

# Buchauszug

## Bemerkung:

Mit Genehmigung des Autors und Herausgebers, Dr. Stefan Wolter, wurden aus dem sehr interessanten Buch mit zeitgenössischen Reiseberichten die Seite 171-181 entnommen und mit weiteren Fotos aus der Zeit 1912 angereichert.

[www.johflug.de](http://www.johflug.de)

Berlin-Johannisthal, 10. August 2011

Auszug aus dem Buch, Seite 171-181:

**„Welch überwältigender Anblick bietet sich unseren staunenden Augen dar !“**

Ehepaar Pietsch auf Vergnügungsreise an Ost- und Nordsee 1908/1912.

Herausgeber: Dr. Stefan Wolter, ISBN 978-386634-460-0

## Der Flugplatz Johannisthal am Freitag, 23. August 1912

„Mein größter Wunsch war, ein Luftschiff und Flugfahrzeug einmal gründlich und mit Ruhe zu beobachten, also mit Pferdeomnibus für „2 Sechser“ nach *Bahnhof Friedrichstraße*, von dort mit der Stadtbahn nach *Niederschöneeweide* und nach 1/4-stündigem Spaziergang zum *Flugplatz Johannisthal*.



*Bahnhof Niederschöneeweide-Johannisthal 1912.  
Hinterer Ausgang Richtung Johannisthal.*

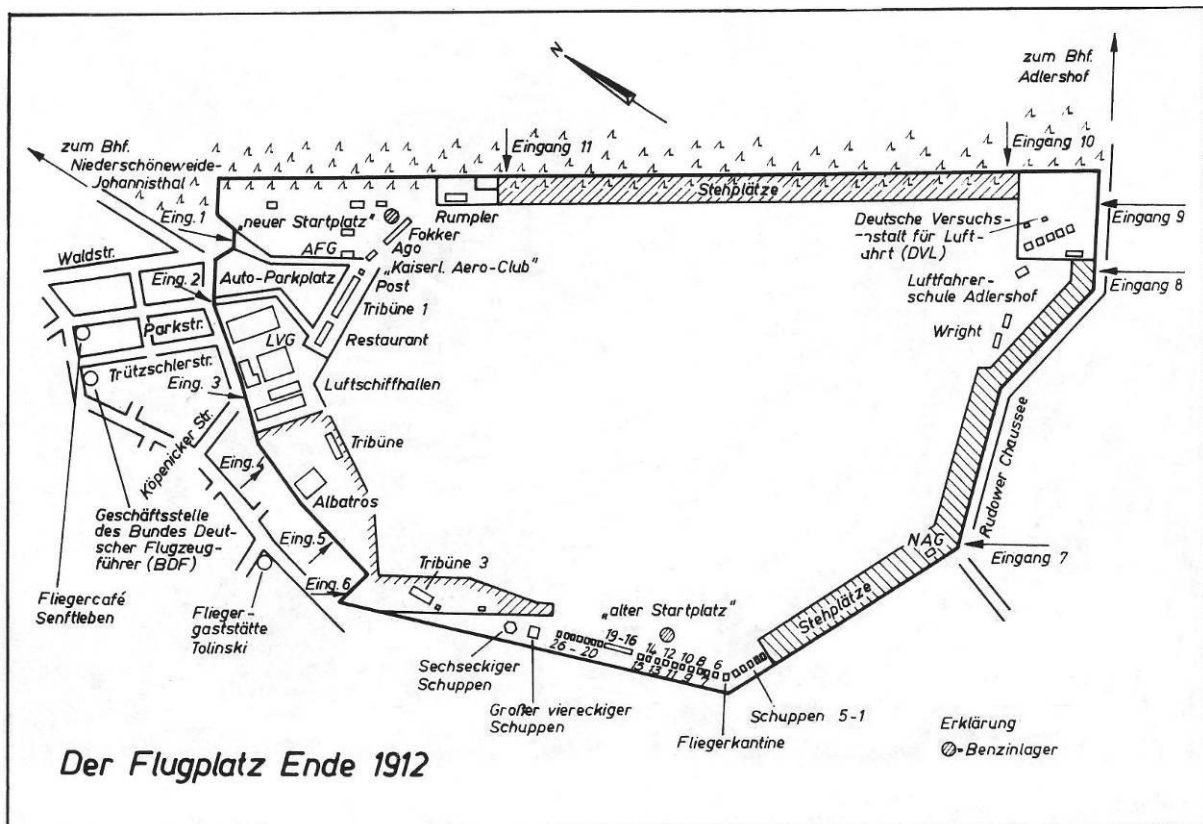


*Links Empfangsgebäude, rechts Bahnhofsgarten, beides Richtung Niederschöneeweide 1912.*

Tochter Bertha hatte bereits telefonisch angefragt, ob geflogen würde, hatte aber den Bescheid erhalten, es wäre zweifelhaft, da das Wetter zu „böig“ sei. Doch dem Mutigen gehört die Welt.

Doch ging unser Mut auf ein Minimum herunter, je mehr wir uns dem Flugplatz näherten. Die Straße und das Stück Hochwald, welches wir durchschreiten mussten, lag vereinsamt da, kein Mensch zu sehen und zu hören.

Der mächtige Flugplatz (273), mit einem riesigen Bretterzaun umgeben, ebenso, alles still und ruhig wie in einer Wüste, wo doch sonst Tausende von Menschen sich bewegen (274) und die Lüfte erfüllt sind vom Rattern der Propeller.



Flugplatzplan 1912

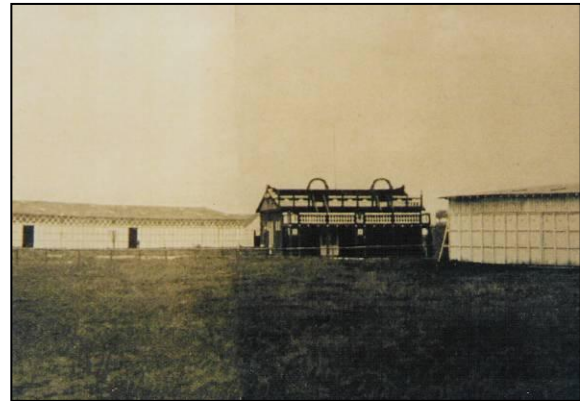
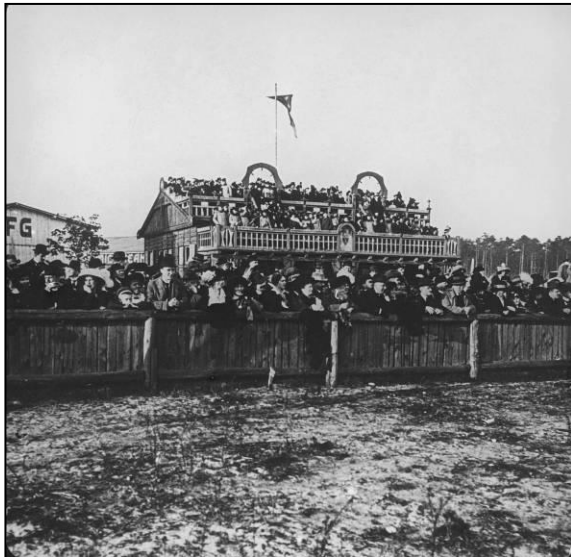
Also schlechte Aussichten. Niemand wagte, den Eintritt mit 1 Mark zu bezahlen. Auf meine Frage antwortete der Portier, es sei sehr zweifelhaft, ob geflogen würde, doch wir hätten für unseren Entree die Berechtigung, den Platz, die Fahrzeuge und die Hallen zu besichtigen, welches jetzt gerade recht interessant sei, da der Ballon Schütte-Lanz (275) in der Halle liege.



Wenn nicht alles, so doch etwas, und ich opferte trotz des Widerspruches, namentlich von Bertha, ein 3-Mark-Stück (276), und wir betraten den öden, weiten Platz.

Der Flugplatz Johannisthal liegt auf dem Gelände der *Terrain-Aktien-Gesellschaft in Johannisthal-Adlershof* (277). Er umfasst ca. 830 Morgen, die längste Ausdehnung auf der Nordostseite beträgt 2 100 m, die größte Breite 1 240 m. Der gesamte Platz ist mit einem 3-4 m hohen Bretterzaun umgeben. In diesem befinden sich 10 Tore. Links am Eingang liegt der neue Schuppenplatz (278), welcher Raum für die Erbauung von Schuppen für mehr als 100 Flugzeuge bietet. Auf ihm befindet sich zur Zeit ein achteiliger Flugzeugschuppen (279).

Zwischen dem neuen Schuppenplatz und der Tribüne I befindet sich jetzt das Haus des Kaiserlichen Aero-Clubs (280), welches sich früher auf dem alten Schuppenplatz in mehr als 1 000 m Entfernung von seinem jetzigen Platz befand.



*Links der AERO-Club 1912 am neuen Startplatz. Rechts am alten Startplatz zwischen den Flugzeugschuppen.*

Die Verlegung wurde im April 1911 ohne Auseinandernahme des Hauses bewerkstelligt, das heißt, es wurde nach amerikanischer Art hochgehoben, auf Loren gesetzt und auf Schienen nach seinem jetzigen Platz gerollt. Dort wurde es von den Loren abgenommen und auf ein neues Untergestell gesetzt.



Auf der Westseite des Klubhauses befindet sich das Verwaltungsgebäude, welches in dem oberen Stockwerk die Fernsprechzentrale enthält. In dieser dienen 10 Haupt- und 50 Nebenanschlüsse der Verbindung der Flugplatzbaulichkeiten untereinander und mit dem Staats-Fernsprechnet.

In den unteren Räumen befinden sich das Post- und Telegrafbüro, die öffentliche Fernsprechhalle und die Sanitätswache.



*Aufnahme vom Oktober 1913. In der Mitte das Verwaltungsgebäude mit Post- und Telegrafenam (siehe Flugplatzskizze auf Seite 2).*

Die Haupttribüne bietet gedeckte Sitzplätze für 2 344 Personen und enthält Logen für 1064 Personen. Das Hauptrestaurant, welches tribünenartig gebaut und ganz verglast ist, bietet einen besonders günstigen Ausblick auf den gesamten Flugplatz.



