakulären Flugwoche statt. Diese war extra um eine Woche vorverlegt worden, um noch vor der auf der Internationalen Luftfahrtausstellung (ILA) in Frankfurt/M. geplanten Schau für Schlagzeilen zu sorgen. Was dann auch mit den eingangs geschilderten Flugleistungen von Latham, Blériot und anderen eindruckvoll gelang. Obwohl Deutschland mit Johannisthal nunmehr einen eigenen Motorflugplatz, den zweiten in der Welt, besaß und ungeachtet der wagemutigen Flugpioniere blieb die Zukunft der motorisierten Luftfahrt nach dem Prinzip „schweber als Luft“ noch einige Zeit umstritten. Skeptiker wie der Geheime Regierungsrat Dietrich, Professor an der Technischen Hochschule Berlin, waren überzeugt, dass „diese Apparate sich niemals zu sicheren

Verkehrsmitteln ausarbeiten werden, dass es sich immer nur, abgesehen von der Verwendung im Kriege, um eine Art von Sport handelt, welcher mehr Menschenleben vernichtet hat als jede sonst bekannte Art von Sport.“

Hans Grade gewinnt 1909 den „Lanz-Preis der Lüfte“

Von solchen Stimmen ließ sich allerdings der Mannheimer Industrielle Karl Lanz nicht abschrecken. Er setzte auf die neue Technik und da ihn wurmte, dass die Franzosen beim Motorsport einen großen Vorsprung besaßen, stiftete er einen Preis in Höhe von 40.000 Mark für den ersten Deutschen, der mit einer deutschen Maschine eine „liegende Acht“ fliegt. Dies gelang im August 1909 dem Flugpionier und Konstrukteur Hans Grade in Bork (heute Borkheide) bei Potsdam. Er flog dabei ei-



Hans Grade

* **17. Mai 1879 in Köslin/ Pommern**
(heute Koszalin)
+ **22. Oktober 1946 in Borkheide**

Hans Grade flog als Erster einen Flugapparat schwerer als Luft, dessen Material und Triebwerk ausschließlich aus deutscher Produktion stammten. Mit dieser Pioniertat gewann er 1909 den „Lanz-Preis der Lüfte“.

Noch während seines Studiums an der Technischen Hochschule Berlin-Charlottenburg konstruierte Grade im Jahr 1903 sein erstes Motorrad. Von den Möglichkeiten des Motorflugs war er früh fasziniert. Während seiner Militärdienstzeit im Magdeburger Pionier-Bataillon begann Grade 1907 mit dem Bau seines ersten Flugapparates, eines Dreideckers.

Im Jahre 1909 zog Grade nach Bork in der Mark (heute Borkheide), wo er mit seiner Neukonstruktion, dem Eindecker „Libelle“, erste Probeflüge absolvierte. Mit dieser Konstruktion bewarb Hans Grade sich um den mit 40 000 Mark dotierten „Lanz-Preis der Lüfte“. Der flugbegeisterte Mannheimer Industrielle Karl Lanz hatte diesen Preis für den ersten deutschen Aviatiker auslobt, der mit ausschließlich deutschem Material zwei 1 000 m voneinander entfernte Pylonen in Form einer liegenden Acht umfliegt und dann zur 500 m entfernten Startlinie zurückkehrt. Das gelang Hans Grade am 30. Oktober 1909 auf dem Flugfeld Johannisthal bei Berlin auf Anhieb. Im September 1910 stellte er auch einen Rekord im Dauerflug auf, bei dem er mit seinem Eindecker 4 Std. 30 Min. in der Luft blieb.

Das Preisgeld steckte Grade in den Ausbau seines Flugzeug-Werkes in Bork und eine eigene Flugschule. Nachdem er sein Unternehmen 1917 veräußert hatte, fertigte Grade in einem Teil der Anlagen das so genannte Grade-Auto in einer Stückzahl von ca. 2.000 Fahrzeugen.

