# **Klaus Euhausen** Waldrandsiedlung 28 16761 Hennigsdorf

Tel. / Fax: 03302-801178 E-Mail: <u>euhausen@aol.com</u>

Internet: http://www.euhausen-klaus.de/hennigsdorf

Stand: Juli 2019

# Vor 100 Jahren: Flugpionier ("Alter Adler") Theodor Schauenburg und der AEG-Flugplatz Nieder Neuendorf.

Hennigsdorf wird heute mit dem Lokomotiv- bzw. Eisenbahnbau (AEG/LEW, heute Bombardier) sowie mit dem Stahl- und Walzwerk (AEG/Flick, heute Riva) in Verbindung gebracht. Mit meinem Beitrag über die *frühe industrielle Entwicklung von Hennigsdorf und Nieder Neuendorf von 1866 bis zur Ansiedlung der Großindustrie (AEG) ab dem Jahre 1910*¹ habe ich die Entwicklung der Ziegelei und des Tonwerks näher beleuchtet. Bei der Beschäftigung damit habe ich einige Informationen über den Flugzeugbau in Hennigsdorf, den Flugplatz Nieder Neuendorf und den Flieger Theodor Schauenburg – etwa im Zeitraum von 1909 bis 1919 – bekommen. Dazu folgender Beitrag:

Der Wunsch der Menschen zu fliegen, bestand schon in vorchristlicher Zeit. Über erste in China konstruierte Drachen, die Sage von *Dädalus und Ikarus*, die flugtechnischen Studien eines Leonardo da Vinci, die Heißluftballone der Gebrüder Montgolfier, den gescheiterten Flugversuchen des "Schneiders von Ulm" (Alfred Ludwig Berblinger), den Gleitflugexperimenten der Brüder Otto und Gustav Lilienthal bis hin zum gesteuerten Motorflug der Brüder Orville und Wilbur Wright im Dezember 1903 waren über die Jahrhunderte viele "kluge und mutige Köpfe" an der Wahrwerdung dieses Traumes beteiligt.

Mit der Konstruktion geeigneter Motoren und der Verbreitung der Fotos der Wright-Flüge begann ab etwa 1908 auch in Deutschland eine Zeit der Flugpioniere – *Alte Adler* genannt<sup>2</sup> – mit rasanten Entwicklungen. Noch 1908 kam es zu ersten Passagierflügen, bald auch zu tödlichen Abstürzen. Hans Grade unternahm im Oktober 1908 bei Magdeburg einen Flug von 100 Metern in 8 Metern Höhe, im Juli 1909 flog der Franzose Louis Blériot über den Ärmelkanal. In Deutschland entstanden die ersten Flugplätze, im Oktober 1908 in Griesheim bei Darmstadt durch August Euler – Inhaber des deutschen Flugzeugführerpatents Nr. 1 – und im September 1909 in Johannisthal bei Berlin.<sup>3</sup>

Der Raum Berlin-Brandenburg hatte seinen Anteil an diesen Entwicklungen. Im Frühjahr 1909 wurde die *Flugmaschine Wright GmbH* gegründet. Orville Wright führte im September 1909 auf dem Tempelhofer Feld Demonstrationsflüge durch, einige Tage später auf dem Bornstedter Feld bei Potsdam. Paul Engelhard erhielt als erster Pilot der Gesellschaft das Flugpatent, es wurden 22 Flugzeuge des Typs *Wright A* gebaut und über 20 weitere Piloten in der Flugschule Johannisthal ausgebildet. Außerdem entstand die *IKAROS-Gesellschaft*, deren Zweck es u. a. war, Schauflüge zu veranstalten und Flugunterricht zu geben. Pilot der Gesellschaft ("*Aviatiker*") war im August 1910 Theodor Schauenburg (vgl. nachfolg. Abb. 1).

Schauenburg — Johannisthal
Passasierflüge auf Wright-Flugzeng M. 100
Flugunterricht do. M. 1000
Spezielle Angaben erteilt
"JKAROS"G.m.b. H., Berlin C.2, Neue Friedrichstr.1.
Fernsprecher Amt 7, 3610.

Online: http://www.euhausen-klaus.de/Euhausen Hennigsdorf fruehe industrielle Entwicklung.pdf

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Vgl. z. B. <a href="http://de.wikipedia.org/wiki/Alter\_Adler">http://de.wikipedia.org/wiki/Alter\_Adler</a> oder <a href="http://www.frontflieger.de/3-alteadler.html">http://de.wikipedia.org/wiki/Alter\_Adler</a> oder <a href="http://www.frontflieger.de/3-alteadler.html">http://www.frontflieger.de/3-alteadler.html</a>

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Vgl. z. B. die Seiten JOHANNISTHAL – Flugplatz, http://www.johflug.de

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Auch: Ikarus-Gesellschaft (vgl. Abb. 19 sowie Seiten 9 u. 10), in den Quellen existieren beide Schreibweisen

Die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG)<sup>5</sup> wollte an diesen Entwicklungen teilhaben. Die AEG-Tochter Hennigsdorfer Terrain- und Hafengesellschaft m. b. H. in Berlin hatte ab 1909 in Nieder Neuendorf und Hennigsdorf Grund und Boden erworben. Noch 1910 wurde auf Veranlassung des AEG-Vorstandes Baurat Paul Jordan eine *Flugtechnische Abteilung* eingerichtet. Neben Johannisthal, Teltow und Döberitz sollten Hennigsdorf und Nieder Neuendorf Standorte für die Entwicklung, den Bau und die Erprobung von Flugzeugen werden. Im Januar 1911 begann südlich von Hennigsdorf – größtenteils auf dem Gebiet der Gemarkung Nieder Neuendorf – der Bau der ersten AEG-Fabrikanlagen (Porzellanfabrik, weiter entstanden Fabriken für Öltuche und Lacke, Isoliermaterial sowie Heizapparate, nach 1916 u. a. "AEG-Fabriken-Süd" genannt).

Die Terraingesellschaft hatte 1910 auch die Dampfschneidemühle von Zimmermeister Hermann Conrad aus Werneuchen, dem ältesten Bruder des Hennigsdorfer Bauunternehmers August Conrad, übernommen. Der Betrieb befand sich an der nordöstlichen Ecke des späteren AEG-Geländes, südlich der Eisenbahnlinie (heute Horst-Müller-Straße / BioTechnologieZentrum). Das ehem. Hermann Conrad'sche Sägewerk, zu dem auch ein Wohnhaus mit Stall (später Beamtenwohnhaus der AEG genannt), eine Schmiede und Lagerschuppen gehörten, wurde zu einer Flugzeugwerkstatt umgebaut bzw. erweitert. Auch ein Pförtnerhaus wurde hier durch die AEG errichtet (Abriss um 1925). In dieser Werkstatt erfolgte zuerst der Bau eines Doppeldeckers, nach dem Muster einer Wright-Maschine, also weitgehend aus Holz gefertigt. Ab 1911 kam der Werkstoff Metall hinzu. An der Entwicklung hin zu Metallflugzeugen war offensichtlich der Berliner Ingenieur und Flugzeugkonstrukteur Dr. Ing. Fritz Huth beteiligt. Es fehlte allerdings ein "ordentlicher Flugplatz", wie es ihn seit Mitte 1911 jenseits der Havel – in Heiligensee/Schulzendorf – bereits gab.

