

## Die Geschichtswerkstatt Gallus berichtet

Historisches und Aktuelles

Ausgabe Juni 2023



# Der Flughafen am Rebstock

## Zweiter Teil – von der Erweiterung 1926 bis zur Schließung 1936

Die Einweihung des erweiterten Flugplatzgeländes mit dem Frankfurter Flughafen fand am 16. August 1926 statt. Mit der Vergrößerung auf 1.200 m in jeder Richtung und dem Ausbau des Hofes Rebstock zu einem funktionalen Flughafen verfügte Frankfurt dank der Weitsicht von Oberbürgermeister Landmann endlich über eine dem modernen Luftverkehr angemessene Infrastruktur. Nur wenige andere Flugplätze weltweit hatten diese Ausdehnung.

sowie die Restauration, die gleichzeitig als Warteraum diente. Daran schloss sich die Küche an, das im Erdgeschoss liegende Vorratshaus erhielt Vorratskeller und eine Kantine, deren Gewölbe durch Hans Behrens malematisch gestaltet wurde. Der im rechten Winkel nach Süden gerichtete Gebäudekomplex, aus fünf zusammenhängenden Einzelhäusern bestehend und ursprünglich als Schweinestall, Backhaus, Milchküche und Wohnhaus



Der Flughafen Rebstock 1930, Ausschnitt aus einer alten Ansichtskarte

Der alte Gutshof Rebstock und der nahegelegene Römerhof waren mit dem zugehörigem Gelände als Eigentum der Stadt erworben worden. Der Römerhof wurde aufteilt: die Gebäude und ein Teil des Geländes dem Flugplatz zugeschlagen, der Rest Kleingärtnern und Landwirten überlassen. Die Bauten des Gutshof Rebstock bestanden aus Stallungen, Scheunen, Remisen usw., wie sie ein landwirtschaftlicher Betrieb benötigt. Ohne umfangreiche Umbauten war der Rebstock für die Zwecke eines modernen Flughofs unbrauchbar, und so begann man gleich nach Abschluss des Kaufvertrags die zum Teil verwahrlosten Gebäude von Grund auf umzugestalten. Der mittelalterliche Charakter mußte schon aus Mangel an Mitteln unangetastet bleiben. In den vier zum Flugplatz hin gelegenen Gebäuden mit einer Länge von 90 Metern entstand der eigentliche Flughafen. Die ehemalige Mühle, ein quadratischer, massiger Turmbau wurde um ein Stockwerk erhöht und enthielt als „Tower“ Flugleitung, Sanitätsraum, Sitzungszimmer, Funk- und Wetterdienst sowie die Signalstation. Im ehemaligen Pferdestall wurden Schalter- und Abfertigungsräume eingerichtet,

genutzt, erhielt eine Unterkunft für Pilot:innen, die Flugwache, die Verwalterwohnung sowie Büro- und Wohnräume für die Flugplatzdirektion. Das fünfte Haus, die ehemalige Schmiede, wurde abgebrochen und an ihrer Stelle eine Toreinfahrt geschaffen.

Weiter im rechten Winkel schloss die ehemalige Scheune an. Hier entstanden Garagen und Werkstätten. Im anschließenden Winkelbau kamen die Büroräume der „Südwestdeutschen Luftverkehrs-A.G.“ mit dem angegliederten Luftbild-Unternehmen unter.

Nach Norden und Westen entstanden vor den Gebäuden breite Kaffeeterrassen, die einen freien Ausblick auf die Hügelkette des Taunusgebirges boten. Von hier aus ließen sich Start und Landung der Flugzeuge verfolgen. In dem kurzen Zeitraum von der Eröffnung der Flugsaison am 6. April bis zum 31. Juli 1926 starteten und landeten hier schon 2109 Flugzeuge, die 3927 Personen und 51,941 kg Post und Fracht beförderten.

1928 wurde eine Großtankstelle in Betrieb genommen, nun brachten Elektrotankwagen den Sprit zu den Ma-

## 1929 – Raketenflug auf dem Rebstock

Am 30. September gelang dem Industriellen Fritz von Opel auf dem Gelände vor Publikum und laufenden Kameras ein fast zwei Kilometer langer und 150 km/h schneller Flug mit dem ersten bemannten Raketenflugzeug der Welt „Opel-Sander-RAK 1“.