*Haupttribüne*



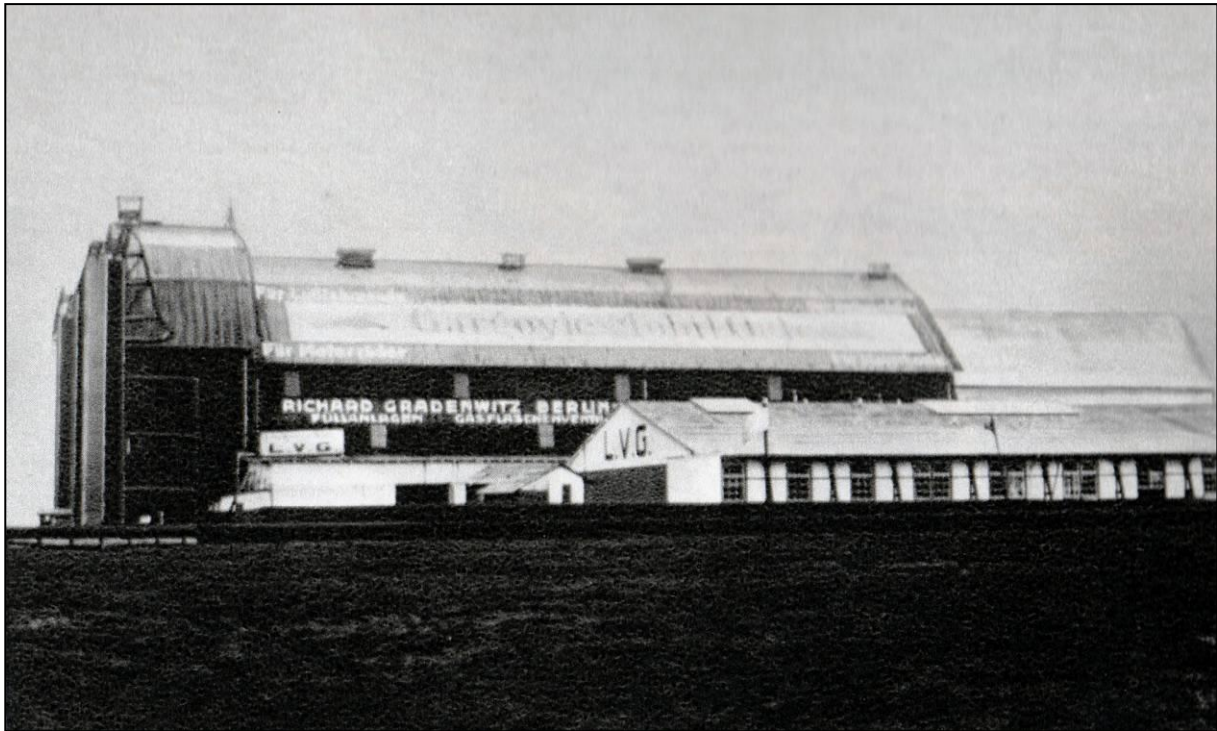
*Logenplätze*



Der Raum zwischen dem Hauptrestaurant und der Personalhalle dient für die Aufstellung von Automobilen, deren Insassen von ihren Plätzen aus dem Fluge zuschauen wollen.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Siehe Flugplatzskizze Seite 2, Eingang 2.

Am Eingang III hat die *Luft-Verkehrs-Gesellschaft* (281) ein Fabrikgebäude errichtet, in welchem sie ihre Apparate baut.



Die LVG-Flugzeugfabrik, dahinter die Parsevall-Halle, dahinter (rechts herausragend) die Zeppelin-Halle. Aufnahme 1911.



Haupteingang zur Luft  
Verkehrs-Gesellschaft  
Johannisthal.

Die *Parseval-Luftschiffhalle* - für unsere Luftschiffe bis 8 000 cbm Inhalt - hat eine Länge von 80 m, eine Breite von 33 m und eine Höhe von 25 m. Die südlich von ihr gelegene zweite Halle, von der vierfachen Größe der ersten Halle, bietet Raum für 2 *Zeppelin* (282) oder 4 *Parseval-Luftschiffe* (283).

Die Hallen gehören der *Luftfahrt-Betriebsgesellschaft m.b.H.* (284).

Hier steht die ungedeckte Tribüne II mit 1 750 Sitzplätzen, weiter rechts steht eine dritte Tribüne, und etwas weiter bei Eingang IX befindet sich der 10 m breite und 1 1/2 km lange Stehplatz, in dessen Rücken ein 52 m breiter Baumbestand schattigen Aufenthalt von 100 000 Menschen gewährt. Zahlreiche Restaurationsgelegenheiten fehlen natürlich nicht.

Im Rücken von Tribüne II liegen die *Albatros-Werke* (285), deren großer Flugzeugschuppen sich auf dem alten Schuppenplatz befindet.



*Albatros-Werke.*

Von Tribüne II nach Tribüne III führt ein brusthoher Zaun, welcher das unberufene Betreten der Flugbahn verhindert.



Von rechts nach links: Tribüne 1 und Restaurant, Parsevall-Halle und Zeppelin-Halle. (Aufnahme 1911)

Auf dem alten Schuppenplatz bei Eingang VI liegen 16 Flugzeugschuppen in quadratischer Grundform für größere Flugzeuge und der 80 m lange Schuppen der Albatros-Werke (286).



*Aufnahme um 1910/11 von den Albatros-Werke. Am Bildrand links lag der Eingang 6.*



*Zusammengestellte Fotos einer Aufnahme von 1910. Die Tribünen wurde wie der AERO-Club zum neuen Startplatz verschoben. Die genannten 16 Schuppen standen bereits 1910 und wurden als Flugzeugschuppen der verschiedenen Firmen längere Jahre genutzt.*



Am Eingang VIII liegt der Fabrik- und Flugzeugschuppen der Wright-G.m.b.H. (287).

In deren Nähe ist der vom Torpedostabsingenieur *Giessen* konstruierte Winddruckmesser errichtet, welcher die Messungen der Winddrucke auf beliebig geformten Flächen ermöglicht.



Zwischen Eingang VIII und IX liegt die Pachtfläche der neu begründeten Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt, die sich mit allen die Luftfahrt betreffenden Versuchen befassen wird (288).



*DVL 1912, Ansicht von Südwest.*



*1912 Ansicht aus dem Flugzeug. In der Mitte die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL). Links oben das Fabrikgebäude der Flugmaschine Wright GmbH.*

Neben Eingang X liegt die *Rumplersche Fabrik*, in der die *Rumpler-Etrich-Eindecker-„Taube“* (289) hergestellt wird.



Auf diesem mächtigen Terrain befanden sich außer uns drei noch sieben Personen, die großen Markbilletts wie Orden auf der Brust tragend, sowie einige Jungs, welche wahrscheinlich Zaunbilletts hatten. Platz war also genug für noch 100 000 Mann und mehr.

Unser Weg ging zuerst zu der riesigen Halle, in welcher der *Schütte-Lanz* wohlverankert sozusagen unter der Decke schwebte (290).



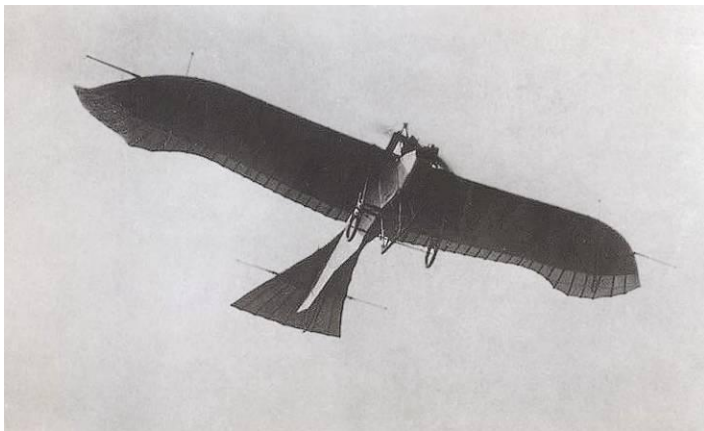
Radierung des Flugplatzes Johannisthal 1912 vom Künstler Paul Paeschke<sup>2</sup>. Links die Halle, in der das Luftschiff „Schütte Lanz“ untergebracht war. Daneben die Parsevall-Halle.

Diese riesige Wurst - „Zigarre“, wie bei Zeppelin, kann man nicht sagen, denn ihre Enden sind abgerundet - erregt Staunen. Wie uns der Aufseher erklärte, ist diese Wurst nur die von vielen kleinen Ballons gefüllte Hülle, welche das Gas enthalten. Wie leicht, wie zierlich sind die verschiedenen Steuer gebaut und mit welchen schwachen Drähten und Stäben verbunden, im Gegensatz zu dem klobigen Riesen, den sie beherrschen sollen. Die Kabinen waren leider abmontiert.

<sup>2</sup> Paul Paeschke (1875-1943), Deutscher Maler und Grafiker, Ehrengrab auf dem Friedhof Berlin-Zehlendorf.

Plötzlich unterbrach sich der Erklärer, ein lautes Surren wurde hörbar. Mit den Worten „Es wagt wohl doch einer“ verließ er und wir natürlich mit ihm die Halle, und zwar mit solcher Eile, dass die Tür für uns 10 Personen beinahe zu klein gewesen wäre. Draußen wurden wir bitter enttäuscht. Das Geräusch verursachte ein Propeller, welcher bei der *Albatros-Fabrik* probiert wurde. Dort hinten auf dem alten Schuppenplatz regte sich aber etwas.

Der Führer meinte, dass dies eine „Taube“ sei, welche hoch will. Doch die Entfernung beträgt ca. 1 km, da lässt sich beim besten Willen nichts beobachten, obwohl Augen und Sinne dreifach angestrengt werden. Doch die Anstrengung steigert sich von Augenblick zu Augenblick. Jetzt bewegt sich das „Etwas“, welches das Flugzeug sein soll, von Neuem, schiebt sich auf dem Boden fort, hält wieder still, so geht es weiter. Menschen eilen hin und her, bald in den Schuppen, bald zu dem „Etwas“. „Jetzt!“, rufen wir, doch der Gegenstand verschwindet in einer Terrainfalte, kommt wieder hoch und ah! Jetzt erhebt er sich in die Luft, die Gestalt einer Riesentaube



hebt sich deutlich vom Abendhimmel ab und schwebt graziös dahin. Kaum eine Minute dauert das Schauspiel, da fällt plötzlich nicht die „Taube“, aber Regen vom Himmel. Die „Taube“ ist verschwunden und wir mit.

*Rumpler-Taube.*

Wir befinden uns wieder beim *Schütte-Lanz* und ärgern uns, dass wir die Taube nicht deutlicher sahen. Nach etwa 10 Min. hört der Regen auf, dafür surrt es aber mächtig in unserer Nachbarschaft. Auf unsere Frage, ob wir dort näher treten dürfen, erhalten wir die Antwort: „Aber ja, gewiss.“ Also begeben wir uns zu der Werkstatt der Albatros-Werke.



Auf einem neuen Doppeldecker wird der Motor eingebaut und probiert, welcher aber seine Mucken zu haben scheint. Kaum ist eine Minute der Propeller in surrende Bewegung gesetzt, so setzt plötzlich die Zündung aus, und der Propeller steht still. Oh weh! Du armer Flieger, wenn dir das in den Lüften passiert, so steht deine Lebensmaschine ebenfalls still, und Frau und Kind, Vater und Mutter begleiten eine formlose Masse zur letzten Ruhe.

