

Freundeskreis Heimatgeschichte Treptow
Ortsgeschichte Heft 16
Alexander Kauther



SDTMB/Historisches Archiv

**PowerPoint-Vortrag
Der Unternehmer und Visionär
Arthur Müller (1871-1935)
in Johannisthal**

Hinweis:

Wenn Fehler gefunden werden, bitte daran denken, dass sie beabsichtigt sind. Denn es gibt immer Leute, die nach Fehlern suchen!

© Freundeskreis Heimatgeschichte Treptow

www.johflug.de

Umschlaggestaltung: D&M agentur, Winckelmannstraße 70

2. Auflage Oktober 2014

Inhaltsverzeichnis (Vortragstext)

Vorwort	4
Schul- und Ausbildungszeit 1878-1889	6
Die Familie Arthur Müllers	9
Das Haus in der Tannenbergallee 13-15 in Berlin-Charlottenburg	9
Geschäftsbeginn in Berlin	10
Bau von Luftschiffhallen in Berlin und auf der ILA 1909	11
Die Idee eines Flugplatzes in Johannisthal wird umgesetzt	12
Ballonhallenbau und das Luftschiff „PL VI“	17
Gründung der „Terrain AG am Flugplatz Johannisthal-Adlershof“	18
Der Versuch der Verleumdung Arthur Müllers die Gegendarstellung	19
Veränderung des Geschäftslebens nach dem Ersten Weltkrieg	21
Die AMBI-Bauweise in Johannisthal	22
Die Konzernübersicht Arthur Müllers	24
Ausbau des AMBI-Geländes	25
Gründung der AMBI-BUDD-Presswerke GmbH	27
Arthur Müller stirbt/Grabstelle in Berlin-Charlottenburg	30
Auszüge aus dem Kondolenzbuch	32
Die Enteignung Thekla Müller und ihre Ausreise 1941 in die USA	34
Thekla Müller stirbt in den USA	36
Patentübersichten Arthur Müllers	37
Personenregister	38
Quellen	39
Literatur/Zeitschriften	40
Bildnachweis	40

Vorwort

Ich möchte Ihnen Arthur Müller etwas genauer vorstellen, vor allem sein industrielles Tun, vom „Futtermittelhändler zum Konzernherren der AMBI-Werke“, mit den wichtigsten Zwischenstationen seines interessanten und visionären Lebens.

Müllers Geschichte ist untrennbar mit der des Flugplatzes Johannisthal und dessen Umfeldes verbunden. Steinerne Zeugnisse seines Wirkens lassen sich heute noch zwischen den beiden Ortsteilen Johannisthal und Adlershof des heutigen Bezirks Treptow-Köpenick finden.

Folie 2: Brief an das BA aus den USA April 1993

Im Mai 1993 erhielt das Bezirksamt Treptow einen Brief aus den USA, New York. Der Briefschreiber Harris Maas wünschte sich eine Gedenktafel oder ein Denkmal am Groß-Berliner Damm, der unternehmerischen Wirkungsstätte Arthur Müllers. Ich behauptete, mit dieser Anfrage war das Bezirksamt, die Abteilung Bildung und Kultur, drei Jahre nach der politischen Wende völlig überfordert. Der Brief wurde nicht beantwortet.

Der Name Arthur Müller wurde zwar zu DDR-Zeiten irgendwie mit dem Flugplatz in Verbindung gebracht, auch das er in Johannisthal als Fabrikbesitzer eine Rolle spielte. Aber viel wusste man nicht, woher auch oder wollte man es nicht wissen? Es gab sehr wenig über den Menschen A. M. zu lesen.

In der DDR getraute sich offensichtlich kein Historiker, die Leistungen des Juden Müllers bei der Entstehung des ersten deutschen zivilen Motorflugplatzes in Johannisthal/Adlershof angemessen zu würdigen.

Einer der Gründe war, dass sich der russische Revolutionsführer Wladimir I. Lenin in seinen „Heften über den Imperialismus“, den Studien, die seinem Werk „Der Imperialismus als höchstes Stadium des Kapitalismus“ vorausgingen, kritisch zu Arthur Müller äußerte.

Es ging dabei um die erfolgte Firmengründung der „Terrain-Aktien-Gesellschaft am Flugplatz Johannisthal/Adlershof“ (Tagafia) am 30. Oktober 1910.

Lenin schrieb u.a.:

... „Flugplatz Johannisthal bei Berlin. Direktor Müller hat Fürsten und Prinzen hinzugezogen, ihnen Millionen abgenommen (Aktienkapital 4,5 Mill. Mark), selbst „Gratisaktien“ eingesteckt und sie weiterverkauft (Gutachten eines käuflichen Taxators, daß dieser Boden kolossalen Profit abwerfen wird... in 10 bis 20 Jahren!!!), überhaupt ein toller Betrug und alles streng nach dem Gesetz!!“ ...

Also ein „tollen Betrug“, den Müller angeblich mit der Verwertung des von der Gesellschaft anzukaufenden Terrains durch Verkauf, Verpachtung oder sonstige gewerbliche Verwendung und die Beteiligung an anderen Terrain- und Baugeschäften veranstaltet habe.

Dazu aber noch an anderer Stelle meines Vortrages.

(Eine Zusammenfassung ist auch in einer Pdf auf meiner Homepage unter „Entstehung des Flugplatzes“ nachzulesen.

Den vergessenen Pionierunternehmer haben im Jahre 1999 die Autoren, die Berliner Historiker Dr. phil. Monika Tatzkow (*1954) und Dr. Hartmut Henicke in einem Buch aus dem Vergessen sein zurückgeholt und uns somit den Menschen Arthur Müller mit Detailwissen bekanntgemacht.

Folie 3: Buchcover

Den Auftrag zur Biografie dieses Mannes hat ihnen das israelische Weizmann-Institut gegeben, das durch den Berliner Rechtsanwalt und Notar Dr. Jost von Trott zu Solz (1944-2009) angeregt worden ist.

Dieser vertrat seit 1993 die Vermögensansprüche der Erben Arthur Müllers. Das waren damals die 82jährige noch lebende Schwiegertochter Frances Mary Müller und das „Weizmann-Instituts für Wissenschaften in Israel“, das vom Müller Sohn Max als Erben eingesetzt wurde.

Wer war Arthur Müller?

Geboren wurde Arthur Müller als *Aron Cohn* am 23. Oktober 1871 im westpreußischen Stuhm (Sztum-im heutigen Polen, 50 km südlich von Danzig (Gdansk). Nach der Volkszählung vom 1. Dezember 1885 zählte der 1.077 ha große Ort zusammen 1.028 Einwohner, davon 229 Protestanten, 777 Katholiken, 5 sonstige Christen und 17 Juden. Sie lebten in 123 Häusern, die öffentlichen Gebäude eingeschlossen. Heute leben dort etwa 10.000 Einwohner. Der Anbau von Getreide, Kartoffeln und Zuckerrüben bildete den Haupterwerbszweig der Region. Im Vergleich zu Danzig und der alten Ritterordensstadt Marienburg, war Stuhm während der Kindheit Arons ein eher bedeutungsloser Ort. Die Familie Cohn (Müller) bestritt ihren Alltag in Eintracht mit zwei oder drei weiteren bekennenden jüdischen Familien.

Folie 4: Kartenauszug Stuhm

Bis zum Jahre 1933 gab es dort eine Apotheke die von Adolf Cohn betrieben wurde. Eventuell stammt Aron Cohn aus dieser Familie. Dafür gibt es aber keine Belege. Der Familienname Cohn war nicht so selten.

Das Foto vom Mai 2008¹ von der ehemaligen Apotheke in der Straße ul. Jagielly Nr. 4 zeigt das Haus mit der Aufschrift „Masarniczy“ (deutsch: Metzgerei). In den 30er Jahren war es der Bismarckplatz-Marienwerderstraße und nach der „Apotheke Cohn“ war der Inhaber „Apotheker Mattern“.² Der Baum vor dem Haus steht noch heute!

Folie 5+6: Luftaufnahme, Apotheke, Ansichtskarten aus Stuhm heute³

¹ Quelle: Bernhard Kolb, Schatzmeister des Heimatreis Stuhm

² Aus dem polnischen Buch „Stzum-Stuhm (1899-1942)“

³ Fotos von Ryszarda Grotha, erhalten von Janusz Ryszkowski

Zur Größe der Familie Cohn/Müller gibt es unterschiedliche Angaben. Nach dem Tod von Arthur Müller 1935 ist in einem Nachruf im vorhandenen Kondolenzbuch des Leo Baeck-Instituts über seine Familienverhältnissen zu lesen:

Auszug aus dem Kondolenzbuch:

... „Er, der den Vater nie gekannt hat, der ihn verloren hat, als er im zartesten Alter stand, er hat mit um so innigerer Liebe an der Mutter gehangen, die er lange besitzen durfte.

Er war mit seinen Geschwistern, Schwestern und Brüdern, in treuer Liebe verbunden und nicht minder mit deren Kindern, von denen besonders diejenigen jenseits des Ozeans um ihn wie einen Vater trauern.