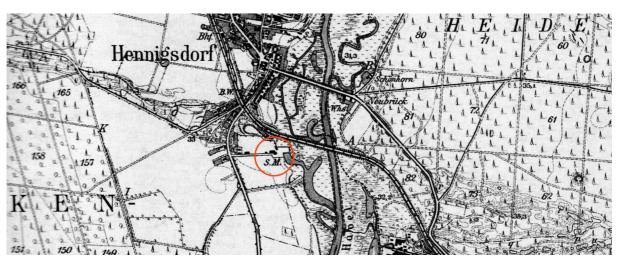


Abb. 2: Die Sägemühle (S. M.) von Hermann Conrad südlich der Bahnlinie am Havel-Altarm (um 1903).

1912 schließlich wurde westlich von Nieder Neuendorf auf den sogenannten *Spandauer Laßzinswiesen* oder *Teufelsbruchwiesen* ("*Das Große Bruch*") ein Flugfeld eingerichtet, in etwa parallel zum Nieder Neuendorfer Kanal (auch *Großer Graben* genannt). Es stand dort eine über 500 Meter breite Wiese zur Verfügung, vom Waldrand im Osten bis zum Muhrgraben im Westen ("*Der große Moor-Graben*") waren es mehr als 1000 Meter (vgl. Abb. 4).

Eigentümer der Anlagen war die AEG in Berlin (Friedrich-Karl-Ufer 2-4). Grund und Boden gehörten Rechtsanwalt Dr. Martin Cohn (Berlin) und Miterben, also den Kindern des 1905 verstorbenen Verlegers Emil Cohn, Rittergutsbesitzer zu Nieder Neuendorf.

\_

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Das Folgende u. a. nach DÜRKS: Urkundliche Geschichte; Hennigsdorfer Stadtgeschichte(n); BECKER, Jürgen, u. a.: Die Infrastruktur des Hennigsdorfer Werkes für Schienenfahrzeuge und Elektrotechnik; *Hennigsdorf magazin* 2/1999 und 3/1999; Gebäudebücher der Katasterverwaltung

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Vgl. zur Familie Conrad und zu der nachfolgend genannten Familie Cohn z. B. meinen Beitrag zur frühen industriellen Entwicklung von Hennigsdorf und Nieder Neuendorf, siehe Anmerkung 1. Quelle: Gebäudebuch Hennigsdorf I

Nach meinen Erkenntnissen ist die von BRONKHORST (S. 162) hergestellte Verbindung von Dr. Fritz Huth zur sog. "Villa Huth" in Nieder Neuendorf unzutreffend. Eigentümerin der Villa an der Havel war um 1915 "Margarethe Huth, geb. Wartenberg, verehelichte Ingenieur, zu Charlottenburg". Diese war Ehefrau von Ingenieur Richard Paul Willy Huth, beide um 1900 wohnhaft zu Spandau, Letzterer nicht verwandt mit Fritz Huth

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> Vgl. z. B. <a href="http://www.postmaxe.de/geschichten/flugfeld-schulzendorf.html">http://www.postmaxe.de/geschichten/flugfeld-schulzendorf.html</a>

Es entstand ein erster Flugzeugschuppen, der Mitte September 1914 abbrannte und bald darauf neu errichtet wurde. Der Bau eines Offizierunterkunftshauses und die Errichtung weiterer Flugzeugschuppen und eines Motorhäuschens folgten. 1915 kamen ein (weiteres) Unterkunftshäuschen und Sanitäranlagen (*Abort*), außerdem weitere Flugzeugschuppen sowie ein Benzinlager<sup>9</sup> hinzu. Komplettiert wurde die gesamte Anlage durch Wohnbaracken, ein Unterrichtsgebäude, einem Motorprüfschuppen sowie technische Anlagen wie Pumpenhaus und Transformatorenhäuschen. Neben den AEG-Maschinen nutzten auch andere Flugzeuge den Flugplatz Nieder Neuendorf.

Ab 1913 wurden südlich von Hennigsdorf Hallen zum Bau von Lokomotiven errichtet, später außerdem nördlich des Gutshauses Nieder Neuendorf das neue *Fliegerheim*, in dem junge Offiziere zu Flugzeugführern ausgebildet und untergebracht werden konnten.

Abb. 3: Das Fliegerheim der AEG nördlich des Gutshauses Nieder Neuendorf (Foto: privat/Stadtarchiv Hennigsdorf).



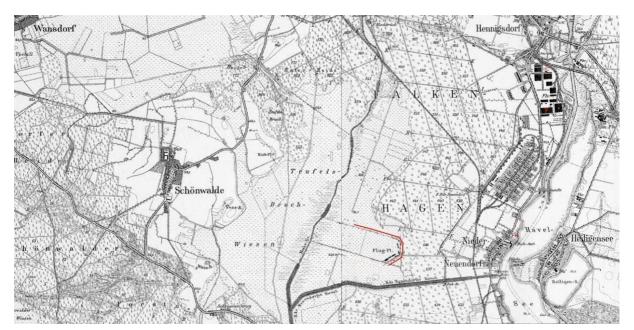


Abb. 4: Übersichtskarte (Stand der Kartengrundlage um 1914): Südlich von Hennigsdorf liegen die AEG-Fabriken, "HC" bezeichnet in etwa die Lage des ehem. Sägewerkes von Hermann Conrad (Eigentümerwechsel zur AEG etwa 1910), "F" die Lage der AEG-Flugzeugfabrik Hennigsdorf (1914 bis 1919), "FH" das Fliegerheim nördlich des Gutshauses Nieder Neuendorf. Zwischen den AEG-Werken (-Süd) und Nieder Neuendorf liegt das Reserve-Pulver-Depot mit einer Ladestelle an der Havel und einem Wachgebäude an der Landstraße südlich des Depots. Westlich des Dorfrandes von Nieder Neuendorf (heute Bahnhofstraße) befand sich seit etwa 1908 die Haltestelle Nieder Neuendorf der sog. Bötzowbahn. Die Zufahrt zum Flugplatz erfolgte über den (heutigen) Triftweg. Der nordwestliche Bereich des ehem. Flugplatzes Nieder Neuendorf wird seit 1952 durch den Havelkanal durchschnitten. Nordöstlich von Schönwalde (Bereich Elchpfuhl, Jagen 155, Teufelsbruch) entstand ab etwa 1935/36 der Flugplatz Schönwalde/Glien.

