

**Industriemuseum Region Teltow
mit Informationszentrum Berufs- und Studienorientierung**

**Von der Dampfmaschine zur digitalen Welt
150 Jahre Industriekultur**

Teltow den 03. August 2022

Industriemuseum *aktuell*

Das Industriemuseum ist für Besucher geöffnet!

Dienstag bis Sonnabend von 10:00 bis 16:00 Uhr

Vorträge im Industriemuseum

Der nächste Vortrag in der gemeinsamen Veranstaltungsreihe des Vereins Industriemuseum Region Teltow e.V. und des Unternehmensverbandes Brandenburg-Berlin e.V. nach der Sommerpause ist im September.

**Dienstag 06. September Vortrag 16:00 Uhr Bakelit – Formmassen für die Elektrotechnik
und die Entwicklung der Gütesicherung
in Berlin – Dahlem**
Herr Dr. Wolfgang Stark , Kleinmachnow

Neues vom Industriemuseum

Lothar Starke

Der Beitrag der Unternehmen der Region für die Luftfahrt

Teil:

Der Flugplatz Teltow

Von einem Versuchsflugfeld zu einem Wirtschaftsunternehmen

Zwischen der Teltower Industriebahn im Süden und der Chaussee nach Großbeeren entstand im Sommer 1910 auf einem Areal von ca. 900x700 m das Teltower Flugfeld.

Der Berliner Adolf Hinrichsen gründete dort die „Flugfeld Teltow-Berlin GmbH“, deren Geschäftsstelle sich in der Zimmerstraße in Berlin befand. Auf dem Gelände wurden drei hölzerne Hallen, eine zementierte Start- und Landebahn sowie eine Tribüne errichtet. Die Gesellschaft vermietete anfangs ihre Hallen an Konstrukteure, Ingenieure und Techniker der Flugzeugbranche. Diese konstruierten, bauten und testeten dort ihre Flugzeuge.

Am 2. Oktober 1910 erfolgte die feierliche Eröffnung mit einer Flugschau des Wright-Piloten Schauenburg. Vom Sommer 1911 wurden an den Wochenenden regelmäßig Flugschauen durchgeführt, die bei den Besuchern sehr beliebt waren.

1911 übernahm Dr. Valentin aus Berlin das Flugfeld und gründete die „Flugfeld Teltow GmbH.“

Im August 1911 eröffnete der Flieger Gustav Witte aus Lichterfelde eine Fliegerschule und bildete Piloten aus.



Bild vom Flugplatz

Man errichtete eine vierte Halle und vermietete die Hallen im Oktober an die AEG.

Wichtige Ereignisse auf dem Flugfeld Teltow: Am 4. März 1912 erfolgte durch Gustav Witte der erste offizielle Nachtflug in der deutschen Fliegergeschichte von Teltow über Lichterfelde, Zehlendorf, Lankwitz und zurück.

Am 15. März stürzte Witte bei einer Flugvorführung ab und verstarb an den Folgen.

Am 27. September 1912 wurde in Teltow der Welt- und Deutsche Höhenrekord mit drei Fluggästen bei einer Höhe von 1120 m durch Sablatnig aufgestellt.

Im September 1913 wurde Erich Schrader neuer Geschäftsführer des Flugübungsfeldes. In der Zeit um 1913/1914 gab es bereits ein Wohn-Verwaltungsgebäude und acht Hallen.

Im Jahr 1913 wurden in Teltow 1434 Starts mit 17 Überlandflügen von mehr als 30 Minuten Dauer durchgeführt. Als einer der kleinsten Flugplätze im damaligen Deutschland belegte Teltow in der Anzahl der Starts den 4. Platz.

Während des Ersten Weltkrieges endete der zivile Flugbetrieb. Man begann im Auftrag der Heeresverwaltung Ersatzteile für Flugzeuge zu produzieren. Im Jahr 1917 brannten einige der hölzernen Flugzeughallen ab.

Ende 1917 übernahm Robert Mederer, Ingenieur und Kaufmann aus Berlin, das Anwesen und gründete die „**Norddeutsche Flugzeug- Werke GmbH Teltow**“.

Das Unternehmen baute und reparierte Flugzeuge für den Kriegseinsatz. Im September 1918 begann eine groß angelegte Erweiterung der Produktionsstätten. Bis Januar 1919 entstanden zwei neue Produktionshallen, ein Maschinenhaus mit Dreherei und Schmiede, ein Verwaltungsgebäude und mehrere Lagerhallen.

Dieses Werk entwickelte sich zu einem starken, kriegswichtigen Unternehmen. Im Jahr 1920 hatte das Werk etwa 450 Mitarbeiter und war damit der größte Arbeitgeber in Teltow.

Nach dem Ersten Weltkrieg sollte ein eigenes ziviles Flugzeug, der „Pfeildoppeldecker“, gebaut werden. Der am 28. Juni 1919 abgeschlossene Versailler Vertrag verbot die Produktion von Flugzeugen, sodass es im Sommer 1919 zum Stillstand der Produktion kam und 50 Angestellte entlassen wurden.