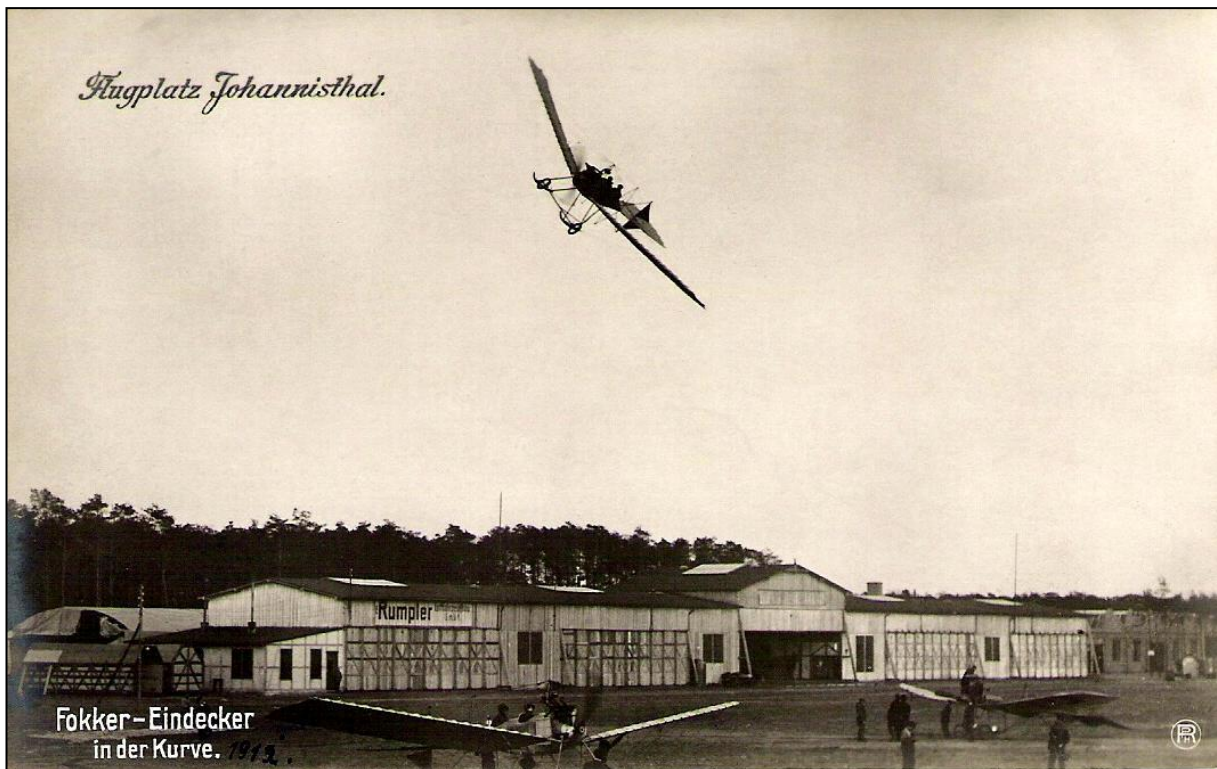
*Albatros-Doppeldecker 1912 mit Benno König (1885-1912).*

Auf dem engen Führersitzplatz befinden sich jetzt 3 Personen. Trotzdem sie sich kaum bewegen können, besehen und beklopfen sie den störrischen Motor von allen Seiten. Hier wird eine Schraube gelüftet, dort eine angezogen. Nach diesen Veränderungen kommen sie zur Erde und drücken mit aller Kraft das Flugzeug nach rückwärts. Der Motor wird von Neuem angelassen. Die beiden Flügel des Propellers machen einen fürchterlichen Radau und lassen sich nur noch als eine geschlossene Scheibe wahrnehmen, um plötzlich wieder stillzustehen.

Jetzt wiederholt sich das Besichtigen und Verändern von Neuem, und wir bekommen das Gefühl, dass die ganze Sache doch noch eine recht unsichere ist. Wir haben Zeit, uns die elegante und sauber gebaute Maschine näher zu betrachten, bewundern die dünnen Brettchen und Verbindungsdrähte und Stäbe sowie die kleinen Führersitze, welche an eine Puppenstube erinnern. Bertha ist der Meinung, wenn einem so ein leichtes Ding auf den Kopf fällt, so könnte man wohl nicht getötet werden. Doch besser wir lassen es nicht auf eine Probe ankommen. Unterdessen ist das Wetter so schön geworden, dass man es mit Recht einen schönen, ruhigen Abend nennen kann.

Zu unserer Freude erscheint hoch über uns die „Taube“, leicht und elegant bewegt sie sich mit bedeutender Schnelligkeit vorwärts. Natürlich eilen wir alle zur Barriere, dicht neben uns werden die Tore eines Flugzeugschuppens durch Seitwärtsschieben geöffnet.

Ein zweiter Eindecker mit geraden Flugflächen, ein *Fokker* (291), wird auf den Flugplatz geschoben.



1912 Eindecker der Fokker-Aeroplanbau Johannisthal.

Ganz in unserer Nähe macht er sich zum Aufflug bereit. Der Motor wird angelassen und pufft lustig drauf los. Der Pilot besteigt in der unförmigen Tracht eines Eskimos und mit großer Schutzbrille seinen Sitz. Der Motor pufft lustig weiter, doch der Propeller bewegt sich nicht. Ein Monteur setzt den Propeller in Bewegung. Der Pilot sitzt aufmerksam am Steuer, dreht und probiert, doch der Propeller steht wieder still, nur der Motor pufft weiter. Immer wieder setzt der Monteur die Flügel in Bewegung und springt eilig zurück, doch die Maschine hat durchaus keine Eile.

Unterdessen hat die Taube ihre dritte Runde vollendet, lässt sich elegant in unserer Nähe herunter und platziert sich neben das störrische Flugzeug, an welchem immer noch geschraubt, geölt und gedreht wird. Die „Taube“ bewegt sich von Neuem, das Flugzeug fährt ca. 10 m auf dem Felde entlang, erhebt sich leicht und schwebt davon.

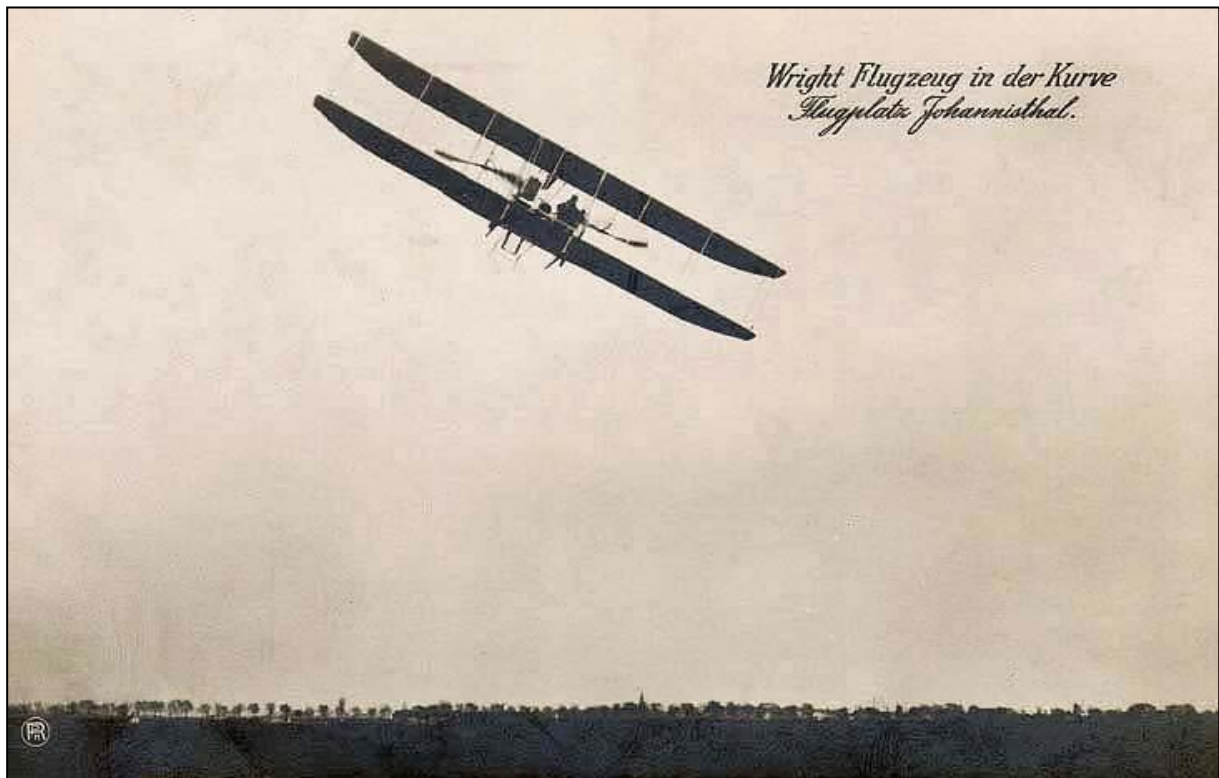
Auch der andere Eindecker macht jetzt plötzlich einen Sprung nach einem Anlauf von ca. 15 m und erhebt sich in die Lüfte.

Ein drittes Flugzeug, ein Torpedoeindecker, in Fischform und mit gebogenen Flugflächen, erscheint auf dem Platz.



Er sieht ziemlich schwerfällig aus, doch der Führer, welcher bereits im Schuppen seinen Sitz eingenommen, dreht an seinem Steuer, und nach kurzem Anlauf schwebt er seinen Vordermännern nach. Jetzt genießen wir das schöne Schauspiel, die drei Flugzeuge in den Lüften manövrierend zu sehen. Doch Achtung!

Eben fährt ein mächtiger *Wright-Zweidecker* (292) mit eigener Kraft aus der Halle.



*Wright-Zweidecker* 1912.

Wir müssen zurücktreten, damit uns die großen Tragflächen nicht streifen. 10 Schritte vor uns wendet er sich nach rechts. Der Monteur nimmt seinen Sitz neben dem Piloten ein. Leicht und elegant, wie wir es dem riesigen Dinge gar nicht zugetraut, erhebt sich das Flugzeug nach kurzem Anlauf in die Lüfte. Bald sieht man es nur noch als kleinen Punkt dahinschweben. Jetzt wird die Sache hochinteressant. Ein Flugzeug fliegt über oder unter dem anderen hinweg. Bald lassen sie sich zur Erde hernieder, um einige Meter von ihr ihren schönen Gleitflug zu unterbrechen und sich wieder in die Lüfte zu erheben.

Bald gleiten sie im kühnen Steilflug aus der Höhe hernieder, um plötzlich in einen waagerechten Flug überzugehen. Bald beschreiben sie scharfe Kurven, wobei sie sich stark zur Seite neigen, dass man fürchtet, sie müssen umschlagen – namentlich der Doppeldecker leistet darin Erstaunliches. Kurz, es ist ein Schauspiel, als ob sich übermütige Tauben in den Lüften herumtummeln. Der eine oder der andere Flieger landet in unserer Nähe, um sich nach kurzer Ruhe wieder zu erheben. Drei viertel Stunden dauert das schöne Schauspiel, worauf einer nach dem anderen in unserer Nähe landet. Die Führer bedauern selbst, dass sie schon Schluss machen müssen, doch die Dunkelheit fängt an zu stören. Die Eindecker werden von 2 Mann in die Halle geschoben, doch der Doppeldecker verlässt sich auf seine eigene Kraft und fährt, zwar etwas wackelig und langsam, auf seinen kleinen Rädern in die Halle.

All dieses wickelte sich in unserer greifbaren Nähe ab, dabei waren höchstens 30 Zuschauer vorhanden, sodass wir alles bequem und gründlich beobachten konnten. Ich war überglücklich über den so schön verlaufenen Tag.