Seines Lebens Glück hat er dann in seinem Hause gefunden. An der Seite seiner treuen Kameradin, die ihn mit ihrer Liebe umgeben hat, der er seit 37 Jahre lang ein stets fürsorglicher, liebender Gefährte gewesen ist. Mit ihr und seinen Söhnen lebte er hie zusammen...“

Bemerkung zum Leo Baeck-Institut:

Das Kondolenzbuch wurde von Peter Schubert im Leo Baeck (1873-1956) Institut in New York veröffentlicht. In Johannisthal nahm Baeck am 29. Juni 1930 am Fliegergedenktag statt. Im Mittelpunkt stand die Enthüllung eines „Fliegergedenksteins“ am alten Startplatz auf dem Flugplatzes Johannisthal (siehe Heft 22).

Dr. Leo Beck war während der NS-Zeit Oberhaupt der deutschen Juden, er überlebte das KZ Theresienstadt, starb mit 83 Jahren und ist 1956 in London beerdigt.

Das Geburtsjahr Müllers war das Jahr der Bismarckschen Reichsgründung, die der deutschen Jugend mit der rechtlichen Gleichstellung die Chance zu wirtschaftlichen und sozialen Aufstieg eröffnete. Ob schon seine Eltern, von denen nichts bekannt ist, den deutschen Allerweltsnamen Müller annahmen oder später er selbst im Jahre 1895, ist nicht mehr festzustellen.

Damals war die Namensänderung bei deutschen Juden üblich, um sich als Deutscher zu bekennen oder um antisemitischen Anfeindungen zu entgehen.

Jahre später behauptete Arthur Müller auch nie einen anderen Namen getragen zu haben. Möglich ist auch, dass er sich selbst aus geschäftlichen Erwägungen diesen deutschen Namen gegeben hat. Dem könnte aber widersprechen, dass seine zwei namentlich bekannten Geschwister, Elisabeth und Hermann Nathan (1868-1927) ebenfalls den Namen Müller trugen.

(Im vorgenannten Kondolenzbuch wurde von weiteren Schwestern und Brüdern geschrieben, dazu gibt es keine Hinweise.)

Seiner jüdischen Religion blieb Arthur Müller stets verbunden. Das wird aus seinem Testament und auch ebenso aus dem Nachruf im Kondolenzbuch deutlich.

Offensichtlich konnten es sich seine Eltern leisten, ihren 14jährigen Sohn ab 1885 aufs Lutherische Gymnasium ins niederschlesische Schweidnitz (Swindica PL - 40 km südwestlich von Wroclav) zu schicken.

Folie 8-9: Kartenauszug und Ansichtskarte Schweidnitz

Ob er bei Verwandten, Bekannten oder in einem Internat wohnte, ist nicht bekannt. Überhaupt ist über seine Kindheit und Jugendzeit bis hin zu seinen ersten Jahren in Berlin wenig erhalten bzw. zu finden.

Folie 10: Gymnasium in Schweidnitz

Nach Abschluss des Gymnasiums begann er eine dreijährige kaufmännische Ausbildung. In Hamburg und Magdeburg sammelte er berufliche Erfahrungen im Export- und Importgeschäft. In Posen arbeitete er 1895 als Vertreter für drei namhafte Dünge- und Futtermittelfirmen aus Hamburg, Hannover und New York (*So namhaft, dass über alle drei heute im Internet Hinweise zu finden sind*).

Salpeter, Ammoniak, Superphosphat bildeten den Grundstock seiner späteren Selbständigkeit als 24jähriger im Handelsgeschäft mit Futtermittel.

Die Idee zur n Verwertung von Melasse (*honigartiger dunkelbrauner Zuckersirup*) als Futtermittel kam 1895 von ihm. Er vermischte den Zuckerfabrikationsrückstand „Melasse“ mit einem aus den USA importierten Mais-Glucose-Fabrikat und vermarktete sie als „Müllers Maiskeim Melasse“.

Gut ausgebildet und mit Gespür für Innovationen zog es den Kaufmann Arthur Müller nach Berlin. Wann genau er hierher kam, ist unbekannt. Aber als er 1898 seine Frau Thekla Sara Müller, geborene Benari (1873-1953) mit jüdischen Wurzeln aus Coburg heiratete, war er schon hier. (*Großvater Kaufmann Salomon Benari aus Hildburghausen, Jude, gest. 1842⁴*)

Auch von Thekla Müller sind kaum Bilder aus der Zeit mit Arthur überliefert. Eines der wenigen aus dem Jahre 1932 zeigt sie mit ihrem Mann Arthur im Garten eines befreundeten Ehepaars Gutmann.

Folie 11: Ehepaar Müller

Die gemeinsamen Söhne, Max Müller (1899-1983) und Ludwig Wilhelm (1901-04.10.1989) wurden in Berlin geboren. Auch von den beiden und ihren Ehefrauen sind keine Fotos erhalten.

Folie 12: Stammbaum Familie Müller/Benari

Aus Unterlagen geht hervor, dass er vermutlich bis 1915 in Berlin-Charlottenburg, Fritschestr. 27-28 mit seiner Familie wohnte, bevor er in das Haus in der Tannenbergallee 13-15 zog. Er kaufte das unfertige Haus baute es zu Ende und wohnte dort mit seiner Familie in der vornehm eingerichteten Villa mit Diener.

Folie 13-17: Haus Tannenbergallee

⁴ Buch „Ein jüdisches Leben in Thüringen (Jacob Simon)“, Seite 29

In Berlin betrieb Arthur Müller bis 1902 weiterhin das Futtermittelgeschäft.

Bei seiner Beschäftigung mit der Landwirtschaft, war ihm aufgefallen dass es häufig aufgrund ungünstiger Lagerung zum Verderben der Ernten kam. Heu wurde in Schobern gelagert. Und auch Getreide wurde oftmals unter freiem Himmel aufbewahrt. Zusammen mit seinem Techniker entwickelte er Holzskelette in Leichtbauweise, die dann mit Holz beplankt, oder mit Planen verkleidet werden konnten. Er ließ sich diese Bauweise patentieren und gründete 1905 die „Arthur Müller Feldscheunen GmbH“ mit einer Kapitaleinlage von 200.000 Mark.

Die GmbH wandelte er im Jahre 1908 in eine Aktiengesellschaft um.

Förderlich wirkte sich auf dieses Geschäft ein Vorhaben des Preußischen Staates aus, der den Bau von Scheunen, insbesondere großen zentralen Lagerhallen für Getreide, Ernteguts oder auch zur Unterbringung des Viehbestandes mit 4,2 Mio. Mark förderte. Das Geschäft lief sehr gut. Von einem Reingewinn von 94.000 Mark im ersten Geschäftsjahr konnte Müller die Erträge auf 270.000 Mark im Jahre 1908 steigern.

Bald war die „Feldscheunen AG“ so erfolgreich, dass er seine Bauten auch für die Industrie anbieten konnte. Dabei wandelte er am 19. August 1908 sein Unternehmen in die „Arthur Müller Land- und Industriebauten AG“ um. Zwei Freunde als Geldgeber holte er dafür mit ins Boot. Es waren die aus Stolp/Pommern stammenden Güterschlächter Karl Frank und Holzgroßhändler Karl Haerms, der für spätere Projekte für Müller sehr wichtig war.

(Güterschlächter bedeutete: Ankäufer von größeren Landgütern, um sie in kleineren Stücken weiter zu verkaufen.)

Einfluss auf diese Idee wird auch Müllers Interesse für die Luftfahrt und seine Geschäftsvisionen gehabt haben. Seit 1906 beschäftigte er sich bereits nicht nur gedanklich mit der Luftfahrt.

Als 1908 die Gebrüder Wright auch in Europa ihre Flugapparate vorstellten, schrieb er selbst im Rückblick: „... überfiel mich ein Fieber für das in der Fliegekunst gegebene Fortbewegungsmittel.“

Große Hallen konnte er ja mit seiner Leichtkonstruktion bauen. Ballonhallen zu bauen war also kein Problem für seine Firma. So baute er in Berlin-Reinickendorf-West die erste Parseval-Halle

Folie 18: Halle in Reinickendorf

Müller bot der Geschäftsführung der ILA in Frankfurt/M an, unentgeltlich Ausstellungshallen zu bauen und leihweise zur Verfügung zu stellen. Die ILA stand damals noch für „Internationale Luftschiffahrt Ausstellung“ und lief vom 10. Juli bis zum 17. Oktober 1909.

Folie 19-23: Ballonhallen auf der ILA

So wurde er in der ganzen Welt bekannt und konnte Kontakte mit den Initiatoren der Luftfahrt, Luftfahrttheoretikern, Ingenieuren und Flugzeugführern knüpfen. Er gehörte nun auch zu den Luftfahrtpionieren, aber ohne Flugzeugführerlizenz. Arthur Müller erkannte schnell, dass die Luftfahrt mit dem Motorflug eine rasante Entwicklung nehmen wird und sich für ihn ein neues lukratives Geschäftsfeld öffnet.

Direktor und technische Leiter der ILA war der im Herbst 1908 aus Marokko zurückgekehrte ehemalige Offizier der Preußischen Luftschiffertruppe, Major Georg von Tschudi (1862-1928). Seine Kontakte und Engagement für die ILA ließ wichtige Leute auf Müller aufmerksam werden.

Georg v. Tschudi war Mitglied des 1907 gegründeten Deutschen Aero-Clubs, dem gesellschaftlichen Sammelpunkt der Luftfahrtlobby.

Zu den etwas 200 Mitgliedern zählenden Aero-Clubs gehörten weiterhin der Chef der Luftschifferabteilung Generalleutnant Stephan v. Nieber (1855-1920) und der Artillerieoffizier Richard von Kehler (1866-1943). Georg v. Tschudi kannte v. Kehler und v. Nieber bereits seit 1894 durch seine Ausbildung in der Luftschiffer-Abteilung. Insbesondere v. Kehler, v. Tschudi und v. Nieber sollten später beim Aufbau des Flugplatzes Johannisthal eine wichtige Rolle spielen.

