

# Flugplatz Deuthen

## Ein Bruchpilot macht die erste Landung

Das erste Flugzeug, das mit einem Verbrennungsmotor betrieben wurde, absolvierte seine Jungfernfahrt am 17. Dezember 1903 in North Carolina in den USA. Das Fluggerät der Gebrüder Wright hob sich damals über eine Strecke von 37 Metern, was 12 Sekunden andauerte und die Umherstehenden in großes Erstaunen versetzte.

Der enorme Entwicklungsschub in der Fliegerei und deren Bedeutung führten schon 10 Jahre später zur Eröffnung eines Flugplatzes in unserem Landkreis, in dem Dorf Deuthen bei Allenstein.

Die Stadt Allenstein war in der Zeit ein großer und wichtiger Militärstandort, der eine gute Verbindung mit Berlin erforderte. Bei einer reichweiten Geldsammlung für den Ausbau der Fluginfrastruktur beteiligten sich die Allensteiner mit 20 Tausend Mark. Im Gegenzug baten sie den Kaiser, ein Flugzeug auf den Namen ALLENSTEIN zu taufen, was dieser auch zugesagt hat. Als Flugfeld wurde ein Landstrich in Deuthen gewählt der schon an das Militär verpachtet war und für dieses als Truppenübungsplatz diente.

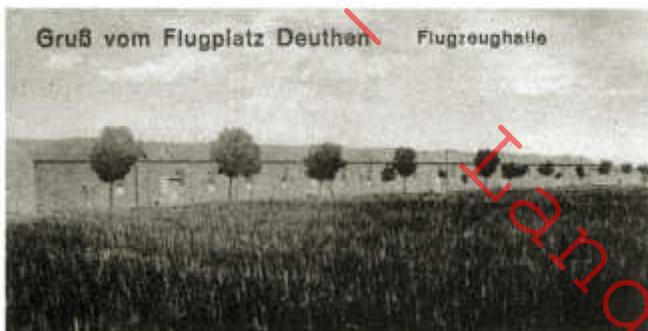


Bild:  
Flugzeughalle  
und das Gasthaus  
Werdermann.

Wie die Allensteiner Zeitung berichtete, sollte auf dem Gelände eine 168 Meter lange und 21 Meter breite Metallhalle entstehen für 15 bis 16 Militärflugzeuge. Man baute die Landebahnen und ein Treibstofflager für 800 Liter und ein Gebäude für die Flughafenmannschaft. An der Einfahrt zum Fluggelände befand sich das Gasthaus Werdermann, das mit Bier und gutem Essen, und am Wochenende mit Musik und Tanz die Soldaten in seine Mauern lockte.

Schon vor der Eröffnung des Flughafens gab es die erste Flugzeuglandung. Auf der Wiese landete am 4. Juni 1910 der Kunstpilot Adolf Behrend. Der Pilot sollte aus Anlass der Allensteiner Gewerbeausstellung eine Flugvorführung durchführen doch eine Bruchlandung vereitelte dieses Vorhaben.



Die Bildunterschrift lautet: Der vom letzten Sturz noch lahme Behrend humpelt nach einem Flug aus dem Flugzeug. Die Aufnahme stammt aus dem Jahr 1910, ob es die Folgen der Landung in Deuthen, oder schon eine weitere unglückliche Landung war, ist unbekannt.

Der Bruchpilot Adolf Behrendt war eine schillernde Persönlichkeit. Geboren wurde er am 30. September 1869 in Königsberg. Behrendt absolvierte eine Lehre in der Tischlerei, in der auch sein Vater arbeitete. Seine Berufung sah er jedoch in der Kunst; er begann eine Karriere als Jongleur und trat in Varietés auf, darunter in dem berühmten Berliner Wintergarten.

Er trat unter dem Künstlernamen Salerno auf. Gemeinsam mit Michael Steiner, Künstlernamen Kara, prägte er den Gentleman-Jonglier-Stil, bei dem der Artist im Smoking mit gewöhnlichen Haushaltsgegenständen jonglierte. Salerno jonglierte erstmals auf einer abgedunkelten Bühne mit beleuchteten Keulen, die im Flug ihre Farbe wechselten.

Der Gentleman-Jongleur machte auch eine kurze Karriere als einer der ersten deutschen Flieger. Auf dem Flugplatz Berlin - Johannisthal erwarb er am 1. Mai 1910 den Flugschein. Drei Tage zuvor hatte er den mit 7.000 Mark dotierten zweiten Lanz-Preis der Lüfte gewonnen, dabei flog er den Schulzeherford-Eindecker der deutschen Flugmaschinenbau GmbH in Berlin-Rummsburg.

Die Zahl 7 wird in unserem Kulturkreis oft als Glückszahl angesehen, doch die 7 auf dem soeben erworbenen Flugschein von Behrendt brachte ihm knapp einen Monat später in Allenstein wenig Glück. Weitere Flugunfälle folgten was ihn zur Aufgabe der Fliegerei bewegte.

Aus Behrendt wurde wieder der Varietékünstler Salerno. Der Artist war im letzten Jahrzehnt des 19. und bis in die 30er Jahre des 20. Jahrhunderts ein einflussreicher und international erfolgreicher Varietékünstler.

Adolf Behrendt starb am 10. Dezember 1946 völlig mittellos und wurde auf dem Friedhof Berlin-Pankow beerdigt.



Das Plakat zeigt Salerno und seine Kunst. Daneben jonglierte er mit dem durch ihn erfundenen Salerno-Ring, Suppenterrinen oder mit großformatigen Ölgemälden.