Im Abenddunkel spazierten wir durch den schönen Kiefernwald auf gutem Waldwege nach *Niederschöneweide*, fuhren von dort nach *Bahnhof Zoo*, wo ich meinen Rucksack in Empfang nahm (den Koffer hatte Bertha bei sich aufbewahrt) und begaben uns direkt zum *Lehrter Bahnhof (293)*, wo wir gemütlich Abendbrot aßen. Gegen 11 Uhr wurde Abschied genommen.

Ich begleitete Bertha noch bis zum nächsten Stadtbahnhof, schnallte mir dann meinen alten Rucksack auf, und dann fuhren wir um 12.18 Uhr stolz IV. Klasse über *Stendal, Uelzen* nach *Bremen*.“



## Was passierte am Freitag, 23. August 1912 in Johannisthal?<sup>3</sup>

Am 23. August 1912 gab es keine Flugveranstaltung auf dem Flugplatz Johannisthal. Für die Vortage und für den Tag des Besuchs des Ehepaars Pietsch auf dem Flugplatz konnten folgende Ereignisse gefunden werden

Siehe Seite 3:

Das Ehepaar Pietsch konnte das Luftschiff „Schütte Lanz“ in der Halle besichtigen, weil es von einer zweistündigen Fahrt am Dienstag, 20. August 1912 über Berlin zurückkam.

**Luftfahrt, Jagd, Fischerei, Sport.**  
— Der Schütte=Lanz=Ballon stieg Dienstag morgen von Johannisthal aus zu einer zweistündigen Fahrt über Berlin auf. In der Gondel befand sich Herzog Georg II. von Altenburg und der Berliner Polizeipräsident von Jagow. Das Luftschiff kreuzte etwa zwei Stunden über der Stadt.  
— Vom Flugplatz Johannisthal wurden Dienstag nachmittag vier Flugmaschinen, die von der Heeresverwaltung angekauft worden sind, nach dem Truppenübungsplatz Döberitz übergeführt. Als Erster stieg um 6.33 Uhr Rupp mit Oberleutnant Hildebrandt und Leutnant Souren auf einem Albatros=Doppeldecker auf und landete um 7.31 Uhr in Döberitz.

Herzogs Ernst II.  
von Sachsen-  
Altenburg  
(1871-1955)



Polizeipräsidenten von Berlin  
von 1909-1916, Traugott  
Aschatz von Jagow (1865-1941).

Teltower Kreisblatt vom Donnerstag, 22. August 1912.

**Luftfahrt, Jagd, Fischerei, Sport.**  
— Die nunmehr in Johannisthal abgeschlossene Sammlung für die Nationalflugspende hat dort im ganzen 320 Mark ergeben, und zwar ist dieser Betrag auf Sammelisten gezeichnet worden, die den Hauseigentümern zugestellt und von diesen bei den Mietern in Umlauf gesetzt wurden. Die Flugzeugfabriken haben außerdem größere Beträge direkt an den Reichsauschuß gesandt.

Teltower Kreisblatt vom Freitag, 23. August 1912.

<sup>3</sup> Zusammengestellt: [www.johflug.de](http://www.johflug.de)

## Seite 12:

23. August 1912 - Ausstellungsdatum von Flugzeugführer-Zeugnissen nach erfolgter Prüfung durch die Abnahmekommission des „Deutschen Luftfahrer-Verband“ (DVL) auf dem Flugplatz Johannisthal:

(Könnten auch am 23. August 1912 geflogen sein oder es ist das Ausstellungsdatum des Flugzeugführerausweises).

Ingenieur Kunze, Ernst	(1881 -?)	DVL Nr. 280	auf LVG-Zweidecker
Ltn. Ladewig, Herbert	(1885 -?)	DVL Nr. 282	auf Rumpler-Eindecker
Ltn. Wendler, Wilhelm	(1885 -?)	DVL Nr. 281	auf Rumpler-Eindecker

In zeitgenössischen Unterlagen ist zu finden, dass am 20. August der Flieger Feytler auf einer Taube der Flugschule Melli Beese (1886-1925) die Bedingungen für das Fliegerzeugnis und am 22. August Leutnant Boeder, Odo (1885-1914) auf Dornier-Eindecker die Militärbedingungen für das Fliegerzeugnis Nr. 239 erfüllten.<sup>4</sup>

Offiziell in Listen ist nur Leutnant Boeder mit dem Erhalt der Flugzeugführerlizenz Nr. 239 der DLV bereits vom 18. Juni 1912 datiert. Er holte am 22. August offensichtlich die Prüfung als Militärflieger nach.

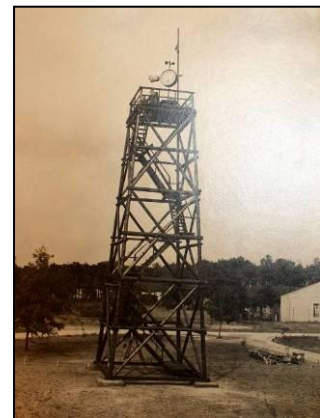
Feytler bestand zwar beim Probeflug die Bedingungen für ein Fliegerzeugnis, erhielt es aber nicht.

## **Statistik für den Monat August 1912:**

- an 28 Tagen wurde geflogen
- 74 Flieger sind geflogen
- 1316 war die gesamtanzahl aller Flüge
- 176 Stunden, 38 Minuten war die Gesamtdauer der Flüge
- 1 Flugzeugführerzeugnis wurde erworben (könnte Ltn. Boeder gewesen sein)
- 9 Flieger führten Überlandflüge durch
- 6 Flugapparate erlitten nennenswerte Beschädigungen

## Seite 9:

Die Versuchsanstalt für Luftfahrt wurde zu dieser Zeit errichtet<sup>5</sup> und das Ehepaar Pietsch müssten die Bauvorhaben und das rechts abgebildete Wahrzeichen der DVL von 1912 mit dem Windmesser gesehen haben.

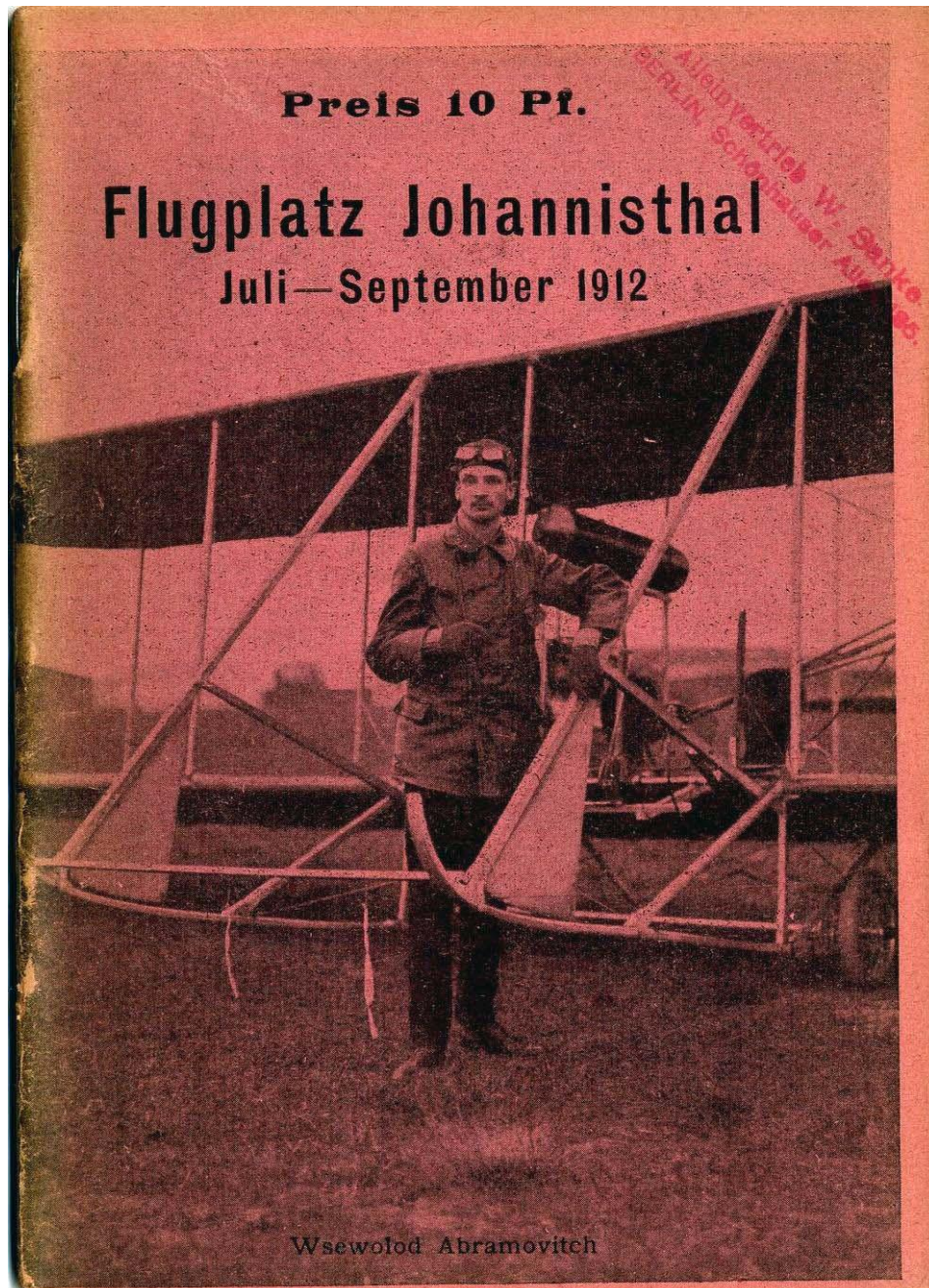


<sup>4</sup> „Flugsport“ Nr. 18 vom 28. August 1912, Seite 688.

<sup>5</sup> „ebenda, Seite 695.

Es folgen Auszüge aus der Original vierteljährlich erschienenen Broschüre  
„Flugplatz Johannisthal“, Ausgabe Juli-September 1912.

Das Ehepaar Pietsch hat vermutlich beim Eintritt das Heft erworben denn es  
finden sich im Reisebericht Informationen aus diesem Heft fast wörtlich wieder.