1927 musste das Werk schließen. Grade übernahm fortan vor allem Fremdaufträge im Forschungsbereich.

nen von ihm konstruierten Eindecker, der eine unkomplizierte Bauweise mit hervorragenden Flugeigenschaften verband. Grade hatte bereits am 2. November 1908 in Magdeburg mit einem selbst entworfenen und produzierten Dreidecker mit 36-PS-Motor den ersten deutschen Motorflug absolviert. Nach diesem Durchbruch war er mit seiner Werkstatt nach Bork umgezogen.

Die Mitglieder des „Berliner Vereins für Luftschiffahrt“ ärgerten sich indes, dass Hans Grade in Bork bei Potsdam und nicht in Johannisthal die Preisbedingungen erfüllt hatte. Sie ließen darum ihre guten Beziehungen spielen und brachten ihn dazu, seine Konstruktion in ein paar Kisten zu verpacken und nach Johannisthal zu transportieren. Dort wiederholte er am 30. Oktober 1909 den preiswürdigen Flug einer „liegenden Acht“ und trug sich damit als erster deutscher Fliegerkonstrukteur bleibend in die deutsche Motorfluggeschichte ein. Und der „Berliner Verein für Luftschiffahrt“ bekam die ersehnte Publicity.

Im darauffolgenden Jahr erwarb Arthur Müller das Flugplatzgelände in Johannisthal über die „Terrain AG“ (Tagafia), was sich als weitsichtiger Schachzug erweisen

sollte. Der Forstfiskus gewährte die Kaufoption auf das Flugplatzgelände dem erfolgreichen Geschäftsmann Müller, aber nicht der in permanenten finanziellen Engpässen steckenden Flugplatzgesellschaft.

Zu dieser Zeit zeichnete sich bereits ab, dass der Ausbau des Flugplatzes zur weiteren Bebauung von Johannisthal und Adlershof mit modernen Zweck- und Wohnbauten führen würde. Die Errichtung weiterer Wohnhäuser sollte entlang der Görliitzer Bahn zwischen Johannisthal und Adlershof erfolgen. Allerdings musste die Tagafia knapp ein Drittel der Bodenfläche kostenfrei für kommunale Bauten an die Gemeinden Adlershof und Johannisthal abtreten.

Ausbau mit Hindernissen

Mehrere von der Tagafia konsultierte Gutachter stellten in dieser Anfangsphase sehr günstige Prognosen für die künftige Entwicklung des Flugplatzes und der umliegenden Gemeinden. So konstatierte etwa der königliche Baurat Jaffe: „Es ist selbstverständlich, dass ein derartiges Industrieland unter den führenden Firmen, welche für die Aviatik und Aeronautik tätig



Hans Grade mit seinem Eindecker während eines Wettbewerbs – mit einer Maschine gleichen Typs erflog er am 30. Oktober 1909 den „Lanz-Preis der Lüfte“.



Die große Zuschauertribüne während einer Veranstaltung, im Hintergrund die von Arthur Müller errichtete Parseval-Luftschiffhalle.

sind, besonders bevorzugt ist, um so mehr, als sich auf dem Flugplatz ein Zentrum für Aeronautik und Aviatik sicher entwickeln wird, wie es bisher nicht bestanden hat ... Vielleicht dürfte eine völlige Umgestaltung des Verkehrs auf der ganzen Welt daraus resultieren.“ Die Umsetzung des Bebauungsplans verlief jedoch nicht ohne Pro-

bleme. Die Gemeindeverwaltungen und Baupolizei machten zahlreiche Auflagen. Zudem versuchten Müllers Gegner, ihn als Spekulanten zu diskreditieren. Einige Zeitungen griffen die Vorwürfe auf und beteiligten sich an der Rufschädigung von Müller. Selbst der russische Revolutionsführer Wladimir I. Lenin las damals Publikationen

über die Skandale der „Tagafia“ und schrieb später vom „tollen Betrug“, den Müller angeblich veranstaltet habe. Das war einer der Gründe dafür, dass später in der DDR kein Historiker sich getraute, die Leistungen Müllers bei der Entstehung des ersten deutschen Motorflugplatzes in Johannisthal/ Adlershof angemessen zu würdigen.