Die erste gelungene Landung gab es auf dem Deuthener Flugplatz am 18. April 1913. Allerdings ist hier im Gegensatz zur ersten Bruchlandung, weder der Maschinentyp noch der Pilot bekannt.

Zwei Monate später landete als erste Militärmaschine der Zweidecker Albatros B55 mit Leutnant der Dragoner Ferdinand von Hiddessen am Steuer.

Hiddessen, der 1910 sein Piloten-Zeugnis erhielt, nahm an Manövern und Flugwettbewerben teil und gewann mehrere Preise. Er führte im Juni 1912 die ersten regelmäßigen Postflüge und im gleichen Jahr den ersten Flug zur Sammlung von Wetterdaten durch. Im Ersten Weltkrieg, am 30. August 1914, wenige Wochen nach Kriegsbeginn, unternahm Hiddessen als erster deutscher Pilot während des Krieges einen Feindflug nach Paris. Für seine fliegerischen Leistungen erhielt er nach dem Zweiten Weltkrieg in- und ausländische Ehrungen.



Bild: Pilot Ferdinand von Hiddessen mit seiner Taube, mit der er den Paris Flug unternahm.

Das Fliegen in jener Zeit war eine heikle Sache, auch Mitte Juli gab es eine Notlandung, statt auf der Flugbahn, landete der Pilot wegen Motorschadens auf einer Deuthener Wiese.

1913 gab es einen ersten Flugwettbewerb, dessen Distanz sich von Königsberg nach Allenstein erstrecken sollte. Gestartet wurde am 9. August in Königsberg, darunter auch der Flieger der später den Namen ALLENSTEIN tragen sollte. Er schaffte es nur bis Gerdauen. Das stark beschädigte Flugzeug kam erst im Herbst nach Deuthen, und am 26. Oktober wurde es feierlich durch Oberbürgermeister Zülch auf den Namen ALLENSTEIN getauft.

Im Ersten Weltkrieg kamen die Deuthener Flieger vorwiegend für Aufklärungsflüge zum Einsatz.

Die deutschen Luftstreitkräfte erfuhren im Laufe des Krieges eine ungeahnte Expansion. Wo 1914 die Kaiserliche Luftwaffe etwa 230 Flugzeuge, 9 Lenkluftschiffe, 30 Feldballone und 20 Ballon-Abwehrkanonen besass – waren es 1918 schon über 4000 Flugzeuge, etwa 200 Feldballone, 2600 Flugabwehrkanonen mit 700 Scheinwerfern.



Bild: Eine Maschine mit Besatzung in Deuthen, im Hintergrund die Flugzeughalle.

Auch die Technik machte enorme Fortschritte. So hatte das unbewaffnete Einheitsflugzeug bei Kriegsbeginn eine Geschwindigkeit von 90 bis 100 km/h und eine Steighöhe von 1200 bis 1500 Metern, was durch technische Neuerungen auf 200 km/h und eine Steighöhe von über 8000 Metern verbessert wurde. Die Jagdflieger zeichneten sich durch eine große Wendigkeit und das Vermögen, in kurzer Zeit große Höhen zu erreichen. (7000 Meter in 27 Minuten) Die Großraumflugzeuge konnten eine Nutzlast von 4200 Kilogramm erreichen.

Ernst Wilhelm Arnold Hoepfner, der von 1916 bis 1918 als Kommandierender General Befehlshaber der deutschen Luftstreitkräfte im Ersten Weltkrieg diente, fasste die Beschlüsse zur Vernichtung der Luftwaffe durch den Versailler Vertrag wie folgt zusammen:

„Was des Feindes Waffen nicht erreichen konnten, vermochten seine Waffenstillstands- und Friedensbedingungen. Die Regierung bzw. Nationalversammlung der deutschen Republik gab die Zustimmung zur verlangten restlosen Zerstörung unserer stolz bewährten Luftmacht. Wie hoch diese von unseren Feinden bewertet wurde, wie sehr sie vor ihr zitterten und bebten, beweist diese unerhörte Forderung. Was sie bedeutet, ist an den glänzenden Leistungen unserer Luftstreitkräfte im Kriege zu ermessen.

Sollte irgendeine feindliche Macht in Deutschland einfallen, so steht jetzt zur Abwehr weder ein Flugzeug noch ein Ballon noch ein Flugabwehrgeschütz zur Verfügung; das Vaterland ist ohne jeden Schutz in der Luft.“

Für die Flugzeuge aus Deuthen bedeutete dies die Vernichtung für die Flugzeughalle wie auch die Luftschiffhalle in Diwitten eine Demontage.



Bild: Demontage der deutschen Flugzeuge

Nach dem Krieg übergab die Militärführung den Flughafen an die Stadt Allenstein. Diese beauftragte das Südostpreußische Verkehrsbüro mit der Errichtung eines zivilen Flugplatzes und der Aufnahme des Flugbetriebes. Im Zuge einer Bautätigkeit entstanden ein Gebäude, in dem die Flugzeugverwaltung, der Zoll und die Polizeistation untergebracht waren und zwei Flugzeughallen. Der Flugverkehr wurde 1922 wieder aufgenommen, es handelte sich um Postflüge nach Danzig, Berlin und Königsberg.

## Reisen Sie mit der Luft Hansa!

**Beispiele:**

STRECKE	Preis	Zeit
Berlin-Hamburg	140.-	5%
Leipzig-London	700.-	7%
München-Hamburg	130.-	5%
Berlin-Moskau	300.-	13%
Berlin-Köln	95.-	4
Köln-Glatz	145.-	7%
Frankfurt a. M.-Basel	65.-	2%
Königsberg-Berlin	90.-	4½
Bremen-Leipzig	63.-	2%
München-Wien	75.-	2%
Berlin-Hagheboez	28.-	1

**PASSAGIERE \* LUFTPOST \* LUFTFRACHT**  
**BEQUEM \* SCHNELL \* SICHER \* BILLIG!**

Bild: Das Flugnetz der Deutschen Lufthansa, der mit dem Zeichen des Kranichs, weist die Danzig-Allenstein Verbindung auf - um 1926.

