

# 80 Jahre Erbenheimer Flugplatz Erinnerung an den „Vater des Flugplatzes Wiesbaden/Mainz“ in Erbenheim: Joseph Aumann

Von Dieter Breuer

Im Jahre 1927 wurde Joseph Aumann mit der Errichtung eines Flughafens für die Städte Wiesbaden und Mainz in Erbenheim beauftragt und 1929 zum Geschäftsführer der Mittelrheinischen Flughafen G.m.b.H. bestellt. Während der gleichen Zeit sorgte er als Schriftführer des Mittelrheinischen Vereins für Luftfahrt für die Wiederausübung der verschiedenen Sportarten mit Freiballon, Segelflugzeug und Motorflugzeug. Er war ein be-

sonderer Anhänger des privaten Flugverkehrs und nannte daher auch oft den Flugplatz Wiesbaden-Erbenheim „Großgarage für Privatflugzeuge“. Nach Übernahme des Flughafens durch die Wehrmacht wurde die Gesellschaft wieder aufgelöst. Er selbst wurde am 8. April 1933 wegen seiner Einstellung gegen den Nationalsozialismus verfolgt und aus seiner Stellung unter diffamierenden Umständen entfernt. Seit 1938 arbeitete er als Wirtschaftsvertreter auf dem Gebiete des Bautenschutzes und hatte vorübergehend die Vertretung von verschiedenen Firmen dieser Art. Seit 1940 war er noch Vertreter der Chemischen Werke Albert in Wiesbaden-Biebrich, Abteilung Bautenschutz, für den Bezirk Hessen-Nassau, Oberhessen und Kurhessen. Erst nach Kriegende übernahm er wieder eine leitende Position als Referent im Hessischen Wirtschaftsministerium. Diesem gehörte er bis 1948 an.

Joseph Aumann wurde am 28. August 1882 in Selters im Unterwesterwaldkreis als Sohn des Kgl. preuss. Oberförsters Franz Aumann, aus alter kurhessischer Forst-Familie, und seiner Frau Antonie, geb. Racké, geboren. Nach Besuch von Volksschule und Gymnasium zu Cleve sowie der Kadettenanstalten zu Bensberg und Groß-Lichterfelde wurde Joseph Aumann am 18. August 1904 Leutnant im Rhein.Pionier-Batl. Nr. 9 in Koblenz, wo er im Feld-Pionier-Dienst ausgebildet wurde. Im Jahre 1909 wurde er zum West-Pionier-Batl. Nr. 24 in Köln versetzt, wo er den Festungs-Pionier-Dienst erlernte. An Kommandos sind bemerkenswert: 2 Jahre militär-technische Akademie in Berlin-Charlottenburg und vorübergehend Gewehrfabrik in Erfurt, 11. Husaren in Krefeld, 5. Ulanen in Düsseldorf, 8. Kürassiere in Köln-Deutz. Eine besondere Ausbildung hatte er an technischen

Geräten, wie Funk- und Scheinwerfergerät. Schon von 1906 an gewann er durch die Vorträge von Major Gross in Berlin Interesse an der Luftfahrt, in der er sich in Köln von 1911 an praktisch sowohl im Freiballon als ihm Flugzeug betätigte. Er wurde in Köln beim Flieger-Batl. Nr. 3 als Militär-Flugzeug-Beobachter ausgebildet, machte die jährlichen Wettbewerbe von 1911 an mit und wurde 1914 als Lehrer für Flugzeug-Beobachter zum Flieger-Batl. Nr. 3 nach Darmstadt versetzt. Sein Spezialgebiet waren die Luftbild-Aufnahme und die Luftbild-Vermessung. Aus seinem Lebenslauf wissen wir, dass er alle seine Maßnahmen, sowohl im Pionier-Dienst als auch im Flug-Dienst, vom Gesichtspunkt der wissenschaftlichen Betriebsführung betrachtete. Seine Arbeiten in dieser Beziehung waren in der Fliegertruppe zum Teil neuartig und richtungsweisend.

