

Flugplätze der Frühzeit

Die erste Flugwoche auf dem ersten deutschen Motorflugplatz Johannisthal Ende September 1909 sowie der Gewinn des Lanz-Preises der Lütte durch den Brandenburger Flugpionier Hans Grade nur einen Monat später entfachten die Begeisterung vieler Menschen für das Fliegen. An mehreren Orten im Berliner Umland bildeten sich Luftsportvereine und man bemühte sich, Flugplätze einzurichten, Flugapparate zu bauen und Fliegen zu lernen.

Flugwerft Grünau und Fliegerschule Eichwalde

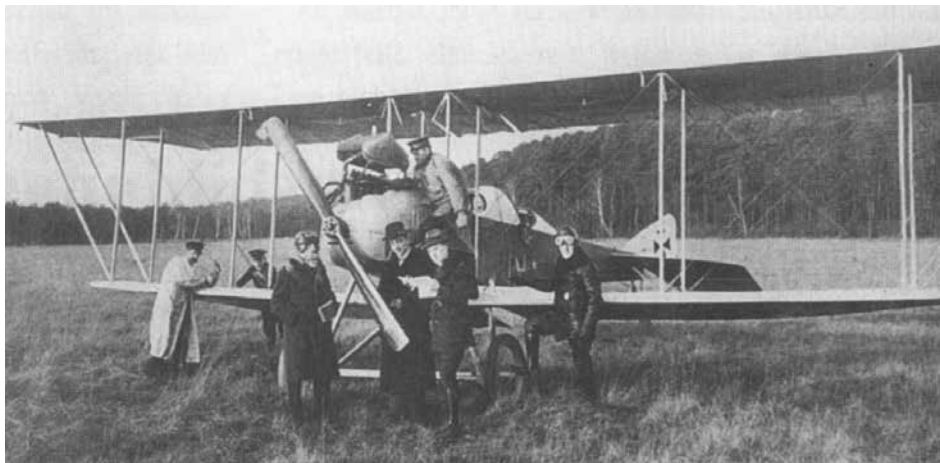
Unter den Zuschauermassen der ersten Johannisthaler Flugwoche befand sich auch der 16jährige Gymnasiast Friedrich Sasse. Bald darauf trat er schon dem neu gegründeten Verein deutscher Flugtechniker bei, nahm ein Ingenieurstudium auf und verbrachte seine Freizeit vornehmlich auf dem 1910 eingerichteten Flugplatz Teltow bei den Flugzeugbauern, bei denen er sich auch selbst das Fliegen beibringen konnte. Nach Beendigung des Studiums fing Sasse 1913 als Konstrukteur bei der Viktoria-Flug-Werft GmbH in Grünau an. Die Werkstatt befand sich am Sportdenkmal am Ufer der Dahme (ca. 7 km von der heutigen Schönefelder Nordpiste unter der östlichen Einflugschneise). Hier entwarf, baute und testete man nicht nur Eigenkonstruktionen, sondern auch die anderer Aviatiker, wie z.B. Anthony Fokker aus Johannisthal, welcher hier

ein Flugboot bauen ließ und dann selbst auf der Dahme erprobte. Gleich bei dem ersten Versuch erlitt der Apparat Bruch, da er wohl ein Schiff rammte. Fokker setzte den Wasserflugzeugbau nicht fort.

1913 pachtete man zur Flugwerft ein Erprobungsflugfeld, den Kahlen Horst bei der Gemeinde Eichwalde, nur wenig südlich an der Südostecke des Grünauser Forstes (unter der östlichen Einflugschneise der Südbahn des BER). Friedrich Sasse bekam die Leitung des Flugplatzes und richtete zur finanziellen Aufbesserung hier auch eine Fliegerschule ein. Neben Schulungen sowie Rund- und Passa-



Friedrich Sasse vor einem Doppeldecker auf seinem Flugplatz Eichwalde



Sasse-Doppeldecker auf dem Flugplatz Eichwalde 1916 – an der Luftschraube offenbar 3. Fluggäste. Die Maschine hatte immerhin 16,5 m Spannweite und wurde von einem 6-Zylinder-Reihenmotor mit 95 PS von Mercedes angetrieben.

gierflügen gab er auch theoretischen Unterricht und verbesserte konstruktiv die eingesetzten und zu testenden Flugmaschinen. Darüber hinaus schuf und baute er in den Schuppen am Rande des Platzes erfolgreich auch eigene Konstruktionen. 1915 /16 entstanden so drei Eindeckerflieger (SasseTauben) und ein Sasse-Doppeldecker, in dem er immerhin schon drei Fluggäste mitnehmen konnte. Sein Flugplatz wurde auch von den zahlreichen Fliegerschulen vom nahe gelegenen Flugplatz Johannisthal zur Übung von Außenlandungen frequentiert. Die erste Pilotin Deutschlands, die legendäre Melli Beese, welche auch in Johannisthal eine Flugschule betrieb, soll z.B. mehrfach in Eichwalde gesichtet worden sein.