40. Danzig—Marienburg—Elbing—Allenstein.			
12.10	ab Berlin	an	14.30
(38)	9.00 ab Stettin	an	19.00
(58)	12.15 ab Warschau	an	—
0	15.55 ab Danzig	an	10.30
48	16.20 an Marienburg	ab	10.05
48	16.40 ab Marienburg	an	9.45
71	17.00 an Elbing	ab	9.25
71	17.20 ab Elbing	an	9.05
154	18.00 an Allenstein	ab	8.25
19.02	ab Allenstein	an	—
21.04	an Königsberg i.Pr.	ab	—
Flugpreise:			
		Pers.	Fr.
Danzig—Allenstein	85,—	M	0,50 M
Danzig—Marienburg	15,—	"	0,40 " 1,50 M
Marienburg—Elbing	15,—	"	0,40 " 1,50 "
Elbing—Allenstein	20,—	"	0,40 " 1,50 "
10 kg Freigeäck.			

Am 1. Juni 1926 wird die erste Passagierlinie durch die Lufthansa eingerichtet, der Flug von Allenstein nach Danzig mit zwei Zwischenlandungen in Marienburg und Elbing. Der Doppeldecker mit fünf Plätzen für Passagiere, nahm seine Reise um 15.55 Uhr in Danzig auf und landete in Deuthen um 18.00 Uhr. Der Rückflug erfolgte um 8.25 Uhr mit einer Ankunft in Danzig um 10.30 Uhr.

Als Unternehmer fundierte für den Flughafen der Magistrat der Stadt Allenstein. Verwaltet wurde er

durch die Südostpreußische Verkehrsbüro GmbH Allenstein. Die Flugverbindung war nicht rentabel und wurde Ende 1927 eingestellt. In der kurzen Betriebszeit beförderte die Lufthansa auf den 345 Flügen 722 Passagiere.

Hier einige Erläuterungen zum Flugplatz, wie er um 1926 ausgestattet war.

Der Verkehrsplatz war bei Tag durch einen weißen Kreis von 12 m. Durchmesser, die Rollfeldgrenzen und das Ende der Rollbahnen waren durch rot-weiße Tafeln gekennzeichnet.

Bei Nacht bestand die Möglichkeit, eine Landebefeuerung per Fernsprechverbindung (Allenstein 502) anzufordern. Die Kennung des Flugfeldes bestand aus grünen, weißen und roten Feuern in Reihe parallel zur Windrichtung.

Man landete von grün über weiß auf rot hin – rechts dieser Reihe.

Das Gelände wird wie folgt beschrieben: Zusammenhängende Grasnarbe auf Sandboden, für Start und Landung sind besondere Rollbahnen vorgesehen.

Das Rollfeld ist von der Mitte aus zur West- und Südgrenze vollkommen eingeebnet. Der Nordostteil des Rollfeldes, südlich der Höhe 137,6 wird eingeebnet. Die kleinste Rolllänge befand sich in der Nordsüdrichtung und betrug 600 m. Zur der Zeit bestanden zwei Flughallen in Holzkonstruktion. Die erste hatte eine Länge von 21m, eine Breite von 9m und eine Höhe von 3,70m. Die Torweite der verschließbaren Halle betrug 15 m die Torhöhe 3,40m.

Der zweite Bau war eine offene Unterstellhalle in Flugzeugform mit einer Länge von 21m, einer Breite von 13m und einer Höhe von 6m.

Für die Deutsche Luft Hansa A.G. wurde ständig ein Vorrat von 800 Liter Einheitstreibstoff gehalten. Ebenfalls für die planmäßig verkehrenden Flugzeuge wurden am Flugplatz auch Ersatzteile gelagert.

Die Zollabfertigung und Passkontrolle wurden durch die am Flugplatz stationierte Polizeiflugwache abgedeckt. Die Wache war nur in den Sommermonaten während des planmäßigen Luftverkehrs besetzt.