Das Fliegerheim von Franz Tolinski in der Johannisthaler Friedrichstraße, neben dem Café Senftleben einer der Treffpunkte der Aviatiker, berühmt wurde es auch durch seine Bruchsammlung.



Haupteingang des Flugplatzes Johannisthal mit Kassenhäuschen, um 1912.

Flugwochen und Flugschauen

Die aufwendige Infrastruktur eines Flugplatzes und die hohen Start- und Preisgelder für Flugschauen ließen sich allerdings nicht allein aus Eintrittsgeldern finanzieren. Die Flugplatzgesellschaft schrieb daher bald tiefrote Zahlen. Zudem waren der Flugplatz und die dazugehörigen Baulichkeiten noch in einem weitgehend provisorischen Zustand.

Flugplatzdirektor Georg von Tschudi machte sich deshalb ab 1910 energisch daran, die baulichen Mängel zu beseitigen. Neue Startplätze und Eingänge wurden eingerichtet, Tribünen und Verwaltungsgebäude gebaut sowie Windmesser und Leuchtfeu-

er installiert. Die solide ausgeführten Umbauten bewährten sich und gaben dem Flugplatz eine neue Gestalt.

Erster Rundflug über Berlin

Am 23. Mai 1910 vollbrachte der Württemberger Alfred Frey von Johannisthal aus eine bemerkenswerte fliegerische Leistung und setzte damit einen weiteren Meilenstein in der Entwicklung der deutschen Luftfahrt: Mit seinem Doppeldecker unternahm er den ersten Rundflug über Berlin, bei dem er über das Tempelhofer Feld, die Potsdamer Straße entlang zum Potsdamer Platz flog, die Siegessäule in 300 Meter

Höhe umkreiste, am Reichstagsgebäude und dem Hohenzollern-Schloss vorbeiflog und anschließend wieder wohlbehalten in



Hans Grade vor seinem Eindeckler in Adlershof – allerdings nicht 1909, sondern im Jahr 1934 in Vorbereitung für Dreharbeiten zu einem Film über seinen Flug um den Lanz-Preis.

Johannisthal landete. Dieser spektakuläre Flug knapp über den Dächern von Berlin versetzte die Berliner Bevölkerung in Aufruhr. Die Menschen liefen in Massen auf die Straßen und Plätze, sodass im Zentrum der Verkehr zum Erliegen kam. Alfred Freys Stadt-Überflug hatte die Möglichkeiten der neuen Technik eindrucksvoll vor Augen geführt. In der Folgezeit strömte das Berliner Publikum in Scharen nach Johannisthal, um Zeuge immer neuer Pionierleistungen waghalsiger Flieger zu werden. So herrschte während der „Nationalen Flugwoche“ im August 1910 ein enormer Andrang, nachdem die internationale Flugwoche drei Monate zuvor nur auf geringe Zuschauerresonanz gestoßen war. Zahlreiche weitere spektakuläre Flugwochen mit

steigenden Besucherzahlen folgten. Warum übrigens „Flugfeld Johannisthal“? Wegen der Assoziationsmöglichkeiten hätte die Benennung nach dem Ortsteil „Adlershof“ nahegelegen. Allerdings war die Zugfahrt von Berlin aus nach Johannisthal um 10 Minuten kürzer und auch 10 Pfennig billiger. Das galt es aus Marketing-Gründen zu beachten und so blieb es zunächst bei der Benennung nach dem Ort Johannisthal.