Zum Beispiel war es v. Nieber, der v. Tschudi im Januar 1910 aufforderte, Direktor des Flugplatzes Johannisthal zu werden.

Arthur Müller vertiefte seine Kontakte und so erfuhr er über Georg v. Tschudi von den Plänen des Luftfahrtpublizisten und Kapitän zur See a. D. Eduard v. Pustau, der bereits im Herbst 1908 mit v. Tschudi über die Notwendigkeit der Anlage von Flugplätzen, insbesondere in Berlin, gesprochen hatte. Er setzte sich in Deutschland bisher ergebnislos für die Schaffung eines zivilen Flugplatzes ein, nachdem in Frankreich der erste Flugplatz der Welt entstanden war.

Die Luftschiffe des Heeres starteten damals in Berlin noch ausschließlich auf dem militärisch genutzten Artillerieschießplatz Tempelhof. Für die zivile Motorfliegerei musste in Berlin ein anderer Platz her.

Das war die große Stunde Arthur Müllers. Mit einem Empfehlungsschreiben v. Tschudis in der Tasche begab er sich zurück nach Berlin zu Eduard v. Pustau.

Dieser hatte inzwischen jedoch sein Vorhaben aufgegeben. Es war v. Pustau nicht gelungen, das notwendige Gelände zu einem erschwinglichen Preis zu beschaffen. In Arthur Müller fand er einen Partner für das Flugplatz-Projekt, der ihm offenbar wieder neuen Mut machte, denn Arthur Müller verfügte über Geld und durch sein früheres Engagement in der Landwirtschaft über die notwendigen Beziehungen, ein passendes Flugplatzgelände zu erwerben.

Überliefert ist eine Geschichte, die sich im Bahnhofsgebäude des damaligen Wartesaal II. Klasse des Bahnhofs Niederschöneweide-Johannisthal im März 1909 zugetragen hatte.

Arthur Müller traf sich dort nach einer Begehung des künftigen Forstgebiets für den Bau eines Flugplatzes mit dem Oberforstmeister Freiherr von der Bussche von der Regierung Potsdam und mit Oberförster von Grünau-Dahme, Herr Forstmeister Werner.

Die damaligen „Bahnhofs-Wirtschaft“ des Bahnhofs war wohl die Geburtsstunde für den Bau des Flugplatzes in Adlershof-Johannisthal?

Folie 24: Bahnhof Niederschöneweide-Johannisthal

Offensichtlich hörte damals ein Angestellter des Bahnhofsrestaurants das Gespräch mit, denn am 8. März 1909 erschien im „Berliner Tagesblatt“ folgender Artikel:

„Ein phantastisches Luftprojekt. Ein Herr Arthur Müller aus Berlin steht mit der Oberförsterei in Grünau wegen eines Projekts in Unterhandlung, das uns recht phantastisch klingt. Herr Müller beabsichtigt nichts Geringeres, als in dem königlichen Forst zwischen Alt-Glienicke und Johannisthal einen Luftballonsammelbahnhof zu errichten; er will durch eine Gesellschaft einen Berliner Vorortluftverkehr, der durch lenkbare Luftschiffe vermittelt werden soll, betreiben.

Zu diesem Zweck soll ein hundert Hektar großes Terrain in der königlichen Forst abgeholzt werden, um dort große Baulichkeiten zur Unterbringung der Luftschiffe zu errichten.

Der Vertragsabschluss soll dieser Tage erfolgen. Wir glauben aber, dass die Vororte mit der Stadtbahn oder der Untergrundbahn oder sogar mit der Elektrischen bis auf weiteres immer noch sicherer erreichbar sein werden als im Luftballon.“

Tage später umfuhren im Auto Arthur Müllers der Major a. D. Georg v. Tschudi, und der Kapitän zur See Eduard v. Pustau das Waldgelände in Adlershof und Johannisthal. Müller hatte dazu ohne Begründung eingeladen.

Das geeignete Gelände wurde in dem Waldstück nahe der kleinen Gemeinde Johannisthal gefunden. Es wurde der Entschluss gefasst, hier den Flugplatz zu bauen.

V. Pustau machte Müller mit dem einflussreichsten Mann im „Deutschen Luftschifferverband“ und dem „Berliner Verein für Luftschiffahrt“, Rechtsanwalt und Syndikus August Eschenbach bekannt.

Die Gründung dieses ersten großen und für öffentliche Vorführungen bestimmten Platzes, ist dann durch die am 21. Juli 1909 ins Leben gerufene „Deutsche Flugplatz-Gesellschaft“ und „Vorbereitungsgesellschaft mbH“ erfolgt.

Ihr gehörten zunächst an:

Justizrat **August Eschenbach**, Major **Richard v. Kehler** (1866-1943), Generalmajor **Stephan v.** (1855-1920), Kapitän z. See a. D. **Eduard v. Pustau**, Hauptmann a. D. **Alfred Hildebrandt** (1870-1949), Major a. D. **Georg v. Tschudi**, **Hermann W. L Moedebeck** (/1857-1910) und **Arthur Müller**.

Folie 25: Mitbegründer des Flugplatzes

Dank der besonderen Energie, Geschicklichkeit und des ausgeprägten Organisationstalents des Kaufmanns Arthur Müller gelang es, den 800 Morgen großen Platz von der Forstverwaltung zu pachten und für die vom 26. September bis 3. Oktober 1909 stattfindende erste deutsche Flugwoche in sehr kurzer Zeit herzurichten.

Folie 26: aus dem Eröffnungsheft und Eröffnungsplakat

Eine gewaltige Arbeit war zu leisten, da der größte Teil des Geländes mit Bäumen bestanden war, die bis auf die Stümpfe entfernt werden mussten. Die Arbeiten konnten in dem verpachteten Teil erst ab 1. September beginnen.

Der Kriegsminister Karl v. Einem (1853-1934) hatte Interesse am Flugplatz, gab zwar kein Geld, sagte jedoch für das Abholzen des Kiefer- und Eichenbaumbestandes Soldaten zu. Es war das 150 Mann starke Kommando des Schönebergers Eisenbahn-Regiment 1. Zu diesem Kommando gehörte auch Leutnant Victor Carganico (1887-1945).

(siehe 30 Jahre später Kondolenzbuch)

Zwölf Schuppen und eine große Tribüne wurden mit Müllers Beteiligung hingezaubert, so dass die Eröffnung des Flugplatzes mit der ersten Flugveranstaltung rechtzeitig am 26. September 1909 beginnen konnte. Eine logistische Meisterleistung!

Zeitgleich gelang es die „Flugmaschine Wright GmbH“ unter Beteiligung der AEG am Standort des Adlershofer Teil des Flugplatzes, Eingang B (später Eingang 8) zu etablieren. Eine werbewirksame Maßnahme. Geschäftsführer war Richard v. Kehler. Die Wright-Firma fertigten Lizenzbauten der Wright-Flugmaschine. Ein Berliner Wright Original befindet sich in der Luftfahrtsammlung des Deutschen Museums in München und ein Modell im ehemaligen Rathausaal Johannisthal, eine Dauerleihgabe des Enkels vom Wright-Flugzeugführer und Unternehmers Gerhard Sedlmayr für das dortige Museum Treptow-Köpenick.

Folie 27: Wright-Modell Museum Treptow

Die „Flugplatz Vorbereitungsgesellschaft“ vergab selbstverständlich die meisten Aufträge für Bauten an die „Arthur Müller Land und Industriebauten AG“. Die Zeit drängte, denn im Herbst, noch vor Ende der ILA in Frankfurt, sollte in Johannisthal die erste Deutsche Flugschau stattfinden. Konnte man die Fluggeräte in Frankfurt nur am Boden bestaunen, so sollte die Flugschau in Berlin den Menschen das Fliegen nahe bringen.

Am 26. September 1909 war es so weit, die erste Deutsche Flugschau, die zweite auf dem Europäischen Kontinent, begann in Berlin Johannisthal.

Folie 28-30: Plan vom 22. September 1909, 4 Tage vor der Flugschau und ein Luftbild von 1918

Insgesamt wurden für die Besucher und Veranstalter 7 Bierzelte, 9 große und 3 kleine Toiletten und ein großer Autoparkplatz bereitgestellt.⁵

Das Flugschau oder auch Wettfliegen genannt war ein großer Erfolg, aber nicht in finanzieller Hinsicht. Zu teuer waren die Internationalen Stars der Lüfte als dass man ihr Engagement mit den Eintrittsgeldern hätte erwirtschaften können.

Damit der Veranstalter, die inzwischen neu gegründete bzw. umgewandelte „Deutsche Flugplatz-Gesellschaft“ nicht Pleite ging, musste Müller 100.000 Mark zuschießen.

Im Eröffnungsheft wurden folgende Personen für die „Deutsche Flugplatz-Gesellschaft“ angegeben: Justizrat August Eschenbach, Hauptmann d. R. Richard Kehler, Direktor Arthur Müller und Kapitän zur See a. D. v. Pustau.

Da Arthur Müller mit seiner „Müller Land und Industriebauten AG“ fast alle vielfältigen Bau- und Wartungsaufträge auf dem Flugplatz ausführte, gab es bald Probleme.