Kartengrundlage: Top. Karten 1763/3344 Marwitz und 1764/3345 Hennigsdorf. Einträge in rot (Kennzeichnung von Gebäuden und Örtlichkeiten) durch den Verfasser (veröffentlicht mit freundlicher Genehmigung der Staatsbibliothek zu Berlin, Preußischer Kulturbesitz, Kartenabteilung)

\_

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> Quelle: u. a. BLHA Rep. 2A I HG 812 und 813, darin ein Lageplan der Anlage mit Bemaßung der Gebäude



Die angehenden Piloten übten auch das zielsichere Abwerfen von Bomben, die militärische Nutzung der Flugplätze und der Fluggeräte spielte stets eine wesentliche Rolle. In diesem Zusammenhang wird auch der Militärflugplatz Döberitz – Ursprungsort der Heeresfliegerei und der Luftstreitkräfte des Kaiserreichs - genannt.

Abb. 5: Aviatiker Theodor Schauenburg in einem "Bomber" (Flugzeug mit Bombenabwurfvorrichtung) auf dem Flugplatz Johannisthal, 1912 (Quelle: www.johflug.de, mit freundlicher Genehmigung für diese und viele weitere Abbildungen)

Immer wieder kam es zu Unfällen. Die Zeitschrift (Nr. 4, v. 19.2.1913) berichtete:

Vor einiger Zeit ereignete sich auch wieder ein schwerer Sturz, der aber glücklicherweise gut verlief. Ingenieur [Joseph] Sablatnig war mit Oberlt. z. S. [Otto] Bertram auf dem neuen A.E.G.-Doppeldecker, mit dem er in Döberitz die Abnahmebedingungen erfüllt hatte, aufgestiegen und hatte die Absicht, trotz des sehr heftigen Windes nach dem A.E.G.-Flugplatz bei Hennigsdorf zurückzufliegen. Das Flugzeug folgte dem Lauf der Havel und befand sich in einer Höhe von ca. 560 Metern, als über Heiligensee ein Defekt am linken Flügel – wie es heißt, ist die Verwindungsklappe zerbrochen – Sablatnig zum sofortigen Niedergehen zwang. Der große Doppeldecker legte sich schief, Oberleutnant Bertram kletterte auf den rechten Flügel, um ihn durch sein Gewicht wieder aufzurichten; Sablatnig stellte den 100 PS N.A.G.-Motor<sup>10</sup> ab und ging in steilem Sturzfluge nieder, wobei er, da ihm ein Sturz unvermeidlich schien, Richtung auf die mit einer starken Eisdecke überzogene Havel nahm. Etwa 80 Meter über dem Boden schaltete der Flieger, um über die Häuser hinwegzukommen, den Motor wieder ein, riß den stürzenden Apparat knapp über die Dächer hinweg und warf ihn 2 Meter vom Ufer entfernt ins Wasser, Bertram flog ins Wasser und wurde von dem Oesterreicher, der selbst an Kopf, Brust und Knie verletzt bis an die Brust im Wasser steckte, vom Ertrinkungstode gerettet. Der Doppeldecker war total zertrümmert. Hier hat sich wieder Sablatnig als hervorragender Flieger, vielleicht besser gesagt, Flugkünstler, gezeigt und hat zwei Menschenleben gerettet.

Innerhalb weniger Wochen gab es dann 1915 zwei tödliche Abstürze in Nieder Neuendorf, am 19. Juli traf es Willy Kanitz<sup>11</sup> (zusammen mit Techniker Wilhelm Jebert) und am 11. September Kurt Wolf.<sup>12</sup>

Die deutsche Rüstungsproduktion war ein wesentlicher Schrittmacher der weiteren Entwicklungen. Noch 1914 begann der Bau von neuen Werkshallen, die Flugtechnische Abteilung wurde 1915 zur Flugzeugfabrik. Erste Flugapparate wurden ausgeliefert, es begann die Serienproduktion. Auch ein Wasserflugzeug wurde gebaut, die Fabrik mehrfach erweitert. Ein Doppeldecker mit zusammenlegbaren Tragflächen wurde entwickelt, um die Maschine leicht transportieren und auf kleinstem Raum auf Eisenbahnwagen unterbringen zu können. Bis zu 3000 Menschen arbeiteten in der Flugzeugfabrik.

Vier Jahre lang tobte ab August 1914 der Krieg an mehreren Fronten, Krieg in der Luft und Krieg aus der Luft bekam erstmals in der Geschichte eine große Bedeutung. Deutsche Flugzeuge und Luftschiffe (Zeppeline) flogen u. a. Angriffe auf Ziele im Süden Englands. Jagdflieger wie Oswald Boelcke, Hermann Göring, Max Immelmann, Manfred Freiherr von Richthofen, Ernst Udet und Werner Voß waren die Idole der jetzt heranwachsenden Jugend. Die hier genannten erhielten alle den Orden Pour le Mérite, <sup>13</sup> nur Göring und Udet erlebten das Ende des Krieges ... <sup>14</sup>

AEG-Tochter Neue Automobil-Gesellschaft AG, Berlin-Oberschöneweide (später Nationale Automobil-Gesellschaft), vgl. z. B. http://de.wikipedia.org/wiki/Nationale Automobil-Gesellschaft

Gustav Willy Kanitz, \* 3.5.1888 Dresden, verheiratet, Eltern: Korbmacher / Kaufmann Gustav K. und Ehefrau Maria Ida, geborene Anker, beide zu Dresden wohnhaft (Quelle: Geburtsurkunde, Sterbeurkunde). Kanitz erhielt die Fluglizenz Nr. 165 vom 6.3.1912 und wurde in Heiligensee beerdigt (steht dort auf dem Kriegerdenkmal verzeichnet, siehe hinten)

"Für das Verdienst". Der Orden wurde seit der Verleihung an Max Immelmann im Volksmund auch "Blauer Max" genannt

... beide spielten ab Januar 1933 eine besondere Rolle in der folgenden nationalsozialistischen Epoche

Ernst Curt Wolf, Unteroffizier der Flieger-Ersatz-Abteilung 1 in Döberitz, 1914 Oberingenieur zu Herne (Westfalen), \* 25.3.1883 Lugau bei Stollberg (Erzgebirge), Eltern: Betriebsführer Gustav Adolph W. und Ida Louise, geb. Adam, beide wohnhaft zu Gersdorf. Wolf war verheiratet und wurde in Herne beerdigt (Quelle: Heiratsurkunde, Sterbeurkunde)

Am Ende des Ersten Weltkriegs (Waffenstillstand am 11. November 1918) und im Zuge der nachfolgenden revolutionären Ereignisse floh General Erich Ludendorff am 23. November 1918 unter falschem Namen über den Flugplatz Nieder Neuendorf nach Schweden.<sup>15</sup>

5

Der Werksflugplatz und die Fliegerschule wurden bis Dezember 1915 von Hauptmann Wilhelm Baur de Betaz geleitet, dann bis 1917 von Hauptmann Walter Mackenthun<sup>16</sup> und Theodor Schauenburg.