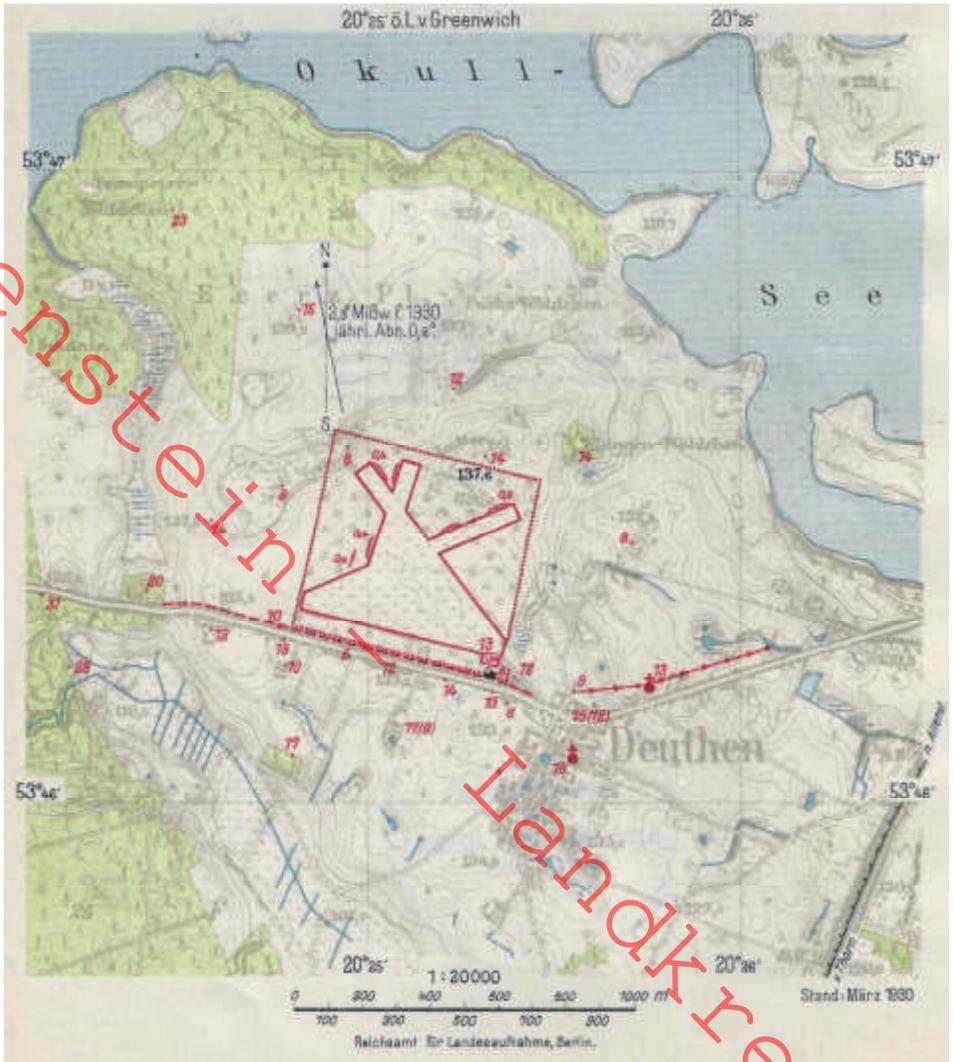


Bild: Die Lage des Flugplatzes zwischen Dorf und See. Zwischen Flugplatz und dem Okull-See liegen drei Waldungen mit den schönen Namen: Trompeter Wäldchen, Fuchs Wäldchen und Flaggen Wäldchen.

Der 4 km westlich der Stadt Allenstein und 1 km südlich des Okull-Sees, nördlich der Straße Osterode-Allenstein gelegene Verkehrsplatz hatte keine Straßenbahnverbindung; dafür war er per PKW oder wie man früher sagte Kraftwagen oder Kraftdroschken gut angebunden. Ins Stadtinnere und zu den größten Hotels der Stadt dauerte die Fahrt im Kraftwagen nur 10 Minuten, zum Hauptbahnhof waren es 15 Minuten.



Anfang der 30er Jahre hegte man die Hoffnung auf eine Flugverbindung mit Königsberg, hierfür folgten zahlreiche bauliche Tätigkeiten. Gebaut wurde ein Hangar, ein Verwaltungsgebäude mit Büros für die Fluggesellschaften, eine Abfertigungshalle und eine Kantine.

Doch alle Mühe war vergebens - zu dieser Flugverbindung ist es nicht gekommen, und so wurde Deuthen nur von Sportfliegern und Fliegerveteranen angesteuert. In den Jahren 1935 - 38 steigerte sich die Statistik der Starts und Landungen von 700 auf über 8000, darunter auch wieder viele Militärflugzeuge.

1931 Landete in Deuthen der Kunstpilot Gerhard Fieseler.

Im Ersten Weltkrieg war er als Jagdflieger erfolgreich; ihm werden insgesamt 19 bestätigte Luftsiege zugeschrieben, für die er mit dem Goldenen Militär-Verdienst-Kreuz ausgezeichnet und wegen seiner Tapferkeit vor dem Feind zum Kriegsende zum Leutnant der Reserve befördert wurde. Der Kunstpilot Fieseler, der sich später als ein Industrieller in der Luftrüstungsindustrie einen Namen machte, führte in Deuthen sein fliegerisches Können vor. Zu den Zuschauern gehörte auch Bürgermeister Zülch.



Bild: Gerhard Fieseler mit seiner F2 Tiger 1932 bei einem Flug über Kassel. Mit dieser Maschine errang er 1934 in Vincennes bei Paris den Coupe Mondiale d'Acrobatie Aérienne. Dieser Flugwettbewerb wird heute als die erste Kunstflug-Weltmeisterschaft angesehen.

Am 27. August 1933 landete Reichskanzler Adolf Hitler auf dem Flugplatz vor den Toren Allensteins. Lange hat er sich auf dem Flughafen nicht aufgehalten, sofort ging es weiter nach Hohenstein, wo er am Reichsheldenmal zur Wiederkehr der Schlacht von Tannenberg an der Huldigungsfeier für den Reichspräsidenten und Kriegshelden von Hindenburg teilnahm.

An diesem Sonntag gibt Hitler die Übertragung der Domänen Langenau und Forst Preußenwald auf das Gut Neudeck des Reichspräsidenten Paul von Hindenburg bekannt. Solange es sich in Familienbesitz befindet, bleibt es abgabenfrei.

Von Deuthen ging es für den Reichskanzler noch am gleichen Tag im mehrstündigen Flug zu der Kundgebung „Heimkehr des Saarlandes“ am Niederwalddenkmal bei Rüdesheim.

Ein Jahr zuvor war Hitler übrigens schon einmal in Allenstein. Am 19. April 1932 hielt er eine Rede in Jokobsberg. Vom 15.-30. Juli 1932 absolvierte er den Deutschlandflug, der ihn in alle Landesteile des Reiches führte, damals auch nach Osterode.

Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges übernahmen die Militärs den Landeplatz. Der für militärische Zwecke zu kleine Platz wurde ausgebaut, so dass im Herbst 1944 eine „Me 323 Gigant“ landen konnte – auch wenn dies so nicht geplant war. Ein technischer Defekt zwang den Piloten zur Landung auf der für dieses Großflugzeug ungeeigneten Landebahn. Die Landung der sechsmotorigen Maschine mit einem Gewicht von 27.000 kg glückte. Die Messerschmidt - Maschine von der 200 Exemplare gebaut wurden war das größte landgestützte Transportflugzeug der deutschen Luftwaffe, gleichzeitig das größte Transportflugzeug des Zweiten Weltkrieges.

Die Reparatur wurde durchgeführt, nun konnte der Start erfolgen.

Herunter kommt bekanntlich jeder Flieger, mit dem Aufstieg auf der ungeeigneten und zu kurzen Startpiste war es nicht so einfach.

Der Gigant wurde durch zwei Heinkel 111 in Schlepptau genommen und gleich einem Segelflieger in der Höhe entkoppelt.

Die deutsche Flugplatzgeschichte endet am Morgen des 22. Januar 1945 mit dem Einmarsch der Rotarmisten.

Andreas Galenski

Quellen:

<https://www.juggle.org/salerno-the-inventive-gentleman-juggler/> v. 21.11.2020 gibt einen schönen Überblick über den Varietékünstler Salerno

Und was der Feind uns angetan, v. Zobelnitz, Berlin 1921 S.47ff

Olsztynskie Skrzydla, A Lesniowski, EdytWers Allenstein 2013

Flughandbuch f. d. Deutsche Reich, Reichsverkehrsministerium, Berlin 1928

**FLUGHANDBUCH  
FÜR DAS  
DEUTSCHE REICH**



Herausgegeben  
vom  
**Reichsverkehrsministerium**

Druck und Verlag  
der Reichskartenstelle des Reichsamts für Landesaufnahme  
Berlin 1928.

# Vorwort

zum „Flughandbuch für das Deutsche Reich“.

## 1. Bemerkungen zum Flughandbuch.

Das „Flughandbuch für das Deutsche Reich“ enthält die deutschen Flughäfen und Verkehrslandeplätze, deren Betriebseröffnung vom Reichsverkehrsministerium und der zuständigen Landeszentralbehörde genehmigt ist. Es soll dem Flugzeugführer alles Wissenswerte über den anzufliegenden Flughafen oder Verkehrslandeplatz mitteilen und dadurch die Flugsicherheit erhöhen.

Die **Übersichtskarte** macht die Lage und die ungefähren Entfernungen der im Flughandbuch behandelten Flughäfen und Verkehrslandeplätze ersichtlich. Es sind außerdem einige Flughäfen eingezeichnet, deren Anlage geplant ist, die aber z. Zt. noch nicht angefliegen werden können. Die bestehenden Flughäfen sind aus dem Inhaltsverzeichnis zu entnehmen.

Die **Zeichenerklärung** erläutert die in den Kartenausschnitten 1:300 000 und 1:20 000 verwendeten Zeichen und Abkürzungen. Die für den Flugzeugführer besonders wichtigen Zeichen, insbesondere die Luftfahrthindernisse und Höhenangaben, sind rot gedruckt.

In dem **Kartenausschnitt 1:300 000** ist der in der Aufschrift erwähnte Flughafen oder Verkehrslandeplatz durch eine ungefähr seiner Geländeform entsprechende Signatur und außerdem durch einen roten Kreis besonders bezeichnet. Jeder andere etwa in demselben Kartenausschnitt liegende Flughafen oder Verkehrslandeplatz ist lediglich durch die Signatur angegeben.

Der **Kartenausschnitt 1:20 000** bringt alle für den Luftverkehr in dem Flughafen oder Verkehrslandeplatz und seiner Umgebung wichtigen Einzelheiten unter besonderer Berücksichtigung der Luftfahrthindernisse. Diese sind rot gedruckt, um auf den ersten Blick erkennbar zu sein. — Es war kartentechnisch unmöglich, alle Kartenausschnitte 1:20 000 gleichzeitig auf den neuesten Stand zu bringen, insbesondere, da in der letzten Zeit durch die rege Ausbautätigkeit bei fast allen Flughäfen Änderungen eingetreten sind. Es ist daher unten rechts die Zeit der topographischen Aufnahme angegeben. Später eingetretene Veränderungen sind am Schluß des Textes unter „Bemerkungen“ besonders erwähnt. Ebenso ist an dieser Stelle auf etwaige Unstimmigkeiten zwischen Luftbildschrägaufnahme und Kartenausschnitt hingewiesen. — Flugwichtige Änderungen, die an Flughäfen, Verkehrslandeplätzen oder in ihrer Umgebung vorgenommen werden sollten, werden in den „Nachrichten für Luftfahrer“ fortlaufend veröffentlicht. Da die Herausgabe berichtiger Blätter zum Flughandbuch naturgemäß eine gewisse Zeit in Anspruch nimmt, wird auf diese Veröffentlichungen ausdrücklich hingewiesen.

Die **Luftbildschrägaufnahme** soll das Rollfeld und die nähere Umgebung des Flughafens oder Verkehrslandeplatzes zeigen. Die Projektion der Blickrichtung ist in dem Kartenausschnitt 1:20 000 durch einen schwarzen Pfeil angegeben. Die Rollfeldgrenze ist durch eine weiße — · — Linie hervorgehoben.

## 2. Flugsicherung.

**Fernmeldeanlagen** zur Sicherung des Luftverkehrs sind: Flughafenfunkstellen, Flugkabelsprechstellen und besondere Flugfunkempfangsstellen für Wetteraufnahme.