So gründeten die Hauptaktionäre der Müller AG die „Ballonhallenbau (Arthur Müller) GmbH“, welche die Verluste der Aktiengesellschaft übernahm, und diese dann abschreiben konnte. Die GmbH wurde im Handelsregister B des Amtsgerichts Berlin-Mitte eingetragen und erst 1917 in Berlin-Johannisthal registriert worden.⁶

Folie 31 und 32: Werbeanzeigen Ballonhallen GmbH

⁵ Siehe Heft 1 „Entstehung des Flugplatzers Johannisthal“, Kauther/Wirtz, 2. Ausgabe Mai 2014.

⁶ „Flugsport“ Nr. 3 vom 7. Februar 1917, Seite 89.

Bei Arthur Müller folgte Firmengründung auf Firmengründung immer wieder unter Einsatz seines Privatkapitals, das Kapital der Aktionäre und aus den verstärkten Werbeeinnahmen.

Folie 33-39: Planungszeichnung der Zeppelin-Doppel-Halle und Hallenbilder

Eine große Zeppelin-Luftschiffhalle und die Parseval-Halle wurde 1910/11 auf dem Flugfeld von der „Ballonhallenbau (Arthur Müller) GmbH“ für die „Luftfahrzeug GmbH“, der späteren „Luft-Verkehrsgesellschaft mbH“ errichtet. In der Parseval-Halle Halle war das „Parseval Luftschiff VI“ untergebracht.

Folie 40: Luftschiffhallen und PL VI

Zum Betrieb und Vermarktung des Luftschiffes PL 6 wurde am 29. März 1910 die „Luftfahrt Betriebs Gesellschaft“ gegründet, natürlich unter Beteiligung von Arthur Müller. Das Unternehmen bot Reparaturen, Pilotenausbildungen in Kooperation mit den „Albatros-Werken“ und vor allem Werbefahrten u. a. mit dem Luftschiff PL VI an.

Folie 41: PL VI mit Werbungen für die Nachtfahrt

An den Seiten des Prallballons wurden weiße Werbeflächen angebracht. Weithin sichtbar waren die Werbungen auch an dem fahrenden Luftschiff PL 6 erkennbar.

Auf dem Flugplatzgelände siedelten sich rasch die damalige Luftfahrtindustrie an: Albatros, Rumpler-Werke, Zeppelin und Parseval - alle ließen sich ihre Hallen von Arthur Müller bauen.

Folie 42: Ballonhallenbau-Briefbogen

Nach dem ersten wirtschaftlichen Erfolgen 1909 galt es im Folgejahr, das Gelände des Flugplatzes weiterzuentwickeln. Die Luftfahrtindustrie sollte weiter angesiedelt und ausgebaut werden. Der alte Startplatz wurde in Richtung Johannisthal verlegt, neue Gebäude, wie Post, Flugplatzrestaurant, Tribünen, Aero-Club usw. wurden durch Müller gebaut.

Der Flugplatz und der Ausbau der Infrastruktur und Wohnungsbau würden mittel- und langfristig den Bodenpreis erhöhen. Eisenbahnbeamten mit ihren Familien siedelten sich verstärkt an.

Folie 43: Johannisthaler Bodengesellschaft

Die die Planung einer moderne Bebauung hatte bereits begonnen, wie die - **Folie 42** - der „Johannisthaler Bodengesellschaft mbH“ mit den baureifen Baustellen zeigt.

Das erkannte Müller, insbesondere für das Gebiet um den Flugplatz herum. Um das gepachtete Gelände weiter gewinnbringend zu vermarkten, gründete Müller am 30. Oktober 1910 die „Terrain-Aktien-Gesellschaft am Flugplatz Johannisthal-Adlershof“, kurz „Tagafia“ genannt, mit einem Aktienkapital von 2,2 Mio. Mark. Zweck des Unternehmens war die Verwertung des von der Gesellschaft anzukaufenden Terrains durch Verkauf, Verpachtung oder sonstige gewerbliche Verwendung und die Beteiligung an anderen Terrain- und Baugeschäften.

Müller und nicht die Flugplatzgesellschaft musste diese AG gründen, da er als finanzstarker Geschäftsmann bessere Kauffinanzierungsoption über seine Kontakte bekam, als die verschuldete Gesellschaft.

Die „Luftfahrt Betriebs Gesellschaft“ kaufte Flugzeuge bei der Firma Albatros und organisierte deren Vermarktung. Dafür wurden Werbeflüge veranstaltet. Bald interessierte sich auch das Heer für die Flugzeuge und Albatros wollte Müller als „Zwischenhändler“ los werden. Die rechtlichen Streitigkeiten zwischen der Gesellschaft und den Albatros-Werken zogen sich hin.

Im Jahre 1911 stürzten alle 3 gebauten Luftschiffe der „Luftfahrt Betriebs Gesellschaft mbH“ ab, sodass sie vor dem Ruin stand. Arthur Müller ging in die Offensive und gründete daraus am 21. Februar 1912 die „Luftverkehrs-Gesellschaft AG (LVG)“ und erweiterte 1912 somit sein Geschäftsfeld um einen eigenen Flugzeugbau.

Folie 44: LVG Werbeplakat 1911

Nach anfänglichen Misserfolgen konnte er 1913 einen Liefervertrag für seine Flugzeuge mit dem Heer abschließen.

Aber die Erfolgsgeschichte Müllers wurde getrübt. Sein ehemaliger Geschäftspartner und Vertrauter, Justizrat und Notar August Eschenbach, der zu Krisenzeiten in die „Land und Industriebauten AG“ eingestiegen war, wollte sich 1911 auszahlen lassen, dies war Müller aber wirtschaftlich nicht möglich.

August Eschenbach hatte 1909 Aktien der „AM-Land- und Industriebauten AG“ zu einem Kurs von 150% erworben und war Mitglied des Aufsichtsrates. Ende 1911 verklagte er Arthur Müller auf Rücknahme der Aktien zum Einstiegskurs.

Verleumderisch behauptete **August Eschenbach** und seine Mitstreiter **Otto Wiener** (1873-1941), Geschäftsführer der Albatros-Werke und führende Personen des Niederrheinischen Vereins für Luftschiffahrt u.a., Müller habe seine Firmengründungen getätigt, um Kapital aus der Luftfahrtwirtschaft abzuziehen.

Die genannten Personen bedienten sich weiteren „Hilfspersonen“, wie den Hypothekenmakler und Spezialjournalisten der „Staatsbürger-Zeitung **Albert Greeven**, den Journalisten **Ludwig Lenn-Eschwege**, tätig als Mitarbeiter des Verlages „Ratgeber auf dem Kapitalmarkt“ und des „Lokalanzeigers“, **Walter Max Friedenau** von den Albatros-Werken und **Prof. Dr. Hermann Stade**⁷ (1867-1932) von der meteorologischen Station Berlin.

⁷ Siehe Heft 30, Seite 26 „OSL Dr. phil. Alfred Hildebrandt“ aus der Dokumentenreihe über den Flugplatz Johannisthal 1909-1914, Kauther/Wirtz

Der Streit gipfelte um die Jahreswende 1912/13 in der Veröffentlichung der hintergründig antisemitischen Schmähchrift „Moderne Gründungen“ von Albert Greeven, einem Vertrauten August Eschenbachs, die auch in der international renommierten Wochen-Fachzeitschrift „Die Bank“ abgedruckt wurde. Im Artikel „Der Sumpf“ schrieb der Banker und Journalist, Ludwig Lenn-Eschwege, sehr ausführlich über die Gründung und Finanzierung der „Terrain AG“ und des Flugplatzes Johannisthal, ebenfalls in der Fachzeitschrift „Die Bank“ veröffentlicht.

Das griff dann auch Lenin auf und schrieb dazu den bereits erwähnten Beitrag in seinem Werk „Hefte zum Imperialismus“, Band 39, Seite 70 und 163.

Folie 45: Zeitschrift Bank und Gegendarstellung von Arthur Müller

Arthur Müller veröffentlichte im Juni 1913 im Eigenverlag mit dem Titel „Thersites, nicht Gracchus - Entgegnung auf die Broschüre des Herrn Albert Greeven „Moderne Gründungen“ seine Gegendarstellung.

Ein interessanter Titel, denn er bedeutet:

Thersites: *ist eine Gestalt der griechischen Mythologie. Wird als hässlich, schmähüchtigen und daher von den Helden verachtet, allgemein verhassten und erfolglosen Demagogen geschildert.*

Gracchus, lat.: *Der Gnadenreiche*

Um Schaden, vor allem von der „Tagafia“, die Hauptangriffspunkt der Schrift war, abzuwenden, legte Müller seine Vorstandsämter in der „Tagafia“ und der Flugplatzgesellschaft nieder. Zwei Monate später erschien seine erwähnte Gegendarstellung. Nur mit einer langwierigen privaten Verleumdungsklage konnte man damals auf solche Angriffe reagieren, was Müller auch tat.

Müllers Fall ist insofern typisch, dass man zwar eine breite antisemitische Unterströmung in der Gesellschaft konstatieren kann, direkte Angriffe aber meist nur gegen öffentliche Persönlichkeiten vorkamen. Diese konnten sich aber zumeist ihrer Stellung wegen auch recht gut dagegen zur Wehr setzen.

Müller gewann den Rechtsstreit gegen Eschenbach und Albert Greeven.