1917 wurde die Fliegerschule Eichwalde von der Zentrale für Aviatik zwecks Ausbildung vom Militär übernommen. Sasse richtete nun wieder die 1914 geschlossene Flugwerft in Grünau am Sportdenkmal ein und fertigte Flugzeugteile für die Flugzeugbauer Fokker, Albatros, LVG und Rumpler.

Als der Flugzeugbau in Deutschland nach dem 1. Weltkrieg verboten wurde, baute Sasse in der Flugwerft Boote. Der Eichwalder Flugplatz wurde geschlossen und geriet in Vergessenheit. Als das Segelfliegen ab 1923 aufkam, begann Sasse mit diesen Enthusias-

ten in seiner Werkstatt vor allem Schulgleiter vom Typ Zögling zu bauen. Mit einem Freund konstruierte und fertigte man auch Leistungssegler, wie den Typ Erich Offermann für die Rhönwettbewerb.

Ab 1927 baute die Sasse-Werkstatt dann nur noch Boote. Nach dem 2. Weltkrieg lebte Sasse in der DDR und leitete bis zum Renteneintritt das Büro für Erfindungswesen der Reichsbahn, wobei er auch selbst, wie schon seit 1913 im Flugwesen, weitere Patente beibringen konnte.

Flugplatz Heiligensee

Ebenfalls von der Johannisthaler Flugbegeisterung angesteckt, gründeten nordwestlich von Berlin hiesige Enthusiasten der Orte Heiligensee und Schulzendorf (eingemeindet in Berlin 1920) im Jahre 1910 den Deutschen Flugsportverein, Sitz Schulzendorf. In der Ortslage Heiligensee zwischen gleichnamigem See und Bahnhof - im Osten grenzte der Ort Schulzendorf an richtete man ein Flugfeld ein, auf dem man zunächst einige Holzschuppen baute. Später kam am Waldrand ein Hangar hinzu.

Hier wurde nun von den Vereinsmitgliedern gewerkelt, experimentiert, gebaut und nach-



Ansichtskarte vom Flugplatz Heiligensee

gebaut vorwiegend Eigenkonstruktionen aus Bambusrohr mit Stoffbespannung.

Als Antrieb benutzte man kleine Automotoren, welche allerdings damals für die windigen Konstruktionen meist viel zu schwer waren. Abstürze waren an der Tagesordnung wobei nicht Wenige dabei auch zu Tode gekommen sein sollen. Ein leidlicher Flugbetrieb entwickelte sich nur mit bewährten Typen aus den Johannisthaler Werkstätten. Auch hier nutzten vor dem 1. Weltkrieg Flieger von anderen Plätzen oftmals Heiligensee als Flugziel bzw. für eine Zwischenlandung, wofür die Platzherren einen drehbaren Wind-

sack für die Windrichtung und -stärke und ein Landekreuz für den optimalen Aufsetzpunkt bereit hielten.

Ab 1915 nutzte das Militär den Flugplatz zur Ausbildung seiner Heerespiloten. 1919 musste man das Fliegen und den Platz aufgeben. Das Gelände wurde parzelliert und bebaut. Nur eine Straßenbahnhaltestelle Flugplatz in der Heiligenseestraße, Ecke Am Dachsbau erinnerte noch viele Jahre an diese Episode aus der Pionierzeit der Fliegerei und an ihre Flugpioniere.

Jörn Lehweiß-Litzmann



Der Beitrag ist entnommen aus dem Buch „Historische Luftfahrtstätten in und um Berlin“ (Autorenkollektiv der GBSL*, Media Script Verlag Berlin 2014, ISBN 978-3-9814822-4-9, Preis 24,50 €)

*) GBSL - Gesellschaft zur Bewahrung von Stätten deutscher Luftfahrtgeschichte