## Der Flugplatz Johannisthal.

Der Flugplatz Johannisthal wurde im Jahre 1909 gegründet. Nachdem die Möglichkeit des Fliegens ohne Verwendung von Gasballonen endlich gegeben war, war es ein unabweisliches Bedürfnis, Plätze einzurichten, auf denen unter möglichst geringer Gefahr für den Flieger und unter Vermeidung von Gefahren für Zuschauer die der neuen Fliegekunst Beflissenen sich vom Boden erheben, ihre ersten Versuche vornehmen und vor allen Dingen wieder landen können. Solange nicht die Möglichkeit gegeben ist, sich ohne Anlauf senkrecht vom Boden zu erheben und in der entsprechenden Weise wieder zu landen, ist es eine Grundbedingung zum Fliegen, auf möglichst glatter Fläche dem Flugzeuge eine große Geschwindigkeit in wagerechter Richtung geben zu können. Aus dieser Forderung wird ohne weiteres ersichtlich, mit welchen Gefahren es verknüpft sein würde, wenn jeder ungeübte Flieger an beliebiger, von ihm gewählter Stelle seine Übungen vornehmen würde. Wenn auch, während dies geschrieben wird, bezügliche Polizeivorschriften in Deutschland noch nicht vorhanden sind, so vermeiden es doch jetzt schon alle einsichtigen Flieger, ihre ersten Versuche an Orten zu machen, die ohne weiteres jedem zugänglich sind, es sei denn, daß sie so abgelegen sind, daß für Zuschauer infolge deren Abwesenheit keine Gefahren entstehen. Die Wahl abgelegener Orte hat naturgemäß außerordentliche Nachteile. Es liegt auf der Hand, daß gerade die Nähe großer Industriezentren dem Anfänger erwünscht sein muß, der erfahrungsgemäß fast bei jedem Versuche sein Flugzeug so beschädigt, daß es oft wochenlangem schwieriger Arbeit bedarf, ehe es zu neuen Versuchen bereit ist. Man stößt vielfach auf die falsche Auffassung, daß die Flugplätze in erster Linie dem Publikum Gelegenheit geben sollten, interessanten Flugversuchen beizuwohnen, und daß die Flugplatzgesellschaften aus diesen Zuschauerbesuchen außerordentliche Einnahmen hätten. Selbst in den Kreisen der Flieger findet man vielfach diese Auffassung. Sie glauben, sie sollen gezwungen werden, auf den Flugplätzen ihre Versuche vorzunehmen, weil diese ihrer als Attraktion bedürften. Die Erfahrung hat aber gezeigt, daß in Wirklichkeit die Verhältnisse ganz anders liegen.

Nichts ist weniger geeignet, große Zuschauermengen regelmäßig zu unterhalten, als das Fliegen, sofern diese nicht aus Interesse an dem Fliegen, sondern der Sensation willen sich einfinden. Noch ist die Fliegekunst in außerordentlichem Maße von dem Wetter abhängig. Zweifellos ist ein großer Teil der Tagesstunden im Sommerhalbjahr zu Flügen ungeeignet, im besonderen können die Anfänger sich erst in die Luft wagen, wenn die in unserem Klima üblichen Tageswinde sich gegen Abend gelegt oder doch so vermindert haben, daß nur mehr eine kaum wahrnehmbare Luftbewegung übriggeblieben ist. An vielen Orten der verschiedensten Länder hat das ungeduldig gewordene Publikum sich zu den beklagenswertesten Ausschreitungen gegen die Flieger, gegen Veranstalter und sogar gegen Flugzeuge und Flugzeugschuppen hinreißen lassen, weil durch das Wetter die Befriedigung der Schaulust gehindert wurde. Es muß deshalb an dieser Stelle ausdrücklich gesagt werden, daß es selbst für geübte Flieger ein unverantwortlicher Leichtsin ist, wenn sie bei ungeeignetem, d. h. zu windigem Wetter sich vom Boden erheben. Nicht nur schwere Unfälle und vielfache Vernichtungen von Flugzeugen sind auf Außerachtlassung dieser Vorsicht zurückzuführen, sondern mehrfach haben auch ganz unbeteiligte Zuschauer schwere körperliche Schäden oder gar den Tod durch solche unangebrachten Flugversuche erleiden müssen.

Es bedarf kaum der Erwähnung, daß bei dem gegenwärtigen Stande der Flugtechnik noch jeder Flug, selbst über dem geeignetsten, also völlig geglätteten hindernisfreien Gelände, mit Gefahren, die wesentlich höher als bei allen anderen Beförderungsmitteln sind, verbunden ist, daß aber Flüge außerhalb vorbereiteter Flugplätze oft wagehalsige, wenn nicht gar tollkühne Unternehmungen sind. Ganz geringe Hindernisse genügen, bei der Landung nicht nur den Apparat völlig zu vernichten, sondern den Tod des Fliegers herbeizuführen. —

Auch heute noch endigt ein großer Teil aller Flüge unfreiwillig, d. h. die Landung findet früher und dadurch oft an anderer Stelle als gewünscht statt.

Man darf sich dieser Tatsache nicht verschließen bei der Würdigung der Ueberlandflüge, aber auch bei der Würdigung der Bedeutung der Flugplätze, deren Einrichtungen doch die beste Gewähr für die Verringerung der Unglücksfälle bieten.

Der Flugplatz (siehe Plan am Schluß des Heftchens) liegt in den Gemarkungen Johannisthal und Adlershof. Das von ihm eingenommene Gelände gehört der Terrain-Aktien-Gesellschaft am Flugplatz Johannisthal-Adlershof. Die Größe des Flugplatzes beträgt zirka 830 Morgen, die längste Ausdehnung auf der Nordost-Seite 2100 m, die größte Breite quer zur Längsseite 1240 m. Der gesamte Platz ist von einem 3—4 m hohen Bretterzaune umgeben. In diesem befinden sich 10 Tore.

- Eingang 1 zum neuen Schuppenplatz, Tribüne I, Hauptrestaurant, Promenadenplatz, zunächst dem Bahnhof Johannisthal-Niederschöneweide.
- Eingang 2 zu den Plätzen wie unter 1.
- Eingang 3 zu den Luftschiffhallen und der Luft-Verkehrsgesellschaft Aktiengesellschaft.
- Eingang 4 zur Tribüne II.
- Eingang 5 zu den Albatros-Werken.
- Eingang 6 am Eingang von Johannisthal nach Rudow zur Tribüne III.
- Eingang 7 zwischen Rudow und Alt-Glienicke zum alten Startplatz.
- Eingang 8 zur Flugmaschine Wright-G. m. b. H.
- Eingang 9 zunächst dem Bahnhof Adlershof zum Stehplatz im Walde.
- Eingang 10 nahe dem Bahnhof Niederschöneweide zum Stehplatz im Walde.

An gewöhnlichen Tagen, d. h. wenn keine besonderen Veranstaltungen stattfinden, sind die Eingänge 1, 6 und 10 für das Publikum geöffnet.

Links vom Eingang 1 liegt der neue Schuppenplatz, welcher Raum zur Erbauung von Schuppen für mehr als 100 Flugzeuge bietet. Auf ihm befindet sich zurzeit ein achtteiliger Flugzeugschuppen.

Die Allgemeine Flug-Gesellschaft m. b. H. hat auf dem neuen Schuppenplatz einen Doppelschuppen inne. Im übrigen dient der neue Schuppenplatz auch für die Aufstellung von Flugzeugzelten.

Zwischen dem neuen Schuppenplatz und der Tribüne I befindet sich jetzt das Haus des Kaiserlichen Aero-Clubs, welches früher auf dem alten Schuppenplatz in mehr als 1000 m Entfernung von seinem jetzigen Platz gestanden hat.

Die Verlegung wurde im April des Jahres 1911 ohne Auseinandernahme des Hauses bewerkstelligt, d. h., es wurde nach amerikanischer Art das ganze Haus hochgehoben, auf Loren gesetzt und auf Schienen nach dem jetzigen Aufstellungs-ort gerollt. Dort wurde es wieder von den Loren ab- und auf ein neues Untergerüst gesetzt.

Auf der Westseite des Klubhauses befindet sich das Verwaltungsgebäude, welches in dem oberen Stockwerk die Fernsprechzentrale enthält. In dieser dienen 10 Haupt- und 50 Nebenanschlüsse der Verbindung der Flugplatz-Baulichkeiten untereinander und mit dem Staats-Fernsprechnet. In den unteren Räumen befinden sich das Post- und Telegraphen-Büro, die öffentliche Fernsprechstelle, die Sanitätswache und ein Flugplatz-Büro.

Die Haupttribüne (Tribüne I) bietet gedeckte Sitzplätze für 2344 Personen und enthält drei Reihen Logen mit insgesamt 1064 Plätzen. Südlich der Tribüne I befindet sich das Hauptrestaurant, welches tribünenartig gebaut und ganz verglast ist. Von ihm aus hat man einen besonders günstigen Ausblick auf den gesamten Flugplatz mit allen Baulichkeiten.

Der Raum zwischen dem Hauptrestaurant und der Parseval-Luftschiffhalle dient für die Aufstellung von Automobilen, deren Insassen von ihren Plätzen aus dem Fluge zuschauen wollen.

Am Eingang 3 hat die Luft-Verkehrs-Gesellschaft ein Fabrikgebäude errichtet, in welchem sie ihre Apparate baut. Zum Montieren und Unterstellen ihrer Apparate benutzt sie einen an die Parsevalhalle angebauten Schuppen.

Die Parseval-Luftschiffhalle — für unstarre Luftschiffe bis 8000 cbm Inhalt — hat eine Länge von 80 m, bei lichter Breite der Halle von 33 m und Höhe von 25 m.

Die südlich von ihr gelegene zweite Luftschiffhalle von der vierfachen Größe der ersten bietet Raum für zwei Zeppelin-Luftschiffe oder 4 große Parseval-Luftschiffe.

Die Hallen gehören der Luftfahrt-Betriebsgesellschaft m. b. H., welche sich mit dem Luftschiffbetrieb befaßt.

Naher der großen Luftschiffhalle steht die ungedeckte Tribüne II mit 1750 Sitzplätzen.

Im Rücken der Tribüne liegen die Albatros-Werke, deren großer Flugzeugschuppen sich auf dem alten Schuppenplatz befindet.

Von der Tribüne II nach der auf dem Hügel nahe dem Eingang 5 gelegenen Tribüne III führt ein Zaun, welcher das Betreten der Flugbahn durch Unberufene hindert.

Die Tribüne III liegt zwar weiter von dem vor der Tribüne I befindlichen Start, bietet aber durch ihre hohe Lage auf dem Hügel einen ausgezeichneten Fernblick.

Auf dem alten Schuppenplatz liegen 16 Flugzeugschuppen von quadratischer Grundfläche für große Flugzeuge; einer von doppelter Grundfläche aus zwei Abteilungen bestehend und der 80 m lange Schuppen der Albatroswerke, der für die Aufnahme von etwa acht Flugzeugen genügt. Des ferneren befinden sich dort ein großer Schuppen mit vier Abteilen in rechteckiger Form und ein Schuppen in sechseckiger Form mit sechs Abteilungen für kleine Flugzeuge.

Der alte Schuppenplatz bietet noch Raum für Dutzende von Flugzeugschuppen. Zwischen den Schuppen gelegen ist die alte Flieger-Kantine, die nicht nur den Fliegern, sondern auch den Besuchern des alten Schuppenplatzes Restaurations-Gelegenheit gibt.

An der Südostseite des Platzes befanden sich früher die Tribüne I und das Hauptrestaurant. Durch deren Verlegung ist ein Streifen von Hunderten von Metern Länge gewonnen, der gleichfalls zur Aufstellung von Flugzeugschuppen verwendet werden kann.

Am Eingang 8 liegt der Fabrikschuppen und der Flugzeugschuppen der Flugmaschine Wright-G. m. b. H. In deren Nähe ist der vom Torpedo-Stabsingenieur Gießen konstruierte Winddruckmesser errichtet, welcher die Messungen der Winddrucke auf beliebig geformte Flächen ermöglicht. Zwischen Eingang 8 und 9 liegt die Pachtfläche der neugegründeten Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt, die sich in Bälde mit allen die Luftfahrt betreffenden Versuchen befassen wird.