Am 30. Juli 1919 erreichte ein AEG-Flugzeug G IV bei einem offiziellen Abnahmeflug mit acht Personen an Bord die Höhe von 6100 Meter und stellte damit einen neuen Höhenweltrekord auf. Die preußische Heeresverwaltung vergab Großaufträge, während des Ersten Weltkriegs wurden in Hennigsdorf u. a. Aufklärer (C-Klasse), Bomber (G-Klasse) und Infanterie-Flieger (J-Klasse) gebaut. Nördlich von Hennigsdorf wurde eine Pulver-Fabrik eingerichtet, im ganzen Land wurde die Wirtschaft komplett auf die "Erforder-Krieges" nisse des umgestellt ("Militarisierung der Wirtschaft").



Abb. 6: Das AEG-Rekord-Flugzeug von Juli 1919 (Foto: privat/Geschichtsverein Hennigsdorf). Bericht der Neuen Preußischen Zeitung, 1919 (J. Mückler)

Nach dem Versailler Vertrag – in dem Deutschland verboten wurde, Militärflugzeuge zu bauen – wurden 1919 noch kurzzeitig Zivilflugzeuge hergestellt, bevor die Ära des Flugzeugsbaus in Hennigsdorf in diesem Jahr endete.<sup>17</sup>







Abb. 7 bis 9: Flugzeugfabrik Hennigsdorf, Eingangsbereich (Tor IV) und Hallen, Flugzeug-Montagehalle, Mechanische Werkstatt (Fotos: Stadtarchiv Hennigsdorf)

Die ehem. Flugzeugfabrikhallen wurden für den Lokomotivbau genutzt, das Gebäude der ehem. Flugzeugwerkstatt (ehem. Hermann Conrad) wurde erst in den 1930er Jahren abgerissen.

Die meisten Anlagen und Gebäude am Flugplatz wurden zwischen 1919 und 1922 abgerissen, das Flugfeld ab 1934 noch einmal beim Bau des Fliegerhorstes Schönwalde genutzt.

Vgl. zu Ludendorff, zur Bedeutung des Militärstandortes Döberitz und zur Bedeutung des Flugplatzes Nieder Neuendorf während der sog. Märzunruhen 1920 in der Folge des Kapp-Putsches auch meinen Beitrag "Der Kampf um Hennigsdorf", online: <a href="http://euhausen-klaus.de/Euhausen Maerz">http://euhausen-klaus.de/Euhausen Maerz</a> 1920 Hennigsdorf.pdf

Vgl. z. B. <a href="http://de.wikipedia.org/wiki/Walter\_Mackenthun">http://de.wikipedia.org/wiki/Walter\_Mackenthun</a>, außerdem bei RICHTER
 Ein ausführlicher Beitrag zur Geschichte des Flugzeugbaus in Hennigsdorf ist durch das "AEG/LEW-Historikerteam" in Vorbereitung





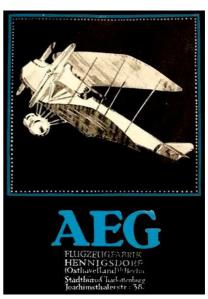


Abb. 10 bis 12: Plakatwerbung für die AEG-Flugzeugfabriken in Hennigsdorf und Johannisthal (Fotos: www. johflug.de und privat)

Gegenüber den ehemaligen Flugzeugschuppen in Nieder Neuendorf ließ um 1923/24 der Chefredakteur der *liberal-demokratischen Berliner Volkszeitung*, Politiker der linksliberalen DDP und Mitbegründer des "republiktreuen" *Reichsbanners Schwarz-Rot-Gold* Otto Nuschke<sup>18</sup> ein Haus (Wohnhaus, außerdem Nebenhaus, Stall und Scheune, teilweise später errichtet) errichten, dass er nach seiner verstorbenen ersten Ehefrau "Getrudenhof" nannte. <sup>19</sup> Auch der Grund und Boden, auf dem Nuschkes Haus stand, gehörte um 1925 den Cohn'schen Erben.



Abb. 13: Die Wiesen des ehem. Flugplatzes Nieder Neuendorf, westlich vom Getrudenhof, 2015, Blick nach Nordwesten (Foto: privat)

Vgl. z. B. http://de.wikipedia.org/wiki/Otto Nuschke

Ein Sohn aus dieser Ehe ertrank 1932 bei Nieder Neuendorf in der Havel

**Theodor Ludwig Schauenburg** wurde am 14. Oktober 1885 in Oldenburg in Oldenburg als Sohn des Kaufmanns Friedrich Wilhelm <u>Eduard</u> Theodor Schauenburg (\* 1847 Oldenbrok, heute Ovelgönne, Wesermarsch, † 1909) und seiner Ehefrau Anna Elisabeth Marie Neynaber (\* 1855 Bremerhaven, † 1932)<sup>20</sup> geboren.

Eduard Schauenburg hatte 1872 das väterliche Geschäft für Tuchwaren, Tapeten und Kurzwaren in Oldenburg (Lange Straße) übernommen, nach und nach erweitert, u. a. auf Gardinen und andere Dekorationsartikel. Der Kaufmann durfte sich ab 1881 "Hoflieferant seiner königlichen Majestät, des Großherzogs von Oldenburg" nennen und eröffnete noch in diesem Jahr ein weiteres Geschäft in Osnabrück, u. a. für Teppiche und Möbel. In Osnabrück verbrachte Theodor Schauenburg auch den größten Teil seiner Kindheit und Jugend. Nach dem Tod des Vaters wurde das Geschäft in Osnabrück von dem älteren Sohn Ernst Schauenburg<sup>21</sup> weitergeführt (das Osnabrücker Geschäft hieß später "Schauenburg & Lambrecht", in Oldenburg wurde Max Ullmann Mitinhaber, später Alleininhaber).

-Schauenburg, Ed., Teppich=, Möbelstoff=
2c.=Handlung, Langest. 91, 129.
Scselsch.: Raufm. Fr. Wish. Ed.
Schauenburg, Hofsiefer., Wohn.: Got=
torpst. 25, 1378 u. Raufmann M.
Ulmann, Amalienst. 7, 1392.

Abb. 14: Aus dem Adressbuch der Stadt Oldenburg i. O des Jahres 1900.



Abb. 15: Briefkopf des Einrichtungshauses Max Ullmann, Oldenburg, *Eduard Schauenburg Nachfolger* (Foto: www.alt-oldenburg.de)

Nach dem Besuch der Volksschule absolvierte "Theo" Schauenburg<sup>22</sup> von 1902 bis 1904<sup>23</sup> eine *Lehre*<sup>24</sup> und sollte *später ins elterliche Geschäft eintreten*. Seine *Militärpflicht* erfüllte er – um 1905/06 – bei den *Bückeburger Jägern* (Westfälisches Jäger-Bataillon Nr. 7). Etwa ab 1907 besuchte er – anders als viele andere Flieger und Flugzeugingenieure seiner Zeit, die zumeist aus dem "Bereich Maschinenbau und den verwandten Disziplinen" oder aus dem Militärdienst kamen – eine *Kunstschule für Innenarchitektur* in Berlin.<sup>25</sup>

<sup>22</sup> In einigen Zeitungsmeldungen wird der Familienname auch Schau<u>m</u>burg geschrieben (vgl. B.Z. v. 2.3.1910)

\_

Heirat der Eltern am 27. Oktober 1877 in Bremen, vgl. OFB Bremen und Vegesack, online: <a href="http://www.online-ofb.de/vegesack">http://www.online-ofb.de/vegesack</a>

<sup>&</sup>lt;sup>21</sup> Zum Bruder Ernst Schauenburg vgl. Anm. 23

Abschnittsweise wörtlich aus teilweise identischen Schriften und Zeitungsberichten, die von einem Bruder verfasst wurden und von denen einer mit "E. S." gezeichnet ist (1934), übernommen. Es liegt nahe, dass diese Berichte von Ernst Schauenburg geschrieben wurden (Quelle: SDTB)

Was für eine, schreibt sein Bruder nicht, vermutlich eine Lehre als Tischer / Möbeltischler (Raumausstatter/Dekorateur?)