Von einem Katapult aus gestartet, endete das Abenteuer nach mehreren Fehlversuchen in einem „ungeeignetem Gelände“, weil der Zündmechanismus für weitere Raketen versagt hatte. Fritz von Opel blieb unverletzt.

Zuvor war der Ingenieur, Autotechniker, Fahrrad- und Motorsportler schon durch durch einen raketentriebenen Rennwagen, mit dem er auf der Berliner Avus 235 km/h erreichte, bekannt geworden. In dem Opel-Raketenprogramm in Zusammenarbeit mit Max Valier



und Friedrich Sander erreichte zudem ein unbemanntes Schienenfahrzeug "RAK 3" 254 km/h. Fritz von Opel verließ Deutschland im gleichen Jahr, ging 1940 in die USA und nach dem Krieg in die Schweiz.

Quellen: bildung.hessen.de, Alchetron.com, New York Times  
Fotos: wikimedia, gemeinfrei

schinen. Im gleichen Jahr zählte man 3200 Starts und 3192 Landungen, 7086 Passagiere kamen an und 7818 starteten. Das innerdeutsche Netz verband Frankfurt mit Saarbrücken, Köln–Düsseldorf–Essen, Nürnberg–München, Mannheim–Basel, Kassel–Hannover–Hamburg, Dortmund und Stuttgart–Zürich. Nach Paris ging's mit der Junkers G 31 in dreieinhalb Stunden.

Am 10. Juli 1928 wurden die Ozeanflieger Köhl und von Hünefeld auf dem Rebstock festlich empfangen, das Radio berichtete live. Ihnen war am 12./13. April 1928 mit der Junkers W 33 „Bremen“ die erste Überquerung des Nordatlantiks in Ost-West-Richtung geglückt.

Der Flughafen wurde schnell zur Sehenswürdigkeit, in den Reiseführern nachzulesen – aus der Innenstadt leicht zu erreichen per Straßenbahn oder Bus, mit an-

genehmer Caféterrasse. Die Flugtage mit ihren aufregenden Flugvorführungen hatten sensationellen Zuspruch, das erwachsen gewordene Verkehrsmittel war eine Attraktion. Allein 1928 wurden am Großflugtag über dreißigtausend Besucher:innen gezählt. Sie bekamen etwas zu sehen: die Kunstflieger Fieseler und Udet lieferten sich ein rasantes Duell in der Luft, der Franzose Detroyat führte auf seinem 400 PS Jagdflugzeug „Caudrom“ Kunstflug vor und Fallschirmspringer:innen fielen massenweise vom Himmel. Beliebt war auch das regelmäßig stattfindende „Frankfurter Kinderfliegen“ – auf dem Platz drängten sich tausende Menschen, um auf einen Rundflug mitgenommen zu werden.

Bald hatten sich die Frankfurter Bürger:innen an den Anblick von Flugzeugen gewöhnt, selbst Zeppeline fanden nicht mehr das Interesse, das einst Tausenden von Zuschauern die Hälse lang werden ließ. Und Fliegen wurde zur Routine. Die Broschüre „Flugplatz Rebstock“ aus jener Zeit beschreibt die aus heutiger Sicht geradezu rasante Abfertigung der Fluggäste: „Die Fahrten von der Stadt zum Flughafen und umgekehrt sind im Flugpreis eingeschlossen. Etwa 20 Minuten vor jedem Abflug trifft das Auto im Flughafen ein. Die Passagiere betreten den modern eingerichteten Abfertigungsraum. Schnell ist der Flugschein ausgestellt, wenn die Reisenden ihn nicht schon in den Stadtagenturen erhalten haben. Eine ande-



re Stelle fertigt inzwischen das Gepäck ab, das bis zu 10 Kilogramm auf allen Strecken unentgeltlich befördert wird. Schließlich müssen die Passagiere selbst die Waage betreten, um das Gesamtgewicht der beförderten Menschen und Güter, das naturgemäß bei den Flugzeugen eine gewisse Höhe nicht überschreiten darf, festzustellen. Mittlerweile sind die Flugzeuge gründlich geprüft und an den Flugsteig geleitet worden, nachdem Name und Ziel der Reise im Gästebuch eingetragen sind. Rasch wird die Post verladen, das Gepäck verstaut und pünktlich verlassen die Flugzeuge den Platz.“