Der Eingang 9 bildet den nächsten Zugang des Flugplatzes von der Eisenbahn. Er ist in 5 Minuten vom Bahnhof Adlershof zu erreichen.

In einer Länge von etwa  $1\frac{1}{2}$  Kilometern erstreckt sich der Stehplatz im Walde vom Eingang 9 zum Eingang 10. Nach dem Flugplatze hin bildet ein baumloser Streifen von 10 Meter Breite einen vorzüglichen Stehplatz, in dessen Rücken ein 52 Meter breiter Baumbestand schattigen Aufenthalt für hunderttausend Menschen gewährt. Zahlreiche Restaurations-gelegenheiten fehlen hier natürlich nicht.

Zum Eingang 10 gelangt man vom Bahnhof Niederschöneweide-Johannisthal durch einen ununterbrochenen Waldweg. Neben dem Eingang 10 liegt die Rumplersche Fabrik, in der die Rumpler-Etrich-Eindecker „Taube“ hergestellt werden. Zwischen dieser Fabrik und dem neuen Startplatz befindet sich im Walde gelegen das Waldrestaurant.





Auf dem Flugplatz befinden sich zurzeit die nachstehenden Fabriken und Fliegerschulen:

Firma	Fabrik oder Fliegerschule?	Wo gelegen?	Piloten	Signierung der Flugzeuge
<b>E. Rumpler Luftfahrzeugbau G. m. b. H.</b>	Fabrik und Fliegerschule	Neuer Schuppenplatz, Nordrand und Schuppen I	<b>Rosenstein Marchal Keidel</b>	Rumpler-Taube
<b>Allers sen.</b>	Fabrik und Fliegerschule	Neuer Schuppenplatz, Schuppen VIII		
<b>A. H. G. Fokker Aeroplanbau</b>	Fabrik und Fliegerschule	Neuer Schuppenplatz, Schuppen VI und VII	<b>Fokker Hilgers</b>	Fokker
<b>Automobil und Aviatik A.-G.</b>	Fliegerschule und Filiale der Fabrik Habsheim	Neuer Schuppenplatz, Schuppen V		Av.
<b>Ago Fluggesellschaft m. b. H.</b>	Fliegerschule	Neuer Schuppenplatz, Schuppen III und IV	<b>v. Gorrissen Fremery</b>	Ago
<b>Harlan-Werke G. m. b. H.</b>	Fabrik und Fliegerschule	Neuer Schuppenplatz, Schuppen II und Alter Schuppenplatz, Schuppen 4, 5 und 16	<b>Grulich Krueger</b>	Harlan

Firma	Fabrik oder Fliegerschule?	Wo gelegen?	Piloten	Signierung der Flugzeuge
Allgemeine Fluggesellschaft m. b. H.	Fliegerschule	Neuer Schuppenplatz, Nähe der großen Tribüne	Friedrich Schauenburg Schiedeck	A. F. G.
Flugzeugwerke Föhn G. m. b. H.	Fabrik und Fliegerschule	Neuer Schuppenplatz, Schuppen der A. F. G.	Hoffmann Langer	F.
Dr. Geest	Konstrukteur	Neuer Schuppenplatz, Zelt		
Luft-Verkehrsgesellschaft, A.-G.	Fabrik und Fliegerschule	Schuppen an Parseval-Halle und Eingang 3	Stieploscheck Stoeffler Laitsch Jucker	L. V. G.
Luftfahrt-Betriebsgesellschaft m. b. H.		Ballonhallen		
Albatros-Werke G. m. b. H.	Fabrik und Fliegerschule	Westseite des Platzes bei Tribüne II und Unterstellenschuppen auf dem alten Schuppenplatz	Rupp Eckelmann Thelen Wechsler	Albatros-Werke
Bruno Scholz	Konstrukteur	Alter Schuppenplatz, Schuppen 22 (Sternschuppen)		Sz.
Bruno Hanuschke	Fliegerschule	Alter Schuppenplatz, Schuppen 21 (Sternschuppen)	Hanuschke	Hu.
Schultze-Herfort Flugzeugbau	Fabrik und Fliegerschule	Alter Schuppenplatz, Schuppen 20 (Sternschuppen) und großer viereckiger Schuppen Abt. B	Häusler	S. H.

Firma	Fabrik oder Fliegerschule?	Wo gelegen?	Piloten	Signierung der Flugzeuge
E. Jeannin	Fabrik und Fliegerschule	Alter Schuppenplatz, Schuppen 19 (Sternschuppen) und Schuppen 15	Krieger Jeannin Noelle	Je.
Oscar Römpler	Konstrukteur	Alter Schuppenplatz, Schuppen 18		
John Wenskus	Konstrukteur	Alter Schuppenplatz, Schuppen 17 (Sternschuppen)		Wk.
J. Merx	Konstrukteur	Alter Schuppenplatz, Schuppen 24		Mx.
M. Conrad	Konstrukteur	Alter Schuppenplatz, gr. viereckiger Schuppen Abt. A		H. C.
Braselmann und Tuchen.	Konstrukteure	Alter Schuppenplatz, gr. viereckiger Schuppen Abt. C		
Hartung-Retiene	Konstrukteur	Alter Schuppenplatz, gr. viereckiger Schuppen Abt. D		
Simon & Albers Luftfahrzeugbau	Fliegerschule	Alter Schuppenplatz, Schuppen 23	Albers	S. & A.
Sport-Flieger G. m. b. H.	Fliegerschule	Alter Schuppenplatz, Schuppen 13/14	Michaelis Hormel Hesse	

Firma	Fabrik oder Fliegerschule?	Wo gelegen?	Piloten	Signierung der Flugzeuge
Kühlstein Wagenbau	Fabrik und Fliegerschule	Alter Schuppenplatz, Schuppen 10 u. 11	Dr. Lissauer Carl Müller	Kü.
Dorner Flugzeug G. m. b. H.	Fabrik und Fliegerschule	Alter Schuppenplatz, Schuppen 9	Dorner Schmidt	Dorner
Paul Westphal	Konstrukteur	Alter Schuppenplatz, Schuppen 8		Wes.
Otto E. Lindpaintner		Alter Schuppenplatz, Schuppen 7		Li.
Paul Schwandt	Fliegerschule	Alter Schuppenplatz, Schuppen 6	Schwandt v. Manteuffel	St.
Garuda Propellerbau G. m. b. H.	Fabrik und Fliegerschule	Alter Schuppenplatz, Schuppen 3	Jablonsky	Ga.
Flugschule Melli Beese G. m. b. H.	Fliegerschule	Alter Schuppenplatz, Schuppen 1 u. 2	Melli Beese Boutard	M. B.
Flugmaschine Wright G. m. b. H.	Fabrik und Fliegerschule	Eingang 8 Adlershof	Abramowitch Hartwig	Wright

In den Flugzeugschuppen waren bis jetzt  
 von den Nachstehenden Flugzeuge  
 untergebracht:

Ad Astra Flug G. m. b. H.  
 Albatros-Werke G. m. b. H.  
 Albrecht  
 Allgemeine Flug G. m. b. H.  
 Alig  
 Allers sen.  
 Amérigo  
 Automobil- und Aviatik A. G.  
 Behrend  
 Belz  
 Sanchez Besa  
 Oblt. Bier  
 „ Blaschke  
 Biestak  
 Blériot  
 Boutard  
 Brunnhuber  
 Caspar  
 Baron de Caters  
 Baron de Crano  
 Deutsche Flugmaschinenbau-Ges.  
 Rummelsburg  
 Deutsche Flugzeug-Werke  
 G. m. b. H.  
 Dixi Luftfahrt- und Bootsmoto-  
 ren-Verkaufs G. m. b. H.

Dorner Flugzeug G. m. b. H.  
 Edwards  
 Eyring  
 Farman  
 Flugapparate-Bauanstalt  
 Deutschland  
 Flugmaschine Wright G. m. b. H.  
 Flugschule Mell Beese G. m. b. H.  
 Flugwerke Haefelin & Co.  
 G. m. b. H.  
 Flugzeugwerke Föhn G. m. b. H.  
 A. H. G. Fokker Aeroplanbau  
 Frey  
 Gammisch  
 Garuda Propellerbau G. m. b. H.  
 Dr. Geest  
 Görlitzer  
 v. Gorrissen  
 Grade  
 Güntzel  
 Haacke  
 Hanuschke  
 Harlan-Werke G. m. b. H.  
 Haves  
 Heidenreich  
 Hoos

✱	<b>Fokker-Eindecker</b>	✱
	automatisch	
✱	stabil und doch sehr schnell.	✱

Dr. Huth  
Obft. Huth  
Jeannin  
Ikaros  
Iirotko  
Kahnt  
Kaniss  
Keidel  
Kiepert  
Krieger  
Kühlstein Wagenbau  
Lange  
Latham  
Leblanc  
Lendner  
Lindpaintner  
Lochner  
Lukasch  
Luft-Verkehrs-Gesellschaft A. G.  
Luftverkehrs-G. m. b. H.,  
Merx  
Obft. Miller  
Mohns  
Möller  
Carl Müller  
Oskar Müller  
Molon  
Necker  
Neukirch  
Neumann  
Oster  
Otto  
Plochmann

Poulain  
Rentzel  
Robl  
Rode  
Römpler  
Rougier  
Röver  
E. Rumpler Luftfahrzeugbau  
G. m. b. H.  
Sablatnig  
Sagert  
Stanger  
Scheithauer  
Scholz  
Schüler  
Schultze-Herfort  
Schütze  
Schwade  
Schwandt  
Simon & Albers  
Sohn  
Sportflieger G. m. b. H.  
Steinbeck  
Svendsen  
Telschow  
Thelen  
Thorup  
v. Tiedemann  
Trinks  
Timm  
Wenskus  
Westphal  
Wiencziers

*Es folgen die Fußnoten (Begriffserklärungen) zum Text.  
Ebenfalls wörtlich aus dem Buch entnommen:*

Die „*Schwaben*“ (LZ 10) war ein Luftschiff der „Deutsche(n) Luftfahrts-Aktiengesellschaft“ (DELAG), die am 16. November 1909 mit einem Aktienkapital von 3 Millionen Mark als Tochtergesellschaft der „Luftschiffbau Zeppelin GmbH“ gegründet worden war. Die „*Schwaben*“ hatte eine Länge von 140 Metern und ging am 26. Juni 1910 auf die erste Fahrt. Im September und Oktober 1910 legte sie zwei Fahrten nach Berlin zurück, wo Ende August 1909 das erste Luftschiff („LZ 6“) am Himmel zu bewundern war. Auf dem Flugplatz Johannisthal fand sie in der neuen Zeppelinhalle Platz und unternahm von hier aus mehr als 200 Passagierfahrten mit insgesamt 4 354 Fluggästen. Im Juni 1912 brannte sie bei Düsseldorf vollständig aus.