Am 1. August 1914 trat er in die mobile Feld-Flieger-Abt. Nr. 9 ein, bei der er die Einnahme von Lütich, den Vormarsch am rechten Flügel bis zur Marne und den Stellungskrieg bei Arras bis zum Sommer 1915 als Beobachter und Leiter der Luftbild- und Vermessungs-Abteilung mitmachte. Am 26. Februar 1915 wurde er zum Hauptmann befördert. Im August 1915 wurde er mit der Errichtung einer Beobachterschule in Köln beauftragt und übernahm kurz darauf auch noch gleichzeitig das Kommando der Flieger-Ersatz-Abtl. Nr. 7 in Köln. Im Dezember 1915 wurde er zum Führer des Armeeflugparks Nr. 12 in Grodno ernannt, woselbst dann seine grundlegenden Arbeiten über die Einheits-Organisation in der Fliegertruppe entstanden. Im Februar 1916 wurde er nach Berlin beordert, um die Beschaffung und Verwaltung von Luftbild-Gerät in Zusammenarbeit mit den zuständigen Industrien und die Belieferung der Front mit diesem Gerät organisatorisch neu umzugestalten. Bald stellte es sich heraus, dass auf Grund der Belieferung von optischem Gerät durch die Industrie unmittelbar an alle Waffengattungen eine Zentral-Beschaffungsstelle (B.Li.G.) im Kriegsministerium notwendig sei. Er wurde als Vertreter der Fliegertruppe in dieses Amt kommandiert.

Im August 1916 wurde er vom Inspekteur der Fliegertruppe beauftragt, die Flieger-Ersatz-Abtl. Nr. 5 in Hannover, die zu großen Beanstandungen Anlass gegeben hatte, nach seinen Plänen grundlegend neu aufzubauen. Nach kurzer Zeit gelang es ihm auf Grund organisatorischer Maßnahmen, wissenschaftlicher Betriebsführung und sozialer Einrichtungen, die FEA 5 in ihren Leistungen in Fliegerschule, Beobachterschule, Werftschule und Fliegerwerft an die Spitze sämtlicher Flieger-Ersatz-Abteilungen zu stellen. Es entstand der von ihm geprägte Begriff der Einheits-FAE. Im März 1917 wurde er zum Kommando der Flieger-Ersatz-Abteilungen in Berlin befohlen, um nach seinem System sämtliche Flieger-Ersatz-Abteilungen umzugestalten.

Im November 1917 nahm er an dem Stellungskrieg in Nord-Italien beim Kommandeur der Flieger Nr. 14 teil, übernahm in dessen Vertretung im Januar 1918 die Rücknahme der deutschen Flieger-Verbände an die Westfront und wurde im Februar 1928 Führer der Flieger-Abtl. Nr. 280 von Verdun bis zum Schluss des Krieges. Aus dem Felde am 10. Dezember 1918 zurückgekehrt, gehörte er am 16. Dezember 1918 zu den Gründern des National-Verbandes Deutscher Offiziere, aus dem er aber der extrem-politischen Richtung wegen bald wieder austrat. Am 9. Januar 1919 übernahm er ein Marine-Batallion und besetzte einige Tage später mit diesem Batallion Berlin-Moabit. Bei Gründung der Reichswehr kam er zum Reichswehr-Batallion Berlin. Mit der Verminderung der Reichswehr auf 100 000 Mann beschloss er, mit seinen Leuten als Arbeiter in das Braunkohlengebiet zu gehen. Er entwickelte Gedankenengänge, dass nun im umgekehrten Sinne als 1914 die Truppe nach der militärischen Demobilisierung wirtschaftlich mit allen Mitteln sich in Sachen Baracken, Feldküchen, Arbeitsgeräten und Bekleidung mobil machen müsste. Daraufhin wurde am 6. September 1919 von der Reichswehr-Brigade 15 in Berlin