Ob hier die Königliche Akademie der Künste, die Unterrichtsanstalt des Kunstgewerbemuseums oder vielleicht die Charlottenburger Kunstgewerbe- und Handwerkerschule gemeint ist, konnte ich nicht ermitteln

Schauenburg<sup>26</sup> war ... einer der besten Ruderer Berlins und zog 2 Jahre lang den Schlagriemen im Kaiser-Vierer des Berliner Ruderclubs "Sport Borussia". In späteren Artikeln wird er Korpsstudent genannt, er war also während seiner "Berlin-Zeit" Mitglied einer Studentenverbindung, wahrscheinlich des Corps Borussia Berlin.

Sein Sinnen und Trachten aber galt schon seit frühester Jugend dem uralten Menschheitstraum: <u>Fliegen</u>. So kam es, dass er sich nach einem Besuch der Internationalen Luftschiffahrt-Ausstellung in Frankfurt am Main (Juli bis Oktober 1909) bei der eben gegründeten Fachschule in Mainz einschrieb, an der er theoretische Vorkenntnisse für das Fliegen erwarb.

Als die Brüder Wright im Herbst 1909 in Berlin erschienen und erste Flüge vorführten, trat Schauenburg *mit ihnen in Verbindung*. Schon im Dezember 1909 wird er als Flugschüler von Fridolin Keidel zu den *ersten deutschen Wrightfliegern* gezählt (vgl. nachfolgende Abbildungen).





Abb. 16 (oben) und 17: Ein Wright-Doppeldecker über dem Flugplatz Johannisthal (Foto: privat). Darunter: Die Flieger Raymund Eyring, Oskar Heim, Theodor Schauenburg, Robert Thelen, Joseph Sablatnig, Orla Arntzen und Fluglehrer Fridolin Keidel vor ihrem Fluggerät. Die Nummern unter den Namen bezeichnen die Reihenfolge des Erwerbs der deutschen Fluglizenz, Sablatnig – Österreicher – hatte wahrscheinlich eine ausländische Lizenz (Foto: www.johflug.de).

21

Aus dem Programmheft des Nordmarkfluges 1912, online unter <a href="http://www.nordmarkflug.de">http://www.nordmarkflug.de</a>

Am 22. Juni 1910<sup>27</sup> erhielt Theodor Schauenburg auf einem Wright-Zweidecker A auf dem Flugplatz Johannisthal bei Berlin das Flugzeugführerpatent Nr. 11 des Deutschen Luftschiffer Verbandes (DLV). Damit gehört er zu den sog. "Alten Adlern", also den 817 Frauen und Männern, die vor dem Weltkrieg die deutsche Fluglizenz erhielten. Als "Nr. 11" gehört er nach August Euler, Hans Grade, Paul Engelhard, Ellery von Gorrissen, Fridolin Keidel, Emile Jeannin, Adolf Behrend, Eugen Wiencziers, Robert Thelen und Otto Lindpaintner (vgl. Abb. 22) zu den ersten deutschen Flugzeugführern überhaupt.<sup>28</sup>

9

# Gin neuer Wrightpilot.

Auf dem Flugplate Ichannisthal bat .. Gern abend ber Aviatifer Schauenburg - ber frühere Schlagmann bes Senioren-Bierers bes B. R. C. "Sport-Boruffia" - feine erften felbftanbigen Bluge auf einem Bright-Doppelbeder ber 3farus-Gefellfchaft absolviert. Es gelang ibm ein Flug von fechs Schauenburg will bemnächft bie Bilotenprüfung ablegen.

#### Pilotenprüfung in Johannisthal.

Gestern nachmittag wolke auf dem Johannisthaler Flugplat der frühere Kadweltmeister Poulain mit seinem Eindecker eigener Konstruktion das Pilotenzeugnis erwerben. Die Kommission war zur Stelle, aber dem Franzelen gelang es nicht, dom Boden abzulommen, so daß er schließlich die Prissung verschieben mußte. Dagegen benutzte der neue Wrightspilot der "Ikaus" Gesellschaft Th. Schauenburg die Anwesenheit der Sportkommissare, um die Bedingungen zur Erlangung des Pilotenzeugnisse zu ersüllen. — Gestern sind die deiten von Kapitänleutuant Engelhardt sitt das Budapester Meeting genannten Wright-Doppelbeder nach der ungarischen Hauptsatt gefandt worden.

Abb. 18 und 19: Zwei Zeitungsmeldungen von 1910 aus der B.Z. am Mittag (Quelle: www.johflug.de)

An der Berliner IKARUS-Gesellschaft war Schauenburg finanziell beteiligt, er bildete dann u. a. auf dem Flugplatz Teltow selbst Wrightschüler aus. Außerdem wird er – offensichtlich noch mit der Stadt seiner Kindheit und Jugend verbunden - erster Osnabrücker Motorflieger beim Osnabrücker Verein für Luftschiffahrt genannt.

Nach Erhalt des "Pilotenscheins" absolvierte Theodor Schauenburg diverse Schau- und Demonstrationsflüge. Auf den Flugschauen und Großveranstaltungen jener Zeit gehörten die Vorführungen der furchtlosen Männer<sup>29</sup> zu den herausragenden Ereignissen, mit Hunderten und Tausenden Zuschauern. Noch im Juni 1910 startete Schauenburg bei der Flugwochen in Hannover und Stettin.