Die „*Grade*“ ist ein nach dem Konstrukteur Hans Grade (1879-1946) benannter Eindecker. Sein Flugapparat, der nur 120 kg wog und als einziger mit einem selbst konstruierten Zweitakt-Motor flog, war das erste serienreife Flugzeug in Deutschland. Seine Fabrikation betrieb Grade in Bork in der Mark (heute Borkheide). Die „*Etrich*“ war eine nach dem österreichischen Konstrukteur Igo Etrich (1879-1967) benannter „Tauben“-Eindecker, der im Herbst 1910 in Johannisthal vorgeführt wurde. Im Sommer 1910 hatte der Flieger Karl Illner (1877-1935) bei den Flugwettbewerben in Wiener Neustadt fast alle Preise gewonnen. Da Etrich seinen vielversprechenden Flugapparat nicht selbst herstellen wollte, gab er die Baulizenz für Österreich an die „Motorluftfahrzeug-Gesellschaft mbH.“ und für Deutschland an den Unternehmer Edmund Rumpler (1872-1940) ab. Die „*Taube*“ wurde in Deutschland zum erfolgreichsten Flugzeug der Vorkriegszeit (weiter Anm. 289). Die „*Wright*“ ist benannt nach den amerikanischen Brüdern Orville Wright (1871-1949) und Wilbur Wright (1867-1912). Am 17. Dezember 1903 gelang Orville Wright in den Sanddünen von Kitty Hawk an der amerikanischen Ostküste der weltweite Motorflug mit einem von den beiden Mechanikern gebauten Flugapparat, den sie aus einem Gleitflug-Doppeldecker entwickelten und mit einem 4-Zylinder-Motor mit 12 PS aus eigener Werkstatt betrieben. Der Flug dauerte 12 Sekunden, die Entfernung betrug 53 Meter und die Flughöhe lediglich drei Meter. 1905 gelang ihnen der Kreisflug, und Ende 1908 zeigte Wilbur Wright in Frankreich einen Rekordflug (Höhenflug: 115 m, Streckenflug: 124,7 km, Dauerflug: zwei Stunden, 43 Minuten, 25 Sekunden). 1909 gründeten die Wrights in Südfrankreich die erste Fliegerschule. In Europa fassten die Wright-Brüder Fuß mit dem Doppeldecker „Typ A“, den sie 1908 entwickelt hatten. Wie seine Vorgänger besaß der Flugapparat zwei gegenläufige Druckpropeller hinter den Tragflächen. Er hatte eine Spannweite von 12,5 m bei einer Flügelfläche von rund 50 Quadratmetern. Typisch war das ausladende große Kufengestell. Der 4-Zylinder-Motor leistete nun 30 PS. Bis zum Jahre 1913 wurden viele Veränderungen in Richtung Tragfähigkeit und Geschwindigkeit vorgenommen, die zu einem „Typ B“ und einem „Typ C“ führten. 1909 wurde in Berlin eine „Flugmaschine Wright GmbH“ gegründet, die den deutschen Nachbau übernahm. Ihr Sitz war seit Frühjahr 1910 der Flugplatz Johannisthal bei Berlin (weiter Anm. 287).

Die „Bleriot“ ist benannt nach Louis Bleriot (1872-1936), einem erfolgreichen Automobil-Rennfahrer, der sich seit 1906 mit der Konstruktion eines leichten Flugmotors beschäftigte. Kurz darauf begann er mit der Konstruktion eines Eindeckers. Im Juli 1909 gelang ihm mit dem Eindecker (Bleriot XI) der Flug über den Ärmelkanal von Calais nach Dover. Zwei Monate später nahm Bleriot am „Konkurrenzfliegen der ersten Aviatiker der Welt“ in Johannisthal teil. Die mit einer Spannweite von 8,7 m und einem Tragflächeninhalt von 14 Quadratmetern zierlich wirkende Bleriot XI (einsitzig und ausgestattet mit einem luftgekühlten 3-Zylinder-Motor mit 25 PS) wurde zum Ausgangspunkt für eine Reihe erfolgreicher Flugzeugkonstruktionen über Frankreich hinaus. Im Herbst 1912 stellte Bleriot auf dem Pariser „Aero-Salon“ einen verbesserten Einsitzer sowie einen größeren zweisitzigen Flugapparat mit 20 Quadratmetern Tragflächeninhalt aus. Zu den Angaben vgl. die in Anm. 273 angegebene Literatur.

273 Die *Erläuterungen* in den Anmerkungen beziehen sich auf folgende Darstellungen: Günter Schmitt, *Als in Johannisthal der Motorflug begann ...*, Berlin 1980; Günter Schmitt/Werner Schwipps, 20 Kapitel frühe Luftfahrt, Berlin 1990 und Günter Schmitt, *Als die Oldtimer flogen. Die Geschichte des Flugplatzes Johannisthal*, 3. Aufl. Berlin 1995. Vgl. auch Michael Hundertmark, *Flugplatz Johannisthal - Wiege der deutschen Luftfahrt*, in: *Hundert Jahre deutsche Luftfahrt*, hrsg. vom Museum für Verkehr und Technik Berlin, München 1991, S. 21-37.

274 Pietsch spielt hier möglicherweise auf die Eröffnung des „Deutschen Rundfluges“ über eine Gesamtstrecke von 1 854 Kilometern am 11. Juni 1911 in Johannisthal an. Damals drängten sich auf dem 1909 eröffneten Flugplatz etwa 300 000 Menschen, weitere 300 000 Berliner hatten keinen Zutritt auf das Gelände erhalten.

275 Gemeint ist das Luftschiff „Schütte-Lanz“ („SL 1“) von der Werft Rheinau bei Mannheim, das am 17. Oktober 1911 auf Erstfahrt ging und nach über 50 Fahrten im Dezember 1912 von der preußischen Heeresverwaltung für 550 000 Mark angekauft wurde. Ein halbes Jahr später wurde es durch Gewitterböen zerstört. Weiter Anm. 290.

276 Zu den üblichen *Eintrittspreisen* seit 1910 vgl. Schmitt, *Als die Oldtimer flogen*, 1995, S. 36. Das Betreten des neuen Schuppenplatzes für 1 Mark pro Person ist in dieser Aufstellung allerdings nicht vorgesehen. Um Berthas Protest zu verstehen, sei angemerkt, dass beispielsweise ein Kohlentransportarbeiter um 1910 für drei Mark rund 7 Stunden arbeiten musste.

277 Die „Terrain-Aktiengesellschaft am Flugplatz Johannisthal-Adlershof“ wurde Ende 1909 gegründet. Der in demselben Jahr eröffnete Flugplatz war damals bereits ein Objekt umfangreicher Kapitalspekulationen. Direktor der Gesellschaft, die über ein Gründungskapital von 4 1/2 Millionen Mark verfügte, war der Unternehmer Arthur Müller. Dieser hatte nicht uneigennützig seine Hände im Spiel.



So entschuldete Müller mit Hilfe der Aktiengesellschaft die ein Jahr zuvor von ihm gegründete „Deutsche Flugplatzgesellschaft“, die maßgeblich am Ausbau des Flugplatzes beteiligt war und an der er als Direktor eigene Aktienanteile hatte. Der neu gegründeten Terrain-Aktiengesellschaft verkaufte er zudem das zwischen der preußischen Forstverwaltung und der „Deutschen Flugplatzgesellschaft“ ausgehandelte Vorkaufsrecht für das 300 Hektar große Pachtland zwischen Johannisthal und Adlershof. Müller, der 2,2 Millionen Mark Gratisaktien erhielt, löste die „Deutsche Flugplatzgesellschaft“ auf und gründete die „Flug- und Sportplatz G.m.b.H. Berlin-Johannisthal“, deren Direktorposten er mit Wirkung vom 1. Januar 1910 Georg von Tschudi (1862-1928) übertrug. Weil der vorhandene Flugplatz sich in seiner Anlage in mehrerer Hinsicht als unzweckmäßig erwies, begann unter von Tschudi der Ausbau. Binnen eines Jahres entstand der modernste europäische Flugplatz. An dessen Spitze stand im Jahre 1912 ein Aufsichtsrat von sieben Aktionären, deren Vorsitz Graf Wilhelm von Arco führte. Die Flugplatzdirektion verblieb bei Tschudi.

278 Der „*neue Schuppenplatz*“, entstanden 1910, war eine Fläche, auf der Flugzeuge montiert und zum Start vorbereitet wurden. Er bot Platz für etwa 100 Flugzeuge. Nach und nach wurden hier auch Flugzeugschuppen gebaut.

279 *Schuppen I* mietete seit 1910 der Ingenieur Edmund Rumpler (1872-1940), dem in demselben Jahr ein Lizenzvertrag mit dem erfolgreichen Konstrukteur Igo Etrich (1879-1967) gelang (weiter Anm. 289). *Schuppen II* gehörte zeitweilig der vom Berliner Taxiunternehmer Wolfgang Harlan gegründeten „Harlan-Flugzeugwerke GmbH“, die bis zum Jahresende 1911 mehrere Muster des erfolgreichen Harlan-Eindeckers baute. *Schuppen III* und *IV* gehörten im Jahre 1912 der „Ago Fluggesellschaft mbH“, gegründet von dem Aviatiker Gustav Otto (1883-1926), Sohn des Erfinders des Verbrennungsmotors Nikolaus August Otto. Die Gesellschaft übernahm 1913 den *Schuppen II*. Aus den drei Schuppen ging die „Ago Flugzeugwerke GmbH“ hervor, die sich zum stärksten Flugzeugbauunternehmen am „neuen Schuppenplatz“ entwickelte. Hier wurden zunächst verschiedene Ausführungen des „Otto-Giterrumpf-Doppeldeckers“ gebaut, wenig später gehörte das Werk zu den Johannisthaler Rüstungsbetrieben. In *Schuppen V* existierte bis zum Frühsommer 1913 eine Filiale der „Automobil & Aviatik A.G.“, die die Nachbaurechte des französischen Hanriot-Eindeckers erworben hatte und außerdem Kopien des französischen Farman-Doppeldeckers (Giterrumpf-Doppeldecker) baute. In *Schuppen VI* und *VII* gründete im Frühjahr 1912 der durch seine waghalsigen Kunstflugvorführungen bekannte Holländer Anthony H. G. Fokker (1890-1939) die „A.H.G. Fokker Aeroplanbau“, aus der ein Jahr später die „Fokker Aeroplanbau mbH“ hervorging. Fokker baute hier mehrere Muster seines Eindeckers „Spinne“, mit dem er erfolgreiche Flüge ausführte. *Schuppen VIII* hatte der Besitzer der „Flugschule Aero“, Allers (senior), gemietet. Sie wurde im Frühjahr 1913 geschlossen, den *Schuppen* übernahm Fokker, der im Ersten Weltkrieg zu einem der größten deutschen Flugzeugrüstungsunternehmen avancierte. Zur Entwicklung der Unternehmen vgl. Schmitt, Als die Oldtimer flogen, 1995, S. 64 ff.