ein Arbeits-Batallion „Aumann“ aufgestellt, und er als Führer, beauftragt. Die in Landwirtschaft, Bergbau, Industrie usw. untergebrachten Arbeitsgruppen wurden von ihm unter dem Namen „Freikorps der Arbeit Aumann“ und als Genossenschaft „Arbeit und Heim“ weiterhin betreut, wobei sogar ganze Siedlungen entstanden. Aus diesen Anfängen sollte dann nach seinen Plänen eine Wirtschafts-Dienstpflicht der Jugend des deutschen Volkes entstehen. Über die gesamte Organisation sowie die erzielten Leistungen einschließlich der Siedlungen berichtet eingehend einer

seiner Unterführer Dr. Richard Marquart in seiner Doktor-Dissertation: „Arbeitsgemeinschaften zur Beschaffung von Arbeit und Heimstätten unter Berücksichtigung der Aumann-Unternehmungen.“

Mit Abschluss der militärischen Entlassung schied Joseph Aumann am 15. Mai 1920 aus der Reichswehr als Major a. D. aus.

Mit Zunahme der Inflation brach sein Unternehmen, das der Beseitigung der Arbeitslosigkeit diente, allmählich mit großen finanziellen Verlusten für ihn per-

sönlich zusammen, da es juristisch unter seinem Namen geführt wurde.

Bei einem Tag der offenen Tür auf dem US-Flugplatz Erbenheim im Jahre 1961 feierten die Amerikaner Joseph Aumann als den „Vater des Flughafens“.

Joseph Aumann verstarb im September 1976 im Alter von 94 Jahren. Er war verheiratet und hinterließ drei Söhne und eine Tochter.

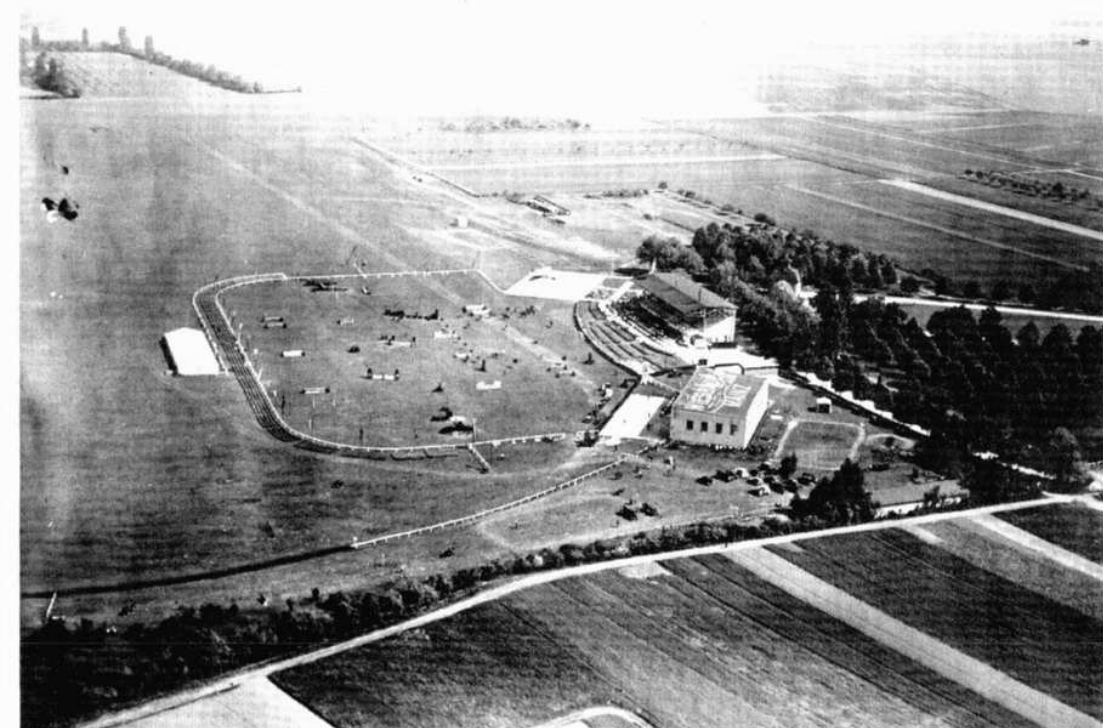
Quelle: Lebenslauf Joseph Aumann vom 1. 11. 1945, aus dem Nachlass seines Enkels Dr. J. Schäufele, Waldems und Archiv D. Breuer.