Der Erste Weltkrieg brachte viele Veränderungen für den Flugplatz Johannisthal mit sich. Die ansässigen Flugzeugfabriken erhöhten die Produktion, gleichzeitig wurden fähige Mitarbeiter in den Krieg eingezogen. Die LVG steigerte ihre Jahresproduktion an Flugzeugen von 1913 auf 600 und 1918 auf 1.800 Flugzeugen.

Müller errichtete zahlreiche Luftschiffhallen in Berlin und dem ganzen Deutschen Reich. Die Leitung auf dem Flugplatz Johannisthal übernahm komplett das Heer. Kurze Zeit war auch Hauptmann a. D. Alfred Hildebrandt Flugplatzkommandant, kein Freund Arthur Müllers und v. Tschudi.

Müller organisiert die Produktion. Welche innere Einstellung er zu diesem Krieg hatte, ist nicht genau bekannt.

Im Oktober 1918 ließ er seine Firma „Luftverkehrs-Gesellschaft Kommandit-Gesellschaft Arthur Müller“ im Gutsbezirk Berlin-Heerstraße in das Berliner Handelsregister eintragen. Persönlich haftender Gesellschafter war Arthur Müller.⁸

In einer Firmenschrift der LVG von 1919, die einige persönliche Züge Müllers erkennen lässt tauchen Begriffe wie „Deutschtum und „Vaterland“ auf. Viele Flugzeugführer vor und während des Ersten Weltkrieges waren jüdischer Herkunft. Dieser gemeinsame Krieg, von Deutschen jüdischer und nichtjüdischer Herkunft, sorgte für ein weiteres Gefühl der Integration. Ein Fehler, wie sich zeigen sollte.

Folie 46-49: Buch LVG-Fotos

⁸ „Flugsport“ Nr. 22 vom 23. Oktober 1919, Seite 550

Der Versailler Vertrag setzte dem Aufschwung der Luftfahrt in Deutschland ein jähes Ende. Deutschland durfte nur 149 zivile Flugzeuge behalten und keine mehr produzieren. Für viele Firmen, Flugzeugkonstrukteure und Flugschulen am Johannisthaler Flugplatz war es das Ende.

Konstrukteure, Flugzeugführer und Firmen, wie Rumpler, wandten sich anderen Geschäftsfeldern, beispielsweise dem Segelflug oder Automobilbau, zu.

Arthur Müller hatte sich schon am Ende des Ersten Weltkrieges neue Geschäftsfelder erschlossen. Seine „Ballonhallen und Industriehallen Gesellschaften“ entwickelten neue Baustoffe und stiegen in den Wohnhausbau ein. In Kombination aus Zement, Sand, Gips, Lehm und Koksasche entwickelte seine Firma einen AMBI-Baustoff, aus dem AMBI-Steine, AMBI-Platten, AMBI-Dachsteine und AMBI-Falzschiene erstellt wurden. Auch hier gibt es auch eine Reihe von Patenten, die ich noch als Übersicht anzeigen werde.

Folie 50 und 51: Lageplan der Terrain AG

Die Baupolizeiliche Abnahme der Baustoffe erfolgte 1918 und AMBI stieg in das Baugeschäft mit wärmeisolierenden mehrstöckigen Wohnhäusern ein.

Folie 52: Werbeplakat AMBI 1919

Vor allem die Bebauung am nordwestlichen Rand des Flugplatzes. Es entstanden Ein- und Mehrfamilienhäuser nach der „AMBI-Bauweise“. Noch heute sind die Häuser am Sterndamm, im sogenannten Villenviertel am Groß-Berliner Damm und in der Waldstraße zu sehen. Zum Beispiel das Haus am Sternplatz war seit 1911 Eigentum der „Tagafia“, wurde 1928 an einen Kaufmann aus Tempelhof, 1934 an die Großdeutsche Feuerbestattung verkauft und seit 1949 Eigentum des Volkes aufgrund des Enteignungsgesetzes vom 28. April 1949.⁹

⁹ Siehe Heft 23 „Das Haus am Sternplatz in Berlin-Johannisthal“ aus der Dokumentenreihe über den Flugplatz Johannisthal 1909-1914, Kauther/Wirtz

Die ehemalige Bücherei am Sterndamm 27 war 1918 als „Musterbau“ nach der AMBI-Bauweise erbaut worden. Von 1933-1945 war es die NSDAP-Zentrale, genannt das „Braune Haus“.

Folie 53-58: Fotos der gebauten Häuser durch AMBI

In einer eindrucksvollen Eigenverlag-Werbebrochure von 1923 der AMBI-Abt. I, Berlin-Johannisthal mit dem Titel „Der Landmann und AMBI“, werden u. a. einige Meinungen zur AMBI-Bauweise, sortiert nach Städten in Deutschland und darüberhinaus veröffentlicht.

Folie 59-60: der Deckblatt der Eigenverlag-Broschüre und einer Werbebrochure

So schrieb der Direktor des „Reichs-Landbundes“¹⁰, **P. v. Woedke**:
(1923 wohnte er nach der damaligen Hausnummerierung Am grünen Anger 13, weiterer Mieter: Direktor R. Deufeld):

„Seit April 1920 wohne ich mit meiner Familie, darunter 5 Kinder, in einem nach dem AMBI-System erbauten 2-Familienhause in Johannisthal. Da die Häuser nach 1918 fertiggestellt sind, tragen sie allen gesundheitlichen und neuzeitlichen Anforderungen Rechnung. Die Räume halten vor allem im Winter gut die Wärme und sind im Sommer kühl. In der Standhaftigkeit des verwandten Baumaterials habe ich Nachteiliges weder innen noch außen am Hause bemerkt.“

In der Werbebrochure sind auch Auszeichnungen der AMBI-Werke veröffentlicht, die von 1913 bis Ende 1922 an das Werk vergeben wurden.

Folie 61: Auswahl einiger Auszeichnungen bis Ende 1922

¹⁰Der „Reichs-Landbund“ entstand im Januar 1921 als Interessenorganisation der Landbevölkerung durch einen Zusammenschluss des Bunds der Landwirte und des Deutschen Landbunds. Ab 1930 näherten sich große Teile des Landbunds an die NSDAP an. Nach 1933 ging der „Reichs-Landbund“ in den „Reichsnährstand“ über.

Auch in der Johannisthaler Waldstraße 25-40 (heutige Nummerierung) wurden um 1924 zweigeschossige massive Doppelhäuser mit „AMBI“-Hohlblocksteinen der Firma „Arthur Müller-Bauten- und Industriewerke“ gebaut. Der Bauherr für die damals sehr modernen Häuser war die „Eigenhausgruppe Johannisthal zur Gesellschaft zur Förderung von Bauproduktiv-Genossenschaften mbH“, Architekt Prof. Dr.-Ing. Hans Soeder (1891-1962).

Folie 62: Häuser in der Waldstraße

Dann gab es noch einzelne von AMBI gebaute Häuser. Oftmals waren es auch Betriebsangehörige im AMBI-Konzern, wie das Beispiel der Villa Kayser im Eisenhutweg (Herrn Dipl.-Ing. Kayer).

Folie 63-64 „Villa Kayser“

Ab 1919 schloss Müller alle seine bisherigen eigenständigen, wenn auch vielfach aneinander beteiligten Firmen, zum AMBI-Konzern zusammen. AMBI steht für „Arthur Müller Bauten und Industriewerk“.

Folie 65-67: Organigramme

„Der AMBI-Konzern hatte Werke hauptsächlich in Berlin, aber auch in Breisal, Kassel, Köslin, Merseburg und Neuruppin sowie Geschäftsstellen in Breslau, Essen, Frankfurt/Main, Hamburg, Hannover, Köln, Königsberg, Leipzig, Mühlhausen, München und Nürnberg.

Die Betriebsstätten umfassten die Bereiche Baugewerbe, Baustoffen, Land- und hauswirtschaftlicher Maschinenbau, Sägewerke und Holzhandel, Gießerei, Kraftstrom-Produktion, Maschinenfabrik und Apparate-Bauanstalt, LVG-Flugzeugbau und Fliegerschulen, Flugplätze, Bahnbetriebe, Terrain-Verwertung und Laboratorien.

Die Verwaltung des Konzerns gliederte sich in die Abteilungen „Hauptbuchhaltung, Ideenprüfung, Juristisches Büro, Literatur und Schutzrechte, Personal, Propaganda (Werbung), Sekretariat, Versicherungen, Werksbauten und -einrichtungen, Werksgrundstücke, Wohlfahrt und Zahlungsverkehr.“

Arthur Müller erschloss sich während seiner Tätigkeit die verschiedensten Geschäftsmöglichkeiten. Dabei ging er häufig ein hohes Risiko ein, investierte sein Kapital stets neu in zukunftssträchtige Bereiche.

Nach dem Ersten Weltkrieg hatte Müller einen wichtigen Geschäftszeit durch den Versailler Vertrag verloren – die Luftfahrt!

Die Hallen einiger Flugzeugbauer konnten nicht mehr weiter genutzt werden. So entschied sich Müller die seit 1916 vorhandenen Werkbahngleise und zu n, und zwischen Adlershof und Johannisthal auszubauen, zu erweitern und in den Flugzeughallen sein neu gegründetes Unternehmen, die „AMBI-Waggonbau- und Apparatebau AG“ zu etablieren.

Folie 68-70: Gleisverlegung 1916

Das Foto wurde auf dem Adlershofer Teil des Flugplatzes aufgenommen. Die Uniformierten sind vom Eisenbahn-Regiment Berlin-Schöneberg, 1. Eisenbahnkompanie, Eisenbahn-Regiment Nr. 4.