280 Der „*Kaiserliche Aeroclub*“ war einer von mehreren Luftfahrervereinen („Berliner Verein für Luftschiffahrt“, „Berliner Flugsport-Verein“, „Reichsflug-Verein, Berlin“), deren Mitglieder durch die Zahlung einer jährlichen Pauschale freien Zutritt zum Flugplatz hatten. Die Privilegierten konnten bis an die Flugmaschinen und die Flieger herantreten. Da die meisten Zuschauer vom Bahnhof Niederschöneweide-Johannisthal zum Flugplatz gelangten, waren mit Umbau des Flugplatzes im Jahr 1910 viele der für das Publikum notwendigen Einrichtungen in die Nähe des Eingangs I, dem Haupteingang, verlegt worden. Das an der Südwestseite des Platzes gelegene Schuppengelände wurde seither als „alter Schuppenplatz“ bezeichnet. Der Sekundärliteratur zufolge soll das Gebäude des Kaiserlichen Aeroclubs damals abgerissen worden sein. Die Angaben Pietschs sprechen jedoch gegen diese Annahme.

281 Die „*Luft-Verkehrs-Gesellschaft A.G.*“ (LVG), Anfang 1911 durch Arthur Müller (vgl. Anm. 284) gegründet, beschränkte sich zunächst auf eine kleine Werkstatt und expandierte rasch. 1911 wurde mit dem Bau von zwei Flugzeugen begonnen (zwei Nachbauten des Albatros-Farman-Giterrumpf-Doppeldeckers), 1914 waren es bereits 600. Seit 1912 entwickelte sich eine Fabrikanlage, mit der Müller zum Rüstungsindustriellen avancierte. Diese Expansion begann mit der Bestellung von 18 Exemplaren des in Müllers Werkstatt verbesserten Giterrumpf-Doppeldeckers durch die Heeresverwaltung. Die großen Erfolge verdankte Müller seinem Konstrukteur Franz Schneider (1871-1941), der 1916/17 in Seegefeld bei Spandau, heute Falkensee, die „*Franz-Schneider Flugmaschinenwerke mbH.*“ gründete.

282 Benannt nach *Graf Ferdinand Adolf August Heinrich von Zeppelin* (1838-1917), Erfinder des starren Luftschiffes, das 1900 zum ersten Mal aufstieg. Die Luftschiffe waren vor dem Ersten Weltkrieg in der Öffentlichkeit als Militärluftschiffe und Verkehrsluftschiffe bekannt. Zumindest vorübergehend lag in Johannisthal die im Jahre 1912 verunglückte „*Schwaben*“, die von hier aus zahlreiche Flüge unternahm (vgl. Anm. 271).

283 Benannt nach *August von Parseval* 1861-1942), Luftschiffkonstrukteur und einer der ersten Hochschullehrer für Luftschiffahrt und Flugtechnik. Im Unterschied zu den Luftschiffen Zeppelins hatten die Parseval-Luftschiffe kein starres Korsett. Sie zeichneten sich durch Einfachheit, geringere Größe, leichteren Transport und höhere Elastizität aus. 1906 fand die erste und zugleich erfolgreiche Versuchsfahrt statt. Die im gleichen Jahr gegründete „*Motorluftschiff-Studiengesellschaft mbH.*“ mit Sitz in Reinickendorf bei Berlin kaufte das Luftschiff mit dem Recht zur alleinigen kommerziellen Verwertung. Dafür wurde das Tochterunternehmen „*Luft-Fahrzeug-Gesellschaft mbH.*“ (LFG) mit Sitz in Berlin und Werft in Bitterfeld gegründet. Das umgebaute nun sogenannte „*PL I*“ wurde schließlich vom „*Kaiserlichen Aeroclub*“ für Sport- und Ausbildungsfahrten gekauft, der Standort verblieb aber in Bitterfeld, bis es 1912 abgerüstet wurde. Das erfolgreichste Parseval-Passagierluftschiff aus Bitterfeld wurde „*PL VI*“, das 1912 in Johannisthal gelegen haben dürfte. Weiter Anm. 284.

284 Die erste von Pietsch erwähnte Halle wurde im Frühjahr 1910 von etwa hundert Zimmerleuten der „Ballonhallenbau GmbH“ Arthur Müllers errichtet. Die Halle befand sich an der Westseite des Flugplatzes neben der Einmündung der Köpenicker Straße in den heutigen Segelfliegerdamm und reichte aus für ein siebzig Meter langes Parseval-Luftschiff. Müller brachte hier das von der „Luft-Fahrzeug-Gesellschaft“ gekaufte Luftschiff „PL VI“ unter und gründete die „Luftfahrtbetriebs-GmbH“. Das war eine Gesellschaft für fliegende Nachtreklame über Berlin, die sich reichlicher Aufträge erfreute, wegen des technischen Entwicklungsstandes des Luftschiffes jedoch uneffektiv arbeitete. 1911 bildete Müller die „Luftfahrtbetriebs-GmbH“ zur „Luft-Verkehrs-Gesellschaft A.G.“ um, die sich mit dem Bau von Flugzeugen beschäftigte (vgl. Anm. 281). Die zweite von Pietsch erwähnte Halle hatte allerdings der „Luftschiffbau Zeppelin GmbH“ in Friedrichshafen am Bodensee gehört.

285 Die *Albatros-Werke*“, am 29. Dezember 1909 durch den Geschäftsmann Dr. Walter Huth und den Ingenieur Otto Wiener gegründet, wurden 1910 in die „Albatros-Flugzeugwerke GmbH“ umgebildet. Schon 1910 hatten die „Albatros-Werke“ mit dem Nachbau französischer Flugmaschinen, wie etwa dem Farman-Doppeldecker, begonnen, mit dem 1911 mehrere bedeutende Flugwettbewerbe gewonnen wurden. 1912 kam die erste Eigenkonstruktion auf dem Gebiete des Doppeldeckerbaus zustande. Die „Albatros-Werke“ entwickelten sich in kurzer Zeit zu einem der leistungsfähigsten Betriebe dieses Industriezweiges.

286 Am „alten Schuppenplatz“, wo sich das deutsche Motorflugwesen zu regen begann, waren 1912 noch zahlreiche Einzelkonstrukteure und einige Unternehmen untergebracht. Nach und nach verlor der „alte Schuppenplatz“ jedoch an Bedeutung. Nach 1910 kamen nur noch die wenigsten zahlungskräftigen Besucher zum „alten Schuppenplatz“, da sich der „neue Schuppenplatz“ direkt am Haupteingang befand. Wer es sich von den Konstrukteuren leisten konnte, der zog nun dorthin. Die monatliche Miete für einen Schuppen war dort allerdings doppelt so hoch wie am „alten Schuppenplatz“.

287 Die *„Flugmaschine Wright GmbH“*, 1909 gegründet, bezog den Schuppen auf der Adlershofer Seite des Flugplatzes Johannisthal in den ersten Monaten des Jahres 1910. Wright-Flugzeuge waren zunächst noch sehr gefragt. Durch den Kettenantrieb aber war das Flugzeug sehr störanfällig. Nachdem 1911 der bekannteste deutsche Wright-Flieger Paul Engelhard infolge eines Kettenbruchs tödlich verunglückt war, ließ das öffentliche Interesse an den Wright-Flugmaschinen deutlich nach. Bereits 1913 geriet das Unternehmen in finanzielle Schwierigkeiten und wurde aufgelöst. Lediglich als Fliegerschule wurde die *„Flugmaschine Wright GmbH“* weitergeführt (vgl. Anm. 272).

288 Die „*Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt*“ (DVL) wurde im April 1912 gegründet und erhielt ihren Standort an der Rudower Chaussee nahe dem Bahnhof Adlershof. Ihre Aufgabe bestand in der Prüfung von Flugzeugen, Flugzeugausstattungen und Zubehör. 1912 beschäftigte sie sich vornehmlich mit der Prüfung von Motoren, denn es war in demselben Jahr ein „Kaiserpreis“ zur Förderung des Flugzeugmotorenbaus in Höhe von 50 000 Mark ausgeschrieben worden. Hinzu kamen mehrere hunderttausend Mark durch Stiftungen der deutschen Großindustrie. Auf dem Versuchsgelände wurden fünf Motorenprüfstände gebaut, auf denen 43 zum Wettbewerb angelieferte Motorentypen geprüft wurden. Von den 26 beteiligten Motorenbauunternehmen erhielt die Firma „Benz-Motorenbau GmbH“ für ihren Vierzylinder-Reihenmotor den ersten Preis.

289 Diese Maschine wurde zum erfolgreichsten deutschen Flugzeug der Vorkriegszeit. *Edmund Rumpler* (1872-1940), von den aufsehenerregenden Flügen Wilbur Wrights (Anm. 272) angesteckt, gründete 1908 ein eigenes Luftfahrzeugunternehmen. 1910 zog er auf den Flugplatz Johannisthal, wo er Schuppen I auf dem „neuen Schuppenplatz“ mietete. Als Unternehmer blieb er jedoch erfolglos, bis ihm ein Lizenzvertrag mit dem erfolgreichen Konstrukteur *Igo Etrich* (1879-1967) gelang. Bezeichnend für das Geschäftsgebaren Rumplers ist es, dass er die im Lizenzvertrag vereinbarte Namensbezeichnung auf den in Johannisthal gebauten Maschinen „Etrich-Rumpler-Taube“ rasch auf „E.-Rumpler-Taube“ verkürzte, um das „E.“ schon 1911 schließlich ganz wegzulassen. Auch seinen Zahlungsverpflichtungen kam er nicht nach. Zu einem der populärsten Flugzeuge vor dem Ersten Weltkrieg wurde die Rumpler-Taube durch den Flieger Hellmuth Hirth, der, von Etrich ausgebildet, zahlreiche Siege erlangte.

290 Das Luftschiff „*Schütte-Lanz*“ („SL“) war der Auslöser für Pietschs Betreten des Flugplatzes. Das nach seinem Erbauer *Johann Schütte* (1873-1940) und dessen Finanzier, dem Mannheimer Großindustriellen Karl Lanz (1873-1921) benannte Luftschiff war eine Konstruktion mit einem Starrgerippe aus Holz. Schütte war zunächst Professor für theoretischen Schiffbau an der Technischen Hochschule Danzig (Gdansk). Seine wissenschaftlichen Forschungen führten beispielsweise zu der im Vergleich zu den Zeppelin-Luftschiffen aerodynamisch günstigeren Form des Luftschiffes. Das von Pietsch besichtigte Luftschiff („SL 1“) wurde in einer zweieinhalbjährigen Bauzeit in Rheinau gefertigt. Zunächst auf 350 000 Mark bilanziert, hatte seine Herstellung letztlich mehr als 2 Mio. Mark gekostet. Nach rund 65 Fahrten wurde es im Juli 1913 durch eine Gewitterböe zerstört.

291 Vgl. Anm. 279 (Schuppen VI und VII).

292 Vgl. Anm. 272 und 287.

293 Der *Lehrter Bahnhof*, das „Schloss unter den Berliner Bahnhöfen“, wurde zwischen Herbst 1869 und Sommer 1871 errichtet. Mit Rücksicht auf das nahe gelegene Schloss Bellevue war der Kopfbahnhof hell verputzt. 1951 wurde er stillgelegt und gesprengt. Vgl. Alfred B. Gottwaldt, *Das große Berliner Eisenbahn-Album 1838 bis heute*, Stuttgart 1978.

wurden. Vgl. Axel von der Straten, *Die Rechtsordnung des Zweiten Kaiserreiches und die deutsche Auswanderung nach Übersee 1871 – 1914*; Arno Armgort, *Bremen, Bremerhaven, New York 1693*