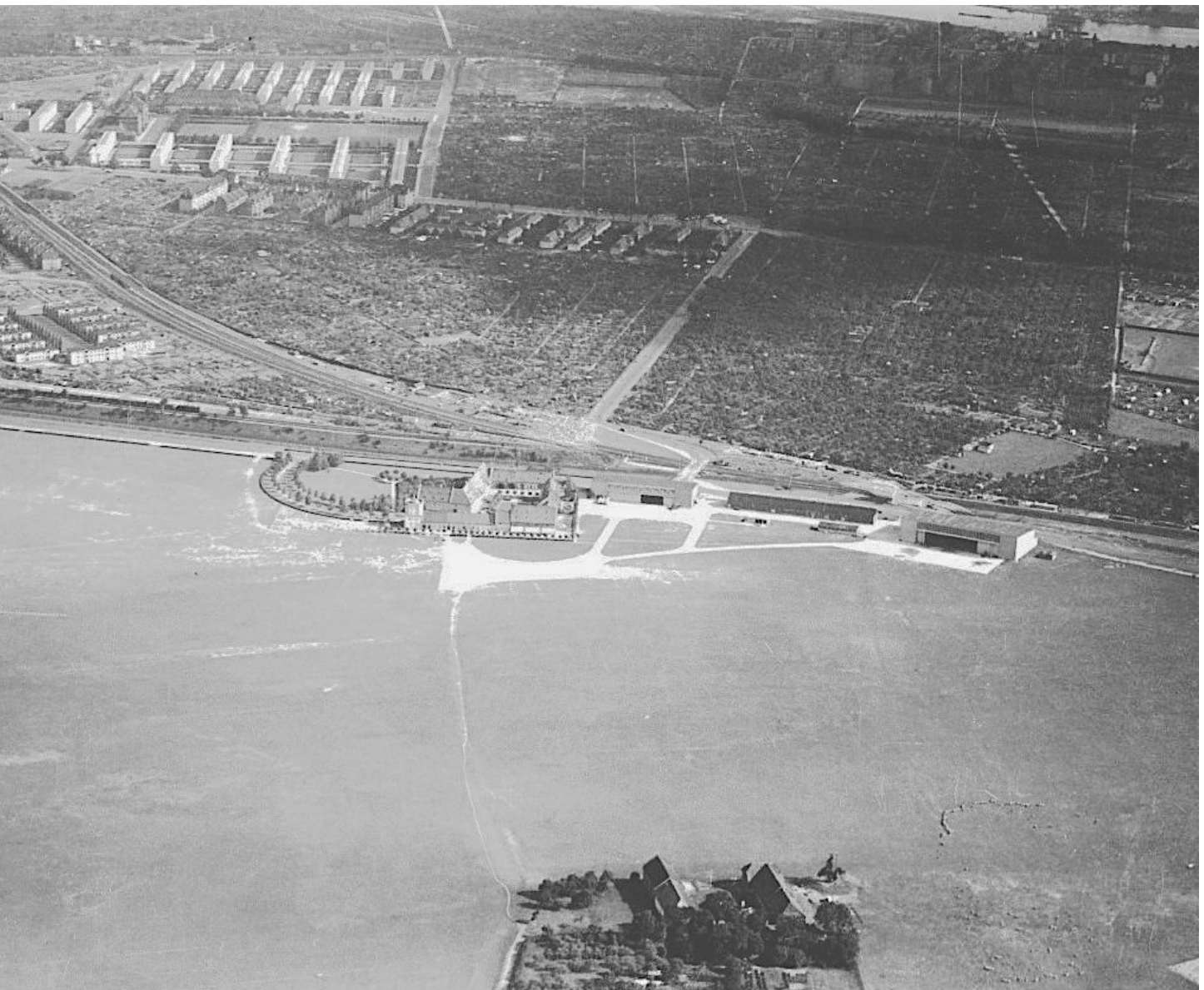
Ab Juni 1931 flog ein „Aerobus“ der Luft-Hansa, Junkers F 13, Dornier Merkur oder Fokker-Grulich F II, werktags sieben Mal nach Köln und zurück. Mit dem Sommerflugplan 1934 wurde der „Aerobus“ durch ein „Blitzstreckennetz“ der Luft-Hansa abgelöst, das Frankfurt/M.-Köln-Hamburg und Berlin im Rundstreckendienst mit der schnellen Heinkel He 70B „Blitz“ stündlich miteinander verband. Auf dem Rebstock waren zwei Wartungshallen für Flugzeuge errichtet worden, um den Flugplatzservice bei schlechter Witterung zu verbessern. Ab 1935 setzte die Deutsche Lufthansa die Focke-Wulf A 17A „Möwe“ auf der Strecke Frankfurt/M.-München und Köln ein, die 10 Passagiere transportieren konnte. Neu war die Linie Amsterdam-Köln-Frankfurt/M.-Mailand, ab dem Winterflugplan bis Rom und Paris-Köln-