Ein ca. 150 Mann starke „Königlich Preußische Eisenbahn-Reg. Nr. 1“ hatte 1909 die Waldfläche für den Flugplatz Johannisthal gerodet.

Im Archiv des Museums Treptow-Köpenick befindet sich ein Fotoalbum vom August 1921, das uns über das Werksgelände der AMBI-Waggonbau führt. Einige Exemplare dieser Alben wurden als Anerkennung an Betriebsangehörige für die geleistete Arbeit von Arthur Müller unterzeichnet, übergeben.

Folie 71-72: Einige Fotos des AMBI-Werkgeländes 1921

Am 23. Oktober 1921 feierte Arthur Müller seinen 50. Geburtstag. Zu den Gratulanten gehörten auch die Beschäftigten des AMBI Konzerns, die zu diesem feierlichen Anlass eine prächtige Urkunde überreichten. Eine schöne und aussagekräftige Darstellung des beruflichen Werdeganges und Erfolge Arthur Müllers.

Folie 73: zwei Glückwunschkunden (Inhalt beschreiben)

Folie 74: Lageübersicht der AMBI-Werke

Die LVG existierte weiter, baute ehemalige Militärflugzeuge zu Transportflugzeugen um und beteiligte sich an der „Deutschen Luft Reederei DLR“ die vom Flugplatz aus seit 1919 Linienflüge anbot. Zunächst Berlin-Weimar zum Sitz der Nationalversammlung. Später kamen die Strecken nach Hamburg, Swinemünde und Gelsenkirchen dazu.

Die etwa 30 existierenden Deutschen Luftreedereien wurden 1923 zur „Aero Lloyd AG“ zusammengefasst, die seitdem jedoch den neuen Flughafen Tempelhof als ihren Flugplatz benutzen. 1926 ging die „Aero Lloyd AG“ in die neu gegründete „Deutsche Lufthansa“ auf.

Folie 75: Foto Flugzeug der DLR

1925 löste Müller die „LVG“ auf. Zeitgleich beendete auch die „Rumpler-Werke AG“ den Flugzeugbau. Wieder standen Hallen in Johannisthal leer. Aus einer Albatros-Flugzeug-Halle wurde bereits 1919 eine Halle für die „Johannisthaler-Filmanstalten“ (Jofa) und weitere vier Hallen wurden als Stummfilmateliers umgebaut. Die Adresse der Jofa war Flugplatz, Eingang VI a.

Berlin blieb in den 1920er Jahren nicht leer. Immer noch zog es viele Menschen in die Hauptstadt, auch wenn das Parlament in Weimar tagte. Vor allem kamen viele Juden nach Berlin. Sie flüchteten vor Krieg, Revolution oder Pogromen aus den Gebieten des ehemaligen russischen Reiches und der Habsburgermonarchie. Für einige war Berlin nur als Zwischenstopp auf dem Weg nach Amerika gedacht. Viele aber blieben in Berlin. Es kamen so viele Ostjuden, dass sich in Berlin unter der deutschjüdischen Bevölkerung sogar ein Antisemitismus bildete. Der Frieden der 1920er Jahre war aber trügerisch. Politik wurde auf der Straße gemacht. Gewaltbereite Massen zogen durch die Straßen, politische Morde waren auf der Tagesordnung.

Von Links außen wurde die oktroyierte Demokratie bekämpft, weil sie keine Räterepublik war. Und auch aus dem rechten Lager hatte die Demokratie keine Hilfe zu erwarten. Wie hilflos sie war, zeigte sich im Hitlerputsch. Dieser wurde 1923 zwar verhindert, doch Adolf Hitler wurde wegen Hochverrats zu nur 5 Jahren Haft verurteilt und kam wegen guter Führung schon nach 9 Monaten vorzeitig frei.

Diese politisch unsichere Lage schuf aber trotzdem die Möglichkeit eines Aufschwunges der Wirtschaft ab der zweiten Hälfte der 20er Jahre. Insbesondere durch die Wiederherstellung des Binnenmarktes mit Einführung der Rentenmark, die die Inflation 1923 beendete. Binnen 4 Jahren wurden Zuwächse zwischen 25 und 40% erzielt.

Einer der die Wirtschaft mit ankurbelte, war Arthur Müller.

Von 1923-1926 reiste er mit seinen beiden Söhnen Max und Ludwig nach Amerika und lernte dort den Maschinenbauingenieur **Edward Gowen Budd (1870-1946)** kennen.

Folie 76: Foto Edward G. Budd und Logo

Unter Mithilfe der in New York ansässigen „J. Henry Schröder Banking Corporation“ schlossen am 12. Februar 1926 der US-amerikanische Karosseriehersteller „Edward G. Budd Manufacturing Company“ aus Philadelphia und die „Arthur Müller Bauten- und Industrierwerke GmbH (AMBI)“ einen Vertrag über die Gründung eines Werkes zur gemeinschaftlichen Herstellung von selbsttragenden Ganzstahlkarosserien. Es entstanden die „AMBI-Budd Presswerk GmbH“.

Die 49% Grundkapital, die Edward G. Budd beisteuerte, beglich er durch 51% Lizenzansprüche. Die 7,5 Mio. Rentenmark-Einlagen musste Arthur Müller selbst finanzieren.

Die „AMBI-Budd Presswerk GmbH“ (ABP) zogen in die ehemaligen Hallen der Rumpler-Werke am Groß-Berliner Damm.

Folie 77-78: Plakat und Pressen o. ä. um 1931

Die Kaltpresstechnik revolutionierte den Fahrzeugbau. Gewichtersparnis und hohe Festigkeit waren die Vorteile, zunächst höhere Fabrikationskosten der Nachteil.

Die BMW-Werke Hessen ließen zunächst die Karosse des DA 2 (Dixi) von 1929-1932 in den AMBI-Budd-Werken herstellen und endmontieren.

Folie 79-80: vom DIXI DA 2 und Pflegemittel

Um das Werk weiter auszulasten, kaufte AMBI Anteile des Fahrzeug- und Maschinenbauunternehmens „Adler Werke“ und fertigte Ganzstahlkarosserien in Standartgrößen. Dennoch musste AMBI-BUDD auch weiterhin in der herkömmlichen Gemischtbauweise produzieren, um rentabel zu bleiben.

Der Börsencrash 1929 stürzte AMBI-BUDD in eine schwere Krise. Die ausländischen Anteilseigner verweigerten Neuinvestitionen, die New Yorker Bank wollte als Sicherheit für ihr Kapital plötzlich Lizenzanteile.

Arthur Müller verlor mehr und mehr den wirtschaftlichen Einfluss auf die ABP. Die Neuinvestitionen 1932 wurden bereits ohne Müllers Einfluss von Edward Budd und dem Bankhaus getätigt.

Die politische Situation in Deutschland verschärfte sich. Am 30. Januar 1933 ernannte Reichspräsident Paul von Hindenburg einen neuen Reichskanzler, Adolf Hitler.

Zeitgleich setzte die Verfolgung Andersdenkender ein. Und auch jüdische Deutsche wurden durch Boykott, immer neue Verordnungen und Drangsalierungen an den Rand der Gesellschaft gedrückt.

Nicht „Die Nazis“ haben die NSDAP in den Reichstag gewählt, sondern deutsche Bürgerinnen und Bürger. Verunsichert und mit falschen Versprechen und Ängsten, aber eben Deutsche Bürgerinnen und Bürger. Nicht die NSDAP alleine hat das Ermächtigungsgesetz durchgesetzt, sondern eine 2/3 Mehrheit aller politischen Parteien (außer der SPD - die hat geschlossen dagegen votiert). Alle Parteien außer der NSDAP wurden im Juni 1933 verboten - obwohl sie dem Ermächtigungsgesetz zugestimmt hatten.

Deutlich ist hier zu erkennen, wie stark der Rückhalt und die Unterschätzung der Politik der NSDAP in der Bevölkerung .

Arthur Müller hatte 1934 einen Unfall in einer seiner Fabriken und verlor dabei ein Bein. Die Unfallumstände sind nicht bekannt. Der Heilprozess nach der Beinamputation ist schlecht verlaufen und der Gesundheitszustand verschlechterte sich.

Das Ehepaar Müller setzte im Dezember 1934, offenbar aufgrund des Unfalls, vorsorglich ein gemeinsames Testament auf.

Aus den Formulierungen war eindeutig erkennbar dass sie ahnten, oder anhand der politischen Lage erkannten, was die kommende Zeit für sie und für jüdische Bürger bringen würde. Sie setzten sich als Erben gegenseitig ein und im Falle eines Überlebenden, dann die beiden Söhne Max und Ludwig zu gleichen Teilen. Der 33jährige Kaufmann Ludwig lebte noch im Haushalt seiner Eltern. Der 35jährige Kaufmann Max hingegen wohnte in Charlottenburg, Bayernallee 14.

Auch war es der Wunsch des Ehepaars Müller, Geld und Sachwerte an deutsche jüdische Stellen und Organisationen zu geben, die in wirtschaftlicher Not waren.

Arthur Müller stirbt

37 Tage nach dem Testament, am 19. Januar 1935, starb Arthur Müller in Berlin infolge der Nachwirkungen des Unfalls und seiner schweren Diabetes.

Er wurde am 23. Januar im Krematorium Wilmersdorf eingeäschert und am 25. Januar 1935 auf dem „Friedhof Heerstr.“ in Berlin-Charlottenburg, Trakehner Allee 1, dem sogenannten Prominenten-Friedhof, bestattet.