Im Herbst 1919 versuchte man es dann mit der Montage von Automobilen, wozu auf dem Gelände des Flugplatzes zwei weitere Hallen errichtet wurden.

Im Mai 1920 gelang dem Unternehmen, das sich nun „**Nordflug-Werke Teltow GmbH**“ nannte, lediglich ein Auto zu verkaufen. Man nahm daher auch die Montage von Motorbooten in das Produktionsprogramm auf.

Nach dem Ersten Weltkrieg fielen die Nordflug-Werke in die Bedeutungslosigkeit. Da die Bevölkerung unter Hunger litt, wurden größere Teilflächen des Flugfeldes zu Ackerland umgewandelt und einige Hallen zu Stallgebäuden umgebaut.

Im März 1923 wandelte Robert Mederer die Nordflug-Werke in eine **Aktiengesellschaft** um. Diese hatte nur ein Jahr Bestand, dann wurde als neue Gesellschaft die „**Nordflug-Handelsgesellschaft mbH**“ gegründet. Auch diese Gesellschaft hatte keinen langen Bestand. Im Jahr 1924 wurde mit dem Abbruch und dem Verkauf von Anlagen begonnen. Das Ende des Werkes zog sich bis zum Jahr 1929 hin und endete mit einer Zwangsversteigerung der Immobilien. Das Flugplatzgelände erwarb das Gothaer Hofbankhaus Max Müller.

In den Jahren 1930/31 begann man das Gelände zu parzellieren. Es entstanden Wohnlauben, Wochenendhäuser und Wohnhäuser.

1930 kam **Heinrich Exner** aus Berlin in den Besitz des Geländes und gründete eine Firma.

1934 errichtete er einen Lagerschuppen sowie zwei Ausstellungs- Häuschen. Später wurde aus dem Unternehmen die „**Abbruch-Aktiengesellschaft Teltow**“, die das Terrain weiter als Lagerplatz nutzte. Das ehemalige Bürogebäude der Nordflugwerke wurde an den Staat Preußen verpachtet, der hier ein Landjahrheim für den Arbeitsdienst errichten wollte. Nach einem gerichtlichen Streit wurde der Staat Preußen Eigentümer des gesamten Geländes des ehemaligen Flugfeldes.

1939 wurde die Liegenschaft an die Reichspost verkauft, die auf dem Gelände eine Funkanlage errichtete.

Im Zweiten Weltkrieg wurden die fünf Hangars und die anderen Gebäude zerstört, danach wurde das Gelände zu Ackerland umgewandelt.

AEG Flugzeugbau

Die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) gehörte zu den wenigen namhaften Großunternehmen, die sich frühzeitig im Flugzeugbau engagierten. Nachdem das Unternehmen seit 1908 mit Kapital an der Gründung der Luft-Fahrzeug-Gesellschaft (LFG) beteiligt war, wurde unter Leitung von Emil Rathenau 1910 eine eigene „Flugtechnische Abteilung“ gegründet.

Vorbild für die eigene Flugzeugentwicklung bildete ein angekaufter Wright-Flyer.

Die AEG ging bei der Konstruktion ihrer Versuchstypen neue, innovative Wege. So wurden die wichtigsten Konstruktionsteile wie das Rumpfgerüst, das Fahrwerk, die Holme und die Stiele nicht, wie damals üblich aus Holz, sondern aus Stahlrohr und Blechen gefertigt.

Die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft (AEG) begann 1912 mit dem Bau von Flugzeugen auf dem Flugplatz Teltow. 1913 führte sie erstmals in Deutschland die Metallbauweise ein. Eine weitere Pionierleistung des AEG Flugzeugbaus war die Einführung klappbarer Flügel.

Das erste in Teltow getestete Flugzeug hatte einen 75 PS Körting-Motor, Konstrukteur und Pilot war Paul Stumpf.

1914/15 stellte die AEG eine Schulmaschine vor und wies nach, dass Stahlrohrkonstruktionen durchaus leichter sein konnten als Holzflugzeuge der Konkurrenz.

Daraus entstanden während des ersten Weltkrieges unter Verwendung stärkerer Motoren zweisitzige Militär-Doppeldecker und -aufklärer, ein gepanzertes Infanterieflugzeug und ein Großbomber.



Bild Flugzeug (AEG)

Während des ersten Weltkrieges wurde die Fertigung von Teltow nach Henningsdorf verlegt, wo eine eigene Startbahn von drei Kilometer Länge geschaffen wurde. Gegen Ende des Krieges schließlich siedelte das Werk nach Johannisthal über. 1919 wurde die Produktion nach den Bestimmungen des Versailler Vertrages beendet.

Lothar Starke
Vorsitzender
Verein Industriemuseum Region Teltow e.V.

<https://www.facebook.com/IndustriemuseumTeltow>

www.imt-museum.de

[e-mail: imt-museum@t-online.de](mailto:imt-museum@t-online.de)

Industriemuseum aktuell online:

<http://imt-museum.de/de/home/imt-aktuell>