Ein Großteil des Luftverkehrs wurde mit Junkers-Maschinen — hier die G 24 für 9 Fluggäste — abgewickelt © wikimedia, gemeinfrei



Check-in in der Schalterhalle © Broschüre „Flugplatz Rebstock“



Frankfurt/M.–Köln–Saarbrücken. 1935 starteten und landeten 33.400 Personen am Rebstock, das Frachtaufkommen betrug 472.300 kg. Erstmals konnte Frankfurt Köln in der Frequenz der Fluggastzahlen überrunden. Die nationalsozialistische Führung nutzte schon bald nach der „Machtergreifung“ die Popularität des Fliegens für ihre Zwecke. „Volksflugtage“, der erste am 21. Oktober 1934, organisiert von der Luftsportlandesgruppe, der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ und dem Frankfurter Verkehrsverein sollten die Jugend für's Fliegen begeistern, als Piloten für den geplanten Krieg. Unter anderem wurden Segelflug, Kunstflüge und Fallschirmabsprünge gezeigt. Dass dieser „Volksflugtag“ nicht nur der Belustigung diente, demonstrierte ein simulierter „Bombenangriff“ deutscher Flugzeuge. Welch große Rolle die NS dem Luftkrieg zuschrieben, offenbarten erste Luftschutzübungen im ganzen Reich schon ab März 1935 und Luftschutzunterricht, auch für Schüler:innen.



Proteste der Bevölkerung blieben aus: Abtransport der gefällten Bäume aus dem Stadtwald 1934 © Luftfahrthistorische Sammlung Fraport AG

Im gleichen Jahr entschlossen sich zwei Ingenieure der Dessauer Junkers-Flugzeugwerke, den schon zwei Jahre zuvor von der Frankfurter Polytechnischen Gesellschaft ausgeschrieben und mit 5000 Reichsmark dotierten Preis für den längsten muskelkraftgetriebenen Flug zu holen. Helmut Haeßler und Franz Villinger hatten eine Art Segelflugzeug gebaut, das es dem Piloten ermöglichte, aufrecht wie auf einem Fahrrad zu sitzen und über Pedale den Propeller anzutreiben. Im August 1935 ging es an den Start. Auf dem Rebstockgelände erhob sich vor großem Publikum das erste ausschließlich von Muskelkraft angetriebene Flugzeug der Welt unter dem Erfurter Segelflieger Karl Dünnebeil in die Luft und absolvierte eine Strecke von 195 Metern. Am nächsten Tag waren es sogar 235 Meter, doch die geforderte Strecke von 500 Metern konnte noch nicht erreicht werden. Die Gesellschaft bedankte sich schließlich mit einem Ermunterungsgeld von 3000 Mark für die große Leistung.