Bei der ersten Norderneyer Sportwoche im August 1910 gelang dem Wrightflieger Schauenburg trotz der ungünstigen Windverhältnisse ein mehrminütiger Flug über Strand, Dünen und Meer.<sup>30</sup>

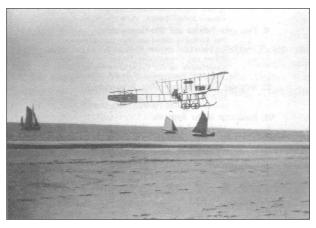


Abb. 20: Theo Schauenburg am Strand von Norderney (entnommen der Broschüre "75 Flughafen Norderney", Quelle: Stadtarchiv Norderney, Herr Manfred Bätje)

75 Jahre Flughafen Norderney

Nach anderen Angaben am 26. Mai 1910

Zu den hier genannten Flugpionieren, Flugplätzen und Flugereignissen vgl. u. a. die Einträge bei www.wikipedia.de ... zu denen sich im September 1911, nachdem sie den Widerstand einiger männlicher Flieger überwinden musste, als erste deutsche Frau Melli Beese mit der Flugzeugführer-Lizenz Nr. 115 gesellte

In Braunschweig startete Schauenburg am 3. September 1910 auf dem Großen Exerzierplatz an der Salzdahlumer Straße und flog 3 Minuten in 30 Metern Höhe, ein weiterer Motorflug von 15 Minuten in 125 Metern Höhe folgte kurz darauf. Außerdem startete der *Wrightpilot* in Halberstadt (September 1910), wo er eine Flughöhe von 300 Metern erreichte, sowie in Dresden und Hamburg. Anlässlich der Eröffnung des Flugplatzes Teltow am 2. Oktober 1910 führte er einen Schauflug mit dem *Wright-Flugapparat* vor.

Im Mai 1911 nahm Schauenburg mit vielen seiner Kollegen am Sächsischer Rundflug (Dresden-Königstein) teil. Am 11. Juni 1911 hob er – u. a. zusammen mit Emile Jeannin, Eugen Wiencziers, Robert Thelen und Otto Lindpaintner – zum ersten Deutschlandflug ab (vgl. nachfolgende Abbildung). In mehreren Etappen flogen die Piloten vom Flugplatz Johannisthal über Magdeburg, Schwerin, Hamburg, Kiel, Lübeck, Lüneburg, Hannover, Minden, Bielefeld, Münster, Köln, Dortmund, Kassel, Nordhausen, Halberstadt und Dessau zurück nach Berlin. In Kiel stürzte Schauenburg nach Motorausfall ab, blieb jedoch unverletzt.

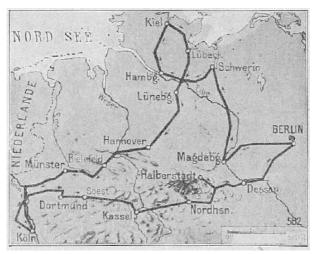


Abb. 21: Karte mit den Stationen des Deutschlandsflugs 1911 um den "B.Z. Preis der Lüfte" (Quelle: Zeitung "Der Luftweg" Nr. 23/24, offensichtlich Jahrgang 1921)

Es folgten etliche weitere Teilnahmen an Flugwettbewerben und Flugtagen, darunter ein Dauerflug mit einem Fluggast von über vier Stunden und die Mitwirkung an den Flugtagen Chemnitz im Mai 1911.

Als Ende des Jahres 1911 die IKARUS-Gesellschaft *zusammenbrach*, verlor Schauenburg viel Geld. Nun wandte er sich der Allgemeinen Fluggesellschaft (AFG) in Johannisthal zu und startete u. a. in Würzburg (Pfingstflugtage 1912), Altenburg, Hamburg und Naumburg. Im Juni/Juli 1912 absolvierte er den Nordmarkflug, im August nahm er an der Krupp-Flugwoche in Gelsenkirchen und wenig später an der Herbstflugwoche Johannisthal teil, zumeist auf einem *AFG-NAG-Doppeldecker*. Neben Johannisthal war der Flugplatz in Weimar Standort des *Einfliegers* Schauenburg.

Im Juli 1912 überstand er einen weiteren Absturz glimpflich, als er an der Kolberger Flugwoche teilnahm und mehrere prächtig gelungene Schau- und Höhenflüge ausführte. Als er mit seinem Wright-Doppeldecker niedrig über die Ostsee am Strande hinflog, ist er in das Meer gestürzt. Der Flieger konnte unverletzt wieder an das Land kommen; der Apparat wurde stark beschädigt an das Ufer gezogen.

Die Militärbehörden begleiteten das "Treiben der Flieger" und zeigten auch Interesse an Theodor Schauenburg. Auf einem *AFG-NAG-Doppeldecker* erhielt Schauenburg im Oktober 1912 den 1. Preis für seine gezielten Bombenabwürfe auf dem Übungsgelände in Döberitz. Wenig später erhielt er einen Prüfauftrag der Marine für ein amerikanisches *Curtis-Flugboot*, das in Lizenz nachgebaut werden sollte. Versuchsflüge mit dem Wasserflugzeug fanden in Wismar statt.

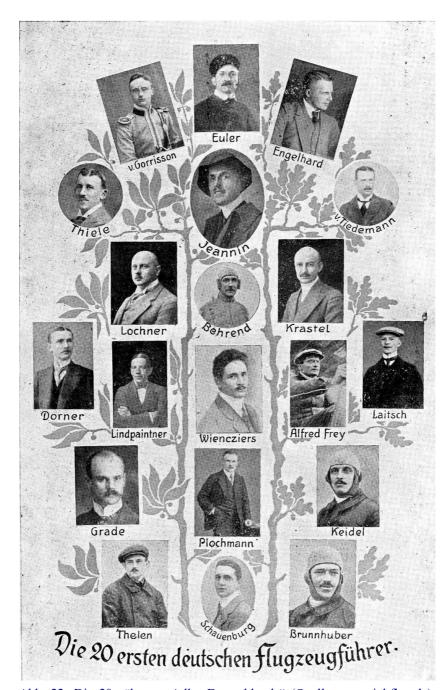


Abb. 22: Die 20 "ältesten Adler Deutschlands" (Quelle: www.johflug.de). Nach etlichen der hier genannten Flugpionieren sind an verschiedenen Orten Deutschlands Straßen, Flugzeuge, Preise, etc. benannt.

Im Januar 1913 ging Theodor Schauenburg als Pilot zu den Deutschen Flugzeugwerken in Lindenthal bei Leipzig, wo er allerdings nur wenige Monate blieb. Am 1. Juni desselben Jahres wurde er Chefpilot und Konstrukteur (Konstruktionsflieger) bei der Flugtechnischen Abteilung der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft (AEG) in Hennigsdorf.

In Berlin wurde am 15. September 1913<sup>31</sup> die Ehe mit der Näherin Gertrud Ella Alma Wacker (\* 29.3. 1892 Leipzig-Neureudnitz, Tochter des Werkführers Karl Wacker, verstorben, zuletzt wohnhaft Berlin-Mariendorf, und dessen Ehefrau Anna, geb. Bodenstedt, wohnhaft Berlin) geschlossen. Als Wohnort von Schauenburg ist zu diesem Zeitpunkt noch *Leipzig, Lothringer Straße 88* (heute: Coppistraße in L.-Gohlis), angegeben. Ob das Ehepaar Kinder hatte, konnte ich nicht ermitteln.