Die Flughafenfunkstellen sind teils für den Wechselverkehr mit anderen Flughafenfunkstellen, teils für den Verkehr mit Luftfahrzeugen bestimmt. Einzelne Flughafensender strahlen außerdem Wetternachrichten zu bestimmten Zeiten aus. Zu ihrer Unterstützung dienen die zu einem Netz verbundenen Flugkabel. Flugkabelsprechstellen (nur für Flugbetriebsmeldungen) mit telephonischer Verbindungsmöglichkeit befinden sich auf den nachstehenden Flughäfen und Verkehrslandeplätzen:

Bayreuth,	Erfurt,	Kassel-Waldau,
Berlin-Tempelhof,	Essen-Mülheim,	Köln,
Braunschweig,	Frankfurt a. M.,	Magdeburg,
Bremen,	Halle-Leipzig (Schkeuditz),	Mannheim,
Chemnitz,	Hamburg,	München-Oberwiesenfeld,
Dortmund,	Hannover,	Nürnberg-Fürth,
Dresden-Heller,	Hof,	Plauen i. V. und
Düsseldorf,	Karlsruhe,	Stuttgart-Böblingen.

Außerdem ist die Wettermeldestelle Münchberg an das Flugkabelnetz angeschlossen. Ein Teil der Flughafenfunkstellen ist mit Fremdpeilanlagen ausgestattet, die der Orts- und Kursbestimmung der Luftfahrzeuge bei unsichtigem Wetter dienen. Nähere Angaben sind aus den „Nachrichten für Luftfahrer“ 28/17. 13, Jahrgang 1928, Heft 17 vom 26. 4. 1928 zu entnehmen.

Die Strecken Berlin-Hannover und Berlin-Königsberg sind mit **Luftfahrtfeuern** versehen und deshalb nachts befliegbar. Die näheren Angaben über diese Feuer befinden sich in den „Nachrichten für Luftfahrer“ Jahrgang 1928, Heft 16 (Berlin-Hannover) und Jahrgang 1928, Heft 24 und 25 (Berlin-Königsberg). Änderungen der Brennzeiten werden ebenfalls fortlaufend in den „Nachrichten für Luftfahrer“ veröffentlicht. Im Flughandbuch sind diese Feuer, soweit sie im Bereich der Kartenausschnitte 1:300 000 liegen, eingetragen.