Massenansturm in Johannisthal beim Deutschland-Flug 1911

Am 11. Juni 1911 erlebte die Flugbegeisterung der Berliner Bevölkerung einen noch nie dagewesenen Höhepunkt. An diesem

Tag war Johannisthal Ausgangspunkt für eine der bislang größten Flugveranstaltungen, den „Deutschen Rundflug“, der eine Gesamtstrecke von 1.854 Kilometern – geflogen in 13 Tagesetappen – umfasste. 25 Flieger nahmen an dem Rundflug teil, der u. a. über Magdeburg, Schwerin, Hamburg, Hannover, Köln, Dortmund, Halberstadt zurück nach Johannisthal führte. Am Starttag für dieses spektakuläre Großereignis strömten so viele Besucher wie nie zuvor nach Johannisthal, nach einigen Schätzungen bis zu 600.000 Männer, Frauen und Kinder. Bereits am frühen Morgen waren die Vorortzüge völlig überfüllt und so fuhr viele Besucher auf den Wagendächern und Trittbrettern mit.



So sah es aus, wenn die Zuschauer zu den spektakulären Flugveranstaltungen strömten (hier zu den Flugvorführungen von Adolphe Pégoud).

Die Preußischen Staatseisenbahnen hatten in Verknennung des Publikumsinteresses viel zu wenig Sonderzüge eingesetzt. Die „Vossische Zeitung“ schilderte das Chaos: „In den (Zug-) Kupeés standen und saßen, ja lagen in den Gepäcknetzen und unter den Bänken 30 bis 36 Personen. Zahlreiche Frauen und Mädchen wurden ohnmächtig und mussten auf den Zwischenstationen aus den Zügen herausgebracht werden.“ Auf den Zufahrtsstraßen stauten sich Fuhrwerke und Autos, sodass fast kein Fortkommen mehr war. Die vorhandenen ca. 6.500 Tribünen- und 100.000 Stehplätze auf dem Flugfeld waren im Nu besetzt. Weitere rund 400.000 Menschen rissen die Umzäunung nieder und strömten an den Ort des spektakulären Geschehens.

Waghalsige Flugmanöver

Die Berliner waren von der Flugbegeisterung gepackt. Hunderttausende zog es auch im Oktober 1913 nach Johannisthal, wo der französische Pilot Adolphe Pégoud waghalsige Sturzflüge, Loopings, Spiralen und Tiefflüge knapp über dem Boden vorführte. Längst war Johannisthal im In- und Ausland zu einem Begriff für die aufstrebende Luftfahrt geworden. Die Zahl der Starts in Johannisthal stieg zwischen 1911 und 1914 von durchschnittlich 26 auf 138 pro Tag.

Aber nicht allein die Technikbegeisterung lockte seinerzeit die Menschen in so großer Zahl zu den Flugvorführungen. Eine wichtige Rolle spielte auch der Nervenzettel aufgrund des hohen Unfallrisikos. Die Flieger agierten in gewisser Weise als eine Art moderner Gladiatoren. Wie diese im alten Rom wurden sie als Helden gefeiert und riskierten dafür ihr Leben. Da die komplexe Flugtechnik noch ganz in den Anfängen steckte, gingen nicht wenige Maschinen kurz nach dem Start zu Bruch. Kaum ein Flugtag verging ohne „Kleinholz“. Den Fliegern war die Sensationsgier zuwider. Beispielsweise empörte sich Gerhard Sedlmayr nach einem glücklich überstandenen Absturz: „Uns armen Fliegern wird gestohlen, was nicht niet und nagelfest ist. So sah ich meine Mütze und Brille nicht wieder, Kapitän Engelhard fehlte seine wertvolle Krawattennadel. Ich meine, das ist gemeiner Leichenraub, sonst nichts.“ Die Jagd nach immer neuen Rekorden ging dennoch weiter.

Im Frühjahr 1912 fanden von Johannisthal aus auch die ersten Funkflüge statt. Hierzu wurde ein Albatros-Doppeldecker von der Firma Telefunken mit einer Sende- und Empfangsanlage ausgestattet. In einer Höhe von 500 m und einer Entfernung von 150 km konnten Funksignale an die Bodenstation in Nauen übertragen werden.