Im Jahre 1927 kaufte Arthur Müller diese damals noch 18 qm große Grabstelle auf dem 1924 neu angelegten interkonfessionellen Friedhof für eine unbefristete Laufzeit, die später für alle Grabstellen auf ein Nutzungsrecht für 60 Jahre eingeschränkt wurde. Er dachte aber auch darüber nach, später auf einem jüdischen Friedhof beerdigt werden zu wollen, entschloss sich jedoch für eine Stelle auf diesem 1,3 km von seinem Wohnsitz entfernten Waldfriedhof in der Senke des Sausuhlensees.

Folie 81 und 82: Grabstelle aus dem Friedhof Heerstraße

Im Familiengrab wurden am 6. Februar 1927 sein Bruder Hermann Nathan (1868-1927) und am 1. August 1934 die erste Ehefrau von Max Müller, Elisabeth, geb. Aschkenasy (1899-1934) bestattet. Sie starb 35jährig an einem Krebsleiden.

Bis zum Ablauf des Nutzungsrechts und Neuvergabe der 12 qm großen Grabstelle 5 C Nr. 2 im Jahre 1987, war als Nutzungsberechtigter Hellmuth Jacob, der Ehemann der Schwester (Elisabeth) von Arthur Müller, eingetragen. Er wohnte damals in Berlin-Wilmersdorf, Paulsbornerstraße 78.

Links neben dem Müller-Familiengrab befindet sich das Ehrengrab (*Feld 5-D-4-5-C-3/4*) des jüdischen Verlegers und Galeristen **Paul Cassirer** (1871-1926), den Arthur Müller kannte und sich von ihm auch beraten ließ. Arthur Müller kannte auch die zweite Ehefrau von Paul Cassirer seit dessen Eheschließung 1910 mit der jüdischen österreichischen Schauspielerin Tilla Durieux (1880-1971). Ihr bürgerlicher Name war Ottilie Godeffroy und wohnte in Berlin-Charlottenburg, Bleibtreustr. 15.

Im Jahre 1926 wollte sie sich von ihrem Mann scheiden lassen. Während der Scheidungsverhandlung bei einem Anwalt bat Cassirer seine Frau sich die Scheidung nochmals zu überlegen. Diese lehnte aber ab, und Cassirer bat dann in einen Nebenraum gehen zu dürfen, zog dort eine Pistole und erschoss sich.

Arthur Müller wird mit hoher Wahrscheinlichkeit an der Beerdigung von Paul Cassirer teilgenommen haben.

Tilla Durieux, damals am Deutschen Theater engagiert, war im Jahre 1911 auf dem Flugplatz Johannisthal und ließ sich als Flugschülerin ausbilden, hat aber keinen Flugschein erworben. Tilla Durieux spielte 1913/14 mit Hans Grade am Himmel in Bork im Film „Der Flug in die Sonne“ die Hauptrolle.

Folie 83: Die Schauspielerin Durieux auf dem Flugplatz Johannisthal

Viele seiner AMBI-Mitarbeiter folgten dem Sarg Arthur Müllers auf den Friedhof. Insgesamt 57 Kondolenzbriefe aus dem n- und Ausland wurden in einem Buch eingeklebt und sind erhalten geblieben.

Neben vielen familiären und privaten Kontakten, sind auch ehemalige Geschäftspartner, Weggefährten und Kontakte aus der Zeit des Flugplatzes Johannisthal dabei. Ob sie im Falle des Todes Arthur Müllers um 1938 auch geschrieben hätten, ist fraglich?

So zum Beispiel:

Major a. D. Victor Carganico (1887-1945)

Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt und des Deutschen Luftfahrtverbandes

Carganico war um 1908-1909 beim Eisenbahn-Regiment 1, später Kompaniechef und am Bau des Flugplatzes Johannisthal beteiligt. 1916 erhielt er seine Flugzeugführerlizenz.

1935 gab er sich im Kondolenzbrief als Fliegerkommandant und Flughafenleiter in Tempelhof aus. 1940 u. a. Kommandant des Flugplatzes Schwerin-Görris. Um 1944 wurde er als Generalmajor zur „Führerreserve“ des Oberkommandos der Luftwaffe (OKL) versetzt.

Am 27. Mai 1945 wurde er auf seinem Gut in Angermünde von russischen Soldaten erschossen.

Hauptmann a. D. Hermann Elias (1876-1955) mit seiner Frau Josefine

Deutscher Meteorologe und Fliegeroffizier

Mitglied im Berliner Verein für Luftschiffahrt

Oberstleutnant a. D. Dr. Alfred Hildebrandt (1870-1949)

Freiballonführer, Schriftsteller, Mitbegründer des Flugplatzes Johannisthal. Er war ab 1933 Mitglied der NSDAP

Richard von Kehler (1866-1943)

Luftschiffpionier, Militär, Ballonfahrer und Unternehmer

1909 gründete er die Flugmaschine Wright GmbH, 1924 Präsident des Deutschen Aero-Clubs. 1933 war er nochmals als Unternehmer tätig. Er führte eine Ballonfabrik bei Stralsund und belieferte Vereine und Militär mit qualitativ guten Ballons.

Oberstleutnant a. D. Felix Wagenführ (1873-1947), Berlin, Stülerstr. 7

Im Ersten WK als Hauptmann Kommandeur der Prüfanstalt und Werft der Fliegertruppen, dann als Major Kommandeur der Flugzeugmeisterei Wehrwirtschaftsführer, beteiligt am Aufbau der deutschen Luftwaffe.

Zu den weiteren Persönlichkeiten, die der Witwe Thekla Müller Ihr Beileid schriftlich mitteilten gehörten:

- Prof. Dr. Willi Felix (1892-1962)
1935 Ärztl. Direktor KH Neukölln, starb in Ostberlin und war dort im Gesundheitswesen aktiv tätig. Vermutlich einer der behandelnden Ärzte gewesen.
- Dr. med. Willibald Heyn, war 1935 Facharzt für Chirurgie, Chefarzt des Kaiser-Augusta -Victoria Krankenhaus Berlin-Lichtenberg
- Hans Carl Ladewig (1886-1952), 1935 Rechtsanwalt in Berlin, Grabstelle in den USA
- Hermann Landshoff (1905-1986 in USA), Grafiker, Fotograf, Verleger. Sein Vater Ludwig Landshoff ist 1874 in Stettin geboren, starb 1941 in den USA, war Musikwissenschaftler

Die Söhne Max und Ludwig emigrierten 1935 und 1937 mit ihren Familien nach London bzw. New York. Zuvor sind sie im Dezember 1929 (Max) und im Februar 1930 (Ludwig) aus der jüdischen Gemeinde ausgetreten. Der Kontakt brach zwischen beiden in den Jahren danach ab.

Thekla Müller aber wurde die Ausreise verweigert. Sie wurde gezwungen, zuvor die einzelnen Konzernteile in einem Unternehmen zusammenzufassen. Das war aufgrund der verschiedenen Rechtsformen und teilweise ausländischen Anteilseignern außerordentlich schwierig.

Folie 84: Gelände des AMB-Konzerns 1937

Auf die Novemberpogrome 1938, die in Berlin zwei Tage andauerten und 400 Tote forderten, folgte die Verhaftung und Deportation der ersten 26.000 Menschen Juden. Die Juden mussten für die entstandenen Schäden selbst aufkommen. Ihre Versicherungen wurden für das Reich beschlagnahmt. Ihnen wurde eine Strafzahlung in Höhe von einer Milliarde Mark auferlegt.

Der Auswanderungsdruck stieg. Gleichzeitig aber wurde die Auswanderung von Juden durch die Auferlegung verschiedener Ausreisesteuern und immenser bürokratischer Hürden erschwert, häufig sogar unmöglich gemacht.

1938 setzte die Zwangsarisierung ein. Ein Jahr später, im Frühjahr 1939, wurde Thekla Sara Müller gezwungen, die Villa in der Tannenbergallee 13-15, 14055 Berlin-Charlottenburg, in der sie mit ihrer Familie seit ca. 1916 gewohnt hatte, zu räumen. Kurz danach zog der Gauleiter von Frankfurt/Oder dort ein. Im August 1939 wurde neuer Eigentümer der „Preußischen Staat“.

Folie 85-86: Arbeits- und Wohnanschriften des Ehepaars Müller

Nach 1945-ca. 1970 wurde Eigentümer das „Deutsche Rote Kreuz“. Hier war ein „Sonderkrankenhaus“ (schlimmer Name, später abgeändert) mit fast 40 Patienten untergebracht.

1998 wurde das Haus neu umgebaut und heute ist es das „Haus Erlengrund“, eine Tagesstätte mit ambulanter Versorgung psychisch kranker Menschen.

Ab April 1939 wohnte sie dann bis zu ihrer Auswanderung 1941 in die USA/New York im Hotel Esplanade am Potsdamer Platz, Bellevuestr. 16-18.

Folie 87: Hotel Esplanade

Das Hotel wurde in der Zeit des Nationalsozialismus nach 1933 von NSDAP-Größen eher gemieden. Albert Speer kündigte sogar 1941 den Abriss an.

Im Winter 1944/45 wurde das Hotel bei einem Bombenangriff weitgehend zerstört. 1993 sind denkmalgeschützte Reste des Hotels (Kaisersaal) im Rahmen des Ausbaus des Potsdamer Platzes mittels Luftkissenteknik 75 m verschoben worden und der Frühstückssaal wurde in 500 Einzelteilen zerlegt, wieder zusammengeführt und im heutigen „Cafe Josty“ im Sony Center integriert.