**Flugwetterwarten** befinden sich in:

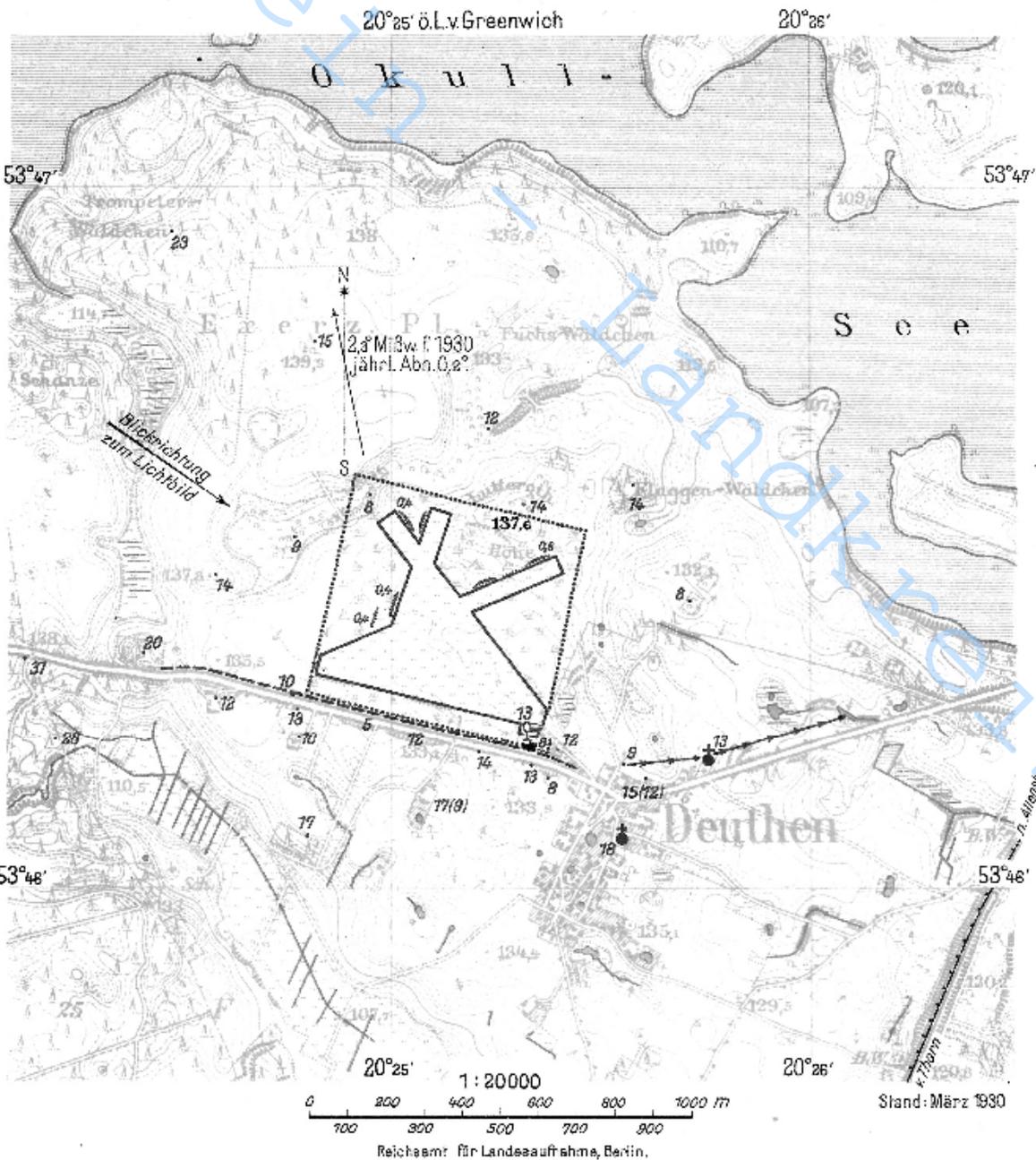
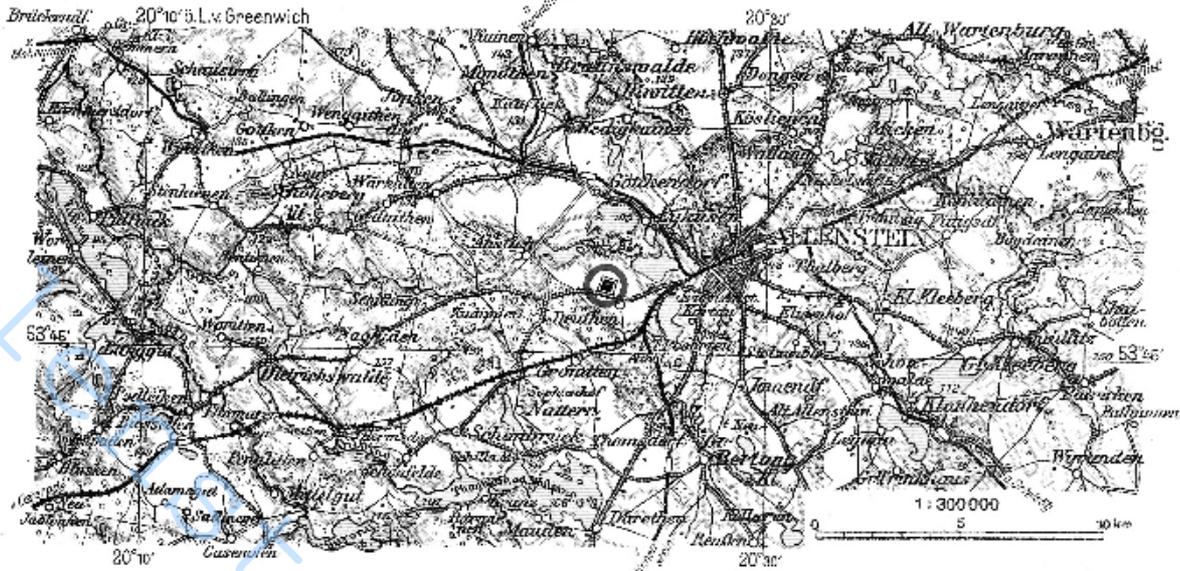
Berlin-Tempelhof,	Frankfurt a. M.,	München-Oberwiesenfeld,
Bremen,	Hamburg,	Nürnberg-Fürth,
Breslau-Gandau,	Halle-Leipzig (Schkeuditz),	Stettin,
Dresden-Heller	Hannover,	Stuttgart-Böblingen.
Erfurt,	Köln,	
Essen-Mülheim,	Königsberg-Devau,	

**Flugwetterhilfsstellen** in:

Dortmund,	Kassel,
Karlsruhe,	Mannheim.

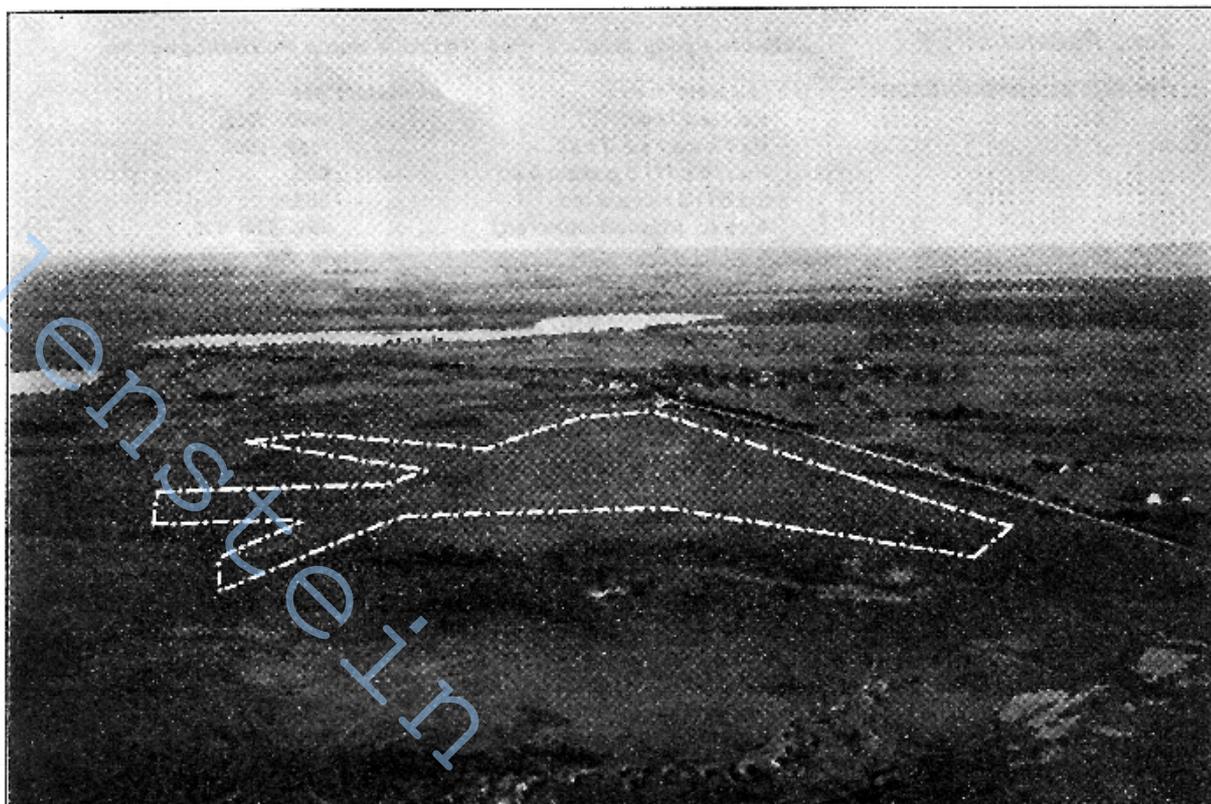
Berlin, im Juli 1928.