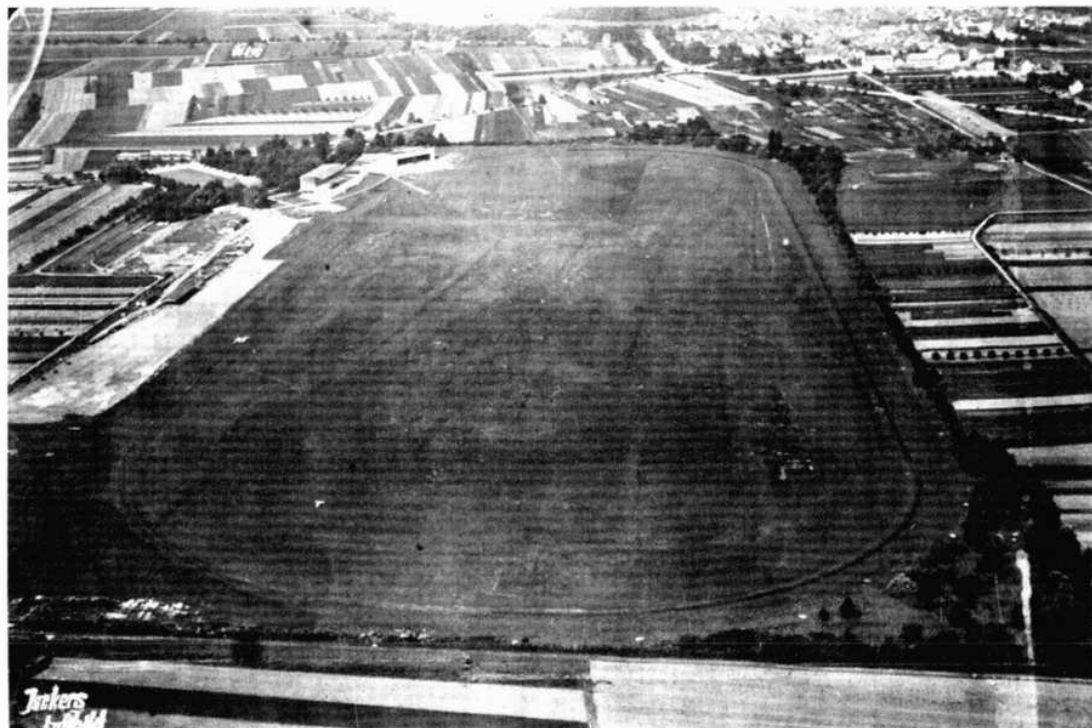
Joseph Aumann - Aufnahme von 1950



Major a.D. Josef Aumann (rechts), der Begründer des ersten Wiesbadener Flugplatzes unterhält sich mit Oberst Norman J. Cranford, dem Flugplatzingenieur, 7101. Flugplatzgeschwader, an einem T-33 Düsen-Schulflugzeug auf dem Flugplatz Erbenheim. Josef Aumann war der Ehrengast zum Tag der Streitkräfte am 11. Juni 1961.



Aus der größeren Rennbahn ist nur noch ein kleinerer Turnierplatz geworden und die Flugzeuge erobern die ehemalige Rennbahnfläche. - Links oben in der Ecke noch das Gelände des Rennbahnweihers und ganz schwach, der Weiher durch die Bäume erkennbar. Aufnahme von ca. 1931/32



Luftaufnahmen: Archiv Landesvermessungsamt Wiesbaden und Stadtarchiv - Foto von 1929