Ab 1939 bemühte sich Thelka Müller mit Hilfe eines Rechtsanwaltes um ihre Ausreise. Aber erst nachdem alle Unternehmen arisiert oder aufgelöst waren und nach Zahlung der „Reichsfluchtsteuer“, durfte sie am 10. Juni 1941 Deutschland verlassen. Die zuvor im Mai 1941¹¹ ausgegrabene Asche ihres Mannes nahm sie mit und ließ sie in New York erneut beisetzen.

¹¹ Nachweis des Datums auf einer Karteikarte in der Friedhofsverwaltung

Nach 1945 war der Ehemann der Schwester von Arthur Müller (Elisabeth), Hellmuth Jacob zum Abwesenheitspfleger in Deutschland für Thekla Müller bestellt worden. Jacob war auch Jude, hielt sich in Berlin „illegal“ auf und war anerkannter Opfer des Faschismus.

Im Buch „Ein jüdisches Familienschicksal“ wird beschrieben, „dass im März 1946 ein Vertreter des sowjetischen Militärs beim Wirtschaftsdezernenten Treptow vorgeschlagen hatte und den Abbau von sieben Stahl- und Konstruktions-Hallen der AMBI-BUDD Presswerke GmbH ankündigte. Die AMBI-Presswerke wurden nach Befehl der SMAD in Karlshorst am 26. April 1946 beschlagnahmt.“

Als Treuhänder wurde der Johannisthaler Maschinenschlosser Fritz Schubert (geb. 1886)¹² eingesetzt. In den ehemaligen Fabrikhallen wurden im Juli 1948 mit insgesamt 114 Beschäftigten (davon 13 Frauen) Eisenbahnwagen repariert und Eisen- und Blechwaren hergestellt und vertrieben.

Am 10. Januar 1954 stirbt Thekla Müller nach langer schwerer Krankheit in ärmlichen Verhältnissen in New York. Das war kurz vor Abschluss des langwierigen Rückerstattungsverfahrens für die in West-Berlin und Westdeutschland befindlichen Vermögenswerte. Ihre Söhne haben sie im Grab ihres Mannes beigesetzt.

Folie 88: Grabstelle Ehepaar Müller und ihres Sohnes Max und Schwiegertochter in den USA

Der größte Teil aber, Betriebe, Grundbesitz und Wohnblocks befand sich in Ostteil der Stadt Berlin. Die Vermögenswerte wurden, obwohl die Sowjetische Militäradministration mehrfach anordnete, dass von den Nazis enteignete ausländisches und jüdisches Eigentum nicht in die Sozialisierungsmaßnahmen einzubeziehen sei, alles von den DDR-Behörden, trotz als ehemaliges“ Reichsvermögen“ eingestuft, in „Volkseigentum“ überführt. Eine Restitution war nicht beabsichtigt.

¹² Ob Peter Schubert (Kondolenzbuch) mit Fritz Schubert verwandt ist?

Erst nach der Wiedervereinigung 1990 erwuchs die Möglichkeit, das doppelte Unrecht „wiedergutzumachen“. Doch da waren beide Söhne Max (1983) und Ludwig (1989) kinderlos auch in ärmlichen Verhältnissen in der Emigration gestorben. Auch ihre Ehefrauen leben nicht mehr.

Max Müller, der in den USA das israelische Weizmann-Institut der Wissenschaften zum Erben einsetzte. Ludwig Müller hinterließ 1989 eine Witwe in London, die jedoch inzwischen verstorben ist.

Offensichtlich zeigen die Erben seit bald zwei Jahrzehnten wenig Interesse, das kontaminierte Gelände, welches auch ein paar denkmalgeschützte Gebäude aufweist, zu entwickeln bzw. zu verkaufen. So geht der Verfall unverändert weiter.

Seit 1996 steht das Gelände am Segelfliegerdamm/Groß-Berliner Damm leer. Reichliche zusätzliche Schäden sind an den denkmalgeschützten Gebäuden durch vermutete Brandstiftung am 24. Oktober 2000, 10. August 2010 und 8. Juli 2013 entstanden.

Ich verzichte hier auf das Zeigen von Fotos.

Der Flugplatz ist seit 1998 größtenteils Landschaftspark. In der neu entstandenen Wohnsiedlung am südwestlichen Ende des ehemaligen Flugplatzes Johannisthal erinnert heute die Arthur-Müller-Straße Straße an dessen Gründer

Im Juli 2002 wurde ein Beschluss des Bezirksamtes Treptow-Köpenick für die Benennung von 37 neuen Straßen (zurückgenommen: Ellery v. Gorissenstr.) im Amtsblatt Nr. 35 veröffentlicht

Abschließend möchte ich die Patentregistrierungen Arthur Müllers bzw. die die seiner Firmen zeigen.

Folie 89-99: Übersicht bekannter Patente

Anlage

Personenregister

Baeck, Leo	7
Benari, Salomon	9
Budd, Edward Gowen	27, 28
Bussche v. Freiherr	13
Cargancio, Viktor	15, 32
Cassirer, Paul	31
Cohn, Adolf	6
Deufeld, R.	23
Durieus, Tilla	31
Einem v., Karl	15
Elias, Hermann	32
Eschenbach, August	14, 16, 19, 20, 21
Eschwege (Lenn), Ludwig	19, 20
Felix, Willi Prof. Dr.	33
Frank, Karl	10
Friedenau, Max	19
Grade, Hans	31
Greeven, Albert	19, 20, 21
Haerms, Karl	10
Heyn, Willibald Dr.	33
Hildebrandt, Alfred	14, 21, 32
Jacob, Elisabeth (geb. Müller)	8, 31, 36
Jacob, Hellmuth	31, 36
Kayser, Ing.	24
Kehler von, Richard	12, 14, 15, 16, 32
Ladewig, Hans Carl	33
Landsdorff, Hermann	33
Lenin, W. I.	5, 20
Maas, Harri	4
Mattern (Apotheker)	6

Moedebeck, W. L.	14
Müller Frances Mary	6
Müller, Elisabeth /geb. Aschkenasy)	31
Müller, Helene, geb. Blauzwirn	8
Müller, Hermann, Nathan	8, 31
Müller, Ludwig Wilhelm	9, 27, 30, 34, 37
Müller, Max	9, 27, 30, 31, 34, 37
Müller, Thekla, geb. Benari	9, 34, 35, 36
Nieber v., Stephan	12, 14
Pustau v., Eduard	12, 13, 14, 16
Schubert, Fitz	36
Schubert, Peter	7
Sedlmayr, Gerhard	15
Soeder, Hans, Dr.-Ing.	24
Stade, Hermann, Prof. Dr.	19
Trott zu Solz v., Jost	5
Tschudi v., Georg	11, 13, 16, 21
Wagenführ, Felix	33
Weizmann-Institut	5, 6, 37
Werner	13
Wiener, Otto	19
Woedtke	23

Quellenangaben

- Archiv Museum Treptow-Köpenick
- Archiv (Internet) Deutsches Patent- und Markenamt
- Belschner, Ernst Leiter „Haus Erlengrund“ (030-30007420)
- Friedhofsverwaltung Friedhof Heerstraße, Berlin-Charlottenburg
- Huth, Benjamin Eigene Notizen aus seinem Vortrag im Deutschen Technikmuseum 17. Oktober 2013
- Kolb, Bernhard Schatzmeister im Heimatkreis Stuhm
- Trümper, Hans-Joachim Museumsleiter, DRK-Museum e.V. Berlin

Literatur

- Arthur Müller Leben Werk Vermächtnis, Ein jüdisches Familienschicksal, Fragmente, Monika Tatzkow und Hartmut Henicke, propietas Verlag Berlin, 12000
- Buch „Heimat zwischen Weichsel, Nogat und Sorge“, 1982
- Buch „Der Kreis Stuhm“, Erstauflage 1975, Zweite Auflage 1992
- Bildband „Sztum-Stuhm“ (1899-1942)
- Buch über den Kreis Stuhm, Selbstverlag Heimatkreis Stuhm 1982
- Der Landmann und AMBI, Eigenverlag Werbebroschüre AMBI, 1926
- Deutsche Luftfahrer-Zeitung (DLZ) vom 25. Januar 1911
- Dokumentenreihe zum Flugplatz Johannisthal 1909-1914, Heft 1, 23 und 26, Kauther/Wirtz
- Ein jüdisches Leben in Thüringen, Jacob Simon, Seite 29
- Flugsport, Ausgaben 1917, 1919
- Kondolenzbuch, Archiv Leo Baeck-Institut New York, Peter Schubert
- Plan der „Johannisthaler Bodengesellschaft mbH“, 1010
- Pressemappe der AMBI-BUDD-Presswerke AG, 1931
- Therites, nicht Gracchus, „Entgegnung auf die Broschüre des Albert Greeven Moderne Gründungen“, Eigenverlag Arthur Müller, 1913

Zeitschriften

- Flugsport, Ausgaben 1917, 1919
- Deutsche Luftfahrer-Zeitung (DLZ) vom 25. Januar 1911

Bildnachweis

Die Fotoquellen sind in den PowerPoint-Fußnoten vermerkt. Ist das nicht der Fall, so befinden sich die Fotos in der Sammlung von Alexander Kauther.