<sup>31</sup> Heiratsurkunde Standesamt Berlin I, II







Abb. 23 bis 25: Theodor Schauenburg, links: 1911 vor einem Wright-Doppeldecker, rechts: um 1912, wahrscheinlich auf einem AFG-Doppeldecker, in der Mitte ein Foto aus "jüngeren Jahren" (Fotos: www.johflug.de)

Während des Jahres 1914 nahm er am Hamburger Flugtag teil, im Mai an dem in Griesheim gestarteten Zuverlässigkeitsflug (*Prinz-Heinrich-Flug*, mit einem zusammenklappbaren AEG-Doppeldecker) – wofür er den Ehrenpreis der Stadt Münster erhielt – und am Ostseeflug-Wettbewerb in Warnemünde.

1914 erscheint der Name Theodor Schauenburg erstmals im Adressbuch von Berlin, mit dem Zusatz *Ingenieur* und der Adresse Tegel, Hermsdorfer Straße 18.<sup>32</sup> 1916 und 1917 wohnte er in Tegel in der Hauptstraße 13. Dies war damals der östliche Teil der heutigen Straße Alt-Tegel.

Shauenburg,	Schauenburg,
- Theodor, Jugen., Tegel, hermsborfer Gir. 18 II.	- Theodor, Ingen, Tegel, Haupifir. 13.

Abb. 26 und 27: Auszüge aus dem Adressbuch Berlin von 1914 und 1916

Nach jahrelangen Spannungen und Konflikten und in der Folge des Attentats von Sarajevo (28. Juni 1914) kam es am 28. Juli 1914 zum Krieg zwischen Österreich-Ungarn und Serbien, in den am 1. August das Deutsche und das Russische Kaiserreich eintraten.

Theodor Schauenburg wurde der am 1. August aufgestellten und mit AEG-Flugzeugen ausgerüsteten Feldflieger-Abteilung 30 (Abteilungsführer Felix Wagenführ, in der Armee Alexander von Kluck, Korps Alexander von Linsingen) zugeordnet, die am 7. August 1914 "ins Feld" ging. Am 13. August überschritt sie bei Aachen die Grenze nach Belgien und kam dann nach Nordfrankreich. Schauenburg absolvierte viele Feindflüge, zuerst ausschließlich als Aufklärer, Ende August bis über Paris.



Mit dem Eisernen Kreuz wurden ausgezeichnet:

Th. SCHAUENBURG,



Noch im August erhielt er das Eiserne Kreuz 2. Klasse (EK II.), wurde zum Vizefeldwebel und Ende November zum Leutnant der Landwehr befördert.<sup>33</sup>

Abb. 28: Verleihung des Eisernen Kreuzes (Quelle: AEG. Die wichtigsten Ereignisse seit Ausbruch des Krieges)

Ende 1914 wurde das Korps Linsingen von der Westfront in die Karpaten verlegt (Winterschlacht von Dezember 1914 bis März 1915). Am 1. Mai 1915 schoss Schauenburg einen russischen Eindecker französischer Konstruktion ab. Tags darauf soll Theodor Schauenburg vom Erzherzog Franz Salvator von Österreich-Toskana persönlich, der den Abschuss beobachtet haben soll, mit einem österreichischen Ehrenkreuz ausgezeichnet worden sein. Flugzeugabschüsse waren zu diesem Zeitpunkt des Krieges noch sehr selten und erregten großes Aufsehen.

32 Heute: Bernstorffstraße, weiter östlich schließt sich die Wilhelm-Blume-Allee an, dies war die alte Verbindung Tegel – Hermsdorf / Waidmannslust

Nach vorliegenden Unterlagen ist er später mit dem EK I. ausgezeichnet worden und hatte den Rang eines Leutnants der Reserve, Daten für die Verleihung und für die Beförderung sind mir nicht bekannt

Die AEG brauchte ihn dann dringend zurück in Hennigsdorf. Flugzeuge bekamen im Verlauf des Krieges eine immer größere Bedeutung. Das Testen und Einfliegen der Maschinen sowie die Ausbildung neuer Piloten waren Mitte/Ende 1915 die Aufgaben des *unabkömmlich reklamierten* Piloten, Konstruktionsfliegers und Fluglehrers Schauenburg in der Flugzeugfabrik Hennigsdorf und auf dem Flugplatz Nieder Neuendorf.

Um 1916 war Theodor Schauenburg auch Grundeigentümer in Nieder Neuendorf-Papenberge ("Papenberge-Ausbau"), von Flächen, auf denen sich um 1917 die Firma Habermann und Guckes (Berlin/Kiel, später Habermann & Guckes-Liebold) ansiedelte (Sägerei, Werkstatt, Magazin, Lager, außerdem ein Wohnhaus). Es kann angenommen werden, dass er das Grundstück in Nieder Neuendorf erworben hat, um es den anderen "Sommerfrischlern" entlang der Havel gleichzutun, also sich dort ein Haus oder Sommerhaus, ggf. mit einer Werkstatt, zu errichten. Doch dazu kam es nicht mehr.

Bei Looping-Versuchen über dem Flugfeld Nieder Neuendorf am 30. Mai 1917 traf ihn das Fliegerlos. Die AEG baute im Laufe des Krieges immer größere, schwerere und stark bewaffnete Flugzeuge, die im Luftkampf tollkühne Bahnen ziehen sollten, um dem Gegner auszuweichen. Der AEG-Chefpilot testete an diesem Tag ein solches Flugzeug und flog dazu auch Loopings. In etwa 600 Metern Höhe brach eine Tragfläche. Es gelang Schauenburg noch, das trudelnde Flugzeug einigermaßen abzufangen, in dem er Spiralen flog, um eine horizontale Lage des Flugzeugs herzustellen. Schließlich stürzte die Maschine aus etwa 300 Metern senkrecht ab und schlug auf der Wiese, dicht am Kanal, südlich des Flugplatzes der AEG, auf. Schauenburg starb "in Ausübung seines Berufes" und wurde 31 Jahre und 7 Monate alt.<sup>34</sup>

Die Zeitschrift "Flugsport" widmete ihm einen Nachruf:

No. 13 ,, FLUGSPORT". Scite 419

Theodor Schauenburg +. Mit ihm ist wieder einer der besten aus den Reihen unserer alten Zivilflieger geschieden. Theodor Schauenburg ist am 30. Mai bei einem Probeflug tödlich verungläckt. Er gehörte zu den Pionieren des deutschen Flugwesens. Bereits im Jahre 1910 lernte er als Schüler der Wright-Gesellschaft in Johannisthal fliegen. Längere Zeit stand er in Diensten dieser Gesellschaft und übernahm später als Fluglehrer die Filiale dieser Gesellschaft in Weimar. An vielen Fliegerweitbewerben nahm er stets mit schönen. Erfolg teil. Seine Ruhe, Entschlossenheit und sein hohes Können trugen viel zu seinen Erfolgen bei. Mit Beginn des Krieges zog auch er ins Feld, wo er lange Zeit erfolgreich flog und sich das Eiserne Kreuz I. und II. Klasse erwarb und zum Leutnant d. R. befördert wurde Nach Deutschland zurückgekehrt, trat er in die Dienste der A E. G. Flugzeugfabrik in Hennigsdorf bei Berlin, woselbst er nun bis zu seinem Tode als Chefpilot Glänzendes geleistet hat. Er starb den Heldentod fürs Vaterland. Keiner wird ihn, der der deutschen Fliegerei so unschätzbare Dienste geleistet hat, vergessen.