Noch vor Abschluss der Erweiterung des Flughafens Rebstock hatte Oberbürgermeister Landmann ein Gutachten in Auftrag gegeben, das sich mit dem späteren Ausbau des Geländes zu einem Zentralflughafen befas-

sen sollte. Unter Bezug darauf schrieb Stadtrat Ernst May im August 1925: „Ich halte es (...) für angebracht, vor Investierung weiterer Mittel die Frage der Verlegung des Flugplatzes an eine geeignetere und erweiterungsfähige Stelle zu erörtern.“ 1930, die Luftfahrt hatte sich stark entwickelt, so dass absehbar wurde, dass künftig auch die Funktionsgebäude nicht mehr ausreichen würden, wurde vom Frankfurter Magistrat der Neubau eines Flughafens im Stadtwald beschlossen. Doch das Vorhaben scheiterte an der Weltwirtschaftskrise, die schließlich 1932 ihren Höhepunkt erreichte.

Ein neuer Flughafen passte gut in die Propagandastrategie der Nationalsozialisten. Im Dezember 1933 wurde der Entschluss gefasst, im Stadtwald am Schnittpunkt der neuen Autobahnen Kassel–Frankfurt–Mannheim und der noch im Bau befindlichen Strecke Rheinland–Würzburg zu bauen. Noch bevor die Genehmigungen der zuständigen Behörden vorlagen, legte Gauleiter Sprenger am 2. Januar 1934 persönlich die Axt an den ersten Baum.



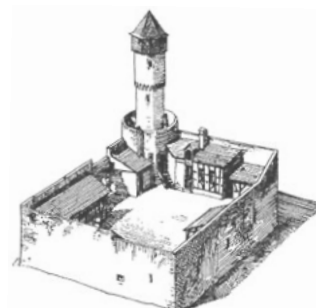
Kriegsende, Schafe weiden auf dem Flugfeld vor der Ruine des Flughofs © ISG FFM S7B 1998-4233

Die Großrodung im Stadtwald ließ die Bevölkerung angesichts der in Aussicht gestellten Arbeitsplätze kalt, Proteste sind nicht dokumentiert. Mit der Eröffnung des neuen Flughafens am 8. Juli 1936 endete die Geschichte des zivilen Flugverkehrs am Rebstock.

Lutz Mohnhaupt

Quellen:

- Gunther Stemmler: 100 Jahre Luftschiffhafen Rebstock, 2012
- Kutscher: Geschichte der Luftfahrt in Frankfurt am Main, 1995
- Günther Vogt: Frankfurt 1928, „Die Zukunft liegt in der Luft“
- Broschüre „Flugplatz Rebstock“ Die Stadt Frankfurt und das Luftwesen, Frankfurter Flugplatz-Gesellschaft m.b.H., 1926
- Wikipedia.de, abgerufen April und Mai 2023
- Zeitschrift „Flugsport“ Jg. 1925 bis 1936
- luftfahrtarchiv-koeln.de, abgerufen Mai 2023
- H. Uhfelder: Denkschrift über den Ausbau des Flugplatzes Frankfurt a/M, 1924



Geschichtswerkstatt Gallus

Herausgeber: Geschichtswerkstatt Gallus, Frankenallee 166, 60326 Frankfurt.  
 V.i.S.d.P. sind die jeweiligen Verfasser:innen der namentlich gezeichneten Artikel.  
 Abonnieren und Leser:innenanfragen E-Mail: GWGallus@gmail.com  
 Der Druck des „INFOS“ wird vom Caritas Quartiersmanagement im Programm „Aktive Nachbarschaft“, der Druckerei Werbedruck203 und Herrn Uhl / Autohaus Gruber unterstützt.



### Der Flughafen und Umgebung 1931

- |                            |                        |
|----------------------------|------------------------|
| 1) Flughafengebäude        | 2) Römerhof            |
| 3) Hellerhofsiedlung       | 4) Rebstöcker Wald     |
| 5) alte Hellerhofsiedlung  | 6) Mammolsheimer Sdlg. |
| 7) Friedrich-Ebert-Siedlg. | 8) Erbbausiedlung      |
| 9) Rüsselsheimer Straße    | 10) Main               |