# Verkehrslandeplatz Allenstein.



Reichamt für Landaufnahme, Berlin.

## Verkehrslandeplatz Allenstein.



### Erläuterungen:

- Unternehmer:** Magistrat der Stadt Allenstein, Allenstein.
- Verwalter:** Südostpreußische Verkehrsbüro G. m. b. H., Allenstein, Verkehrshaus, Drahtanschrift: Verkehrsbüro Allenstein.
- Verkehrsgesellschaft:** Deutsche Luft Hansa A. G., Flugleitung Allenstein. Drahtanschrift: Lufthansa Allenstein.
- Kennzeichen des Verkehrslandeplatzes bei Tag:** Der Verkehrslandeplatz liegt 1 km südlich des Okull-Sees, nördlich der Straße Osterode-Allenstein, 4 km westlich der Stadt Allenstein. Landezeichen ist anzufordern: Fernsprecher Allenstein 502. Windsack. Im Rollfeld weißer Kreis von 12 m Durchmesser. Rollfeldgrenzen bzw. Ende der Rollbahnen durch rot-weiße Tafeln bezeichnet.
- Kennzeichen des Verkehrslandeplatzes bei Nacht:** Auf Anforderung Landebefeuerung aus grünen, weißen und roten Feuern in Reihe parallel der Windrichtung. Es ist von grün über weiß auf rot hin, rechts der Reihe zu landen.
- Gelände:** Zusammenhängende Grasnarbe auf Sandboden. Für Start und Landung sind besondere Rollbahnen vorgesehen. Das Rollfeld ist von der Mitte aus zur West- und Südgrenze vollkommen eingeebnet. Der Nordostteil des Rollfeldes, südlich der Höhe 137,6 wird eingeebnet.
- Rolllänge, kleinste:** In Nordsüd-Richtung 600 m.
- Hallen:** 2 behelfsmäßige Hallen in Holzausführung und zwar eine verschließbare Halle, Länge 21 m, Breite 9 m, Höhe 3,70 m, Torweite 15 m, Torhöhe 3,40 m, und eine nach dem Flugplatz zu offene Unterstellhalle in Flugzeugform, Länge 21 m, Breite 13 m, Höhe 6 m.
- Ersatzteile:** Ersatzteile für die in Allenstein planmäßig verkehrenden Flugzeug- und Motorenmuster vorrätig.
- Betriebsstoffanlagen:** 800 l Einheitsbetriebsstoff der Deutschen Luft Hansa A. G. vorrätig.
- Unterbringung von Fluggästen:** In der Stadt.

**Erste Hilfe bei Unglücksfällen:** Wird durch Polizeiflugwache versehen. Sanitätsmaterial vorrätig. Unfallwagen anfordern. Nächster Arzt in Allenstein (4 km Entfernung).

**Zoll, Paßstelle:** Zollabfertigung möglich, Paß-Kontrolle durch Polizeiflugwache.

**Fernsprechanschlüsse:**

<b>Unternehmer:</b>	Altenstein 625—29,
<b>Verwalter:</b>	„ 1000—1001,
<b>Verkehrsbüro:</b>	„ 1000—1001,
<b>Polizeiflugwache:</b>	„ 502,
<b>Sanitätsraum:</b>	„ 502,
<b>Arzt: (Standortlazarett)</b>	„ 609, 634, 635,
<b>Autoruf:</b>	„ 80, 88,
<b>Reichswehrwache:</b> (befindet sich dauernd auf dem Verkehrslandeplatz)	„ 502.

**Feuermelder:** Feuerwehr: „ 224.

**Verbindungen:** Kraftdroschken auf Anruf jederzeit zu erhalten.

Entfernungen nach	in km	Wegdauer in Minuten		
		zu Fuß	bei Benutzung	
			von Kraftwagen	der Straßenbahn (Verkehrshäufigkeit)
dem Stadtinnern .....	5	60	10	
der nächst. Straßenbahnhaltestelle ..	4	50	8	
dem nächsten Personenbahnhof	3,5	40	8	Straßenbahn- verbindung zum Verkehrslandeplatz besteht nicht.
dem Haupt- od. Fernbahnhof .....	6,5	75	15	
dem Güterbahnhof .....	6,5	75	15	
den größeren Hotels .....	5	60	10	

**Bemerkung:** Die Polizeiflugwache ist nur während der Sommermonate z. Zt. des planmäßigen Luftverkehrs besetzt. Der weiße Kreis im Rollfeld ist aus der Luftbildschrägaufnahme und aus dem Kartenblatt nicht zu ersehen.

März 1930.