Abb. 29: Nachruf von 1917 (Foto: www.johflug.de)

<sup>34</sup> Sterbeurkunde Standesamt Hennigsdorf

Der AEG-Testflieger wurde in seinem Wohnort Tegel beerdigt, wahrscheinlich auf dem Friedhof Wilhelm-Blume-Allee. Das Grab ist nicht mehr auffindbar und wahrscheinlich nicht mehr vorhanden. Im Berliner Adressbuch steht ab 1918 die *Witwe Gertrud Schauenburg* weiterhin unter der Adresse Tegel, Hauptstraße 13, verzeichnet.

Auf der Internetseite Onlineprojekt Gefallenendenkmäler

http://www.denkmalprojekt.org/2012/buch alte-adler wk1.html

ist u. a. der Name Theodor Schauenburg genannt. 35



Abb. 30 und 31: Kriegerdenkmale für die Gefallenen des Ersten Weltkrieges 1914 – 1918, (links) in Tegel, Friedhof Wilhelm-Blume-Allee, ohne Namen, und (rechts) auf dem Kirchhof Heiligensee, mit Namen, u. a. Willy Kanitz (Fotos: privat)

In Hennigsdorf und Nieder Neuendorf erinnert wenig bis nichts an die Zeit der Flugpioniere.

# Ein Pionier der Luftfahrt

Bur Erinnerung an einen der ersten deutschen Flieger, Theodor Schauenburg

Abb. 32: Überschrift aus einem Zeitungsartikel der 1930er Jahre

Primärquelle ist die Publikation HACKENBERGER, Willi: Die alten Adler – Pioniere der deutschen Luftfahrt. 1960. Auch Willy Kanitz ist auf dieser Seite genannt Fotos vom Flugplatz Nieder Neuendorf (Archiv/Sammlung *Postmaxe* Frank-Max Polzin, Heiligensee, mit freundlicher Genehmigung):

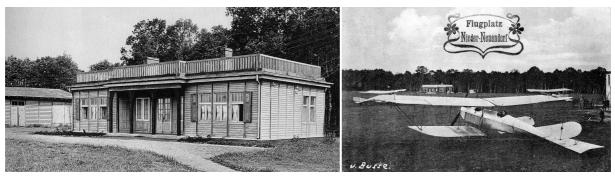


Abb. 33 und 34: Unterkunfts- und Unterrichtsgebäude sowie Flugzeuge auf dem Flugplatz Nieder Neuendorf



Abb. 35: Flugzeuge vor den Flugzeugschuppen des Flugplatzes Nieder Neuendorf

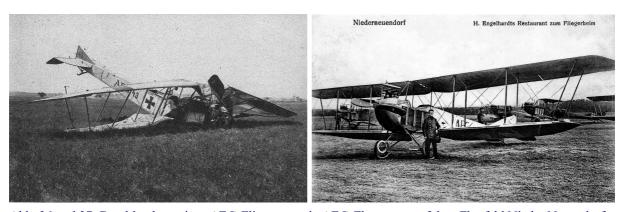


Abb. 36 und 37: Bruchlandung eines AEG-Fliegers sowie AEG-Flugzeuge auf dem Flugfeld Nieder Neuendorf Das "Restaurant zum Fliegerheim" von Hermann Engelhardt befand sich im Dorf, schräg gegenüber der Kirche bzw. gegenüber vom Fliegerheim (vgl. Abb. 3, Seite 3)

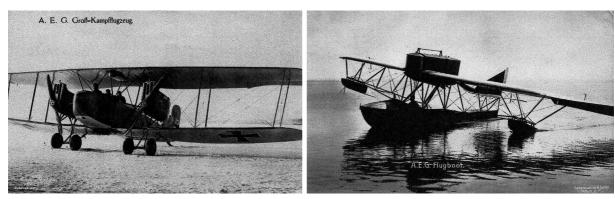


Abb. 38 und 39: AEG-Großkampfflugzeug (vgl. S. 5, Abb. 6) und AEG-Flugboot (vgl. S. 10, unten)

# Wichtigste Quellen:

- 75 Jahre Flughafen Norderney. Chronik der Luftfahrt und des Seebäderflugdienstes nach Norderney. Hg. von der Flughafen Norderney GmbH, Stadt und Niedersächsisches Staatsbad Norderney. Inhalt und Gestaltung: Manfred Bätje, Stadtarchiv Norderney. 1997.
   Online: http://www.norderney-chronik.de/download/sonder/75jahre-flughafen.pdf
- ALS DIE AEG FLUGZEUGE BAUTE. Adtranzparenz 2/2000.
- BECKER, Jürgen, u. a.: Die Infrastruktur des Hennigsdorfer Werkes für Schienenfahrzeuge und Elektrotechnik. 2014.
- BRONKHORST, Johannes: Das Paradies Oberhavel. Geschichten aus der Geschichte Nieder Neuendorf und einiges mehr. 2009.
- DIE LEISTUNGEN DER AEG-FLUGZEUGFABRIK.
- DÜRKS, Dr. Wilhelm: Urkundliche Geschichte der Landgemeinde Hennigsdorf. 1931.
- FORSCHEN UND SCHAFFEN. Beiträge der AEG zur Entwicklung der Elektrotechnik bis zum Wiederaufbau nach dem zweiten Weltkrieg. Band 2. Hg: AEG. 1965. Darin: HOFFMANN, Max: Flugzeugbau.
- Gebäudebücher der Katasterverwaltung.
- Jahrbuch der Luftfahrt 1910.
- Jahrbuch des Deutschen Luftfahrer-Verbandes 1914.
- RICHTER, Peter: AEG-Großflugzeug stellte im Jahr 1917 Höhen-Weltrekord auf, in: MAZ/NOZ 21.4.1999.
- RICHTER, Peter: Ein Flugpionier macht bei der AEG Karriere Luftfahrt Pilot Walter Mackenthun leitet die Fliegerschule und den Werksflugplatz in Nieder Neuendorf (Teil 1), in: MAZ/NOZ 21.4.2011.
- RICHTER, Peter; TEREN, Antonius, diverse Artikel, in: *Hennigsdorf magazin* 2/1999 und 3/1999.
- STADTARCHIV HENNIGSDORF. Personenstandsurkunden des Standesamtes Hennigsdorf.
- STADT HENNIGSDORF / ROHNSTOCK BIOGRAFIEN: Hennigsdorfer Stadtgeschichte(n), 2011.
- ZEITUNGSBERICHTE, verschiedene.

# Ein besonderer Dank geht an:

- *JOHANNISTHAL Flugplatz*, private Internetseiten, <u>www.johflug.de</u> (Herr Alexander Kauther und Herr Paul Wirtz).
- Jörg Mückler.
- Postmaxe Frank-Max Polzin, Heiligensee.
- Stadtarchiv Hennigsdorf.
- Stadtarchiv Norderney.
- Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin (SDTB).