Die Schiedsrichtertribüne beim Deutschen Rundflug 1911 – von Parseval (2. v.r.), von Tschudi (r.).

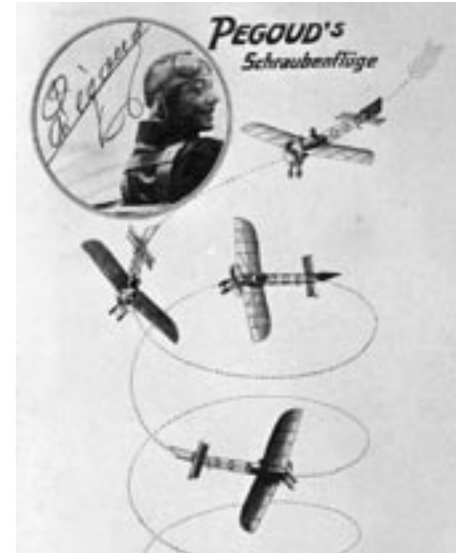
Johannisthal wird Zentrum der deutschen Luftfahrt

Der Flugplatz Johannisthal erlebte vor dem Ersten Weltkrieg seine Blüte als Zentrum des Motorfluges in Deutschland. Jede zweite deutsche Motorflugveranstaltung fand hier statt und in fast allen Wettbewerben siegten Flieger aus Johannisthal.

Für den durchschlagenden Erfolg des Standortes Johannisthal spielte eine ganze Reihe von Faktoren eine Rolle: die Technikbegeisterung vieler Teile der wilhelminischen Gesellschaft (was es in ähnlicher Ausprägung auch in Frankreich und Großbritannien gab), die Leidenschaft und der Mut der Flugpioniere und Konstrukteure. Hinzu kam die Nähe zur dynamischen Metropole Berlin mit ihrer aufstrebenden, innovationsfreudigen Industrie, aber auch eine geschickte Finanz- und Marketingstrategie für den Flugplatz Johannisthal, wofür vor allem Arthur Müller verantwortlich zeichnete, sowie die Internationalität der Flugveranstaltungen. Johannisthal wurde zu einem Treffpunkt der europäischen Piloten. Der erste deutsche Motorflugplatz entwickelte sich zum Kristallisationspunkt für die im Entstehen begriffene Flugzeugindustrie. Die wichtigsten Flugzeughersteller und Luftschiffbauer siedelten sich hier an.



Pégoud bei einem Schraubenflug über dem Flugplatz Johannisthal.



Der berühmte Spiral- oder Schraubenflug von Pégoud, eine beliebte Flugfigur der ersten Aviatiker.



Pégouds Apparat am Startplatz, dahinter Reklame für Rumpler und für Carl Berg, den größten Aluminiumfabrikanten der damaligen Zeit, Lieferant für die Luftschiffe des Grafen von Zeppelin (1913).



Benno König, Urbild eines Aviatikers der Anfangsjahre der Fliegerei.



Todessturz von Paul Engelhard am 29. September 1911 mit einem Wright-Flyer, der Schüler Sedlmayr wird leicht verletzt.



Arbeiten am Zeitnehmerturm für die Flugwettbewerbe.



Alfred Friedrich. Er flog als erster Aviatiker im August/September 1913 die Strecke Berlin-Paris-London und zurück.



Flugzeugtransport (Wright-Flyer) von der Fertigung zum Einfliegen, hier auf der Rudower Chaussee.



Orville Wright (3. v.r.) im September 1909 vor seinem Flyer, rechts neben ihm Hart O. Berg und Richard von Kehler (die Aufnahme entstand auf dem Tempelhofer Feld).



Richard Schmidt auf einem Torpedo-Eindecker um 1912.



Hermann Reichelt mit seinem Apparat (eigenhändige Unterschrift vom 26. August 1913).



Blick auf den Startplatz mit der Schiedsrichtertribüne um 1911.